

Fig. 1

de M. de Gennes. 65  
 légumes, quelques fruits, & le tout fort cher.  
 Le 27 nous fimes de l'eau, & le 28. nous appareillames pour la Riviere de Janeiro.  
 Le 29. nous doublâmes le Cap Frie, & le 30. sur les huit heures du matin nous croyant à peu pres par le travers de la Riviere, nous tirâmes un coup de Canon, pour avertir que nous avions besoin d'un Pilote: mais ayant luyvoyé d'un bord & d'autre jusqu'à trois heures après midy sans avoir de nouvelles, & sans en pouvoir reconnoître l'embouchure, nous mouillâmes à trois lieues de terre, & envoyâmes nôtre Canot le long de la Cote pour la chercher. Les Portugais de sainte Anne nous avoient bien dit qu'il y avoit à l'entree une grande Roche en pain de sucre: mais au lieu d'une nous en vimes deux assez éloignees l'une

## HIDRÓGRAFOS FRANCESES AO LONGO DA COSTA BRASILEIRA, 1695-1710

MAX JUSTO GUEDES  
 Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

### INTRODUÇÃO

Poucos têm sido os historiadores que, estudando as incursões corsárias de Duclerc e Duguay-Trouin ao Brasil, buscaram levantar as origens das informações geográficas e econômicas que levaram aqueles experimentados marinheiros à escolha do Rio de Janeiro — pequeno (embora emergente) burgo, se comparado à capital da Colônia, a rica Cidade do Salvador ou mesmo ao Recife — para alvo de seus ataques.

Simplisticamente, a maioria dos especialistas limita-se a ver aquelas invasões como meros episódios da Guerra da Sucessão de Espanha, levadas a cabo por corsários acostumados à rapina sobre as ricas frotas e galeões espanhóis e dela privados pelo novos interesses franceses.

Varnhagen, notável historiador brasileiro do século XIX, com a costumeira argúcia, quase encontrou o filão, ao lembrar que com “a França as hostilidades (da Guerra de Sucessão) tiveram caráter mais sério, e o pensamento do ministro

de Luís XIV (o Conde de Pontchartrain), que havia, segundo parece, incumbido a Mr. De Gennes, um insulto ao Rio de Janeiro em 1695, insulto dessa primeira vez malgrado, repetiu-se de novo, com maior força, mas ainda com mau êxito em 1710, e veio por fim a ser coroado de resultados pela terceira vez em 1711.<sup>1</sup>

Embora não haja qualquer prova documental de intenções malévolas na passagem de De Gennes pelo nosso País, foi exatamente naquela viagem que tiveram os franceses as primeiras notícias do recente descobrimento do ouro de aluvião nas Gerais e tomaram conhecimento da rota do escoamento dele. Os levantamentos cartográficos então efetuados foram, conforme veremos, a base de uma seqüência de outros que deram aos franceses excelente conhecimento de boa parte do litoral brasileiro, em especial da Capitania do Rio de Janeiro.

Convém lembrarmos, a esta altura, que a viagem de De Gennes não foi episódio isolado nas atividades dos sempre diligentes marujos franceses. Ela pode, além disto, ser perfeitamente comparada, em suas conseqüências relativas ao Brasil, à expedição de Sir Francis Drake que percorreu nossas águas territoriais cerca de um século antes do futuro Conde de Oyac.

Também daquela vez o pirata elizabetano não causou males diretos ao país; entretanto, abriu caminho, a uma série de ataques corsários e piráticos que seriamente abalaram a nascente economia brasileira.<sup>2</sup>

### *Pirataria de franceses no Pacífico*

Que seqüência foi iniciada com a expedição de De Gennes e qual a origem desta?

Sabemos hoje, após os estudos pioneiros de E. W. Dahlgren,<sup>3</sup> aliás praticamente desconhecidos no Brasil, terem havido alguns projetos, não levados a cabo, de descobrimentos franceses no Mar do Sul, quer pelo Estreito de Le Maire, quer pelo de Magalhães;<sup>4</sup> na continuação, coube a flibusteiros franceses tomar conhecimento dos parcos recursos militar-navais que guardavam as imensas riquezas das colônias espanholas daquele mar.

Assim evidenciou o erudito pesquisador sueco tais atividades precursoras: "Desde o século XVI, os corsários franceses visitavam as Índias Ocidentais, inflingindo consideráveis perdas aos espanhóis; no século seguinte, formavam eles, junto com os ingleses, a maioria dos bandos de audaciosos e desenfreados flibusteiros. Entre os capitães franceses distinguam-se, entre outros, pela ousadia de suas façanhas, Pierre le Grand, Montbars e François l'Olonnois. O bando que transferiu o cenário da luta para a costa do Mar do Sul, velejando do Panamá em 1680, compunha-se especialmente de ingleses. Em 1685, tal bando de ingleses foi reforçado por outro (numeroso) de franceses, comandados pelos capitães Grognet e l'Escuyer. Não era fácil, entretanto, manter o bom entendimento entre as duas nacionalidades; separados muitas vezes em razão de lutas internas, uniam-se os bandos para pilhar cidades indefesas. O maior botim que obtiveram foi a conquista de Guaiaquil, em abril de 1687. As crueldades ali e alhures cometidas foram extensamente relatadas por um deles, o francês Raveneau de Lussan, que também descreveu a retirada dos flibusteiros, carregados do produto das pilhagens, atravessando a América Central até a costa atlântica, alcançada em fevereiro de 1688.

Alguns bandos menos numerosos permaneceram ainda por longo tempo na

1. VARHAGEN, Francisco Adolfo de. *História geral do Brasil*. 5. ed. Melhoramentos, São Paulo, 1956, t. 3, p. 287.

2. BERGER, Paulo; WINZ, Antônio Pimentel; GUEDES, Max Justo. Incurções de corsários e piratas na costa do Brasil. In: *HISTÓRIA Naval Brasileira*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, v. 1, t. 2, p. 482-4.

3. DAHLGREN, E. N. *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de L'Océan Pacifique*. Paris, H. Champion, 1909, t. 1.

4. *Ibid.*, p. 87-9.

costa do Pacífico. A um destes grupos de filibusteiros, cujas aventuras são geralmente pouco conhecidas, consagraremos algumas palavras.”<sup>5</sup>

Dahlgren, baseando-se em diário manuscrito da Biblioteca Nacional de Paris descreveu, a seguir, as tropelias da tripulação de um navio pirata francês que, em 19 de maio de 1686, achava-se na “Baía de Panamá”, provavelmente em Portobello, e dali velejou para o Estreito de Magalhães, com façanhas intermediárias na “costa” de Boston, “Ilha de São Pedro”, costa da Guiné e curta passagem pelas nossas Ilhas de Santana ( $\varphi = 22^{\circ}25'N$  e  $\lambda = 41^{\circ}42'W$ ). No Pacífico, sucederam-se as ações piráticas até a costa da Califórnia; não sem algumas situações difíceis para os aventureiros, a certa altura obrigados a queimar seu desgastado navio e navegar outro, por eles denominado *Saint-François*.

Aquela altura, achavam-se nas Galápagos, onde o bando separou-se, ficando a minoria com uma barca. Era o dia 8 de junho de 1690, quando começa a segunda parte do diário acima mencionado. parte esta que tem autor conhecido, um certo Massertie (que também deve ter redigido a outra parte).

Após outros dois anos e meio de pirataria, achou-se o bando novamente nas Galápagos em 29 de dezembro de 1692. Ali repartiram o botim e uma parte dos aventureiros resolveu regressar à França enquanto outra continuaria na rapina.

Massertie encontrava-se entre os que retornariam e deixou a Ilha de Juan Fernandes em 1º de fevereiro de 1693. Ele e seus companheiros, todavia, não resistiram à tentação e demoraram-se ainda alguns meses pirateando em águas peruanas, ali bandeando-se do *Saint-François* para uma das presas feitas, o *Rosaire*. Finalmente, em 19 de agosto deixaram

definitivamente as Ilhas Galápagos e, pelo Estreito de Magalhães, escalas no Brasil e Caiena, alcançaram a costa francesa, em setembro de 1694.<sup>6</sup>

#### *A expedição de De Gennes*

Naquela ocasião, França e Espanha uma vez mais guerreavam-se; as descrições das fabulosas riquezas das colônias espanholas do Pacífico que fizeram os recém-chegados, somadas à experiência de que vinham providos os filibusteiros, foram a base de alguns projetos de expedições ao Mar do Sul. Um deles teve Massertie como ponto de partida, sendo apresentado ao já citado Jean Baptiste De Gennes, então capitão-de-mar-e-guerra (*capitaine de vaisseau*) da Marinha Real Francesa. Este, encarregou-se de, em Paris, apresentá-lo à Corte.

Na sua conhecida obra, afirmou François Froger, logo depois embarcado sob o comando de De Gennes, ter sido a proposta acolhida “com todo o sucesso que ele poderia esperar: o rei forneceu-lhe navios à sua escolha e a novidade da viagem foi recebida com tanto crédito que diversas pessoas de alta posição prazerosamente interessavam-se no armamento dela; muitos jovens, curiosos em conhecer tão belos lugares e desejosos de fazer alguma fortuna rapidamente ofereceram-se para a expedição.”<sup>7</sup>

Os primórdios da viagem foram assim descritos pelo próprio De Gennes: “Quando tive a honra de solicitar os navios *Soleil-d’Afrique* e *Seditieux* para armá-los em corso, não estava em minhas intenções embarcar eu mesmo nestes navios, mas entregar seu comando a um homem de confiança, o qual me havia sido apresentado pelas pessoas também interessadas neste armamento; mas tendo sido depois informado de que o rei desejava que eu

5. Ibid., p. 89-90.

6. Ibid., p. 90-5.

O *Saint-François* era o *San Francisco Javier*, de propriedade de D. Francisco de Larrain e o *Rosaire* o *Nuestra Señora del Rosario*, de D. Pedro de Zozaya. (LOHMANN VILLENA, Guillermo. *Historia marítima del Peru, siglos XVII e XVIII*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Peru, 1977, t. 4, p. 445-65).

Também Froger cuida brevemente das aventuras dos piratas. (FROGER, François. *Relation d’un voyage fait en 1695, 1696 et 1697 aux cotes d’Afrique, Detruit de Magellan, Bresil, Cayenne et Isles Antilles*. Amsterdam, Antoine Schelte, 1699, p. 108-13).

7. FROGER, op. cit., na nota 6, p. 113-4.

próprio comandasse os navios, e não tendo, aliás, nada tão caro ao coração quanto fazer algo agradável a Sua Majestade optei não só por este último partido mas, igualmente, por seguir, com agrado do rei, a íntegra do plano inicial do homem que me havia sido apresentado para esta viagem e que deveria comandar este armamento.”<sup>8</sup>

Tal homem, disse-nos ainda De Gennes, era o “sieur Massertie, natif de Bordeaux et d’une bonne famille de bourgeoisie de ce lieu-là... peut-être le seul en France qui ait passé et repassé deux fois par les détroits de Magellan et Le Maire, et ait parcouru fort exactement presque toutes les côtes de la mer du Sud.”<sup>9</sup>

O primeiro projeto que Massertie apresentou a De Gennes necessitava de três navios, para com eles retornar ao Pacífico, persuadido de que assim estaria em posição de tudo alcançar e privar os espanhóis de seus melhores proveitos. De Gennes não ousara apresentá-lo à Coroa, convencido que isto inflingiria privilégios dos armadores malinos. Pediu somente dois navios, para velejar às ilhas e costa da Nova Espanha, as quais Massertie conhecia profundamente. No entanto, decidido ele próprio a armar dois navios e informado de que o rei não fazia restrições ao comércio, resolveu velejar para o Mar do Sul, em companhia de Massertie. Com boa sorte, ali poderia impedir que as embarcações que conduziam ao Panamá as riquezas das minas peruanas (de onde passavam, por terra, para Portobelo, sendo ali embarcadas nos galeões) alcançassem seu destino. Poderia também erguer um forte, próximo àquelas minas, num dos melhores portos, para servir de refúgio aos

navios franceses porventura despachados a despojar os bens dos espanhóis do Pacífico.

Para levar a cabo a pretendida missão necessitava o marujo francês de navio de cerca de 50 canhões, que se uniria aos dois armados às próprias expensas; se o projeto agradasse ao monarca, ele apresentaria memória com todas as necessidades da expedição, bem assim requisitaria um desenhista para ajudá-lo a fazer “uma carta exata de todas as costas e de todos os lugares” por onde passasse.<sup>10</sup>

É sabido que De Gennes não teve maiores dificuldades no preparo de sua expedição. Para ela armaram-se os seis navios, capitaneados pelo *Faucon Anglois*.

A esquadilha, sob o comando de De Gennes, tendo como imediato o Cavalheiro de Fontenay, partiu de La Rochelle aos 3 de junho de 1695.<sup>11</sup>

No dia 18 de novembro, alcançaram a Ilha da Trindade (“lendemain nous reconnûmes l’Isle de l’Ascencion”)<sup>12</sup>. Alguns dias depois, avistaram terra mas, em razão de ventos contrários, só a 26 conseguiram fundear nas Ilhas de Santana e a 2 de dezembro entraram no Rio de Janeiro.

Permanecendo na Guanabara até o dia 27 do mesmo mês, puderam De Gennes e seus comandados observar cuidadosamente a baía, desenhando de sua entrada a carta *Entree de la Riviere de Ianeyro a la Côte du Bresil*, provavelmente elaborada por Froger (Fig. 1).

É bastante razoável para a época, trazendo sondas, posição dos fortes e local de aguada.<sup>13</sup>

Na descrição da cidade que efetuou na mesma ocasião, notou Froger que ela não

8. DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 98-9.

9. Carta do próprio punho de De Gennes, sem data ou endereço, outrora nos Arquivos do Ministério das Colônias C. F. “Compagnie de la mer du Sud.”

10. Ibid., p. 99.

11. Ibid., p. 100-1.

12. FROGER, op. cit., na nota 6, p. 1.

13. Ibid., p. 61.

Sobre a Ilha da Trindade e os diversos batismos que recebeu em razão da dificuldade dos antigos navegantes em posicioná-la corretamente em longitude — Trindade, Santa Maria de Agosto e Ascensão foram os topônimos lançados nas cartas ou registrados nos roteiros — veja-se GUEDES, Max Justo. A Geografia do Brasil e a Carreira da Índia. *Navigator*, Rio de Janeiro, 15:26-54, 1979.

13. Pela carta observa-se que o fundeio da esquadilha foi feito entre as Ilhas de Villegagnon e Cobras.

possuía qualquer defesa pelo lado de terra (“du costé de la campagne”), achando-se defendida, apenas, por pequeno forte situado ao pé do Colégio dos Jesuítas, a letra H do panorama que incluiu no relato da viagem (Fig. 2).

Saindo do Rio de Janeiro, De Gennes esteve na Ilha Grande, de onde velejou para o Estreito de Magalhães, buscando passar ao Mar do Sul. Não conseguindo fazê-lo, retornou ao Brasil, tocando em diferentes pontos do litoral, inclusive na Bahia, onde esteve algum tempo, sem que existam outros registros cartográficos além da citada carta da entrada do Rio de Janeiro.

Em 21 de abril de 1697 a esquadilha regressou a La Rochelle, depois de várias peripécias e muito sofrimento de seus tripulantes.

#### *Conseqüências da viagem*

O regresso de Jean Baptiste De Gennes à França coincidiu com o retorno àquele país do Padre Joachim Bouvet, um

dos fundadores da missão jesuítica estabelecida na China no final do século XVII.

Percebendo as vantagens que a abertura de comércio direto e regular com a Corte Celestial traria à sua pátria, procurou o missionário nela interessar a Companhia das Índias Orientais, desde 1664 detentora, pelo prazo de 50 anos, do privilégio da navegação e comércio “além do Cabo da Boa Esperança até todas as Índias e mares orientais [e], da mesma maneira, além do Estreito de Magalhães e Le Maire em todos os Mares do Sul.”<sup>14</sup>

A carência de recursos da Companhia das Índias para ampliar suas atividades a todo o campo definido nos seus privilégios impediu-a de acolher favoravelmente as idéias do Padre Bouvet. No entanto, elas tiveram imediato eco num dinâmico comerciante parisiense, M. Jean Jourdan de Grouée.

Das gestões efetuadas na seqüência, resultou convênio entre a Companhia e Jourdan (4 de janeiro de 1698) pelo qual foram transferidos a este último, mediante pagamento de percentual sobre os lucros a

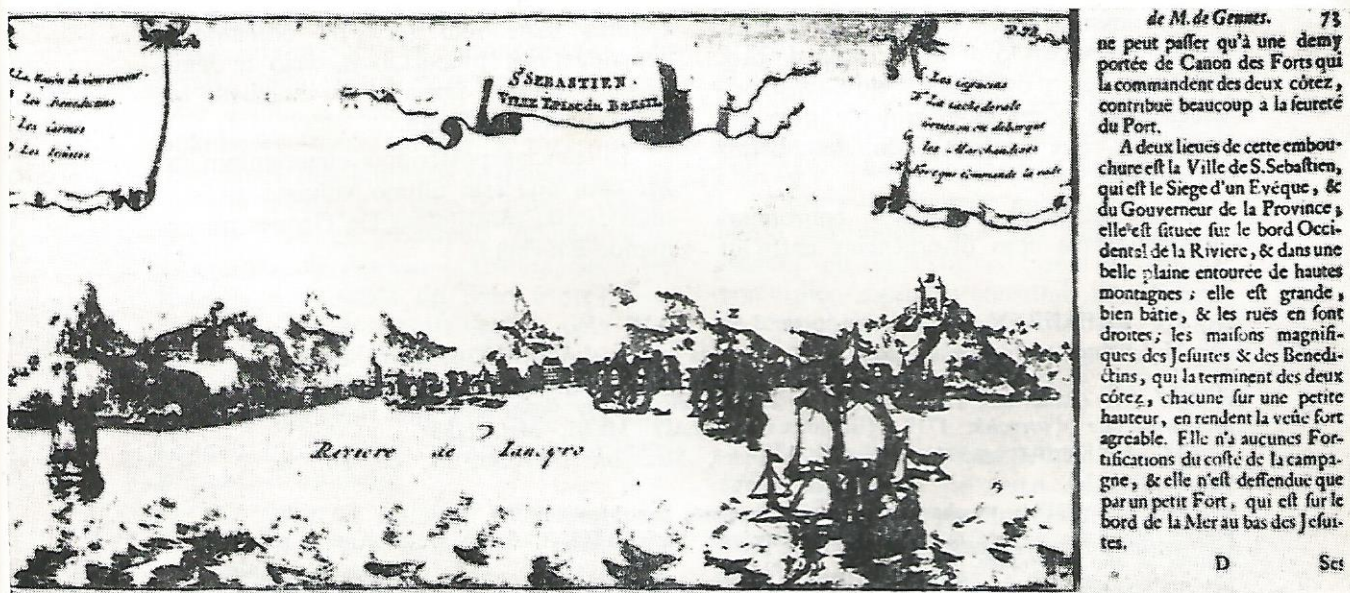


Fig. 2

14. FRAUDEVILLE, Dufrène de. *Histoire de la Compagnie des Indes*. Paris, 1738, p. 177-87.

Édito Real criando uma nova companhia para comércio das Índias Orientais, agosto de 1664,

serem obtidos, os direitos da Companhia na realização de duas (apenas) viagens à China.<sup>15</sup>

A célebre viagem da Fragata *Amphitrite* (1698-1700), sob o comando do Cavaleiro de la Roque foi a primeira delas.<sup>16</sup>

Quase simultaneamente lançou-se Jourdan a outra empresa, para a qual muito influíram as observações efetuadas por De Gennes e seus companheiros, sobre as possibilidades de colonização oferecidas pela extremidade meridional do nosso continente, onde “o último estabelecimento português situa-se a mais de 300 léguas do Estreito de Magalhães”<sup>17</sup> e um entreposto neste e outro na costa chilena seriam bases ideais para possível comércio ou ataque a todas as grandes cidades da costa ocidental da América.<sup>18</sup>

Para levar a cabo o novo empreendimento, associou-se Jourdan a Noel Danycan, Senhor de Lépine, possivelmente o principal armador e comerciante de Saint Malo, a célebre *cidade corsária* francesa.<sup>19</sup> Juntos, endereçaram ao Conde Louis de Pontchartrain carta na qual, depois de afirmarem que “havendo descoberto terras desconhecidas até aquela data e não possuídas por qualquer potência”, pediam a concessão delas “a título de propriedade, como os mesmos direitos e privilégios que o rei anteriormente dera em favor dos que haviam feito descobertas semelhantes.”<sup>20</sup>

Após diversas marchas e contramarchas, inclusive com divergências entre os

novos sócios, foi o assunto aplainado com a criação da *Compagnie Royale de la mer Pacifique* (ou *Compagnie de la mer du Sud*, como foi alternativamente chamada), sancionada por carta patente de Luís XIV em setembro de 1698.<sup>21</sup>

#### *A viagem de Beaufresne*

A primeira realização efetiva da companhia foi notável viagem, praticamente ignorado pelos historiadores brasileiros, mas que se constitui em importantíssimo elo na cadeia que, iniciada pela expedição de De Gennes, culminaria nas invasões de Duclerc e Duguay Trouin.

O estudo minucioso dos preparativos da expedição que passamos a cuidar, bem assim seus sucessos, a partir da embocadura do Estreito de Magalhães, coube ao erudito Dahlgren. Em razão disto, conforme já fizemos com relação a De Gennes, abordaremos especialmente a passagem da expedição pela costa brasileira, omitida pelo historiador sueco.<sup>22</sup>

O comando-em-chefe da esquadilha a ser armada pela companhia foi, conforme era natural, oferecido a Jean Baptiste De Gennes. Este, em face de dificuldades ocorridas nos preparativos, veio a demitir-se, o mesmo fazendo seu imediato M. de Beaufresne Gouin.

Diligências posteriores conseguiram fazer com que este último voltasse atrás e, mais ainda, substituísse De Gennes no comando-em-chefe.

15. DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 110-11.

16. Sobre esta viagem veja-se entre outras obras: LAGRANGE, Louis Chancel de. *Voyages et campagnes diverses, faites en, europe... Suite de mes campagnes et voyages a la Chine, aux Indes Orientales et Occidentales, au Bresil jusques a la seconde paix generale d'utrech.* 1713. (Biblioteca Nacional, Madri, Mss. 1188).

17. MÉMOIRE sur le voyage des Indes. Mss. In: DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 112-3.

18. MÉMOIRE touchant l'entreprise proposés par Messieurs\*\*\*. Mss. In: LABAT, Pierre. *Nouveau voyage aux Isles de l'Amerique.* Paris, 1742, t. 5, p. 373-6. Ambas as memórias são anônimas.

19. Sobre Noel Danycan veja-se DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 115, nota 1 e as fontes por ele citadas.

20. Dahlgren transcreve-se a carta datada de 4 de março de 1698. (Ibid., p. 115).

21. SOTTAS, Jules. *Histoire de la Compagnie Royale des Indes Orientales; 1664-1719.* Paris, Plon-Nourrit, 1905.

22. Utilizaremos, a menos que seja expressamente mencionada outra fonte DUPLESSIS. *Relation journalière d'un voyage fait en 1698, 1699, 1700 e 1701 par Monsieur Debeaufresne Capitaine de Vaisseau, aux Isles du Cap Vert, coste du Bresil...* (Bibliothèque Nationale, Paris, Mss.).

Foi a 17 de dezembro de 1698 que a pequena armada largou de La Rochelle. Tratou-se, “em verdade, um armamento grandioso que a Companhia do Mar do Sul preparou”;<sup>23</sup> compunham-no quatro navios, capitaneados pela Nau *Phelypeaux*, de 44 canhões.

Infortunadamente, pouco depois de largarem do porto, foram os navios colhidos por forte tempestade que tresmalhou a pequena esquadra, forçando a *Bonne Nouvelle*, uma corveta, a regressar a La Rochelle, a fim de sofrer reparações. Mais infeliz, a outra corveta, a *Nécessaire*, naufragou em frente à costa da Bretanha.

As duas naus da expedição, após também separarem-se, conseguiram, a duras penas, vencer o mau tempo e atravessar o Atlântico. Foram reunir-se somente na Baía da Ilha Grande, no final de março de 1699. Ali permaneceram todo o mês de abril e os primeiros dias de maio.

Além das fainas normais em tais ocasiões — aguada e lenha, limpar e calafetar o navio — foi efetuado o levantamento hidrográfico da Ilha Grande e suas proximidades.<sup>24</sup>

No dia 22 de abril, três dos *ingenieurs* — Duplessis foi um deles — mais um piloto e sete marinheiros foram enviados, de escaler, com víveres para três dias, a rodear a ilha e levantar-lhe o plano. O resultado, mostrado na fig. 3, diz bem da capacidade dos hidrógrafos franceses, uma vez que a carta é excelente para a época. Note-se que os principais fundeadouros (Enseadas do Abraão e Estrela, Saco do Bananal e Enseada do Sítio Forte), largamente utilizados, neste século, pela Marinha do Brasil, durante os muitos anos em que, sediada principalmente no Rio de Janeiro, efetuava seus exercícios na Ilha Grande, foram todos cuidadosamente identificados e sondados.

No dia 4 de maio de 1699, largou a expedição para o sul. Pelo Estreito de Magalhães, entrou no Pacífico, onde esteve até janeiro de 1701. Em março desse

ano, voltou às águas brasileiras. Estiveram os franceses no Rio de Janeiro até 12 de maio e já a 7 de agosto estavam de regresso a La Rochelle.

#### *Informações sobre o Brasil*

Com esta viagem, aprofundaram os franceses seus conhecimentos sobre o litoral brasileiro, já parcialmente reconhecido e cartografado por De Gennes.

Além da citada descrição da Ilha Grande, Duplessis cuidadosamente observou toda a costa do Rio de Janeiro, desde o Cabo Frio até a entrada da Baía de Guanabara, desenhando preciosas vistas mostradas nas figs. 4 e 5. Nas águas de Froger, também descreveu o Rio de Janeiro detendo-se na análise da aproximação do porto, suas conhecenças e perigos. Objeto de atenção foram as fortalezas e redutos existentes, suas características, poder ofensivo e deficiência.

Importantíssima, pelas conseqüências que uma década depois teriam é sua observação sobre os ventos reinantes; elas levaram-no a afirmar que “das duas da tarde até as sete e oito horas da noite os ventos são de sudoeste e vêm do largo, de tal maneira que, com a maré, vos entrais de modo a não sofrer mais de duas descargas de artilharia e uma vez dentro [da barra] nenhuma resistência é possível à cidade, pois não é cercada de muralhas.”<sup>25</sup>

Sobre a organização militar adotada no burgo informou: “eles [os habitantes da cidade] ou seus filhos fazem a guarda, por turnos, e podem constituir uma dezena de companhias de infantaria, de 50 homens cada uma, tão mal organizados que eles não sabem fazer sequer, os exercícios.”<sup>26</sup>

Finalmente, interessam-nos as notícias acerca da “mina de ouro descoberta há alguns anos, que produz muito e da qual o rei de Portugal retira grandes somas pelo seu direito do quinto... estas minas [sic] estão a duzentas e poucas léguas, nas

23. DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 124.

24. Além da carta resultante deste levantamento, Duplessis descreveu minuciosamente a Ilha Grande.

25. DUPLESSIS, op. cit., na nota 22, f. 343.

26. Ibid.





montanhas.”<sup>27</sup> As dificuldades para lá chegar foram também objeto de considerações.

#### *Outra empresa de Danycan*

Coube ainda ao dinâmico Noel Danycan armar os primeiros navios que, na sequência da expedição de Beauchesne, largaram para o Pacífico.

Depois de propor, sem sucesso, aos diretores da Companhia do Mar do Sul, enviar outra esquadra nas águas da que regressara em agosto, tendo o cuidado de ressaltar, na proposta, as vantagens daquele comércio<sup>28</sup> o armador de Saint-Malo obteve do Conde de Pontchartrain, Secretário de Estado da Marinha,<sup>29</sup> autorização para enviar dois navios ao Mar do Sul. Para regularizar tal concessão, houve necessidade da organização de uma segunda Companhia do Mar do Sul, esta sediada em Saint-Malo e pouco depois associada à Companhia da China de Paris,<sup>30</sup> esta última criada em 1700.

Foi assim que, no sábado, 22 de outubro de 1701, velejaram de Saint-Malo com destino ao Pacífico o *Président-de-Grénédan* e o *Conde-de-la Bédoyère*, ambos de 250 toneladas, 24 peças e pouco mais de 60 homens de equipagem, comandados respectivamente por Jean de Launay e Pierre Pérée, *sieur du Courdray*.<sup>31</sup>

Tendo velejado diretamente para o Estreito de Magalhães, esta expedição somente no regresso esteve na costa brasileira, reconhecida “entre o Rio dos Patos e o Rio da Lagoa”, pelos 28°40’S, ou seja, nas proximidades do Cabo de Santa

Marta.<sup>32</sup> A Ilha Grande e o Rio de Janeiro foram as duas escalas.

Após escala na Ilha Terceira (Açores) os dois navios alcançaram Saint-Malo em fins de agosto de 1703, após haverem entrado em La Coruña, movidos por perseguição de navios inimigos.<sup>33</sup>

#### *A viagem da Fragata Saint-Paul*

Quase simultaneamente com os dois navios de Danycan partiu de Saint-Malo um terceiro, a Fragata *Saint-Paul*, comandada por Gilles Morel, senhor de la Herperie. Era navio de cerca de 230 toneladas, 18 canhões e 50 homens de equipagem. Pertencia a M. Jullien Bourdans.<sup>34</sup>

Ao contrário dos navios de Danycan, a fragata velejou sem qualquer autorização governamental, fazendo-se ao mar em 27 de outubro de 1701. O pretexto foi o comércio nas Canárias.

Segundo seu comandante, não foi possível vender em Tenerife (onde chegaram a 21 de novembro) o carregamento trazido, pelo que resolveu-se rumar ao Mar do Sul, o que foi feito quatro dias depois.

Aos 25 de março de 1702 achou-se o *Saint-Paul* em águas peruanas e pouco depois iniciou seu comércio na costa, o qual foi se concluir em Pisco.

A viagem de regresso teve princípio em Ilo, deixada a 5 de outubro.

Ao contrário do habitual, não foi o Rio de Janeiro a escala escolhida para preceder a travessia do Atlântico. Pernambuco (*Fonambout* é a grafia estropiada do documento que utilizamos) acolheu o navio em 11 de janeiro de 1703;

27. *Ibid.*, f. 347.

28. DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 151.

29. Trata-se de Jérôme de Phélypeaux de Maurepas. Conde de Pontchartrain que, em 1699, sucedeu no cargo a seu pai Louis Phélypeaux de Pontchartrain, nomeado então Chanceler de França.

30. O intrincado problema das diversas companhias de comércio francesas é eruditamente estudado por Dahlgren que apresenta, inclusive, um quadro onde resume aquele estado. (DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 122).

31. REGISTRE de bord d'un navire merchant malouin 1701, 1703. (Archives d'Ille-et-Vilaine, Rennes. Mss. 2 Éd. 11). Trata-se do diário do *Président-de-Grénédan*.

32. O piloto do *Président-de-Grénédan* faz no diário importante observação sobre o errôneo posicionamento da costa brasileira nas cartas que conhecia, traçada cerca de 200 léguas mais a leste do que ele julgava ser a realidade. (*Ibid.*, p. 72).

33. DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 251.

34. RAPPORTS des Capitaines. (Archives d'Ille-et-Vilaine, Rennes. Mss. 9B 474, f. 102v). Depoimento de Jules Morel, prestado em 11 de agosto de 1703.

ali permaneceram os franceses até 2 de fevereiro, quando voltaram a velejar, rumo ao norte. No intervalo, fizeram aguada, abasteceram-se de víveres e tiveram notícia da deflagração da Guerra da Sucessão de Espanha.

Morel, seguindo as ordens que recebera, dirigiu-se a Lisboa, a fim de evitar os perigos que o esperavam no Canal da Mancha (e, mais do que isto, o confisco do numerário resultante dos negócios efetuados à revelia das autoridades francesas).

À barra do Tejo o *Saint-Paul* chegou a 1º de abril; ali tomou piloto e Morel soube que esquadras holandesa e inglesa estavam prestes a fazer-se de vela, razão pela qual levou seu navio a Setúbal.

Dali transferiu, por terra, para Lisboa, toda a prata que trazia, entregue ao representante dos armadores na capital portuguesa, certo M. Mercier.

Por ordem deste, deixou Setúbal em 22 de maio, seguindo para Marselha, onde entrou a 8 de junho e efetuou o desarmamento do navio.<sup>35</sup>

Aprofundavam assim os franceses o conhecimento do litoral brasileiro.

#### *Ainda Danycan*

Tão logo partiram os três navios cujas viagens estudamos nos dois tópicos imediatamente anteriores, a situação dos armadores franceses evoluiu para a associação, já mencionada, entre a nova Companhia do Mar do Sul de Saint-Malo e a Companhia da China, de Paris, ocorrida em 7 de novembro de 1701.

Sob os auspícios desta fusão e direção de Danycan, dois navios foram armados em Saint-Malo. Destinavam-se à China, mas o incansável armador desejava que fizessem o comércio do Pacífico; em razão disto, obteve autorização para que a derrota da viagem passasse pelo sul do continente americano; ressaltou a autorização real, no entanto, ser expressamente vedado aos comandantes dirigirem-se a portos do Chile, Peru ou quaisquer outros da cos-

ta americana possuídos pelos espanhóis.<sup>36</sup> Danycan foi assim obrigado a alterar a rota, fazendo-a passar ao sul do Cabo da Boa Esperança. Em março de 1702 velejaram o *Chancelier de France* e o *Saint François*.

Frustrado Danycan com o impecilho ao seu comércio preferido, pleiteou nova autorização, ainda sob pretexto do comércio chinês, para armar outra expedição; foi, uma vez mais, forçado a aceitar a participação da Companhia da China.

Sob tais auspícios, largaram de Saint-Malo, em 26 de dezembro de 1703, o *Saint-Charles*, (comandou-o Pierre du Coudray Pérée, que na viagem anterior capitaneou o *Conde-de-la Bédoyère*) e o *Murinet* (Capitão Fouquet), enquanto o terceiro navio da esquadra, denominado *Royal-Jacques*, comandado por Grandmaison Harinton só o fez a 6 de março de 1704.

Após viagem sem escalas o *Saint-Charles* e o *Murinet* entraram no Estreito de Magalhães a 26 de março de 1704. No entanto, ventos contrários impediram a travessia do mesmo, sendo a derrota efetuada pelo Cabo Horn. A 13 de maio o *Saint-Charles* alcançou Concepción e o *Murinet* fê-lo a 21.

Depois de longa permanência em portos espanhóis do Pacífico, o retorno foi iniciado do Callao, no dia 31 de julho de 1705. Em meados de outubro voltaram ao Atlântico, uma vez mais fazendo a rota do Cabo Horn. Eram agora quatro navios; com a chegada do *Royal-Jacques* e a inclusão do *Saint-Pierre* (deixara Marselha ou Toulon em 15 de dezembro de 1703), cujo comandante M. Carman Éon assumiu o comando da esquadilha.

Sem qualquer escala, buscaram alcançar a Ilha de Fernando de Noronha para ali fazer aguada. Para isto, ao atingirem a latitude de 3º48'S passaram a navegar sobre o paralelo de 4ºS, no rumo oeste.

Ao cabo de quatro dias, pelas 6 horas da manhã, foi avistada a conspícua ilha, na distância de 7 ou 8 léguas. Ali fundearam às 11 horas do dia 7 de dezembro (1705).

35. Ibid., f. 103, 103v.

36. ORDEM real de 22 de fevereiro de 1702. (Archives Nationales, França. Marine. Mss. B<sup>2</sup>159, f. 7).

Segundo o anônimo autor do diário que utilizamos,<sup>37</sup> a ilha é “muito alta e tem 6 a 7 léguas de circunferência, situando-se NE-SW; vê-se os vestígios da vila da qual os holandeses expulsaram outrora os portugueses; a latitude, por diversas observações, é de 3°55’.” A longitude, segundo o mesmo diário, era 351°10’, sendo o meridiano de referência, conforme o uso francês da época, o da Ilha de Tenerife (pico). Ali estiveram fundeados até o dia 20, provavelmente em razão da dificuldade para efetuarem a aguada conforme nos relata outra fonte: “no ano de 1705, no mes de dezembro, ali foram quatro navios de Saint-Malo e permaneceram durante 15 dias dos quais apenas três próprios para fazerem aguada; perderam ali suas chalupas.”<sup>38</sup>

Uma terceira fonte, além de confirmar tais dificuldades, conta-nos que as chalupas foram recuperadas e menciona também a existência das ruínas portuguesas e o encontro de dois antigos canhões.<sup>39</sup>

Deixando Fernando de Noronha, os navios rumaram para o Atlântico Norte, alcançando Port-Louis aos 29 de janeiro de 1706, sem qualquer outra escala.

#### *Outra expedição para o Mar do Sul*

Para não interrompermos o estudo das expedições armadas por Danycan, fugimos à cronologia, deixando de incluir, na seqüência devida, outra expedição destinada ao Pacífico.

Interessados nela estavam quase todos os negociantes de Saint-Malo, inclusive Lande Magon e Grandville Locquet. No entanto, apareceram apenas o nome de três deles, de la Villemartère Séré, de la Touche Porée e Jolif.

Três navios foram financiados: *Baron-de-Breteuil* (Capitão des Aulnais Bécard), *Saint-Esprit* (Capitão Porée) e *Saint-Joseph* (Capitão de Nermont Troublot). Velejaram em 25 de agosto de 1703, alguns meses antes, portanto, que os barcos de Noel Danycan. Rumaram ao Estreito de Magalhães, sem escalas no Atlântico Norte. Já em águas brasileiras, após alcançarem o paralelo de 19°35’S, decidiram velejar para oeste, visando a reconhecerem “L’isle de L’assension.”<sup>40</sup> Isto ocorreu no sábado, 17 de novembro de 1703. A longitude, estimada era então 350°30’. Às 2 horas da noite do dia 18 avistaram uma ilha, ao su-sudoeste, na distância de quatro léguas. Aguardaram o romper do dia e, a partir das 6 horas, iniciaram a aproximação. Pelas 10 horas, estavam a uma légua da ilha, ocasião em que o *Saint-Esprit* efetuou sondagens, com linha de 150 braças, sem encontrar fundo. A lancha deste navio foi logo enviada a terra, o mesmo acontecendo com a do *Baron-de-Breteuil*. Ao meio-dia, achavam-se os navios a 3/4 de légua ao sul da ilha, assim descrita pelo autor do diário: “quando V. está no NNE desta ilha, ela parecer-lhe-á partida, a ponta do lado de SE alta, grossa e escarpada, vendo-se no terreno uma grande abertura, com um monte redondo ao lado; a ponta do lado NW é também partida, com um declive para o mar.

Logo que aparece ao N, na distância de uma légua, a ponta de leste é idêntica àquela de SE atrás referida, mas a ponta de W é escarpada, com um rochedo muito alto na extremidade. A um tiro do fusil dela, há uma ilhota.”<sup>41</sup>

Na seqüência, tenta o autor desconhecido identificar a ilha: “A maior parte dos *messieurs* de nossa esquadra consideram-

37. EXTRAIT du journal d’un voyage fait par le navire le St. Charle (sic) comandé... (Archives Nationales, França. Marine. Mss. 2JJ5bis, n. 5).

38. BOISLORÉ. *Journal du voyage de la Mer du Sud commencé le quatorzieme Juillet mil sept cens six sur le vaiu. La Toison d’or.* (Archives Nationales, França. Marine. Mss. 2JJ47, n. 5).

39. EBERARD, Dupré. *Instruction hydrographique de la coste du Bresil...* (Academia das Ciências, Lisboa. Mss. “655 Azul”, f. 9v).

40. EXTRAIT d’un journal pour les voiajes du Perou, 1703. (Archives Nationales, França. Marine. Mss. 2JJ47, n. 4).

41. Ibid.

-na a Ilha Ascensão,<sup>42</sup> porque ela se aproxima mais de seus pontos ou estimas, conforme a latitude e longitude com que a ilha está posicionada nas cartas; quanto a mim, posicione-me em 20°15'S (latitude observada) e 350°14' de longitude e não obstante a Ilha da Trindade esteja, pelas cartas, em 19°10'S e 351°34' de longitude, creio que a ilha seja ela, acompanhada de quatro ilhotas a leste-quarta de nordeste, cerca de oito léguas, como o demonstra uma carta que possuo, muito recente, a qual não registra a Ilha da Ascensão. Além disto, li num roteiro feito por Aleixo da Motta, piloto-mor do rei de Portugal, que ele havia observado esta Ilha da Trindade, com exatidão, colocando-a em 20° e alguns minutos de latitude sul; embora ele diga que ela é isolada, é possível que não tenha tido conhecimento das quatro ilhotas.”<sup>43</sup>

Além do acerto da identificação (evidentemente, era a Ilha da Trindade (fig. 6), o trecho é sumamente interessante, pois informa-nos da existência de carta náutica, recentíssima, que corrigira erro datando do início do século XVI, mas que persistiria na cartografia francesa até, pelo menos meados do século XVIII, conforme comprova a *Carte Réduite de L'Océan Meridional* (1753), de autoria

do famoso M. Bellin (Fig. 7). Infelizmente, esqueceu-se o navegante francês anônimo de fornecer o título e o autor da nova e preciosa carta à qual se referiu.

As quatro ilhotas apontadas pelo autor do diário, às quais ele mais especificamente se reporta, informando que “a leste quarta de nordeste desta ilha (Trindade) cerca de 8 léguas estão quatro pequenas ilhotas [sic] das quais duas muito maiores que as outras duas.”<sup>44</sup> São, é claro, a Ilha de Martin Vaz, a maior das quatro, a Ilha do Norte, a Ilha do Sul e a Ilhota Agulha (Fig. 8).

Ultrapassada a Trindade, a esquadriha prosseguiu viagem alcançando, a 27 de dezembro, a entrada do Estreito de Magalhães. Não conseguindo vencer o famoso passo marítimo, a derrota foi feita pelo Cabo Horn, onde os navios separaram-se, em razão de condições meteorológicas, ficando o *Saint-Joseph* isolado dos dois outros. No final de março de 1704 achou-se o navio à entrada do porto de Callao, chegando os demais navios pouco depois. No dia 22 de setembro, reuniram-se para a viagem de regresso, na qual tentaram fazer escala em Fernando de Noronha, para aguada e lenha. Desistindo disto em razão de avistarem fundeada no local outra esquadriha, de quatro navios, fo-

No. 21

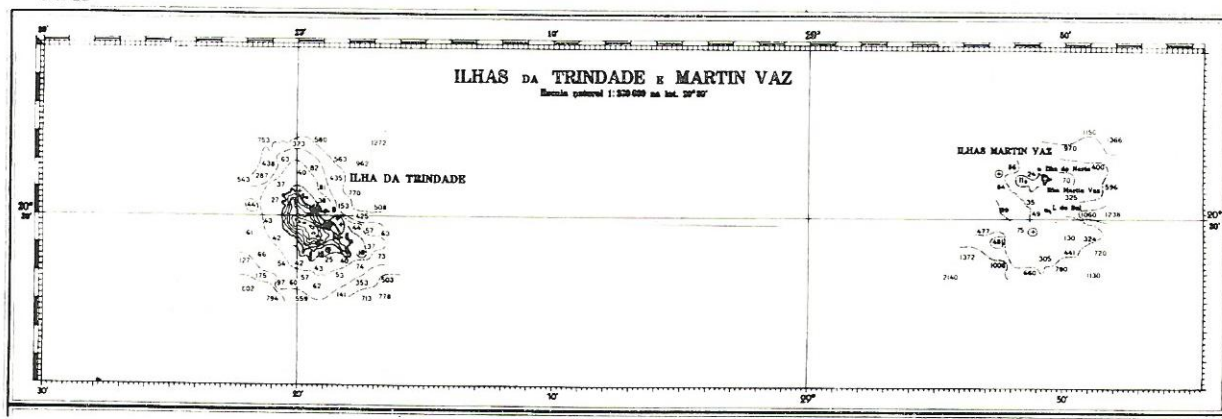


Fig. 6

42. Poucos anos depois, Dupré Eberard situou a Ilha da Ascensão em  $\sigma = 20^{\circ}00'$  e  $\lambda = 341^{\circ}21'$ , informando que Nermont Troublot, Porée e Bécard nela haviam encontrado água e lenha. Tratava-se, naturalmente, da Ilha da Trindade. (EBERARD, op. cit., na nota 39, f. 11v).

43. EXTRAIT d'un journal... op. cit., na nota 40.

44. Ibid.

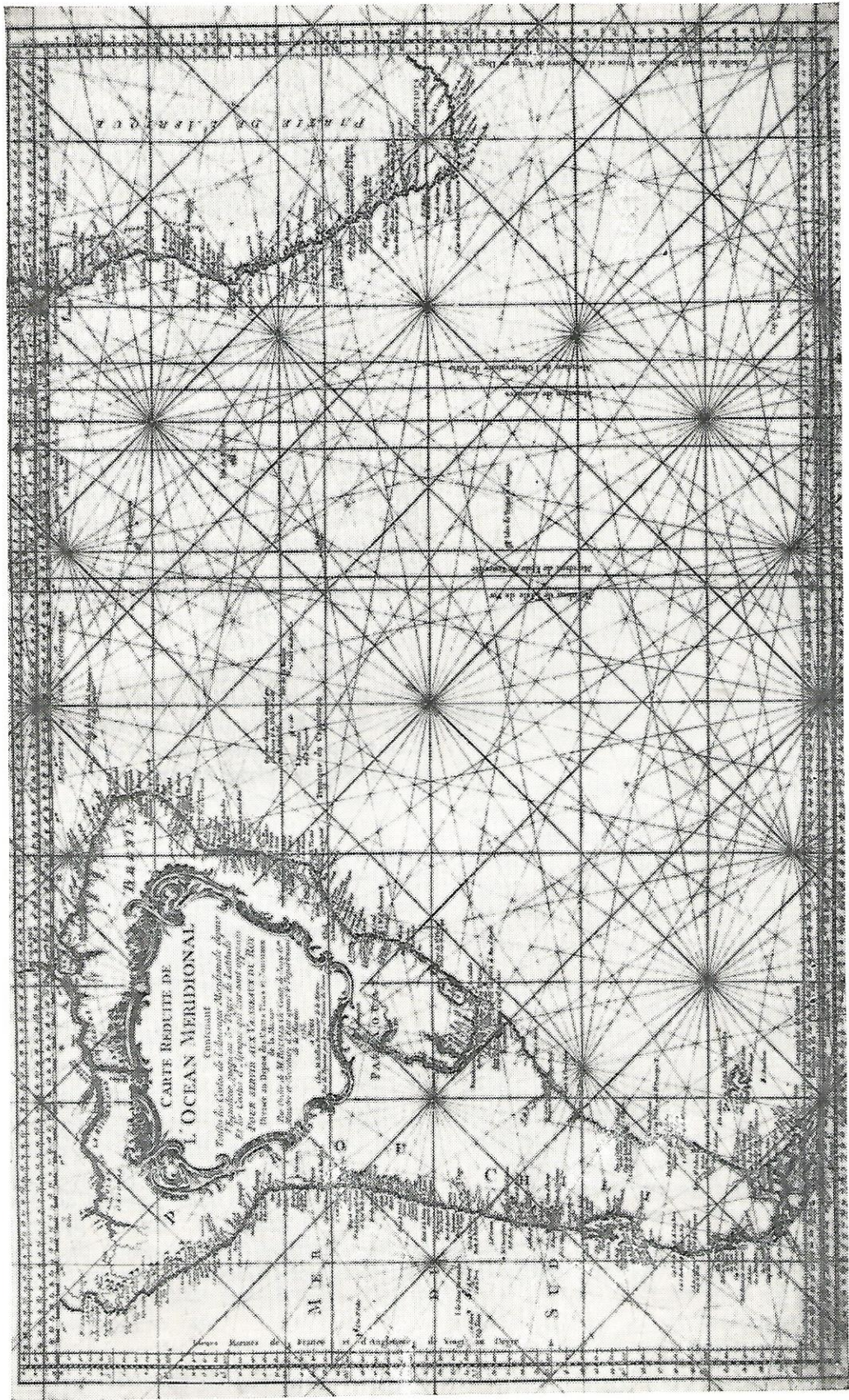


Fig. 7

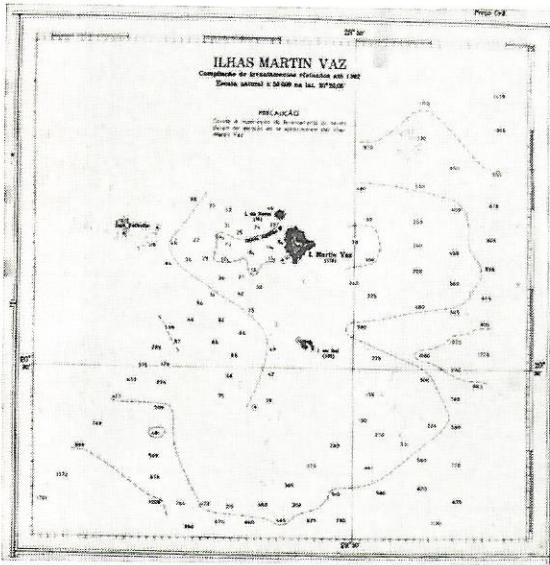


Fig. 8

ram aportar a Caiena,<sup>45</sup> de onde, pouco depois, voltaram à França, atracando ao Morbihan a 18 de maio de 1705.

#### *Liberdade unilateral de comércio*

Ao mesmo tempo em que os representantes diplomáticos franceses junto à corte de Felipe V desdobravam-se em esforços para regularizar “o comércio das lãs entre a Espanha e a França e o comércio das Índias”,<sup>46</sup> Luís XIV, pressionado pelos armadores de Saint-Malo e outros portos do Reino — especialmente após o regresso, com grandes lucros, dos três navios cuja viagem foi estudada no tópico imediatamente anterior — fez tábua rasa sobre os interesses políticos que aconselhavam fossem ouvidas as queixas espanholas contra a intromissão francesa no comércio americano e deixou preponderarem as razões econômicas: “Sua majestade julgou por bem deixar partir dos portos de seu reino alguns navios para velejarem ao Mar do Sul e lá negociarem, se os vice-reis e governadores da região quiserem dar autorização para tal.”<sup>47</sup>

Não obstante esta política, os passaportes a serem dados aos que desejassem

fazer as viagens deveriam conter destinação outra que a das colônias espanholas. Mesmo assim, somente uns poucos escolhidos receberam a ambicionada autorização, ficando claro aos capitães que se arriscassem a velejar sem ela, a probabilidade de terem seus navios seqüestrados no regresso.<sup>48</sup>

#### *Partem diversos navios de particulares*

Em consequência da permissão real que vimos de mencionar, aceleraram-se as viagens ao Pacífico.

Logo aos 3 de outubro de 1705 largaram do Cabo Fréhel (Saint-Malo) o *Saint-François* (Capitão Julien Cheville, Senhor de Vauléruault) e o *Sage-Salomon* (Capitão Jean Nouvail); em data que ignoramos, partiram mais dois, o *Cygne* e a *Galère d'Or*. Estes últimos foram vendidos no Peru, regressando a marujada nos dois primeiros, trazendo também os proveitos do comércio efetuado.

Convém serem citadas ainda, entre várias outras, as seguintes partidas: *Danycan* (de Saint-Malo, 7 de novembro de 1705), *Saint-Joseph* e *Patriarche*, *Vierge-de-Grâce* e *Petite Vierge-de-Grâce*, bem assim o *Saint-Jean Baptiste*.

É evidente e natural que muitos deles hajam refrescado em diferentes paragens da costa ou ilhas brasileiras, quer na travessia para o extremo sul do continente, quer no retorno ao hemisfério norte. Isto veremos adiante quando cuidarmos especificamente de algumas destas viagens.

#### *Mais uma expedição da Companhia do Mar do Sul*

No início do ano de 1706, uma vez mais movimentaram-se os armadores franceses, em busca dos benefícios do comércio com as colônias espanholas do Pacífico. Desta vez, foi a Companhia do Mar do Sul a interessar-se, embora nominalmente aparecesse um negociante de Saint-Malo de nome Guillaume Rouzier. No en-

45. EBERARD, op. cit., na nota 39, f. 9.

46. DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 323.

47. ARCHIVES NATIONALES, França. Marine. Mss. B<sup>3</sup>132, f. 132. M. Chamillart a Pontchartrain, 25 de agosto de 1705.

48. Ibid.

tanto, o verdadeiro idealizador e chefe da expedição foi o Abade Noel Jouin.

A 22 e 23 de janeiro respectivamente, deixaram Saint-Malo o *Brilhac* de c. 300 tonéis, 32 canhões e 120 tripulantes, comandado por Jean Rouzier, irmão do armador oficial e o *Confiance*, também de 300 tonéis e idêntico número de canhões, com 100 homens a bordo, sob o mando de Joseph Girard, senhor do Demaine.<sup>49</sup>

Vejaram juntos, do Cabo Fréhel, a 22 de janeiro, fazendo escala nas Canárias. Dali rumaram direto ao sul do continente, atingindo Concepción a 14 de junho.<sup>50</sup>

As múltiplas peripécias de ambas as embarcações durante o período em que, fazendo comércio, velejaram no Pacífico, fogem ao nosso interesse, bem assim o retorno do *Brilhac*, feito sem conseqüências para a nossa História Naval. Adiante cuidaremos, no entanto, do *Confiance*.

#### *A Companhia das Índias Orientais quer seu quinhão*

Em julho de 1706, foi a vez da Companhia das Índias Orientais tentar a sorte, despachando outra expedição ao Pacífico, na esperança de igualar o sucesso financeiro alcançado por alguns felizardos antecessores.

Sob o comando do *Lieutenant des vaisseaux du Roy M.* de la Vérunne, três navios foram armados: *Maurepas* (M. de la Vérunne) *Toison-d'Or* (M. de Boisloré) e *Saint-Louis* (M. de la Marre de Caen).

Concluídos os aprestos em Port Louis, a esquadriha deixou a Baía de Penmarch aos 14 de julho de 1706. No dia 16 Boisloré lançou o primeiro ponto "na carta de Pietergrosse."<sup>51</sup> Estava o *Toison d'Or* em 47°27'N e 12°23' de longitude da Ilha do Ferro.<sup>52</sup>

A travessia correu sem novidades até o dia 25 de setembro, ocasião em que, na latitude de 19°13'S e longitude de 349°27', o comandante da expedição reuniu o conselho de oficiais para decidirem se refrescariam nas Ilhas de Santana ou na Ilha Grande. Esta última foi preferida, com aterragem no Cabo Frio. Naquela ocasião confrontaram-se as longitudes estimadas pelos comandos dos três navios: *Maurepas* — 349°11', *Toison d'Or* — 349°27', conforme dito e o *Saint-Louis* — 352°40'. Assim, 3°29' separavam os cálculos extremos, discordando as posições em nada menos de 209 milhas!

No dia 26, pelas 7 horas da manhã, foi avistada terra ao SW4W, na distância de 9 léguas. Ao aproximar-se da ilha, Boisloré divisou um verdadeiro rochedo, muito escarpado, com outros maiores aos lados, conforme mostra a fig. 9. O nosso comandante do *Toison d'Or* especula, a seguir, que ilhas seriam aquelas que não figuravam nas cartas de *Pietergrosse*, Jean Vaneculan<sup>53</sup> ou outras de origem holandesa, as quais mostram somente uma ilha, denominada Ascensão. Repetia-se, destarte, a dúvida que assaltara a expedição de 1703, já estudada por nós (p. 97). Desta feita, encontraram três rochedos, separados de outra bem maior, a oeste deles cerca de 7,5 léguas.

O rochedo maior daqueles três tinha, pela estimativa de Boisloré, 2 ou 2,5 léguas de perímetro, nelas compreendidas os rochedos que lhe estavam colados (veja-se na fig. 8 a seta que os assinala).

Depois da visita ao rochedo, o nosso autor nos forneceu rápida descrição dele, informando que não tinha vegetação, exceto nos locais mais favorecidos pelas chuvas. Subindo ao ponto mais alto, no que gastou uma hora, pôde observar que a largura do rochedo era de 1/2 légua no sentido leste-oeste, a vegetação raquítica

49. RAPPORTS... op. cit., na nota 34, Mss. 9B478, f. 1-6, 65-6. Depoimentos de Joseph Girard, Sieur du Demaine, comandante do *Confiance*, prestado em 5 de março de 1708 e do Capitão Jean Rouzier, comandante do *Brilhac*, em 28 de agosto de 1708.

50. Ibid., f. 65v.

51. Naturalmente, trata-se do cartógrafo Pieter Goos, de Amsterdam (c. 1615-1675).

52. BOISLORÉ. op. cit., na nota 38.

53. Trata-se de Johannes van Kenlen (1654-1715).





e de difícil acesso. Além de pássaros marinhos, haviam porcos. Calculada a latitude, encontrou Boisloré 20°30'S, variação da agulha 7°NE e a maré variando de 7 a 8 pés. As duas pequenas praias de areia de 4 e 2 amarras de comprimento que observou eram impróprias ao desembarque, em razão da forte arrebentação.

Pelo que acaba de ser mostrado, conclui-se logicamente que a esquadilha esteve na Ilha de Martin Vaz ( $\varphi = 20^{\circ}28'S$  e  $\lambda = 28^{\circ}51'W$ , altura 175 metros), a maior do pequeno arquipélago de mesmo nome, de onde avistaram, ao longe cerca de 7,5 léguas, a Trindade (na realidade, a distância correta é de 27 milhas, ou seja, 8,5 léguas). A fig. 10 nos mostra diversos aspectos das ilhas, segundo a observação do comandante do *Toison d'Or* em diferentes marcações e distâncias. Compare-se com a fig. 11, mostrada no atual roteiro costa leste da DHN, p. 262.

De nada servindo à expedição, foram as ilhas logo deixadas para trás, no dia 28, pelas 3 horas da tarde, em busca da costa brasileira.

No dia 29, o diário registra observação do autor sobre a grande diferença de longitudes que encontrou entre as cartas de Goos e Van Keulen (servia-se ele da de Goos). À vista da costa do Brasil, esperava Boisloré verificar qual a melhor das duas, não nos dizendo, entretanto, como conseguiria tal façanha...

A partir do dia 4 de outubro, aproximando-se a esquadilha de terra, tornou-se a navegação mais cuidadosa. Achavam-se pelos 22°50'S e longitude estimada de 340° e M. de la Vérunne fez sinal aos navios para efetuarem sondagens. O *Toison d'Or* largou, naquele dia, 130 braças, sem encontrar fundo, o mesmo acontecendo no dia 5.

No dia 6, finalmente, às 13 horas, foi avistada terra a "WNW de nós 5°30'W"<sup>54</sup> ou seja, aos 286°45'. Estimou Boisloré achar-se a 7,5 léguas dela. A sondagem acusou 52 (?) braças, fundo de vasa mole, cinzenta.<sup>55</sup> Aproximando-se de terra, avistaram duas ilhotas muito nevoadas,

mas não puderam reconhecer a terra. Aproximaram-se dela na manhã seguinte, mas persistindo a bruma, ficou prejudicado o reconhecimento do local da aterragem. Avistaram três ilhas que Boisloré identificou como as existentes na entrada do Rio de Janeiro. Foram estas dobradas na manhã do dia 7, quando a esquadra passou a correr ao longo da costa. Desanuviando-se esta um pouco, foram avistados dois picos, um deles no feitio de pão de açúcar, o outro, um grande pico. Situavam-se leste-oeste, separados duas léguas. Não é difícil sua identificação: Pão de Açúcar e Pico da Serra da Carioca.

Depois de velejar todo este dia e a noite imediata, com pouco pano, em razão da bruma, os navegantes franceses reconheceram, pelas 5 horas da manhã, a barra leste da Ilha Grande, avistada "a WNW" e reconhecida pelo Pico da Marambaia.

Antes de entrarem, deram caça, sem sucesso, a dois navios. Provavelmente, iam eles refrescar na Ilha Grande, a caminho do Mar do Sul (Pacífico).

Com isto atrasou-se o *Toison d'Or* e a viração cessou quando ainda não havia ele atingido o fundeadouro, obrigando Boisloré a fundear (vide fig. 12). Dali até o verdadeiro fundeadouro, foi necessário ir o navio a reboque da chalupa do *Maurepas* e da sua própria. Só pelas 6 da manhã foi ele alcançado. A sondagem acusou 12 braças, vasa negra, cheia de pequenas rochas que coçaram bastante a amarra. Foi, certamente, o atual Saco do Bananal, onde antes estivera o *Phélypeaux*.

A esquadilha permaneceu na Ilha Grande até o dia 19 de outubro, quando retomou a viagem. A respeito do local, observou Boisloré ser ele conveniente, em tempo de guerra para aguada e lenha, sendo possível fazer 150 barris d'água por dia e, em apenas um, cortar toda a lenha necessária. Para obtenção de provisões, era suficiente ameaçar os habitantes "da vila da Ilha Grande", isto é, Angra dos Reis, de queimar os dois conventos

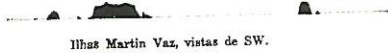
54. BOISLORÉ, op. cit., na nota 38.

55. O manuscrito não nos permitiu a leitura correta do algarismo das unidades. Pareceu-nos 2.



**Ponta do Norte** (20° 29' S — 029° 20' W) — O limite extremo N da ilha, bastante rochosa e árida, tendo ao S dois picos de altitude de 430 metros, sendo o mais ao N conhecido como Obelisco.

**Ilhas Martin Vaz** (20° 28' S — 028° 51' W) — Grupo de três pequenas ilhas, denominadas Martin Vaz, a mais expressiva, com 175 metros de altitude, do Sul, com 122 metros, e do Norte, com 75 metros, e a ilha Agulha.



Ilhas Martin Vaz, vistas de SW.

Tais ilhas, também de origem vulcânica, situadas 26 milhas a E da Trindade, são praticamente despidas de vegetação, com exceção de pequenos e raros arbustos. Suas costas mergulham a pique no mar e são virtualmente inacessíveis.

Fig. 11

existentes, com o que seriam recebidos bois, porcos, galinhas, frutas e arroz.

Embora muito inferior ao Plan de L'Isle Grande levantado na viagem de Beauchesne, legou-nos Boisloré esboço cartográfico da Isle Grande (fig. 12) de bastante utilidade para os navegantes da época, porquanto dele constam numerosas sondas, desde a barra leste da baía até a barra oeste, passando pelos fundeadouros assinalados identificáveis como o Saco do Bananal e a Enseada do Sítio Forte (vimos que elas haviam sido denominadas de "Ances de M. de Beauchesne e M. de Gennes" pelos hidrógrafos da expedição de Beauchesne).

O restante desta viagem até Concepción, alcançada no final do ano de 1706 (ali encontraram-se com o *Saint-François* e o *Sage-Salomon*), donde passaram a Valparaíso, Pisco, Callao e Paraca, fuge ao nosso interesse. Em novembro de 1707 já se achavam outra vez em Concepción, para dali voltarem ao Atlântico. O *Saint-Louis* foi escolhido para, pelo Cabo da Boa Esperança, rumar às Índias Orientais, enquanto os dois outros navios velejariam diretamente para a França. Fizeram-no com apenas uma escala em Fernando de Noronha, avistada no dia 27 de fevereiro de 1708, pelas 8 horas da manhã, cerca de 9 léguas a oeste dos navios franceses. Tiveram inicialmente a ilusão de tratar-se de um navio, logo desfeita com a aproximação. Calcularam a latitude em 3°55' e tiveram a atenção despertada pela alta montanha, de formato redondo posicionada a meio da

ilha (fig. 13). Com cautela aproximaram-se até 3,5 léguas desta, distância alcançada pelas 6 horas da tarde, quando se puseram a capa para passar a noite. Às 5 horas da manhã seguinte reiniciaram a aproximação, navegando ao nor-noroeste, de modo a passar ao norte da ilha. A primeira sondagem feita acusou 30 braças e a segunda, 25 braças, fundo de areia branca grossa. Fundearam pelas 10 horas da manhã, em 12 braças (areia fina cinzenta), no ponto mostrado pelo esboço cartográfico efetuado por Boisloré ou um de seus pilotos (fig. 14). Pode ser ele facilmente identificado: a Baía de Santo Antônio, único fundeadouro até hoje aconselhado porque é abrigado dos ventos de NE, E, SE, e SW. O *Roteiro do Brasil*<sup>56</sup> aconselha largar ali mais filame do que o usual, em razão da natureza do fundo (pedra).

Embora aparentemente tosco, o esboço cartográfico levantado pela expedição assinala, corretamente, os fundeadouros possíveis e alerta os navegantes para os Espigões, perigo situado a 1 milha a leste da ponta leste de Fernando de Noronha.

No dia 12 de março, pelas 5 horas da manhã, o *Maurepas* disparou um tiro de peça. Cinco horas mais tarde, após o recolhimento dos homens que estavam pescando tartarugas na ilha, fizeram-se de vela os dois navios.

Sem maiores peripécias, atingiram Penmarch em 11 de maio de 1708. O *Saint-Louis*, após haver alcançado o Pondichéry (na costa do Coromandel) em 2 de julho de 1708, estava de regresso a Port Louis em 18 de dezembro de 1709.

#### *A terceira expedição de Danycan*

À viagem da qual acabamos de cuidar seguiu-se a da Fragata *l'Aurore*, que sob o comando de M. de la Rigaudière Froger, partiu de Bayonne em 5 de dezembro de 1706. Velejou por conta do Rei de Espanha, levando avisos e ordens para o vice-rei do Peru.

Na costa brasileira, o navio apenas aportou, para aguada, nas Ilhas de Santana, onde permaneceu de 23 a 27 de ja-

56. BRASIL. Marinha. Diretoria de Hidrografia e Navegação. *Roteiro do Brasil-Costa leste*. Rio de Janeiro, 1976, p. 253.

*Notes: Hauteur au point 150 lorsqu'on est par son centre de l'île dans l'Est. Hauteur de l'île  
 1100. On a vu aussi dans l'Est de l'île le Mont de l'Est, ou pour mieux dire dans l'Est de l'île  
 Mont de l'Est. Hauteur de son sommet 1100.*

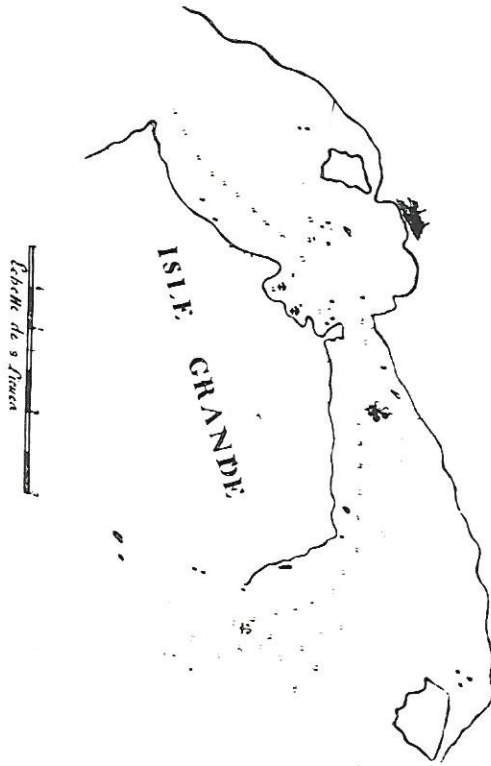
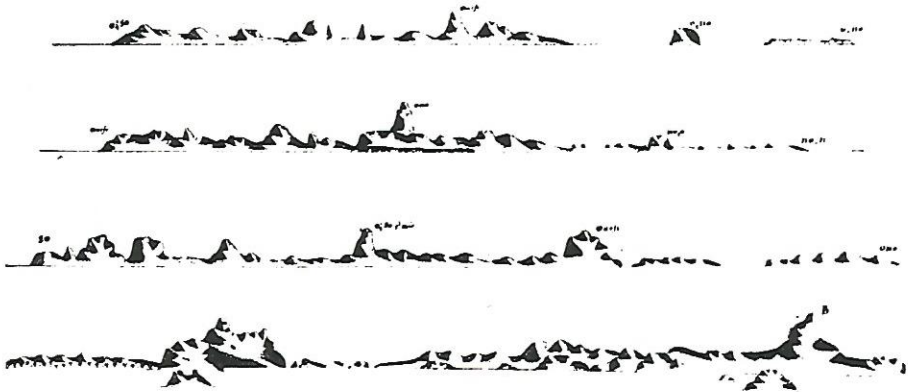


Fig. 12

Differentes vues de l'île fernando de norrombo.



vue du mouillage de la dite île

*On peut voir cette île de la Pointe Versant dite au Montagne B qui ressemble à un clocher.*

Fig. 13

Maré

1708

- A. ...
- B. ...
- C. ...



**PLAN DE LISLE FERNANDO**

de Norrombo situé par  $3^{\circ} 55''$  sud.

3<sup>e</sup>

*Le Samedi* Le temps à l'oy fort bon Le vent de N. N. E. de bon force  
 Non sans quelques courages & tourques d'eau que l'on peut faire par terre. On a  
 vu à l'issue du port deux ou trois canots de hommes qui n'ont pas de vin pour pouvoir en  
 acheter à terre. Il y a par faitement bon vent. On a été avec l'eluy fire de Champigny  
 à l'issue du port de l'ordage à terre tout nuit pour aller à terre en l'après-midi pour  
 faire à l'oy. Il y a deux ou trois canots de terre pour faire du bon au moins de 50 hommes  
 de plus pour aller au l'ordage d'eau de l'île amarré au l'atterrir ou pour faire d'ailleurs  
 pour de l'ordage d'eau. Il y a pour l'île l'ordage d'eau que l'on a été l'ordage pour faire  
 l'oy de l'ordage qui pour rendre l'oy de l'oy l'ordage d'eau avec qu'on y a fait  
 de la poudre de 16 que l'on a vu de l'oy de 12. Il y a quelle l'ordage d'eau l'ordage  
 de l'oy qui l'ordage d'eau de l'ordage d'eau l'ordage d'eau l'ordage d'eau l'ordage d'eau  
 de l'oy l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau

- a. L'oy de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau
- b. L'oy de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau
- c. L'oy de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau
- d. L'oy de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau
- e. L'oy de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau
- f. L'oy de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau de l'ordage d'eau

Fig. 14

neiro de 1707; antes de ali aterrar, apre-sou um bergantim português. Logo a 30 de março entrou em Callao.

Partindo de regresso a 5 de setembro, chegou a Rochefort aos 14 de março de 1708.<sup>57</sup>

Se esta viagem, pela rapidez com que se realizou, tem pouco interesse para o conhecimento, pelos franceses, da geografia do Brasil, o mesmo não ocorre com a que se lhe seguiu, chamada por Dahlgren “a terceira expedição de Danycan.”<sup>58</sup>

Constituída por quatro navios, o primeiro deles denominado *Chancelier*, sob o comando do Capitão Jean de Launay, antecipou-se aos demais, largando de Saint-Malo em 11 de janeiro de 1707.

Os três restantes, *Phélypeaux*, sob o comando do Capitão Fouquet, *Saint-Charles*, Capitão de la Herperie Morel e *Royal-Saint-Jacques*, Capitão de Lange-rie Forgeais, só o fizeram aos 30 de abril. Com eles saíram nada menos de doze navios, um com destino às Índias Ocidentais e dez outros a caminho da Terra Nova. Seriam estes escoltados pelo corsário *Marquis-de-Tianges*, comandado por M. Pitou.<sup>59</sup>

Após escala em Tenerife, os três navios de Danycan rumaram para a costa brasileira. No caminho, foi deixado para trás o *Royal Jacques*, considerado muito ranceiro por Fouquet, que comandava a esquadilha. Antes de alcançarem a costa brasileira, foi apresado um bergantim português carregado de peixe e tripulado por 28 homens.

No dia 11 de julho, começaram a avistar a terra do Brasil.

Correndo ao longo dela ou refrescando na Ilha Grande, permaneceram os franceses, desde 12 de julho até o final de setembro, em águas brasileiras. A 26 deste passaram pelo través do Rio da Prata, em busca do sul do continente.<sup>60</sup>

Nesse período de mais de dois meses, puderam os pilotos da expedição, especialmente quando tripulando embarcações miúdas, ou presas armadas em corso (apresaram, no período, nada menos do que nove barcos), examinar cuidadosamente o litoral entre o Rio Paraíba do Sul e a Ilha de São Sebastião. Isto permitiu a um certo *Sieur Dupré Eberard* elaborar uma *Instruction Hydrographique de la Coste du Brésil* que estudaremos adiante.

A 5 de outubro o *Phélypeaux* e o *Saint-Charles* entraram em Concepción, seguidos, quatro dias depois, pelo *Royal-Jacques*, com o qual já se haviam encontrado no Estreito de Le Maire. Dali velejaram para Callao, onde os deixaremos por enquanto.

#### A expedição de Chabert

“O envio de um aviso francês [a Fraga-ta *Aurore*] em missão oficial espanhola foi o primeiro passo em direção a uma empresa de maior vulto: o comboio dos galeões e das frotas por navios franceses. O Rei da Espanha, sob pressão das circunstâncias políticas, havia sido obrigado a solicitar, ele mesmo, esta medida e Luís XIV deu atenção muito favorável a este pedido que constituía o primeiro sucesso real de todas as suas negociações, que duravam anos, com objetivo de organizar o comércio das Índias.

Antes mesmo que a resolução tomada pelo Rei da Espanha fosse oficialmente notificada, expediu-se ordens aos portos de guerra franceses para equipar os navios e tê-los prontos a aparelhar incontinentemente para a América. M. Michel Chabert, antigo capitão da Marinha, homem muito sabedor e hábil, foi colocado à testa dos navios destinados ao Peru.”<sup>61</sup>

Assim resumiu Dahlgren os sucessos que levaram o Governo francês a fazer

57. Para o conhecimento mais detalhado desta viagem, veja-se a carta de M. de la Rigandière Froger, Rochefort 14 de março de 1708. (ARCHIVES NATIONALES, França. Marine. Mss. B<sup>4</sup>34).

58. DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 395.

59. VOYAGE de la mer du Sud en 1707, 1708 e 1709. (Archives Nationales, França. Marine. Mss. 2JJ57bis, n. 5. Trata-se de um diário de bordo do *Phélypeaux*, feito por um guarda-marinha anônimo.

60. Ibid.

61. DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 408.

velejar nova expedição destinada ao Mar do Sul, paralelamente àquela que, sob o comando do Almirante Du Casse, iria às Índias Ocidentais buscar a frota e os galeões.

Após alguma demora, partiu Chabert, de Brest, aos 30 de agosto de 1707, comissionado em Almirante Real de Espanha. Conduzia sob o seu comando apenas duas naus: *Aimable* e *Ori Flamme*, esta última capitaneada por Courbon Saint-Léger.

A viagem e, conseqüentemente, a passagem da esquadilha pela costa brasileira, pode ser acompanhada por um *Memorial du Voyage de la Mer du Sud* de autoria do *Sieur Dupin Ayez*, segundo ele próprio embarcado no *Ori Flamme* por ordem de Sua Majestade.<sup>62</sup>

Depois de passarem pelas Canárias e refrescarem na Ilha Gorée (Cabo Verde), os dois navios avistaram a costa do Espírito Santo, no entardecer do dia 21 de dezembro. Dali costearam, em cuidadosa navegação — sondaram continuamente — o litoral do atual Estado do Rio de Janeiro, reconhecendo o Cabo Frio e o Pão de Açúcar.

No dia 28, entrada a noite, foi apreendido um bergantim de 25 ou 30 toneladas. Nele estavam sete portugueses e um francês. Dirigiam-se à Ilha Grande para carregar açúcar.

Na tarde do dia 29, fundeou a esquadilha próxima à extremidade oeste da Ilha Grande, a um tiro de canhão de terra, em 22 braças. No dia seguinte, foram fundear “na enseada de areia mais próxima que encontraram”, provavelmente a Enseada de Araçatiba, onde há bom fundeadouro.

Permaneceram os franceses na Ilha Grande até 10 de janeiro de 1708, quando voltaram a fazer-se de vela. Na saída, apresaram uma barca portuguesa que conduzia 137 negros escravos, destinados a São Vicente, donde passariam às Minas. Quarenta ou 42 deles foram retidos no

*Aimable*, enquanto 44 iam para o *Ori Flamme*. Os demais foram deixados com os 17 portugueses que tripulavam a barca.

No final de fevereiro de 1708 Chabert alcançou as proximidades do Cabo Horn, onde forte tempestade separou os dois navios.

Enquanto o *Ori Flamme* lutava desesperadamente para montar o cabo sem consegui-lo e sofrendo pesadas baixas na tripulação, o *Aimable* alcançou sucesso e a 23 de março entrou em Concepción e a 17 de maio estava em Callao.<sup>63</sup>

M. Courbon, após perder 139 tripulantes, conseguiu alcançar o Prata. Depois de longa permanência em Buenos Aires, fez-se novamente de vela o *Ori Flamme* em janeiro de 1709 e, pelas Índias Ocidentais, voltou a La Rochelle escoltando 16 navios mercantes.

Chabert, após cumprida a primeira parte de sua missão, isto é, recolher todo o numerário destinado ao monarca espanhol, deveria comboiar, no retorno, todos os navios que estivessem prontos para regressar do Pacífico.

Foram assim reunidos ao *Aimable* oito navios: os três da terceira expedição de Danycan (*Chancelier*, *Phélypeau* e *Saint-Charles*) mais o *Confiance*, o *Saint-Jean Baptiste*, o *Vierge-de-Grâce* e o *Saint-Joseph de Marseille*, todos originários de Saint-Malo e o *Saint-François*, de Nantes.

Velejaram todos em 4 de novembro de 1708. Dobrado o Cabo Horn, estiveram à vista das Malvinas, onde separou-se da conserva o *Vierge-de-Grâce*. Os demais foram refrescar na Ilha de Santa Catarina, avistada em 30 de dezembro. Estiveram fundeados na *baye de Toiuca* entre 31 de dezembro e 8 de janeiro de 1709, quando suspenderam para continuar a viagem.<sup>64</sup>

Sem qualquer outra escala, fundearam os oito navios em Port Louis a 27 de março de 1709, enquanto o *Vierge-de-Grâce* alcançava La Rochelle a 20 de maio daquele mesmo ano.

62. ARCHIVES NATIONALES, França. Mss. 2JJ46, n. 4.

63. DAHLGREN, op. cit., na nota 3, p. 416.

64. VOYAGE de la mer du Sud... op. cit., na nota 59.

### A viagem da Notre-Dame-de-l'Assomption

A última viagem passível de ter influência sobre a expedição de Duguay-Trouin (porquanto seu regresso à França deu-se após a partida de Duclerc, sem que este pudesse, em consequência dela receber qualquer informação) foi a da Nau *Notre-Dame-de-l'Assomption*, comandada por Alain Porée, um dos marinheiros mais ilustres de Saint-Malo.<sup>65</sup> O armador foi o não menos afamado de la Lande Magon.

Porée deixou Saint-Malo em 13 de fevereiro de 1708 e, após demorada escala nas Canárias, efetuou outra em Santa Catarina, onde perdeu vários homens, num combate com os portugueses ali residentes.<sup>66</sup>

Após longa permanência no Pacífico, Porée iniciou o regresso em 13 de março de 1710, alcançando Saint-Malo no dia 28 de agosto de 1710.

### A Instruction Hydrographique de la Coste du Brésil

Conforme foi mostrado, o *Phélypeaux*, sob o comando do Capitão Fouquet, largou de Saint-Malo, em 30 de abril de 1707, percorreu a costa brasileira desde o Paraíba do Sul à Ilha de São Sebastião e passou ao Peru, de onde regressou integrando a esquadra de M. Chabert, que refrescou na Baía das Tijucas, antes de cruzar o Atlântico, de volta à França.

Embarcado naquela nau achava-se o *Sieur Dupré Eberard* que teve oportunidade de colher valiosos elementos destinados à elaboração da citada *Instruction Hydrographique de la Coste du Brésil*.

Esta, como está positivado na *introduction*, cobre toda a costa da América do Sul — e não somente do Brasil —

desde o Cabo de Santo Agostinho até o Cabo Horn.

Foi dedicada ao Cavalheiro Danycan, a cujas empresas Eberard atribuiu o mérito de fornecer os meios que lhe permitiram a redação da obra, além de creditar aos navios do armador de Saint-Malo a façanha de apresarem — à vista e não obstante a resistência das escoltas — 12 navios, fazerem tremer a costa do Brasil e, “por assim dizer, transportar as minas do Peru para o Reino...”

Antes do índice, aparece certificado de las Gaudre Girard, piloto do *Phélypeaux*, garantindo que os lugares incluídos na descrição foram cuidadosamente levantados, em sua presença, pelo Senhor Dupré Eberard, na navegação que juntos haviam feito, nos anos de 1707, 1708 e 1709, na costa do Brasil e dos patagões. Foi dado aquele certificado em Saint-Malo, aos 15 de fevereiro de 1711, quatro meses antes da partida de Duguay-Trouin (de la Rochelle) o que talvez indique sua utilização na incursão que o célebre marinheiro francês efetuou contra o Rio de Janeiro.

Este importantíssimo manuscrito, pertencente ao acervo da Academia das Ciências de Lisboa, onde tem a cota “655 Azul”, foi revelado aos especialistas pelo Comandante Avelino Teixeira da Mota, por ocasião da 2ª Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia, realizada em Salvador (Bahia), de 22 a 26 de março de 1976, comemorando o centenário da Diretoria de Hidrografia e Navegação do Brasil.

Tendo o Comandante Teixeira da Mota efetuado, naquela ocasião, pormenorizada descrição da *Instruction*,<sup>67</sup> cuidarei apenas das cartas, planos e vistas de costa referentes ao Brasil que a mesma contém. Convém, no entanto, breve

65. CUNAT, Charles. *Saint-Malo illustré par ses marins*, Rennes, s. ed., 1857, p. 153-70.

66. VOYAGE de la mer du Sud... op. cit., na nota 59; EBERARD, op. cit., na nota 39, f. 21.

67. MOTA, Avelino Teixeira da. A “instruction hydrographique de la coste du Bresil” de Dupré Eberard, 1711. In: REUNIÃO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DA NÁUTICA E DA HIDROGRAFIA. 2. Salvador, 1976. *Anais*. Rio de Janeiro, Diretoria de Hidrografia e Navegação, 1976, t. 33, p. 3-8. Suplemento dos Anais hidrográficos.



referência às várias derrotas que Eberard indica para os diferentes portos de nossa costa: Cabo Verde ao Brasil, Fernando de Noronha para Pernambuco e derrotas Baía de Todos os Santos, Ilhéus, Porto Seguro, Espírito Santo, Espírito Santo para São Vicente e Cabo Frio para o Rio da Prata.

A análise dessas derrotas, usualmente aquelas que aparecem nos roteiros seiscentistas (no que se refere à costa do

sul de Pernambuco) nos mostra que o autor utilizou, com liberdades, os roteiros portugueses tradicionais, consolidados a partir da *Hidrografia* de Manuel Figueiredo e, sem grandes modificações, mantidos até a edição da *Arte de Navegar* de Manoel Pimentel, impressas em 1819 (!).

Vejamos como aparecem, no manuscrito, as cartas, plano e vista da costa:

I) Ilha de Fernando de Noronha e vista da costa (fig. 15).

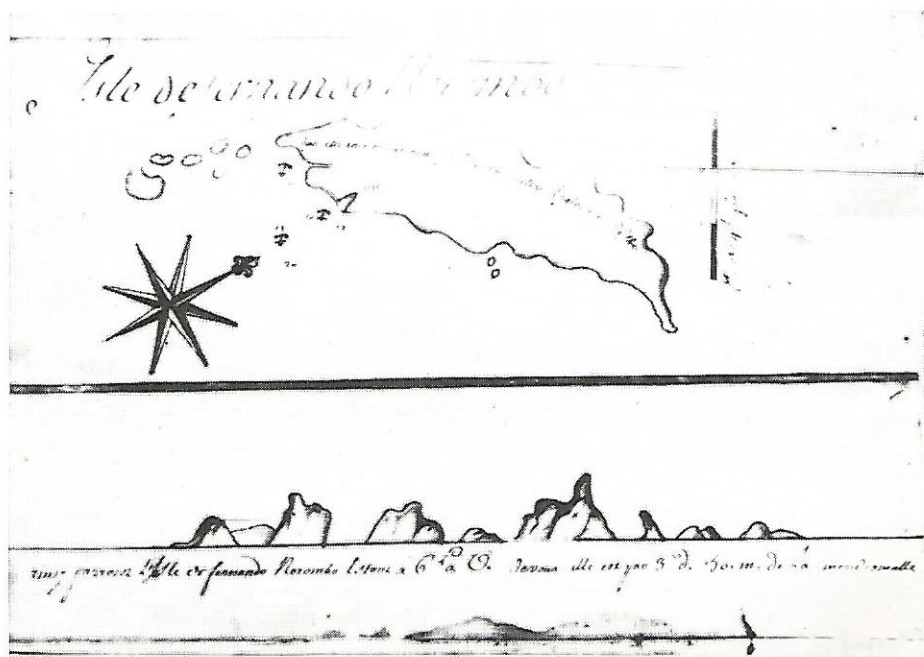


Fig. 15

Embora algo tosca, a carta localiza corretamente os melhores fundeadouros e a única aguada viável ao navegante. É superior à desenhada por Boisloré, que teve mais tempo para fazê-la que Eberard.

A vista da ilha, no entanto é bastante inferior às (quatro) desenhadas pelo comandante do *Toison d'Or*.

II) Baía de Todos os Santos (fig. 16).

Embora extremamente esquemática, localiza com razoável fidelidade o perigoso Banco de Santo Antônio, que se estende aproximadamente norte-sul, a partir da ponta do mesmo nome, paralelamente à entrada da barra.

As sondas mostram, de maneira acertada, a melhor rota até o fundeadouro fronteiro à cidade.

III) Vistas das Ilhas de Santana e costa fronteira (fig. 17).

Duas vistas de excelente feitura, permitindo ao navegante identificação do local (aliás, bastante fácil, pelo pico do Frade — denominado *froc* (frade) por Eberard — caracterizá-lo).

IV) Costa desde o Cabo Frio ao Rio de Janeiro (fig. 18).

Três vistas, de razoável aproximação, mostrando a costa a leste do Rio de Janeiro as duas primeiras, enquanto a terceira, bem superior àquelas, mostra a costa a oeste da entrada da barra. A pedra da Gávea está bastante semelhante.

V) Porto do Rio de Janeiro (fig. 19).

Bastante primitivo, evidenciando que o autor não teve acesso a fontes fidedignas. A enorme extensão que dá a cidade — chamada erroneamente de “Ville de st Salvador” e a existência de caudaloso rio desaguando no interior da baía invalidam o desenho como documento cartográfico.

De utilidade, há apenas as sondas do acesso à barra e o posicionamento de algumas das ilhas que orlam a sua entrada

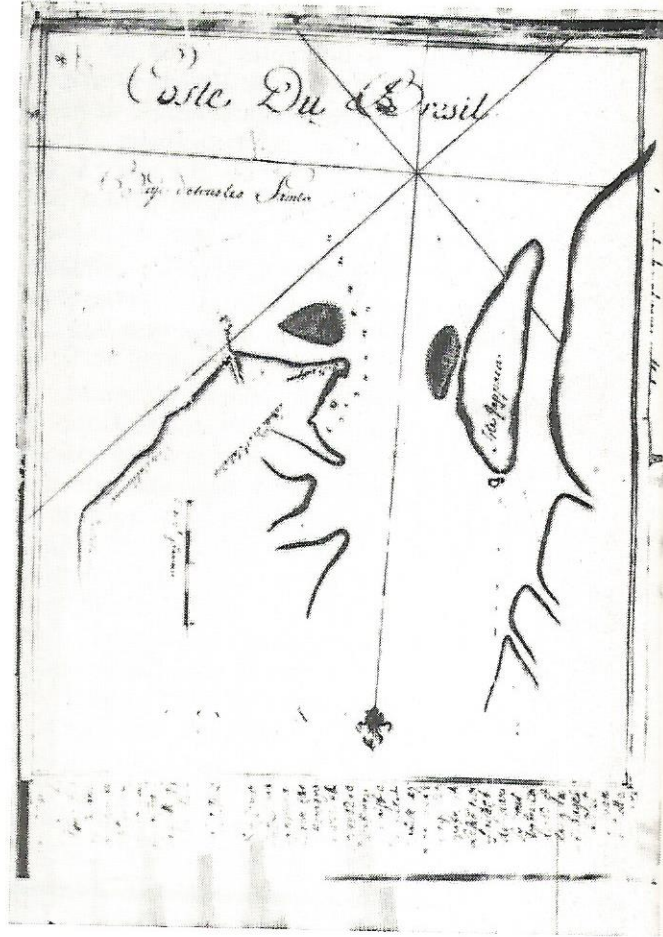


Fig. 16

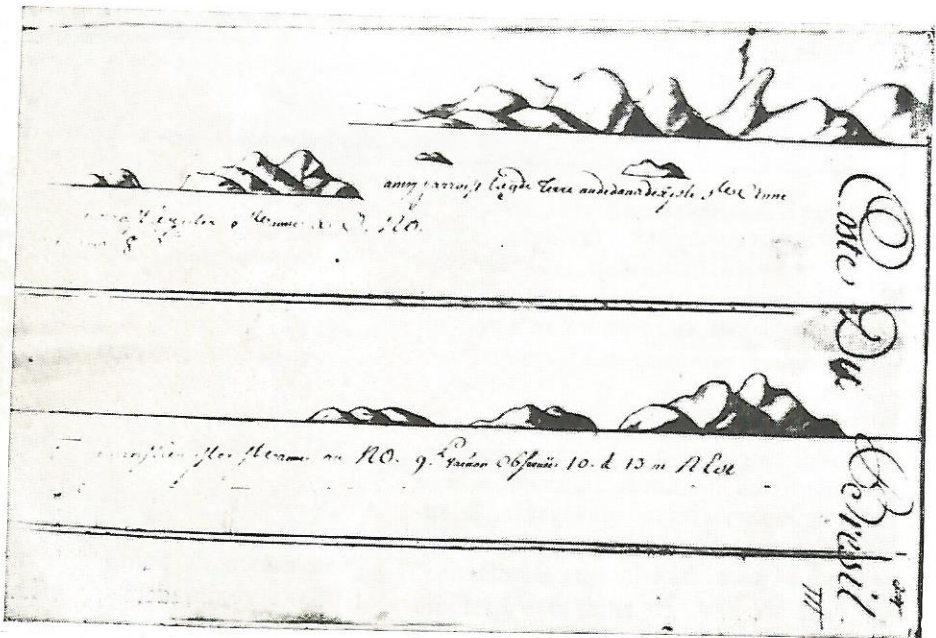


Fig. 17

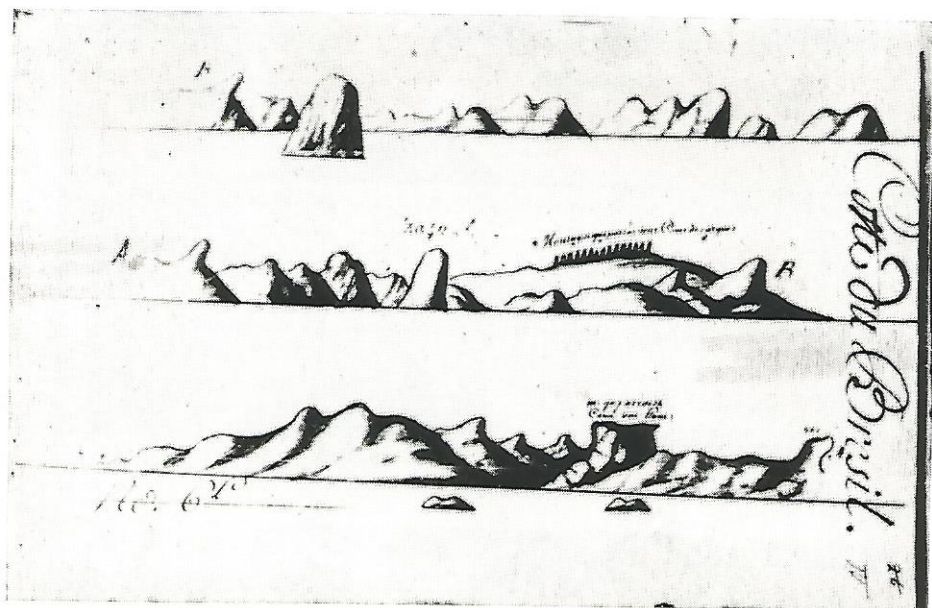


Fig. 18

VI) Vista da barra leste da Ilha Grande (fig. 20).

De excelente feitura, caracterizando perfeitamente o local. Marambaia e a Ilha de Jorge Grego estão bem posicionadas.

VII) *Port de Landivisiau* (fig. 21).

O índice da *Instruction* esclarece-nos que este porto situa-se na Ilha Grande, ao sul da *ance de Beauchesne*. Esta última é facilmente identificável na carta da Baía da Ilha Grande que aparece na obra de Eberard: trata-se da Enseada de Sítio Forte, onde esteve, aliás, fundeado Ter-ville e não Beauchesne.

Ao sudoeste de Sítio Forte há a Enseada de Araçatiba cujo formato lembra o desenho de Eberard.

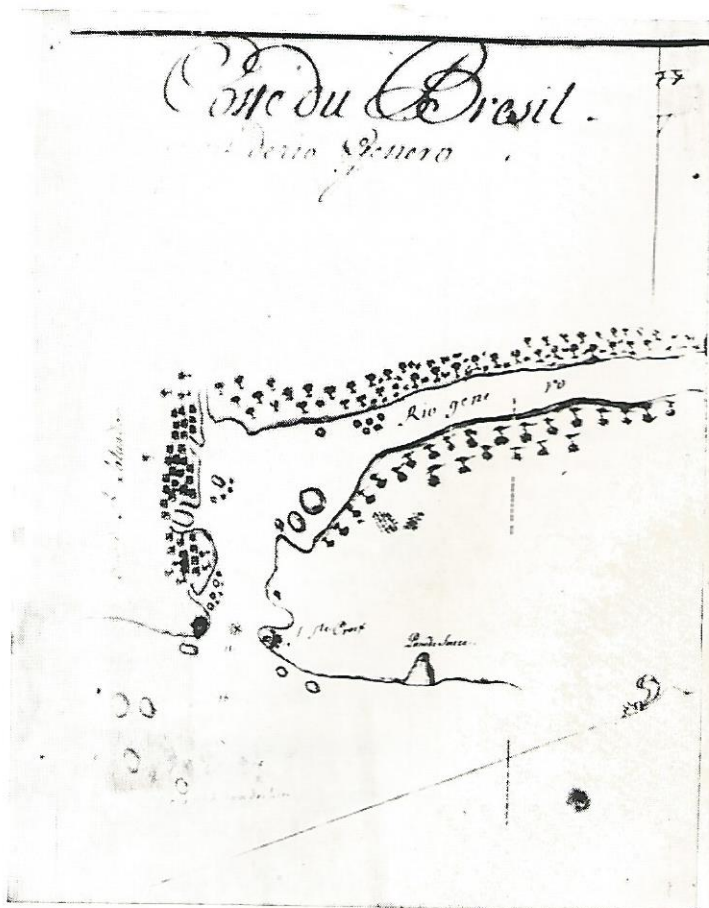


Fig. 19

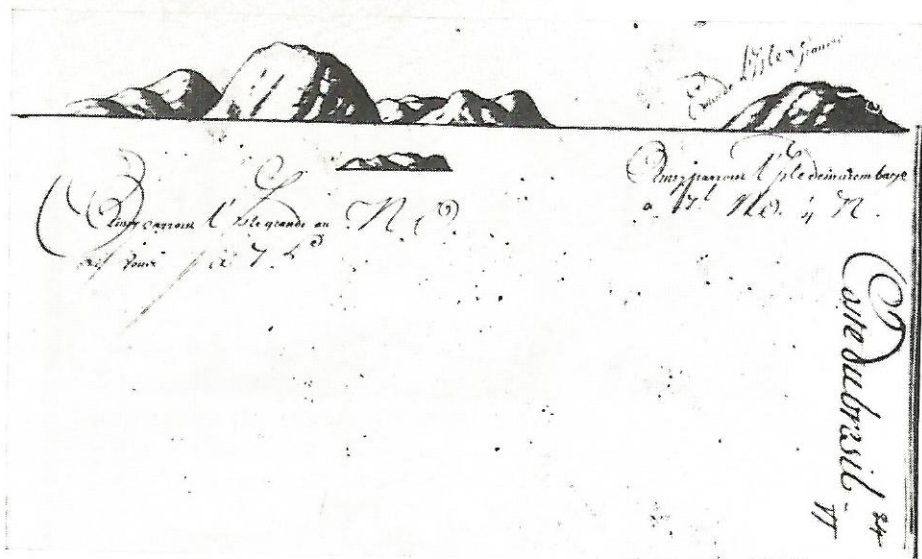


Fig. 20

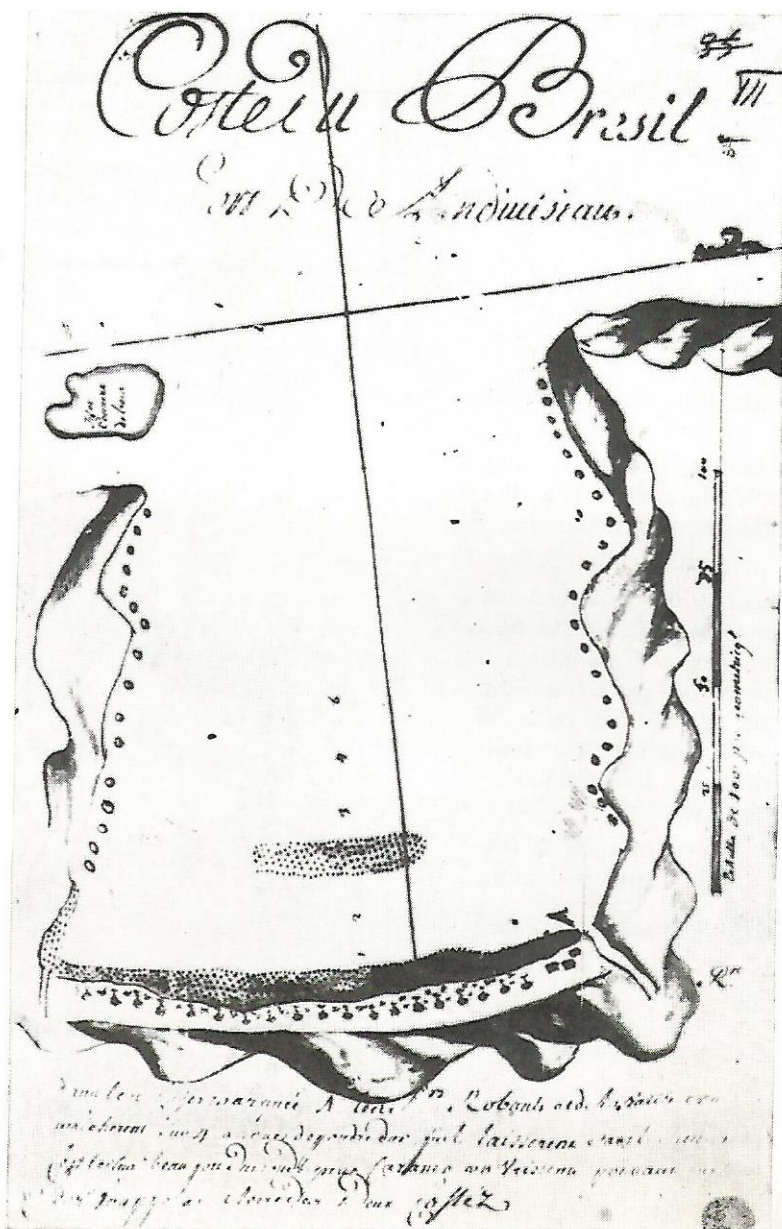


Fig. 21

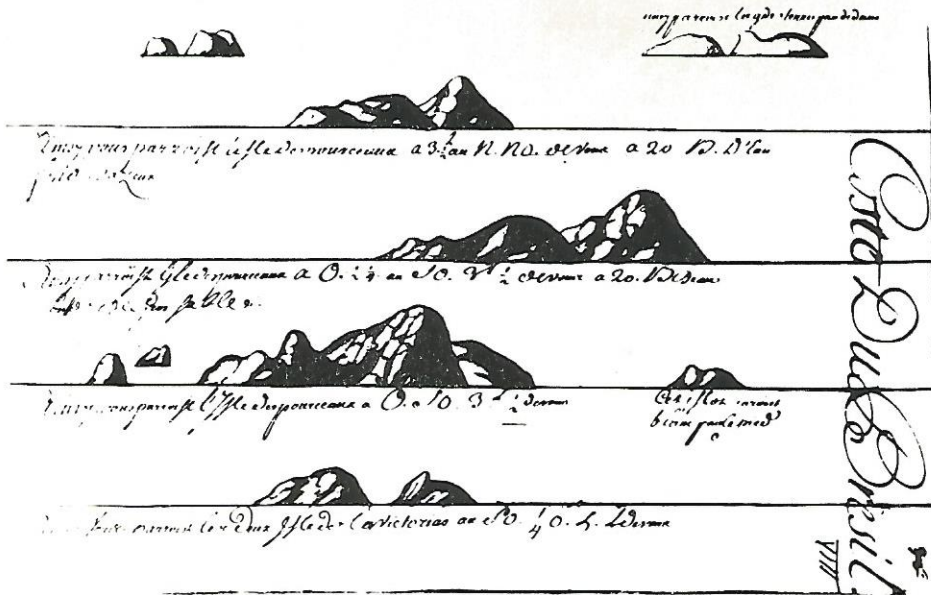


Fig. 22

VIII) Vistas da Ilha dos Porcos e Ilha da Vitória (fig. 22).

Estão desenhadas três vistas da Ilha dos Porcos e uma vista da Ilha da Vitória. Todas apresentam bastante verossimilhança.

IX) Plano da Ilha dos Porcos (figura 23).

Trata-se, evidentemente, do plano de apenas uma das enseadas da Ilha dos Porcos, a situada a nordeste da ilha, próximo à Ilha das Palmas. Seu desenho é razoável.

X) Plano da Enseada do Flamengo (fig. 24).

A enseada, situada na terra firme fronteira à Ilha dos Porcos, está bem desenhada.

XI) Vistas da Ilha da Vitória e Ilha dos Búzios (fig. 25).

Estão desenhadas duas vistas, bastante boas, das ilhas. Observador situado na Ilha dos Porcos.

XII) Vistas da Ilha de São Sebastião, Ilha de Búzios e Ilha da Vitória (fig. 26).

Quatro vistas, bem desenhadas.

XIII) Carta da Baía da Ilha Grande (fig. 27),

Bastante satisfatória para a época, a carta mostra adequadamente os diversos fundeadores, que podem ser facilmente identificados:

- a) *port de lavre* — Enseada do Abraão;
- b) *port au genois* — Enseada da Estrela;
- c) *ance de terville* — Enseada do Bananal;
- d) *ance de beauchesne* — Enseada do Sítio Forte.

Também a terra firme mostra satisfatoriamente a Baía de Jacuacanga (*maison du garde major*), o Porto de Angra dos Reis (*la ville danura de los Reyes*) e a atual Cidade de Parati (*la ville de paraty*) junto à qual está a importante legenda:

“Parati é o lugar onde embarcam as pessoas que vão à mina de ouro, em razão das montanhas inacessíveis do Rio de Janeiro.”

XIV) Extremidade meridional da Ilha de Santa Catarina e Enseada da Pinheira (fig. 28).

Não obstante a extremidade da ilha achar-se toscamente desenhada, a Enseada da Pinheira está caracterizada de forma excelente para a época,





Fig. 24





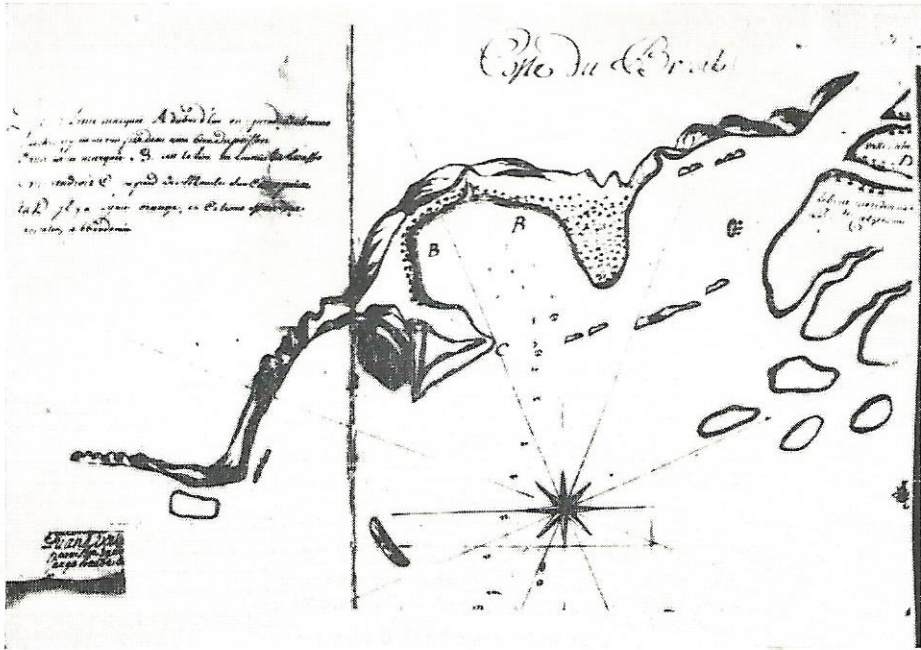


Fig. 28

### Conclusões

A seqüência de esquadilhas ou navios escoteiros franceses que, entre 1696 (viagem de De Gennes) e 1709 (viagem de Porée), aportaram a diferentes locais do território brasileiro — em busca de refresco, aguada e lenha — no seu caminho para o Pacífico, permitiu aos mareantes gauleses um excelente conhecimento dos principais pontos favoráveis àquelas finalidades.

Vedados-lhes o Rio de Janeiro e a Bahia, a Ilha Grande e as Ilhas de Santana mostraram-se os pontos mais favoráveis, em especial a primeira, em razão dos muitos franceses (alguns deles desertores, outros antigos piratas) que ali residiam e das condições extremamente favoráveis dos ancoradouros.

A coincidência do aparecimento do ouro nas Minas Gerais com a passagem destes navegadores permitiu-lhes, de pron-

to, o conhecimento das enormes riquezas descobertas pelos paulistas e o roteiro do seu escoamento, naqueles primeiros tempos efetuado por terra até Paratí de onde, em sumacas, eram transportados ao Rio de Janeiro, onde aguardavam as frotas anuais para serem transferidos a Portugal nos navios de guerra que comboiavam, tais frotas.

A fatalidade, fazendo eclodir a Guerra da Sucessão de Espanha imediatamente após o aparecimento do ouro, permitiu aos marinheiros franceses, senhores dos importantes conhecimentos hidrográficos sobre a região e sabedores da carência de meios para sua defesa, aventuraram-se a atacar o Rio de Janeiro.

Se a expedição do Duclerc fracassou, o mesmo não ocorreu com Duguay-Trouin, que alcançou êxito retumbante na sua incursão, retirando-se carregado de despojos.