

NOUVELLES ARCHIVES  
DES  
MISSIONS SCIENTIFIQUES  
ET LITTÉRAIRES

CHOIX DE RAPPORTS ET INSTRUCTIONS

PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES

DU MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE ET DES BEAUX-ARTS

---

TOME XIV

---



Fascicule 4



PARIS  
IMPRIMERIE NATIONALE

---

MDCCCXVII



# VOYAGES FRANÇAIS

## À DESTINATION DE LA MER DU SUD

### AVANT BOUGAINVILLE

(1695-1749),

PAR M. E. W. DAHLGREN,  
DIRECTEUR DE LA BIBLIOTHÈQUE ROYALE DE STOCKHOLM.

---

Les expéditions françaises à la mer du Sud au commencement du XVIII<sup>e</sup> siècle n'ont guère attiré l'attention des historiens en France. On n'en trouve qu'incidemment de rares mentions dans les ouvrages imprimés. L'oubli où elles sont tombées se justifie au point de vue purement géographique, car elles n'ont abouti à aucune découverte dont la géographie pût s'enorgueillir. En revanche elles ont exercé au point de vue politique, financier et commercial, une influence considérable, digne d'une étude approfondie. Une rencontre fortuite, la relation d'un de ces voyages échoué en Suède et conservée à la Bibliothèque royale de Stockholm, a éveillé notre curiosité et nous nous sommes proposé d'écrire l'histoire de ces entreprises.

A cette fin nous avons réuni les documents épars dans la littérature des ouvrages imprimés et nous avons fait d'assez longues recherches dans les riches collections des archives françaises. Un des premiers résultats de notre travail est la liste de navires qu'on nous offre de présenter ici. En guise d'avant-propos il nous a semblé convenable de fixer rapidement les dates les plus marquantes de l'histoire des voyages français à la mer du Sud; quant aux détails nous les gardons pour l'ouvrage plus étendu que nous préparons et dont nous espérons que la publication ne se fera pas trop attendre.

On avait conçu de très bonne heure l'idée d'étendre la navigation française jusqu'aux parties les plus éloignées du globe, jusqu'aux côtes et jusqu'aux îles de l'océan Pacifique. Mais aucun des projets ébauchés n'avait été réalisé. Ce ne fut qu'en 1664, avec

l'établissement de la Compagnie des Indes orientales, création de Colbert, qu'ils prirent une forme plus concrète. Dans la concession accordée à cette compagnie, entrait le droit exclusif de faire le commerce non seulement aux Indes proprement dites et en Extrême-Orient, mais aussi dans tout l'océan Pacifique. Un vaste champ d'activité avait été tracé à la compagnie : c'était l'immense espace compris entre le cap de Bonne-Espérance et le détroit de Magellan. On n'ignore pas que la compagnie ne sut profiter de ce privilège que dans une mesure fort restreinte. Ses expéditions ne touchèrent jamais l'Extrême-Orient, le Japon ni la Chine, et elle n'envisagea pas sérieusement la possibilité d'étendre son négoce jusqu'à l'océan Pacifique.

Le rêve des trésors qui, dans ces contrées lointaines, devaient récompenser les peines de l'explorateur, du conquérant ou du pacifique commerçant, ne cessa de grandir au cours du xvii<sup>e</sup> siècle. C'est au Nouveau Monde que l'Europe puisait la richesse véritable, selon la conception économique du temps, c'est-à-dire les métaux précieux : le Pérou était alors regardé comme la vraie patrie de l'argent et de l'or. Le soin jaloux que mettait l'Espagne à fermer aux autres nations l'accès de ces trésors, dont les droits de l'explorateur l'avaient, à son avis, rendue seule maîtresse, eut entre autres conséquences celle de la création de ces fameuses associations de pirates, dont les membres étaient appelés « boucaniers » ou « flibustiers ». Ceux-ci réussirent, en 1680, à pénétrer à travers l'isthme de Panama jusqu'à l'océan Pacifique et, durant une dizaine d'années, ils firent des côtes de cette mer le théâtre de leurs pirateries. Le profit ne semble pas avoir été très considérable : une grande partie du butin se perdait en mer, dans des luttes intestines et pendant les transports à travers l'Amérique centrale; mais lorsque, vers la fin du siècle, les flibustiers se virent forcés de renoncer à leurs entreprises et que bon nombre d'entre eux regagnèrent leur pays, ils rapportèrent en Europe des histoires fantastiques de trésors fabuleux qu'à main armée ou par des transactions pacifiques on pourrait tirer des colonies espagnoles.

Les merveilleuses promesses d'un de ces flibustiers, un nommé Massertie, natif de Bordeaux, poussèrent un officier de la marine française, M. de Gennes, à organiser une expédition qui, pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, devait faire la course sur les côtes du Chili et du Pérou. A la tête d'une escadre de bâtiments

de guerre français il se mit en route en 1695 : mais cette première expédition française à destination de la mer du Sud échoua complètement; de Gennes ne parvint pas à traverser le détroit de Magellan et dut s'en retourner les mains vides.

La paix de Ryswik rendit impossible le renouvellement de pareilles entreprises, mais la Compagnie de la mer du Sud, établie en 1698 par deux marchands entreprenants et actifs, l'un Jean Jourdan de Paris, l'autre Noël Danycan de Saint-Malo, reprit dans un esprit purement commercial ces plans relatifs à l'océan Pacifique. La grande expédition qu'équipa cette compagnie eut plus de succès : avec deux navires, M. de Beauchesne pénétra dans la mer du Sud, longea toute la côte occidentale de l'Amérique du Sud et remonta jusqu'à l'Équateur; au retour, il doubla le cap Horn et revint sain et sauf au pays. L'armement coûteux et combiné d'une façon absurde avait porté de graves atteintes à la situation financière de la compagnie, mais le marché au Pérou s'était montré fort avantageux pour les produits français et invitait à renouveler la tentative.

Cependant Philippe V était monté sur le trône d'Espagne et une alliance étroite avait été conclue entre ce pays et la France. Afin de ne point indisposer le nouvel allié par une infraction aux lois qui interdisaient aux étrangers toute communication avec les colonies espagnoles, on fit défense à la Compagnie de la mer du Sud de poursuivre ses entreprises. Mais ce trafic prohibé exerçait une attraction trop forte pour ne pas être repris. Il le fut par des marchands particuliers, principalement des Malouins, qui envoyèrent de nombreuses expéditions, tantôt avec l'appui secret du Gouvernement français, tantôt malgré les interdictions formelles de ce Gouvernement. Cependant de longues négociations se poursuivaient entre la France et l'Espagne, en vue de rétablir le commerce avec l'Amérique par la voie accoutumée et légale, au moyen de la flotte et des galions : la durée de la guerre de Succession où était plongée l'Espagne l'empêchait en effet de le maintenir avec ses propres ressources. Ces négociations, où l'on essaya d'obtenir des avantages pour le commerce français, se heurtèrent pourtant toutes à la résistance opiniâtre des Espagnols; d'autre part, comme ce commerce de contrebande prenait des proportions de plus en plus considérables et donnait à la France un profit toujours grossissant, Louis XIV se vit dans la nécessité de le tolérer en couvrant son

autorisation du prétexte « d'aller aux découvertes ». Cette espèce de permis fut donnée depuis le 12 juillet 1705 et fit se multiplier les expéditions françaises pour la mer du Sud.

Le mécontentement qu'elles provoquèrent en Espagne rendit plus difficile l'entente que continuaient de poursuivre les négociateurs au sujet du commerce des Indes : mais comme l'Espagne se trouvait hors d'état d'envoyer chercher elle-même l'argent du Nouveau Monde, source principale des revenus de la monarchie, on dut finir par accepter que des bâtiments de marine français fissent escorte aux galions dans leur traversée depuis les Indes occidentales, tandis que d'autres iraient directement au Pérou et en rapporteraient l'argent qu'on y avait amassé pour le compte du roi d'Espagne.

L'expédition à la mer du Sud fut confiée à M. Chabert, qui arriva à Lima en mai 1708. Il ne réussit à recueillir pour le compte du roi qu'une somme plutôt insignifiante; mais au retour il réunit sous son pavillon une grande escadre de vaisseaux français appartenant à des armateurs et, le 27 mars 1709, il revint avec elle à Port-Louis. La cargaison de l'escadre fut estimée à 30 millions en métaux précieux : cette importation considérable permit au Gouvernement français d'effectuer une refonte générale des monnaies. Cette opération fut ordonnée le 14 mai 1709. On enjoignit aux armateurs de livrer leur or et leur argent aux hôtels des monnaies afin de le faire convertir en argent monnayé français : ils devaient en recouvrer la moitié en pièces de monnaies neuves — bien que dépréciées — et l'autre moitié en billets de l'État. Ces mesures de contrainte déchaînèrent la contrebande au point que tout au plus 16 millions et demi de livres des sommes importées entrèrent aux hôtels des monnaies et furent livrées à la conversion. L'histoire des 30 millions qu'à cette occasion les bourgeois de Saint-Malo auraient offerts en prêt à Louis XIV n'est qu'une fable.

Les bénéfices que la France tirait du commerce dans la mer du Sud excitèrent l'envie et la jalousie de ses ennemies, la Hollande et l'Angleterre. Or comme il était devenu urgent pour Louis XIV de conclure la paix, et que, d'autre part, l'on comprenait qu'il n'y aurait pas moyen d'arracher des concessions aux ennemis de la France, à moins de leur enlever ces motifs d'envie, le commerce de la mer du Sud vint à jouer un grand rôle dans les négociations

qui précédèrent la conclusion de la paix d'Utrecht. Du côté français diverses propositions furent présentées d'après lesquelles les bénéfices de ce commerce devraient être rendus communs à toutes les nations de l'Europe; mais comme on n'arriva point à satisfaire ni l'Angleterre ni la Hollande au sujet des garanties qu'elles jugèrent nécessaires, au moment de la conclusion de la paix on dut se contenter de stipuler qu'à l'égard du commerce avec l'Amérique tout serait rétabli sur le même pied qu'avant l'avènement de Philippe V, à savoir que ce commerce serait réservé aux Espagnols et interdit à toutes les autres nations.

Déjà avant la paix et pour donner une preuve évidente du désir qu'il avait de prévenir les réclamations de ses adversaires, Louis XIV, par une ordonnance du 18 janvier 1712, avait défendu à ses sujets, sous peine d'une punition sévère, toute navigation dans la mer du Sud. Ce qui aggravait encore la sévérité du Gouvernement français, c'est que plusieurs navires, après avoir vendu au Pérou les marchandises apportées d'Europe, avaient poursuivi leur voyage à travers l'océan Pacifique jusqu'en Chine, que là ils avaient échangé l'argent acquis au Pérou contre des produits chinois que, de retour en Amérique, ils revendirent dans les colonies espagnoles. On considérait ce commerce comme particulièrement nuisible, non seulement aux intérêts de l'Espagne, mais encore à ceux de la France, à cause de la dépréciation dont il frappait l'importation européenne en Amérique. Le navire qui fit le premier cette traversée fut le *Saint-Antoine*, bientôt suivi de plusieurs autres : le *Solide*, la *Princesse*, la *Découverte*, l'*Éclair*, etc.

Mais toutes les défenses restèrent vaines : le commerce français de la mer du Sud, loin de cesser après la conclusion de la paix d'Utrecht, ne fit que s'étendre. Il en résulta pour le marché sud-américain un encombrement de produits européens, si bien que les affaires, excellentes aux débuts, devinrent ruineuses, non seulement pour les armateurs français, mais aussi pour les commerçants qui, au Pérou, avaient acheté leurs marchandises de contrebande. En France, la nécessité s'imposait de plus en plus de réprimer ce trafic clandestin. Les plaintes se multipliant et s'envenimant à la fois de la part de l'Espagne, de l'Angleterre et de la Hollande, qui voyaient en ce commerce de la mer du Sud une infraction au traité d'Utrecht, on publia peu de temps après la mort de Louis XIV, le 29 janvier 1716, une nouvelle ordonnance

qui le défendait sous peine de mort. A la demande des marchands de Saint-Malo, un vaisseau spécial, le *Saint-François*, fut envoyé au Pérou afin d'avertir les capitaines qui y trafiquaient, et les inviter à revenir. Le commissaire royal, Marchand de Chalmont, qui était à bord, ne parvint cependant pas à persuader ses compatriotes que l'intention du Gouvernement français était sérieuse, et le commerce se poursuivit comme par le passé. Cette mission de Marchand satisfait d'autant moins l'Espagne qu'il devint bientôt évident que son propre vaisseau ne se proposait d'autre but que la contrebande.

Cependant le Gouvernement espagnol de son côté avait pris des mesures plus rigoureuses pour empêcher ces fraudes : un certain nombre de fonctionnaires qui les avaient encouragées avaient été traduits en justice, condamnés et remplacés par des personnes dont l'intégrité semblait hors de doute. Il parut néanmoins nécessaire de recourir à d'autres mesures encore, étant donné surtout que, dans plusieurs occasions, les capitaines français, lorsqu'on leur avait refusé de débarquer, avaient usé de violences et menacé de bombardement les ports américains : une fois même, à Pisco, le 1<sup>er</sup> janvier 1717, ils avaient débarqué une force armée assez considérable et fait une guerre en règle aux autorités espagnoles.

Or la marine espagnole était tombée dans un état de délabrement complet : on ne disposait pas d'un seul bâtiment qui pût appuyer les défenses royales en Amérique. On n'avait d'autre ressource que d'en acheter à l'étranger, et comme le Gouvernement français jugeait contraire aux intérêts de la France que l'Espagne, conformément à une proposition qu'on discutait, se formât une marine avec des vaisseaux et des équipages hollandais, il la poussa à l'acquisition de bâtiments français. Parmi ceux qui servirent alors d'intermédiaires, se trouva un officier de marine français, Jean-Nicolas Martinet. Il réussit à acquérir à Saint-Malo pour le compte de l'Espagne quelques navires, qu'on pourvut d'équipages français et dont il prit lui-même le commandement. Son escadre, après avoir rempli diverses missions au service du Gouvernement espagnol, eut l'ordre de partir pour le Pérou, et en décembre 1716 il appareilla de Cadix avec quatre navires. Le Gouvernement français était déjà averti de ce que se proposait cette expédition et il avait, à l'avance, détaché une frégate, la *Bellone*, afin de mettre les capitaines français qui se trouvaient dans la mer du Sud en

garde contre le danger qui les menaçait. Avertissement inutile : lorsque Martinet, en août 1717, arriva à la côte du Pérou, les vaisseaux français qu'il y rencontra furent pour lui une prise facile : le 3<sup>e</sup> septembre, il s'empara d'un navire à Cobija, et le 11 du même mois, à Arica, il n'y en eut pas moins de cinq qui tombèrent entre ses mains : dans ce nombre se trouvait ce même *Saint-François*, envoyé pour persuader aux autres navires de retourner en France. Le commissaire royal à bord de ce vaisseau fut chargé de transmettre au Gouvernement français la triste nouvelle de ce coup écrasant qui venait de frapper un commerce naugère si fructueux : ce fut là le seul résultat de sa mission.

A l'annonce du désastre d'Arica, les capitaines français qui se trouvaient dans d'autres ports s'enfuirent précipitamment et se hâtèrent de regagner leur patrie, et pendant quelques années, les armateurs de Saint-Malo ne risquèrent point d'expédition dans ces parages.

Mais à partir de 1719, lorsque la politique du cardinal Alberoni eut engagé l'Espagne dans une guerre avec la France, le Gouvernement français n'eut plus aucune raison de maintenir sa défense contre la navigation de la mer du Sud. Aussi bien un essai fut-il tenté cette même année — en mai le *Sage-Salomon* appareilla de Saint-Malo — et, comme cette tentative réussit, l'ancien esprit actif et entreprenant se réveilla chez les armateurs français. Mais cette fois ils se heurtèrent à un autre obstacle : le privilège accordé à la nouvelle Compagnie des Indes, établie par Law. Ce monopole commercial embrassait la mer du Sud, et la compagnie y expédia une grosse escadre en 1720. Cette entreprise tourna mal : quelques navires furent saisis par les Espagnols et d'autres durent s'en retourner sans avoir pu vendre leurs chargements.

Pendant les années qui suivirent on envoya de temps à autre de Saint-Malo des navires à la même destination : tous ces navires revinrent avec de grosses pertes. En mars 1724, l'ordonnance du 29 janvier 1716 fut renouvelée et l'on peut dire que cette date marque la fin du commerce français de la mer du Sud. Les expéditions françaises ultérieures qui, avant Bougainville, firent leur apparition dans l'océan Pacifique, ne peuvent guère être considérées comme des entreprises françaises : le plus souvent elles étaient affrétées par des armateurs espagnols pour servir, en qualité de

*navios de registro*, à maintenir la communication avec le Pérou et le Chili depuis que les voyages des galions à Portobello avaient définitivement cessé. Avec Bougainville et ses contemporains, les Anglais Byron, Wallis et Carteret, l'histoire des voyages à la mer du Sud entre dans une phase nouvelle. On ne se proposera plus comme but l'or et l'argent du Pérou, mais les découvertes géographiques et les fruits plus durables et plus profitables de la science.

Si nous voulons résumer le résultat de ces voyages, il faudra ici, à l'égard de leurs conséquences politiques, nous borner aux quelques allusions que nous avons faites plus haut.

Si nous nous occupons du résultat économique, nous trouverons un grand nombre de rapports contemporains qui l'estiment à de très fortes sommes. Nous citerons comme exemple Jourdan, le fondateur de la Compagnie de la mer du Sud, qui, déjà en 1711, prétendait que les navires français avaient importé plus de 300 millions de livres en argent, et Bénard de la Harpe, qui, en sa qualité de député de Saint-Malo aux États de la Bretagne, doit avoir été bien informé : celui-ci fixe l'importation pour les seuls navires de cette ville, pendant les années de 1703 à 1720, à 400 millions. Pour donner une idée de l'importance de ces sommes, il suffit de rappeler que le total de la production d'argent du Pérou de 1701 à 1720, d'après le calcul de l'auteur allemand Soetbeer, se serait élevé à 685 millions de francs; et qu'à la mort de Colbert, en 1683, la somme du numéraire que possédait la France montait à 500 millions de livres ou 740 millions de francs. Par conséquent, une importation de 400 millions de livres, soit, en monnaie actuelle, environ un demi-milliard de francs, correspondrait à peu près aux deux tiers de tout l'argent que produit le Pérou et aurait augmenté des quatre cinquièmes le numéraire de la France, en supposant, comme l'ordonnait la loi en vigueur, que toute cette somme eût été convertie en monnaie. Si les chiffres donnés étaient véridiques, nous nous trouverions donc en face d'un facteur d'une importance économique immense; mais l'incertitude de ces données contemporaines nous fait soupçonner qu'elles sont exagérées ou du moins qu'il faut les admettre sous bénéfice d'inventaire.

Disons-le tout de suite : il est impossible d'arriver à un résultat absolument exact; le relevé que nous avons fait semble pourtant permettre une estimation approximative, au moins nous permet-il

de juger en quelle mesure les renseignements contemporains concordent avec la réalité.

Si nous réunissons les déclarations officielles déposées au retour des navires ou, lorsque ces déclarations font défaut, les informations données par les capitaines sur le montant du métal rapporté, nous arrivons pour le nombre de 53 navires à une somme de 96,385,000 livres<sup>(1)</sup>. Cela constitue une moyenne d'environ 1,800,000 livres par navire. Si, pour ce qui est des autres voyages, nous faisons déduction des vaisseaux qui ont fait naufrage, sont tombés aux mains de l'ennemi ou furent vendus en Amérique ou bien qu'il faut, pour d'autres raisons, laisser hors de compte, il reste un nombre de 29 bâtiments : si, pour chacun d'eux, nous évaluons l'importation seulement à un million, nous aurons une somme totale d'environ 125 millions.

Que la véritable importation soit montée à un chiffre bien plus considérable, nous en avons les témoignages les plus irrécusables. Les mesures coercitives qu'on prit pour forcer les armateurs et les capitaines à porter leur argent aux hôtels des monnaies, ainsi que les pertes que leur causait la conversion en monnaie française, les obligeaient à tenir secrets, autant que possible, les chiffres véritables, et la contrebande de l'or et de l'argent se développa sur une grande échelle. En dépit de toutes les mesures du gouvernement, on ne parvint point à enrayer l'importation clandestine ni à empêcher les propriétaires de faire passer à l'étranger les valeurs importées ou de les placer d'une façon plus profitable que celle qu'offrait cette conversion chargée de conditions onéreuses. Nous citerons un exemple qui montrera dans quelle mesure cette fraude se produisit. Les déclarations officielles pour 14 des 53 navires, dont nous avons parlé plus haut, indiquent une importation de 29,074,929 livres; mais les autorités estimaient avoir lieu, et non sans raison, de soupçonner que le montant réel pour ces mêmes navires ne s'élevait pas à moins de 63 millions. Ainsi donc on n'aurait pas même déclaré la moitié de la véritable importation. En appliquant ce calcul, nous arriverions non à 125 millions,

(1) Nous évaluons, dans ce calcul, la piastre espagnole à 3 livres 10 sols, comme on le faisait en 1709; mais, dans la plupart des cas, le cours de la piastre était en réalité plus élevé, atteignant 4 livres et au delà. Il nous paraît plus prudent de choisir le chiffre de réduction plus bas, la grande confusion du monnayage français rendant impossible tout calcul exact.

mais à 250 millions au bas mot pour tout le nombre de voyages connus, ce qui s'accorde assez avec un fait rapporté par Veron de Forbonnais, reconnu comme autorité pour les finances de la France au xviii<sup>e</sup> siècle; il dit « qu'on sait que depuis 1701 jusqu'en 1716 le commerce de la mer du Sud a fait entrer plus de 200 millions d'espèces dans le royaume »<sup>(1)</sup>. S'il peut y avoir une exagération, il est bien certain que nous ne nous trompons guère en estimant que pendant toute l'époque en question les voyages français à la mer du Sud ont rapporté à la France au moins 200 millions de livres en espèces sonnantes; et dans ce calcul nous n'avons point fait entrer la valeur des marchandises importées : pour les navires qui, du Pérou, poursuivirent leur voyage en Chine et en revinrent chargés de soies, de thé et d'autres produits de ce pays, elle n'est pas négligeable. Si, pour trouver l'équivalent en monnaies actuelles de la somme que nous venons d'établir, nous nous servons de la base d'évaluation fixée par M. le vicomte d'Avenel<sup>(2)</sup>, nous arrivons à 244 millions de francs en valeur intrinsèque, somme dont le pouvoir réel équivaldrait de nos jours à 670 millions de francs.

Nous devons cependant signaler que ce grand bénéfice fut contre-balancé par des pertes considérables, particulièrement vers la fin de la période pendant laquelle dura le commerce de la mer du Sud. Ce qui dans une assez grande mesure a contribué à étouffer ce résultat et l'empêcha d'avoir des conséquences plus sensibles, ce fut le bouleversement de toutes les conditions économiques de la France à la suite du système de Law et de la chute de ce système.

Dans des expéditions où de si gros intérêts étaient en jeu, il était naturel qu'on ne voulût point risquer navire et cargaison pour de nouvelles découvertes. Aussi, les navigateurs français suivirent-ils en général des routes déjà tracées. Néanmoins ces voyages ne laissent pas que d'avoir une certaine importance au point de vue géographique.

<sup>(1)</sup> *Recherches et considérations sur les finances de France*, t. II, Bâle, 1758, p. 209. Malheureusement, Forbonnais ne nous renseigne pas sur les bases de son calcul.

<sup>(2)</sup> *Histoire économique de la propriété, des salaires, des denrées et de tous les prix en général depuis l'an 1200 jusqu'en l'an 1800*, t. I, Paris, 1894, p. 32 et 75.

Déjà leur pionnier, de Beauchesne, emporta dans ses instructions un programme très étendu où entraient des recherches scientifiques et le levé des cartes des contrées qu'il visiterait. Il explora donc minutieusement le détroit de Magellan, comme en témoignent favorablement plusieurs cartes gardées dans les Archives du Service hydrographique de la Marine. Une île au sud de l'archipel des Falkland, découverte par lui, porte encore son nom, l'île de Beauchesne. Par contre, la dénomination d'îles Malouines de ce même groupe d'îles ne signifie point que c'est une découverte française de cette époque, comme on l'indique parfois; cet archipel était déjà connu et les Français n'eurent d'autre mérite que celui de dresser une cartographie meilleure des parties orientales.

Plus tard, par les observations de plusieurs capitaines français, la situation du cap Horn fut mieux déterminée, et les erreurs des cartes hollandaises relatives à la pointe méridionale de l'Amérique furent relevées et rectifiées.

Quant à la Terre de Feu, Joachim Darquistade, capitaine du *Saint-François*, contribua à la faire connaître; le 12 avril 1715 il découvrit et dressa la carte d'une baie à proximité du cap Horn, très propre à servir de port de refuge (l'exacte situation de cette baie fut constatée et son nom, la baie Saint-François, a été tiré de l'oubli par les officiers de la frégate la *Romanche*, pendant la mission scientifique du cap Horn, 1882-1883); Marcand, capitaine de la tartane la *Sainte-Barbe*, dans ses efforts pour traverser le détroit de Magellan, le 25 mai 1713, découvrit, lui aussi, un passage qui de ce détroit mène dans la direction du Sud à la mer ouverte et qui porte encore le nom de canal de Sainte-Barbe.

De tous les principaux ports sur la côte occidentale de l'Amérique, depuis Concepción au sud jusqu'à Valle de Banderas au nord, les navigateurs français ont dressé des cartes nouvelles, fort supérieures aux anciennes cartes espagnoles : toutes leurs observations réunies servirent à établir de nouvelles cartes générales de l'Amérique du Sud, qui, pour le service des capitaines français, furent exécutées, probablement en de nombreux exemplaires, par deux maîtres d'hydrographie de Saint-Malo, Godalle et Griffon. De la main du premier, il nous reste encore plusieurs cartes, conservées au Service hydrographique, tandis que les travaux de maître Griffon semblent perdus.

Mais les observations les plus importantes sont celles que fit le père Louis Feuillée, l'un des plus anciens voyageurs scientifiques de la France. En 1709 il arriva au Chili avec le capitaine Jean Doublet, à bord du *Saint-Jean-Baptiste*, et revint en 1711 avec le *Phélypeaux*, capitaine Nouail du Parc; il détermina astronomiquement un grand nombre de localités sur les côtes du Chili et du Pérou, donnant ainsi à la cartographie de l'Amérique la base solide qui lui avait manqué jusque-là. La carte de l'Amérique du Sud qu'il publia en 1714 est aussi, malgré sa petite échelle et l'absence de détails, bien plus exacte qu'aucune des cartes précédentes de cette partie du monde. Bien qu'au point de vue géographique elles soient moins importantes que celles du père Feuillée, il ne faudrait point oublier les observations faites par l'ingénieur Frezier, qui accompagna le capitaine Duchesne Battas sur le *Saint-Joseph*, et qui, après avoir séjourné au Chili et au Pérou de juin 1712 jusqu'en février 1714, regagna la France, avec le capitaine Pisson, à bord de la *Marianne*. Son récit de voyage, publié en 1716, se distingue particulièrement par une description intéressante des conditions politiques et sociales des colonies espagnoles sur la côte de l'océan Pacifique.

C'est là toute la contribution de quelque valeur que les expéditions françaises ont fournie pour la connaissance des côtes américaines de cet océan. Plusieurs poursuivirent leur voyage jusqu'en Chine, mais pour faire cette traversée, dans l'une comme dans l'autre direction, elles suivirent en principe la route tracée pour les expéditions annuelles des galions espagnols entre Manille et Acapulco. Comme découvertes françaises de cette époque on ne peut désigner que trois îles insignifiantes, à savoir l'île de la Passion, observée par le capitaine Martin de Chassiron de la *Princesse* le 3 avril 1711, et les îles Saint-Antoine et Saint-Roch que découvrit le capitaine Frondat le 29 avril 1709. Mais ni l'une ni l'autre de ces îles n'ont gardé le nom que leur donnèrent leurs premiers explorateurs. L'île de la Passion s'appelle à présent l'île Clipperton d'après un explorateur anglais; elle est bien désignée sur les cartes comme une possession française, mais n'est guère exploitée que par des navires américains qui y cherchent du guano. L'île Saint-Roch, rocher escarpé, inabordable, au sud du Japon, fut redécouverte, en 1788, par l'Anglais John Meares; qui la baptisa la Femme-de-Lot (*Lot's Wife*), et l'île Saint-Antoine, située

non loin d'elle, ne fut retrouvée qu'en 1820 par un Russe, Pona-  
fidin. Les cartes actuelles la nomment île Pona-  
fidin ou bien île Saint-Pierre. Une colonie japonaise établie dans cette île fut, en  
1902, entièrement détruite par une éruption volcanique; aucun  
de ses 125 habitants ne survécut pour pouvoir nous donner des  
détails sur cette effroyable catastrophe.

Si nous ajoutons d'abord que Frondat, lors de son voyage en  
Chine, passa par l'archipel des Babyanes, au nord de Luzon, au  
retour traversant l'archipel de Linschoten ou les Sept-Îles, au sud  
du Japon, et que pendant cette expédition de bonnes cartes furent  
dressées de ces deux groupes d'îles; en second lieu, que le capitaine  
Jean Forgeais de la *Comtesse-de-Pontchartrain*, en 1715, fit une  
reconnaissance du groupe méridional des îles Liou-Kiou dont il  
dressa une carte incomplète, mais supérieure aux précédentes, nous  
aurons indiqué l'essentiel des contributions apportées par les marins  
français à la connaissance de la partie asiatique de l'océan Pacifique  
pendant cette époque. Mal comprises ou négligées des contempo-  
rains, ces contributions n'ont joué aucun rôle dans l'histoire de la  
cartographie.

A cette même époque, les voyages de deux vaisseaux français à  
travers l'océan eurent à ce point de vue une bien plus grande  
importance, quoiqu'ils n'eussent amené aucune découverte nouvelle  
de terres; en 1708, le bâtiment le *Saint-Louis*, commandé par  
M. de la Marre de Caen, fit route directement du cap Horn au  
cap de Bonne-Espérance, chemin qu'aucun navire n'avait pris  
jusque-là et, en 1709, le capitaine Frondat, avec le *Saint-Antoine*,  
traversa l'océan Pacifique, du Japon en Californie, en suivant une  
ligne plus septentrionale qu'on ne connaissait pas avant lui. Ces  
deux routes furent marquées par Guillaume Delisle, sur la mappemonde,  
comme les extrêmes limites de l'océan exploré et pendant  
un long espace de temps ces limites ne furent point dépassées.  
Dans l'Atlantique méridional ce fut un autre Français, Lozier  
Bouvet, qui, le premier, en 1739, se hasarda plus vers le sud, et  
dans la partie du nord de l'océan Pacifique personne avant le  
grand navigateur anglais James Cook, en 1778, ne franchit les  
limites tracées par les Français un demi-siècle plus tôt<sup>(1)</sup>. En atten-

(1) Nous ne nous occupons pas ici des explorations des Russes dans la partie  
la plus septentrionale de cette mer; ces expéditions, parties des côtes de la Sibérie,  
ne s'étendaient pas aussi loin au Sud que la ligne de route de Frondat.

dant ; on se servit de ces deux lignes de route dues aux deux vaisseaux français dans les discussions où l'on essayait de préciser la situation de ces terres hypothétiques dont les anciens géographes remplissaient les parties inconnues de la mappemonde, comme celle du *Saint-Louis* pour la *Terra Australis*, et celle du *Saint-Antoine* pour les terres de la Compagnie et de Gama. Certes, elles ne fournirent aucune preuve décisive contre l'existence de ces difformités géographiques ; mais elles réduisirent considérablement l'étendue que leur avait donnée l'imagination et offrirent des indications utiles aux explorateurs postérieurs.

Il est évident que les nombreux voyages à la mer du Sud ne manquèrent pas d'enrichir d'expériences multiples l'art de la navigation. Ainsi, c'est aux marins français que revient l'honneur d'avoir rompu avec la crainte traditionnelle qu'inspirait le passage du cap Horn. Ils comprirent vite que les difficultés du détroit de Magellan, jusqu'ici considéré comme unique porte d'entrée praticable de l'océan Pacifique, dépassaient de beaucoup celles que présentaient les courants et les tempêtes à la pointe méridionale de l'Amérique. Ils eurent vite fait d'apprendre à profiter de la saison la plus propice pour la doubler, et il est tout à l'honneur de leur habileté comme navigateurs que nous n'ayons à enregistrer aucun naufrage dans ces mers si redoutées encore de nos jours. Ce qui témoigne également en faveur de leur capacité, ce sont leurs traversées heureuses et plus rapides que jadis de l'océan Pacifique. Comme exploits dignes de mention nous tenons aussi à signaler les premiers voyages français autour du monde auxquels donna lieu le commerce de la mer du Sud.

Pendant les deux siècles qui suivirent Magellan, on enregistre douze circumnavigations<sup>(1)</sup>. Mais aucune d'elles n'aurait été exécutée par des Français. Bougainville affirme lui-même que son voyage (1766-1769) était le « premier de cette espèce entrepris par les Français ». Étienne Marchand (1790-1792) est compté comme le second circumnavigateur français, et C.-P. Claret Fleurieu, qui a publié son récit de voyage, déclare expressément que « jusqu'à lui, Bougainville n'avait eu en France ni modèle ni imitateur ». Roquefeuil (1816-1819) se présente lui-même comme « le troisième

(1) Voir NORDENSKIÖLD, *Periplus*, Stockholm, 1897, p. 187.

Français qui a fait un semblable voyage ». On nomme certainement parmi les circumnavigateurs Le Gentil de la Barbinais (1714-1718) et Pagès (1767-1771); mais du premier, Bougainville dit qu'il avait certes « de sa personne fait le tour du monde, mais sans qu'on pût dire que ce fût un voyage autour du monde fait par la nation française », et au sujet de tous les deux M. Fleurieu estime que, n'ayant point fait leurs voyages sur un seul navire et ayant voyagé alternativement par terre et par mer, ils ne sauraient « être comptés dans le nombre des circumnavigations du globe ». Le mystère dont Le Gentil de la Barbinais a enveloppé une partie de son voyage a même conduit l'Anglais James Burney à douter que ce voyage eût jamais eu lieu.

Ce doute, d'ailleurs, ne se trouve nullement justifié. Quand il dit qu'il appareilla le 30 août 1714, de « la baie de C... sur le vaisseau nommé le V... », nous pouvons constater que ce vaisseau était le *Vainqueur*, capitaine Jacques Bourdas, et que le lieu de départ fut la baie de Cancale<sup>(1)</sup>. Au Pérou, il s'embarqua sur le *Jupiter*, capitaine Maurice Béven, et c'est sur ce vaisseau qu'il acheva son tour du monde. Or, comme de notre liste de navires, il appert que le *Jupiter* venait de France, il devient évident que ce Maurice Béven doit compter parmi les circumnavigateurs. Mais il ne fut pas le seul. En effet, il est possible d'en compter au moins onze avant Bougainville, et, en tout, le nombre des voyages semblables dans les deux siècles après Magellan monterait donc à vingt-trois, dont la moitié a été exécutée par des Français.

Énumérés dans l'ordre qui correspond à la date de leur retour, ces vaisseaux sont :

80<sup>(2)</sup>. Le *Grand-Dauphin*, parti de Saint-Malo le 17 janvier 1711, arrivé au même port le 28 juillet 1713.

78. La *Grande-Reine-d'Espagne*, partie de Saint-Malo le 16 janvier 1711, arrivée au même port le 23 octobre 1714.

81. Le *Saint-Louis*, parti de Port-Louis le 26 avril 1711, arrivé au même port le 12 mai 1715.

<sup>(1)</sup> L'auteur de la notice sur La Barbinais, dans la *Nouvelle Biographie universelle*, commet une erreur en supposant que la baie de C... désigne Cherbourg.

<sup>(2)</sup> Les chiffres correspondent aux numéros de la liste ci-dessous, où l'on trouve les autres dates des voyages.

128. Le *Grand-Dauphin*, parti de Saint-Malo le 3 septembre 1714, arrivé à Ostende le 7 octobre 1717.

118. La *Notre-Dame-de-Lorette*, partie de Nantes le 5 décembre 1713, arrivée à Gibraltar le 5 novembre 1717.

123. Le *Comte-de-Lamoignon*, parti de Nantes le 17 avril 1714, arrivé à Bahia, au Brésil, le 16 novembre 1717; après avoir abandonné son navire indigent dans ce port, le capitaine acheta un vaisseau portugais, sur lequel il arriva, avec son équipage et sa cargaison, à Lisbonne, en mai 1718.

121. La *Comtesse-de-Pontchartrain*, partie de Saint-Malo le 1<sup>er</sup> mars 1714, arrivée au même port le 22 novembre 1717.

125. Le *Jupiter*, parti de Bayonne le 17 juillet 1714, arrivé à Vivero, en Galicie, le 30 mars 1718, et à Gênes en juillet de la même année.

106. Le *Martial*, parti de Port-Louis le 9 janvier 1713, arrivé à Ostende le 3 juin 1718.

126. Le *Marquis-de-Maillebois*, parti de Saint-Malo le 17 août 1714, arrivé à Ostende le 10 juin 1718.

124. Le *Pontchartrain*, parti de Saint-Malo le 15 mai 1714, arrivé au même port le 16 août 1719.

Après avoir quitté la côte du Pérou, la plupart de ces navires visitèrent Canton ou Amoy, en Chine; deux d'entre eux, la *Grande-Reine-d'Espagne* et le *Saint-Louis*, firent escale à Manille; et l'un, la *Comtesse-de-Pontchartrain*, mérite une mention particulière, car, à l'encontre de tous les autres, il fit le tour du monde de l'Ouest à l'Est. On a prétendu que Cook, dans son second voyage (1772-1775), fut le premier à faire la circumnavigation dans ce sens: nous devons donc désormais lui contester cet honneur et l'attribuer à un Français, le capitaine Jean Forgeais de Langerie, si toutefois nous ne préférons pas compter comme leur devancier l'Italien Gemelli Carreri (1693-1698). Celui-ci, et pour les mêmes raisons que La Barbinais et Pagès, n'est pas ordinairement compté parmi les circumnavigateurs.

Nous ne pouvons dans cette courte esquisse entrer dans le détail de l'histoire et des résultats des voyages des Français à la mer du Sud. Il faut cependant ajouter qu'ils ont joué un rôle au point de vue social. Ils ont ouvert des relations actives avec les colonies

espagnoles de la côte de l'océan Pacifique qui, auparavant, étaient à peu près complètement isolées du reste du monde. Mis en contact avec les étrangers, dont un grand nombre s'installa définitivement au Chili et au Pérou, les habitants de ces régions acquirent des vues nouvelles et plus étendues et de nouveaux besoins. Ils ouvrirent les yeux sur l'insupportable oppression que faisait peser sur eux l'absurde législation coloniale de l'Espagne. Et c'est pourquoi un auteur chilien a compté les marins français du début du XVIII<sup>e</sup> siècle parmi les précurseurs de la liberté sud-américaine.

La présente liste comprend les vaisseaux qui, pendant l'époque en question, ont navigué dans la mer du Sud, ainsi que ceux dont le voyage, pour une cause ou pour une autre, a été interrompu avant l'arrivée à destination. Les données qu'on a essayé d'y insérer aussi complètement que possible, sont les noms des vaisseaux et des lieux de leur origine, les noms des capitaines et des armateurs, les dates du départ et du retour et des escales pendant les voyages, et enfin la valeur des cargaisons rapportées.

Il va sans dire que les documents cités ci-dessous contiennent une foule de renseignements qui n'ont pu trouver place dans le cadre que nous nous sommes tracé. En particulier, les lettres échangées entre les fonctionnaires de la marine royale donnent des informations très détaillées sur les tentatives faites par les autorités pour empêcher les voyages, ainsi que sur les procédés employés contre les armateurs et les capitaines à leur retour.

Parmi ces documents on trouve plusieurs listes, tant françaises qu'espagnoles, de navires ayant appareillé et aussi de navires qui à un moment donné se sont trouvés dans la mer du Sud. Aucune de ces listes n'embrasse cependant toute la période, ni même une grande partie de la période, et toutes se sont trouvées à l'examen incomplètes ou erronées. Les anciens ouvrages imprimés qui donnent un exposé d'ensemble des découvertes dans l'océan Pacifique, ceux de Charles de Brosses<sup>(1)</sup> et de Laborde<sup>(2)</sup> ne mentionnent

<sup>(1)</sup> *Histoire des navigations aux Terres australes*, t. II. Paris, 1756.

<sup>(2)</sup> *Histoire abrégée de la mer du Sud*, t. I. Paris, 1791.

qu'un petit nombre des voyages français. James Burney<sup>(1)</sup> essaie d'établir un compte plus exact, mais n'ayant à sa disposition que les travaux imprimés de son temps, il ne peut donner que des renseignements sans suite sur une trentaine des voyages dont nous rendons compte ci-dessous. Dans l'ouvrage en suédois, où j'ai essayé de donner un aperçu des voyages français à la mer du Sud<sup>(2)</sup>, j'ai pu, grâce aux sources dont je disposais alors, porter ce nombre à cent neuf. Les recherches que j'ai entreprises par la suite ont cependant prouvé qu'il faut exclure de ce total trois navires qui n'ont point été à la mer du Sud et treize autres parce que les voyages, en raison du double nom des bâtiments, ont été comptés deux fois.

La liste que je donne ici, basée sur des documents imprimés et manuscrits indiqués plus loin, est beaucoup plus considérable qu'aucune des précédentes; elle n'est pourtant pas complète et elle ne pourra jamais le devenir, même si l'on poursuivait les recherches dans les documents auxquels nous n'avons pas pu avoir accès; le secret dont les navigateurs ont voulu envelopper leurs entreprises en est la cause principale.

Pour juger à quel point nous avons réussi à connaître le vrai nombre des voyages, on peut consulter ce que différents auteurs rapportent à ce sujet. Pour la plupart, ces renseignements (comme celui de l'Espagnol Bernardo de Ulloa, affirmant que plus de deux cents vaisseaux français sont passés au Pérou) sont très sommaires et par conséquent peu exacts. Une indication plus précise est celle qui se trouve dans un mémoire de Bénard de la Harpe (1754). Celui-ci, qui dans sa jeunesse avait pris part à ces expéditions, estime que le nombre des voyages malouins seuls s'élève à quatre-vingt-douze, depuis 1703 jusqu'en 1720. Les départs que nous signalons plus loin s'élèvent au nombre de quatre-vingt-un; si on y ajoute trois ou quatre vaisseaux partis des ports voisins, comme Cancale, Morlaix, etc., notre relevé ne s'éloigne guère de la vérité. Mais notre connaissance des expéditions des armateurs de Brest, de Nantes, du Havre et surtout de Marseille, est loin d'être aussi complète.

<sup>(1)</sup> *A chronological History of the Voyages and Discoveries in the South Sea*, t. IV. Londres, 1816.

<sup>(2)</sup> *De franska sjöfärderna till Söderhafvet i början af adertonde seklet*. Stockholm, 1900.

Les voyages sont ici énumérés dans l'ordre chronologique d'après la date du départ, ou, si celle-ci n'a pu être constatée, d'après la première date connue. Les renseignements relatifs à ces dates et aux autres dates indiquées ne concordent pas toujours dans les divers documents. Dans les cas où les désaccords ont été insignifiants, nous n'avons pas cru nécessaire de les indiquer; nous avons reproduit les données qui nous ont paru les plus sûres.

#### SOURCES MANUSCRITES.

- AC. Archives du Ministère des Colonies.  
 AE. Archives du Ministère des Affaires étrangères.  
 AN. Archives nationales.  
 AN. M. Archives nationales (anciennes Archives de la Marine).  
 BN. Bibliothèque nationale.  
 SH. Service hydrographique de la Marine (Archives).  
 SH. Bibl. Service hydrographique de la Marine (Bibliothèque).  
 SS. Archives du port de Saint-Servan.  
 Archives de l'amirauté de Brest (d'après un inventaire inédit, communiqué aux Archives nationales).  
 Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, Rennes.  
 Archives départementales de la Seine-Inférieure, Rouen.  
 Bibliothèque royale de Stockholm.  
 British Museum, Manuscript Department, Londres.

#### SOURCES IMPRIMÉES.

- AMUNÁTEGUI (M.-L.). Los precusores de la independencia de Chile, t. I-III. — Santiago, 1872, in-8°.  
 Archives de la Bastille, publiées par F. RAVAISSON, t. XIII. — Paris, 1882, in-8°.  
 BARROS ARANA (Diego). Historia jeneral de Chile, t. I-XVI. — Santiago, 1884-1902, in-8°.

- BARBIER.** Chronique de la régence et du règne de Louis XV (1718-1763); ou Journal de Barbier, avocat au Parlement de Paris, sér. I-VI. — Paris, 1857-1885, in-8°.
- BÉNARD DE LA HARPE.** Mémoire pour la France servant à la découverte des terres australes. — Rennes, 1754, in-4°.
- BETAGH (W.).** A Voyage round the World. Being an Account of a remarquable Entreprize, begun in the year 1719, chiefly to cruise on the Spaniards in the Great South Ocean. — London, 1728, in-8°.
- BYRON (John).** Narrative containing an Account of the Great Distresses suffered by Himself and His Companions on the Coast of Patagonia, from the year 1740, till their Arrival in England, 1746. — London, 1768, in-8°.
- CAPPA (Ricardo).** Estudios criticos acerca de la dominación española en América, I-XIX. — Madrid, 1889-1897, in-8°.
- CASSINI (le fils).** Réflexions sur les observations de la variation de l'aiguille, faites sur le vaisseau le *Maurepas*, dans le voyage de la mer du Sud, avec quelques remarques de M. de la Verune, commandant de ce vaisseau, sur la navigation des côtes de l'Amérique et de la Terre de Feu (Mémoires de l'Académie royale des sciences, année 1708, p. 292-297).
- CORRE (A.).** Armateurs et marins bretons d'autrefois: Voyages et trafic dans la mer du Sud (Revue de Bretagne, de Vendée et d'Anjou, t. XXI. — Nantes, 1899, p. 121-133, 183-191).
- Correspondance des contrôleurs généraux des Finances avec les intendants des provinces, publiée par A.-M. DE BOISLISLE, t. I-III. — Paris, 1874-1897, in-4°.
- COURTE DE LA BLANCHARDIÈRE.** Nouveau vóyage fait au Pérou. — Paris, 1751, in-12.
- Critique d'un libelle intitulé: Extrait historique et par ordre de datte de tout ce qui s'est passé dans la Compagnie Royale de la Chine, depuis le mois d'octobre 1700, qu'il a plû au Roi de former cette compagnie, jusqu'au premier janvier 1719. — Paris, 1720, in-f°.
- DANGEAU.** Journal publ. en entier pour la première fois par MM. Soulié, Dussieux, de Chennevières, Mantz, de Montaiglon. . . , t. I-XIX. — Paris, 1854-1860, in-8°.

- DANYCAN. A Monseigneur le comte de Pontchartrain, ministre et secrétaire d'Etat, par le sieur Danycan et les autres directeurs de la compagnie de la Chine établie à Saint-Malo. — Paris, 1713, in-f°.
- DECOMBE (Lucien). Inventaire du mobilier d'un négociant malouin au XVIII<sup>e</sup> siècle (Bulletin et mémoires de la Société archéologique du département d'Ille-et-Vilaine, t. XXVII. — Rennes, 1897, p. 3-16).
- DELISLE (Guillaume). Observations sur la variation de l'aiguille, par rapport à la carte de M. Halley, avec quelques remarques géographiques... (Mémoires de l'Académie royale des sciences, année 1710, p. 353-365).
- DOUBLET. Journal du corsaire Jean Doublet de Honfleur, publié par Charles Bréard. — Paris, 1883, in-8°.
- DRAISÉ. Relation de divers voyages dans l'Afrique, l'Amérique et aux Indes Occidentales. — S. l. 1726, in-12.
- DUPRÈNE DE FRANCHEVILLE. Histoire de la Compagnie des Indes avec les titres de ses concessions et privilèges. — Paris, 1738, in-4°.
- DU GUAY-THOUIN. Relation de ce qui s'est passé pendant la campagne de Rio de Janeiro, faite par l'escadre des vaisseaux du roi, commandée par M. du Guay Trouin. — Brest s. a., in-4°.
- Mémoires de Monsieur Du Guay-Trouin, lieutenant général des armées navales de France. — Amsterdam, 1740, in-4°.
- DURRET. Voyage de Marseille à Lima et dans les autres lieux des Indes occidentales, par le sieur D<sup>\*\*\*</sup>. — Paris, 1720, in-12.
- FEUILLÉE (Louis). Journal des observations physiques, mathématiques et botaniques, faites par l'ordre du Roy sur les Côtes Orientales de l'Amérique Méridionale, et dans les Indes Occidentales, depuis l'année 1707 jusques en 1712, t. I-III. — Paris, 1715-1725, in-4°.
- FLORENTIN (Le P.). Voyage aux Indes Orientales par le Paraguay, le Chili, le Pérou, etc. (Lettres édifiantes et curieuses, XIII<sup>e</sup> recueil. — Paris, 1718, p. 228-299).
- FRAIN (Éd.). Les familles de Vitré de 1400 à 1789, avec listes et pièces justificatives, par M. Éd. F<sup>\*\*\*\*</sup>. — Rennes, 1877, in-12.
- Tableaux généalogiques, notices et documents inédits au soutien du mémoire où il est fait mention de plusieurs familles établies à

Vitré et paroisses environnantes aux xv<sup>e</sup>, xvi<sup>e</sup>, xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles, t. I-III. — Vitré, 1889-1898, in-4°.

FREZIER. Relation du voyage de la mer du Sud, aux côtes du Chili et du Pérou, fait pendant les années 1712, 1713 et 1714. — Paris, 1716, in-4°.

FROGER (F.). Relation d'un voyage fait en 1695<sup>1</sup>, 1696 et 1697, aux côtes d'Afrique, détroit de Magellan... par une escadre des vaisseaux du Roy, commandée par M. de Gennes. — Paris, 1699, in-12.

FUNNELL (W.). A Voyage round the World, being an Account of Capt. William Dampier's Expedition into the South Seas. — London, 1729, in-8°.

GUËT (I.). Les origines de l'île Bourbon et de la colonisation française à Madagascar. Nouv. éd. — Paris, 1888, in-8°.

HUISMAN (Michel). La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI. La compagnie d'Ostende. Étude historique de politique commerciale et coloniale. — Bruxelles, 1902, in-8°.

JÉGOU (François). Histoire de Lorient, port de guerre (1690-1720), 2<sup>e</sup> éd. — Vannes, 1887, in-8°.

JUAN (George) et DE ULLOA (Antoine). Voyage historique de l'Amérique méridionale fait par ordre du roi d'Espagne, t. I-II. — Amsterdam et Leipzig, 1752, in-4°.

LABBE (missionnaire de la compagnie de Jésus). Lettre au Père Labbe, de la même compagnie; à la Conception du Chili, ce 8 janvier 1712 (Lettres édifiantes et curieuses, XV<sup>e</sup> recueil. — Paris, 1722, p. 332-360).

LABBE DE CHAMPGRAND (F.). Le père Joseph Labbe, S. J., missionnaire en Chine, 1677-1745. — Bourges, 1880, in-8°.

LE GENTIL DE LA BARBINAIS. Nouveau voyage autour du monde, t. I-III. — Paris, 1727, in-12.

LEVOT (P.). Biographie bretonne, t. I-II. — Vannes, 1857, in-8°.

LORENTE (Sebastian). Historia del Peru bajo los Borbones 1700-1821. — Lima, 1871, in-8°.

MADROLLE (Cl.). Les premiers voyages français à la Chine. La Compagnie de la Chine, 1698-1719. — Paris, 1901, in-8°.

Memorias de los Vireyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español, t. I-VI. — Lima, 1859, in-f°.

MENDIBURU (Manuel DE). Dictionario historico-biografico del Perú, t. I-VIII. — Lima, 1874-1890, in-8°.

Mercure (Le nouveau). Janvier 1717, p. 154-167.

Mission scientifique du cap Horn, 1882-1883. T. I : Histoire du voyage, — Paris, 1888, in-4°.

NICOLLIÈRE-TEIJEIRO (S. DE LA). La course et les corsaires de Nantes. — Paris, 1896, in-8°.

NYEL (Le P.). Lettre, à Lima, le 20 de May 1705. (Lettres édifiantes et curieuses, VII<sup>e</sup> recueil. — Paris, 1707, p. 41-72).

OLIVARES (Miguel DE). Historia de la Compañia de Jesus en Chile. — Santiago, 1874, in-8°.

PARIS-JALLOBERT (Paul). Anciens registres paroissiaux de Bretagne. Saint-Malo, t. I-III. — Rennes, 1898-1903, in-8°.

RODRIGUEZ VILLA (Antonio). Patiño y Campillo, reseña histórico-biográfica de estos dos ministros de Felipe V. — Madrid, 1882, in-8°.

ROGERS (Woodes). Voyage autour du monde, commencé en 1708 et fini en 1711, trad. de l'Anglois, nouv. éd., t. I-III. — Amsterdam, 1723, in-12.

SHELVOCKE (George). A Voyage round the World by the way of the Great South Sea, perform'd in the years 1719, 20, 21, 22. — London, 1726, in-8°.

VICUÑA MACKENNA (B.). Juan Fernandez. Historia verdadera de la isla de Robinson Crusoe. — Santiago de Chile, 1883, in-8°.

VIDAL GORMAZ (Francisco). Algunos naufragios ocurridos en las costas Chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros dias. — Santiago de Chile, 1901, in-8°.

VIGNOLS (Léon). Naufrage et aventures d'un équipage malouin aux côtes sud-américaines en 1706 (Revue maritime et coloniale, t. CXXIII. — Paris, 1894, p. 109-127).

Voyage à la mer du Sud, fait par quelques officiers commandants le vaisseau le *Wager*. Pour servir de suite au Voyage de Georges Anson, trad. de l'Anglois. — Lyon, 1756, in-4°.