

JOURNAL

D'UN NAVIGATEUR MALOUIN

SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XIV

AVANT-PROPOS

Une étude, publiée en 1929¹, a été consacrée à la carrière de deux corsaires malouins, sous le règne de Louis XIV, Luc de la Haye, sieur de la Villestreux, et Pierre Perrée du Coudray, plus tard sieur de la Villestreux, qui étaient cousins, et dont le sort fut commun en différentes circonstances.

Ce dernier, qu'on appelait du Coudray-Perrée, après avoir pris part à plusieurs incidents de la guerre de course, et après la mort héroïque de Luc de la Villestreux, hérita de ce nom et déploya son activité dans la mer du Sud, où les Malouins avaient entrepris la conquête commerciale des richesses du Pérou.

Etudier son rôle, pendant ces événements, c'était nécessairement synthétiser, en même temps, l'une des périodes les plus importantes, et les moins connues, de notre expansion coloniale sous le règne du grand Roi.

Depuis la publication des *Deux Corsaires malouins*, de nouvelles recherches et les connaissances étendues de M. Bourde de la Rogerie, archiviste du département d'Ille-et-Vilaine, ont fait découvrir à la bibliothèque de la Chambre

1. *Deux corsaires malouins sous le règne de Louis XIV*, par le général DE LA VILLESTREUX, Paris, 1929, Champion, éditeur.

des députés une relation manuscrite² concernant le même sujet.

C'est celle que du Coudray-Perrée rédigea lui-même après son deuxième voyage, de 1703 à 1706, sur les côtes de la mer du Sud, et après la révélation qui fut faite alors du parti qu'on pouvait tirer des immenses ressources de ces régions, en les échangeant contre des produits français.

Ce document, qui avait échappé à toutes les recherches, est l'un des plus intéressants et des plus complets parmi tous ceux qui concernent cette période distincte et mouvementée.

Il n'altère pas le récit antérieur, mais il en précise les détails concernant les négociations commerciales, les ordres adressés aux corsaires malouins par le comte de Pontchartrain, secrétaire d'Etat de la marine et concernant la poursuite des pirates anglais.

En donnant la parole à du Coudray-Perrée lui-même, en publiant sa narration, en l'encadrant par d'autres faits qui la complètent, nous espérons retenir l'attention du public, intéressé aux questions maritimes et coloniales, et surtout celle des lecteurs bretons.

I

Les deux grandes compagnies commerciales, créées en 1664, par Colbert, celles des Indes Orientales et Occidentales, avaient obtenu le privilège d'étendre leurs opérations jusqu'à l'Amérique du Sud, l'une à l'est et l'autre à l'ouest de ce nouveau monde.

Mais le gouvernement espagnol interdisait formellement l'accès de ces côtes aux étrangers et les relations des compagnies françaises n'atteignirent jamais les régions où se trouvaient les trésors, dont le rêve hantait l'imagination des

2. Bibliothèque de la Chambre des députés, man. n° 1246. — *Journal du voyage fait dans la mer du Sud*, par le sieur du Coudray-Perrée, commandant le *Saint-Charles*, de Saint-Malo.

aventuriers, des trafiquants et même celle des chefs d'Etat de toutes les grandes puissances maritimes.

Alors se formèrent ces associations de pirates, appelés boucaniers ou flibustiers, qui s'efforcèrent de descendre des Antilles vers les côtes du Pacifique, vers le Pérou et vers le Chili.

A la suite de leurs entreprises fugitives, incohérentes et improductives, le pouvoir royal en France, convaincu que « les Espagnols n'étaient en état de faire la guerre que par les trésors qu'ils tiraient de ces colonies », y envoya l'escadre de M. de Gennes, qui ne parvint pas à dépasser le détroit de Magellan, en 1696.

Plus heureuse fut l'expédition du baron de Pointis qui, l'année suivante, s'attaqua à Carthagène des Indes, l'un des ports d'attache des fameux galions et d'où elle rapporta, en France, près de trente millions de livres.

A ce moment, la paix de Ryswyck, qui logiquement devait faciliter les opérations commerciales dans les possessions espagnoles, suscitait de nouveaux espoirs.

Ces espoirs, les armateurs malouins pouvaient seuls les réaliser.

Entrepreneurs et très avisés, disposant de plus de 160 navires, ils étaient depuis fort longtemps en relations d'affaires avec Cadix, tête de ligne des bâtiments espagnols, autorisés à se rendre, en convoi, aux Indes et à en revenir dans les mêmes conditions, une fois seulement pendant chaque année.

Ce fût donc un armateur de Saint-Malo, Noël Danycan de l'Espine, qui, d'accord avec un négociant de Paris, Jean Jourdan de Grouée, eut le premier l'idée de constituer une compagnie, dite de la mer du Sud.

Cette société, composée « d'une vingtaine des plus riches financiers de France », obtint le privilège royal de négocier dans la mer du Sud, d'y faire des découvertes, d'y établir des colonies et même d'y construire des forts pour la

sûreté des bateaux et des magasins, mais seulement « sur les côtes et dans les îles non occupées par les puissances de l'Europe ».

Les compagnies rivales et les particuliers s'appuyèrent, plus tard, sur ce texte, pour obtenir qu'on tolère leurs entreprises, au Chili et au Pérou, dans les mêmes conditions que celles de la compagnie de la mer du Sud.

Après divers incidents, la première expédition, composée de deux bâtiments, fut confiée au sieur Gouin de Beauchesne, également de Saint-Malo; elle mit à la voile le 18 décembre 1698, elle parvint sur les côtes du Chili et du Pérou, et, après un voyage de près de trois ans, elle revint en France, le 6 août 1701, avec des renseignements hydrographiques très intéressants, mais avec une somme d'argent qui compensait à peine les dépenses engagées.

Les ressources de la compagnie étaient épuisées; elle succombait sous le poids de ses dettes et, ce qui la paralysait surtout, c'était la défense de commercer au Chili et au Pérou, renouvelée officiellement par le gouvernement royal, afin d'éviter les réclamations du roi Philippe V, petit-fils de Louis XIV, qui venait de monter sur le trône d'Espagne.

Le sieur Danycan, sans perdre courage, obtint alors l'autorisation du comte de Pontchartrain, secrétaire d'Etat de la marine, d'entreprendre l'opération à son compte personnel, sous le prétexte de « chercher, dans les terres inhabitées, les endroits où il pourrait se trouver des mines ».

Or, c'était là précisément le commerce « sur les côtes et dans les îles non occupées par les puissances de l'Europe », dont le monopole avait été concédé à la Compagnie de la mer du Sud.

Celle-ci ne fit néanmoins aucune objection; plus tard, seulement, elle présenta des réclamations qui seront alors écartées.

Il ne s'agissait pas de donner un appareil militaire à la

nouvelle entreprise qui se préparait, ni d'établir des colonies dans des pays inhabités, ni d'y construire des forts ou des magasins, ni d'en chasser les forbans et les flibustiers; il s'agissait tout simplement d'utiliser l'expérience acquise, afin d'exploiter des régions dont l'accès avait été jusqu'alors interdit.

Et, pour faire ce nouvel effort qui devait être décisif, on comptait sur les renseignements hydrographiques importants donnés par M. de Beauchesne.

On savait aussi, par lui, quelles étaient les marchandises que les Espagnols et les Indiens attendaient avec impatience; quelles étaient celles qu'on pouvait obtenir en échange; on savait, enfin, « qu'il ne fallait pas être chiche », comme le disait un des compagnons de M. de Beauchesne³, « avec les lieutenants généraux, corrégidors, lieutenants des ports et autres, faciles à gagner par quelques présents, en prétendant que c'était pour avoir des rafraîchissements et qu'il était bon aussi d'être docile avec les populations pour les mieux accoutumer, et de s'en méfier toujours ».

Pour cette expédition, qui devait avoir des chefs aussi réputés par leur expérience des affaires que par leur audace comme navigateurs, l'armateur Danycan désigna deux frégates du port de Saint-Malo, le *Comte-de-la-Bédoyère* (250 tonneaux, 24 canons, 68 hommes d'équipage), commandé par Pierre Perrée du Coudray, sieur de la Villes-treux, et le *Président-de-Grenédan*, de même force, sous les ordres du sieur Jean de Launay.

Ces petits bâtiments furent, malgré leur apparence modeste, les premiers de tous ceux qui drainèrent les richesses du Pérou pendant vingt années, et qui sauvèrent de la ruine le Trésor public. Ils méritent donc d'être cités aux plus belles pages de l'histoire de leur port d'attache.

Avant de décrire leurs péripéties, il importe de rappeler les antécédents de celui de leurs capitaines qui, par son

3. Journal de bord du navire le *Phéypeaux*.

expérience et par les décisions qu'il sut prendre pendant les incidents du voyage, fut, en réalité, le chef de cette entreprise.

Né à Saint-Malo, le 23 décembre 1656, du Coudray-Perrée, qu'on appelait ainsi pour le distinguer de ses proches parents, pépinière d'intrépides corsaires, avait épousé en 1685 la fille d'un capitaine des vaisseaux du Roi, Hélène de Montgrué, dans la charmante petite chapelle de Saint-Aaron, simple, mais évocatrice, sur l'emplacement de l'oratoire et du tombeau du saint tutélaire, sur le rocher légendaire, au cœur de la vieille cité.

Après avoir guerroyé pendant plus de vingt ans sur les côtes de France et d'Espagne, et après s'être distingué par plusieurs faits d'armes, il avait secondé en 1695 son cousin Luc de la Villestreux, à bord d'une des plus belles frégates du port de Saint-Malo, le *Saint-Antoine*, en participant à un combat naval contre les Anglais, pendant lequel Luc de la Villestreux fut mortellement blessé.

Anobli et autorisé à relever le nom de son parent, du Coudray-Perrée se rendit ensuite à Terre-Neuve; il en revint après bien des détours, en passant par Marseille et en capturant plusieurs vaisseaux ennemis avant de rentrer à Saint-Malo.

Au moment où Danycan vint lui offrir le commandement du *Comte-de-la-Bédoyère*, il attendait, comme la plupart des capitaines malouins, après le traité de Ryswick, en 1697, qu'une occasion favorable lui permît d'exploiter d'autres théâtres d'opérations et notamment celui de la mer du Sud, qui attirait alors l'espoir des plus audacieux.

Le *Comte-de-la-Bédoyère* et le *Président-de-Grénédan*, commandés respectivement par Pierre du Coudray, sieur de la Villestreux, et par Jean de Launay, s'éloignèrent donc de Saint-Malo le 22 octobre 1701⁴.

4. Pour les détails de la carrière et de la première expédition de du Coudray-Perrée, se reporter aux *Deux Corsaires malouins*, Paris, 1929, Champion, éditeur.

Leur cargaison comprenait surtout des toiles de Bretagne, car dans l'Amérique du Sud on n'en voulait point d'autres, ou à voiles, ou fines, fabriquées aux environs de Rennes, de Fougères, de Vitré, etc. Puis les objets suivants : chapeaux de paille blancs et noirs, rubans, boutons, bagues, tabatières, pendants d'oreilles, épingles, aiguilles, pendules, montres, verroterie, cadenas, serrures, couteaux, ciseaux, fusils, pistolets, sabres, barres et instruments de fer.

En échange de ces produits variés, très recherchés dans les pays qui allaient être visités, les navigateurs comptaient rapporter de la laine de vigogne, du sucre, etc., mais surtout des piastres pour une valeur tout à fait disproportionnée avec celle de leurs achats en France. A défaut de monnaie, ils devaient se contenter de matières précieuses en lingots, appelées pepitas pour l'or et pignes pour l'argent; ou, enfin, de vaisselle plate.

L'argent était, en effet, si répandu dans ces régions, que les habitants, même dans les campagnes les plus reculées, s'en servaient pour toutes sortes d'usages, pour leurs ustensiles de cuisine, leurs plats, leurs assiettes, les vases, etc.

Après une heureuse traversée de l'océan Atlantique, les deux navires pénétrèrent dans le détroit de Magellan, le 7 février 1702; mais, au lieu de s'y attarder, comme leurs prédécesseurs, ils le franchirent en un mois, longèrent la côte de l'Amérique du Sud et jetèrent l'ancre devant la Conception, dont les deux capitaines connaissaient la richesse et l'activité commerciale, et où ils comptaient jouer le premier acte de leur entreprise.

Du Coudray-Perrée salua donc la ville de sept coups de canon et délégua les aumôniers, accompagnés d'un officier pour chaque bâtiment, auprès des autorités locales.

Les représentants du *Comte-de-la-Bédoyère* parvinrent à

obtenir une entrevue particulière avec le corrégidor pour le rassurer sur le but qu'on se proposait d'atteindre. Aussi, dès ce premier contact, l'accord fut si complet qu'il se manifesta par des réjouissances et des fêtes.

Un grand banquet eut lieu à bord du *Comte-de-la-Bédoyère*; on y but à la santé des rois et des princes; l'évêque du lieu accorda même sa bénédiction aux officiers malouins, « qui la reçurent le genou en terre ».

A ces démonstrations publiques s'ajoutèrent des rapports de sympathie plus intimes, car le vicaire général de la Conception appréciait fréquemment à leur valeur les mets savoureux préparés par le cuisinier de du Coudray-Perrée. Il ne refusait plus rien à son amphitryon et il plaidait si bien sa cause auprès du corrégidor que, dès le début d'octobre, le *Comte-de-la-Bédoyère* « n'avait plus que très peu de marchandises, tandis que le *Président-de-Grenédan* n'en avait pas écoulé la moitié ».

Dépité, le capitaine de Launay se décida à faire voile pour Ilo, petite localité plus au nord, où il ne fut pas moins heureux que son camarade l'était à la Conception, et où celui-ci vint le rejoindre à la fin du mois de novembre 1702.

La saison s'annonçant favorable pour le voyage de retour, la petite escadre leva l'ancre, doubla le cap Horn, fit escale à Rio-de-Janeiro et se dirigea sur les Açores, où elle ne devait pas s'arrêter, mais où du Coudray-Perrée eut la prudence d'envoyer à terre son second capitaine, le sieur Fouquet de la Fontaine, pour avoir des nouvelles d'Europe.

Ce fut une heureuse inspiration, car il apprit ainsi que « la France et l'Espagne avaient la guerre contre l'Empire, l'Angleterre et la Hollande, depuis huit ou neuf mois ».

Les deux capitaines séjournèrent alors devant l'île Terceira, « firent carêner et nettoyer leurs vaisseaux, compléter l'armement et revoir la voilure, afin de mieux courir et de se préparer à la guerre ».

Bien leur en prit, car en se rapprochant des côtes

d'Espagne ils aperçurent, à l'horizon, trois gros bâtiments qu'ils reconnurent, « à leur fabrique », comme étant des corsaires flessinguois.

Ils se jetèrent, d'un commun accord, sur l'un d'eux, le réduisirent à merci et pénétrèrent dans le port de la Corogne d'où, après plusieurs incidents, ils sortirent quelques jours plus tard.

Mais, si près du but, d'autres épreuves les attendaient.

Retardés par une violente tempête, ils furent encore obligés de louvoyer dans la baie de Betanzos, devant le Ferrol, et même de relâcher à Santander, avant d'arriver enfin, après tant d'émotions, à Saint-Malo, dans les derniers jours d'août 1703.

La somme payée aux intéressés, par la Monnaie, après livraison à l'Etat des matières d'or et d'argent importées par le *Comte-de-la-Bédoyère* et le *Président-de-Grénédan*, et après le prélèvement de l'impôt de 6 %, appelé « indult », s'éleva à 1 million 259.147 livres dix sols six deniers, sans compter 1.630 livres pour les cargaisons de laine de vigogne et de sucre.

Bien qu'il soit à peu près impossible de comparer la valeur, et surtout le pouvoir d'achat de la livre à cette époque, avec celui du franc actuel, on peut dire, cependant, que le total de ces chiffres correspondrait aujourd'hui à une somme d'au moins trente millions de francs.

Ce résultat important sera suivi par le succès, encore plus complet, de l'expédition qui se préparait, et après laquelle les navires malouins, comme emportés par le flot à travers une digue rompue, se porteront en nombre vers l'Amérique du Sud, créant ainsi un réseau inextricable d'intrigues et de procès, dans lequel la compagnie du commerce de la mer du Sud se débattrait pour obtenir des indemnités jusqu'au jour où, lasse de réclamer sans rien obtenir, elle se décidera à prendre part elle-même aux opérations.

II

Dès son retour à Saint-Malo, du Coudray-Perrée de la Villestreux fut sollicité par le sieur Danycan de l'Espine, pour participer à une nouvelle expédition dans la mer du Sud.

Elle se préparait sous la direction d'une compagnie, dénommée Compagnie de la Chine de Saint-Malo, qui avait été fondée par Danycan, en remplacement de la Compagnie de la mer du Sud, défailante, et à laquelle s'était jointe, par une convention qui contenait en germe plusieurs causes de malentendus, la Compagnie de commerce en Chine de Paris, créée en 1700.

Ce ne fut pas sans amertume que l'ancien commandant du *Comte-de-la-Bédoyère* envisagea ce nouveau départ, qui allait encore le séparer de sa famille, après deux années d'absence.

Mais il était assuré du concours de nombreux amis; il se sentait aussi attiré vers le nord du Pérou, qu'il n'avait pas visité, et vers Callao et Lima, pour y compléter son premier succès; il désirait enfin, depuis longtemps, entreprendre un voyage avec son jeune fils aîné, pour l'initier aux premières émotions de la vie sur mer.

Il accepta donc le commandement du *Saint-Charles*, belle frégate de 450 tonneaux, dont le départ était fixé pour la fin de l'année, et tout l'automne fut employé aux préparatifs.

Du Coudray-Perrée avait, à bord du *Saint-Charles*⁵, comme capitaine en second, un ancien camarade, le sieur Morel de la Herperie, qui avait été enseigne sur le *Saint-Antoine*, en 1695, et, comme lieutenant en premier, le sieur de la Vallée, précédemment enseigne sur le *Beaulieu*, en 1693, puis lieutenant sur le *Comte-de-la-Bédoyère*; les

5. Rôle de l'équipage du *Saint-Charles*, archives de la Marine, à Brest.

autres lieutenants étaient les sieurs du Clos et de Baudran de Ballastre, tous deux originaires de Paris.

Les dix enseignes, âgés de 18 à 28 ans, étaient de Saint-Malo, de Saint-Servan, de Rennes ou de Cancale; parmi eux se trouvaient Pierre Bénard de la Harpe et Nicolas Perrée de la Villegreux; ce dernier, de taille moyenne, avec des cheveux châtons comme son père, était un adolescent, presque un enfant, car il entra dans sa quatorzième année, mais un enfant impatient de faire un aussi beau voyage dans de pareilles conditions et dans ces pays lointains où sa jeune imagination avait sans doute suivi le *Comte-de-la-Bédoyère* pendant deux années.

Deux chirurgiens se trouvaient aussi à bord du *Saint-Charles*, dont l'un, Jacques Boyer, avait parcouru la mer du Sud sur le *Comte-de-la-Bédoyère*.

Les matelots, au nombre de 124, dont le plus âgé n'avait pas 40 ans, étaient presque tous de Saint-Servan ou de Saint-Malo.

On avait enfin fait embarquer un détachement de quatorze soldats, parmi lesquels sept volontaires. Tous les corps de métiers étaient représentés à bord, et le rôle de l'équipage mentionne même un maître d'hôtel et deux cuisiniers.

Le *Saint-Charles* (450 tonneaux, 40 canons) devait être accompagné du *Murinet* (353 tonneaux, 36 canons), commandé par le sieur de la Fontaine-Fouquet, qui avait secondé du Coudray-Perrée sur le *Comte-de-la-Bédoyère*; « tous deux hommes habiles et fort expérimentés dans la navigation », dira plus tard le P. Nyel, un des passagers⁶.

Car les détroits de la Sonde et de Malacca, sur la route la plus courte pour se rendre en Chine, étant tenus par l'ennemi, on avait pris à bord du *Saint-Charles* quatre Pères jésuites missionnaires : les P. de Brasle, de Rives, Hébrard et Nyel, destinés à aller en Chine.

6. Le P. Nyel écrivit une relation de l'expédition dans une lettre datée de Lima, le 20 mai 1705, qu'il envoya au P. Lachaise, confesseur du Roi.

C'était, en effet, le but déclaré de l'expédition par un accord entre la Compagnie de commerce en Chine de Paris et celle de Saint-Malo. En réalité, pour l'armateur Danycan, il s'agissait surtout de retourner au Chili et au Pérou.

D'ailleurs du Coudray-Perrée mentionnera, plus tard, dans sa déclaration établie à sa rentrée en France, que « le passeport de Sa Majesté lui permettait de faire le voyage à la découverte à la mer du Sud⁷ ». Ce fut donc la première fois que le gouvernement se servit de cette formule d'autorisation, fréquemment employée par la suite, quand on voulut tolérer ce commerce interdit officiellement.

Donnons maintenant la parole au chef de l'expédition⁸ : « Nous sortîmes de Saint-Malo, raconte du Coudray-Perrée, le 26 décembre 1703, en compagnie du navire le *Murinet*, pour aller ensemble aux côtes du Chili et du Pérou, et à la Chine.

» Ayant eu des vents favorables le 27, nous rangeâmes Ouessant d'assez près et nous le perdîmes de vue le même jour au soir.

» Le 10 janvier 1704, nous vîmes les îles Canaries; nous y eûmes de grandes chaleurs, beaucoup de calmes et de pluies, qui nous gênèrent beaucoup.

» Nous passâmes la ligne le 10 février et continuâmes notre route vers le sud, trouvant des vents favorables, avec lesquels nous arrivâmes en vue de la terre des Patagons.

» Le 26, nous vîmes le cap des Vierges, et ensuite nous trouvâmes des vents contraires qui nous obligèrent, plusieurs fois, à mouiller l'ancre entre ce cap et le détroit de Magellan.

» Le 2 avril, à 10 heures du matin, nous entrâmes dans

7. Déclaration de Pierre Perrée du Coudray, 22 février 1706 (Archives de Saint-Malo, C⁴).

8. Bibliothèque de la Chambre des députés, man. n^o 1246. — *Journal du Voyage fait dans la Mer du Sud*, par le sieur du Coudray-Perrée, commandant le *Saint-Charles*, de Saint-Malo.

le détroit de Magellan, et à midi étant à deux lieues en dedans du premier goulet, nous fûmes obligés de jeter l'ancre à cause des vents et des courants contraires.

» Peu de temps après, il se leva une furieuse tempête qui fit casser le câble, duquel nous avions bien 180 brasses dehors. Nous mouillâmes alors une autre ancre, parce que nous étions dans un bas-fond; ce câble cassa encore, ce qui nous mit dans le grand risque de perdre le navire sur la côte de la Terre-de-Feu, vers laquelle le vent et le courant nous portaient avec violence.

» Après avoir appareillé nos basses voiles nous parvinmes, cependant, à ressortir du détroit. Je trouvai alors le *Murinet*, et comme le vent s'était calmé, nous rentrâmes dans le détroit et allâmes mouiller à quatre lieues en dedans.

» Le lendemain, 3 avril, j'envoyai notre grande barque et celle du *Murinet* pour tâcher de sauver nos ancres et nos câbles perdus.

» Ce même jour, le sieur Fouquet étant venu à mon bord, il me dit que le premier du mois son vaisseau se trouvant hors du détroit, il avait mouillé sur un banc de sable, où il était resté échoué pendant trois heures; qu'il avait tiré plusieurs coups de canon et mis son pavillon en signal, pour me le faire connaître, et qu'il craignait que son navire eût souffert.

» Je l'assurai, et c'était la vérité, que je n'avais pas vu son signal, ni entendu ses coups de canon, étant à trois lieues de lui, par grand vent d'ouest. »

Pendant cet arrêt momentané, des officiers du *Saint-Charles*, suivis de quelques matelots, se rendirent en canot à terre, et le P. Nyel les accompagna pour glorifier le Seigneur, dans « cette partie du monde où l'Évangile n'a pas encore pénétré », disait le vénérable missionnaire⁹.

9. Lettre du P. Nyel au P. Lachaise.

Ils se trouvèrent, après avoir débarqué, dans une région couverte de collines boisées, faiblement ondulées, qu'égayaient une multitude d'oiseaux aux brillants plumages, des pingouins et surtout d'énormes autruches de deux mètres de haut.

Tandis que les promeneurs examinaient une belle rivière qu'un des officiers, le sieur Baudran de Ballastre, venait de découvrir pour s'y approvisionner et à laquelle on donna son nom, des indigènes, dans la plus complète nudité, s'approchèrent, et, parmi eux, des hommes d'une taille prodigieuse, des géants de neuf pieds de haut.

C'est, en se reportant à ces souvenirs, à ce spectacle étrange et pittoresque, que le P. Nyel devait écrire le 20 mai 1705, de Lima, cet admirable passage de sa lettre au P. Lachaise, et qu'il faut citer :

« Je ne vous dirai rien de leur génie, ni de leurs coutumes, pour ne rien affirmer d'incertain, ni de faux. Mais je prendrai la liberté de vous marquer les sentiments de compassion, que la grâce et la charité de Jésus-Christ m'inspirèrent, à la vue des ténèbres qui sont répandus sur cette terre abandonnée.

» Je considérais, d'un côté, le peu d'apparence qu'il y avait, qu'on pût entreprendre la conversion de ces pauvres peuples et les difficultés immenses qu'il faudrait surmonter; et, de l'autre, la prophétie de Jésus-Christ touchant la propagation de l'Évangile dans l'univers me revenait souvent à l'esprit : que Dieu a ses temps et ses moyens marqués, pour dispenser en chaque climat les trésors de sa miséricorde; que, depuis vingt ans, nos pères avaient porté l'Évangile dans des lieux aussi éloignés de la lumière que ceux-ci; que peut-être Notre-Seigneur ne nous conduisait à la Chine, par ces routes nouvelles, qu'afin que quelqu'un de nous, touché des besoins de ces pauvres barbares, se déterminât à s'y arrêter; que bien des florissantes missions devaient leur origine à un naufrage ou à quelque autre ren-

contre, qui ne paraissait venir que du hasard; je priais le Seigneur de hâter cet heureux moment; j'osais m'offrir moi-même, si c'était sa volonté, pour une aussi noble entreprise. Mais, j'ai su depuis que mes vœux avaient été prévenus et qu'ils n'étaient même pas loin d'être accomplis.

» Car, étant au Chili, on nous dit que les jésuites de ce royaume voulaient à la première occasion pénétrer jusqu'au détroit de Magellan, dont quelques-unes de leurs missions ne sont éloignées que de cent lieues.

» Celle-ci aura de quoi contenter les plus grands courages. Les croix seront abondantes. Il y aura de grands froids à soutenir, des déserts affreux à parcourir, des sauvages à suivre dans leurs longues courses, etc. ».

Quelques jours après cette visite à terre, « le 6 avril, les deux barques qui étaient allées pour retrouver les câbles et les ancres, retournèrent à bord sans avoir pu rien sauver.

» Me voyant ainsi désemparé, ajoute le commandant du *Saint-Charles*, je considérai qu'il n'était pas possible d'entrer par le détroit dans la mer du Sud, et je pris la résolution d'en sortir pour aller passer au sud du cap Horn, pointe méridionale de la Terre-de-Feu, bien que la belle saison fût passée et l'hiver proche.

» Nous sortîmes du détroit de Magellan le 11 et nous passâmes, le 13, dans le détroit le Maire, après avoir rangé des îles qui sont à la côte est de la Terre-de-Feu, par un beau temps et avec un vent assez favorable ».

Cette région, ainsi nommée à cause de la multiplicité des feux que les premiers explorateurs y virent pendant la nuit, était bordée de hautes montagnes couvertes de neige au sommet, et de grands arbres très touffus au pied.

Les indigènes¹⁰, d'après le P. Nyel, étaient blancs, mais ils se défiguraient le corps et changeaient les couleurs naturelles de leurs visages par des peintures bizarres.

10. *Lettres édifiantes et curieuses*, par le P. NYEL (Bibliothèque Mazarine).

Ils étaient à demi-couverts de peaux d'animaux et portaient autour du cou un collier d'écailles de moules blanches, et autour du corps une ceinture de cuir. Ils se nourrissaient d'une herbe amère qui poussait dans le pays et dont la fleur était à peu près semblable à celle des tulipes.

Ils étaient armés d'arcs et de flèches, où ils enchâssaient des pierres assez bien travaillées, et portaient un couteau de pierre qu'ils déposaient à terre, avec leurs autres armes, quand ils s'approchaient des étrangers, pour leur montrer qu'ils se fiaient à eux.

Leurs cabanes faites de branches d'arbres entrelacées avaient, sur le toit en pointe, une ouverture pour laisser passer la fumée.

Leurs canots en écorces de gros arbres, assez bien travaillés, ne pouvaient contenir que sept ou huit hommes.

Ces barbares répétaient souvent : hoo, hoo, sans qu'on pût savoir si c'était un langage ou un simple cri.

Pendant cette partie du voyage, le P. Nyel, missionnaire inspiré, et le commandant du *Saint-Charles*, navigateur réaliste, se complètent, dans leurs narrations, en portant leurs observations, l'un sur les coutumes des populations indigènes, l'autre sur les conditions nautiques et météorologiques de la traversée.

« Etant parvenus à 50 lieues ouest du cap Horn, note du Coudray-Perrée, un coup de vent nous sépara du *Murinet*.

» On ne peut douter que ce soit risquer beaucoup d'entreprendre de passer au sud de la Terre-de-Feu, dans une saison aussi avancée que celle dans laquelle nous nous trouvions; les nuits étaient longues; les coups de vents fréquents; la mer y était épouvantable, et la brume, la pluie et la grêle, presque continuelles, faisaient que s'il était arrivé une avarie ou un dégréement, on n'aurait pu espérer de secours que de soi-même.

» Il faut traverser ces parages dans les mois de décembre,

janvier et février; il y fait alors presque toujours jour, ce qui rend la navigation aisée et sans risque.

» Nous arrivâmes, enfin, à la baie de la Conception, le 13 mai, jour de la Pentecôte, après avoir beaucoup souffert et perdu deux de nos meilleurs hommes, qui tombèrent à la mer en faisant le ris dans la grande voile. »

Cet incident tragique et les souffrances causées pendant quinze jours et quinze nuits par une épouvantable tempête, le journal de bord du *Saint-Charles* et d'autres documents les décrivent avec angoisse, tandis que le chef de l'expédition les mentionne en les déplorant, sur un ton fort calme, et comme des accidents inévitables quand on s'expose aux hasards d'une pareille traversée.

C'est en termes, non moins impassibles, qu'il annonce le retour du *Murinet*, dont on était séparé depuis le cap Horn, et qu'on croyait perdu :

« Le 16 mai, dit-il, le *Murinet* arriva aussi à la Conception, fort maltraité par le mauvais temps, et faisant beaucoup d'eau.

» Le capitaine Fouquet me dit, à son arrivée, qu'il avait mis tous ses canons dans la cale, ce qui avait soulagé beaucoup son navire lourdement chargé.

» Quelques jours après, je résolus de partir aussitôt pour la côte du Pérou pendant que le *Murinet* restait à la Conception pour se radouber, étant persuadé que les marchands se détermineraient plutôt à acheter en voyant un navire qu'en en voyant deux. »

Pour expliquer ce départ, il faut ajouter que du Coudray-Perrée n'avait pas eu à se louer de l'accueil qui lui avait été fait par les autorités espagnoles.

En arrivant à la Conception, quinze jours auparavant, il s'était rendu à terre avec deux Pères jésuites, espérant retrouver ses anciennes relations de 1702 : le corrégidor,

le vicaire général et tous ces fonctionnaires dont il avait gardé un si fidèle souvenir.

Mais le corrégidor avait été remplacé par don Diégo de Zuniga y Tovar, auquel le commandant du *Saint-Charles* avait exposé qu'il voyageait pour le compte de la Compagnie française de la Chine, où il se rendait; qu'il passait par la mer du Sud pour éviter les obstacles qu'il aurait rencontrés sur la route des détroits de la Sonde et de Malacca, et qu'il demandait de se pourvoir de vivres en échange de ses marchandises.

Don Diégo avait répondu très courtoisement en offrant toutes facilités pour le ravitaillement de l'équipage, mais en insistant sur les instructions du Vice-Roi qui s'opposaient à tout échange et à tout trafic.

Cette attitude inflexible s'était accentuée le jour suivant après la visite que don Diégo avait rendue à bord, car ce fonctionnaire, par exception intraitable, avait fait placer des sentinelles sur le rivage, y avait fait circuler des patrouilles et s'y était même rendu en personne, de nuit, pour opérer la saisie de quelques échantillons que les Français étaient parvenus à faire débarquer.

On conçoit que, dans ces conditions, la concurrence ne pouvait que compliquer une situation fort peu satisfaisante, et que le commandant du *Saint-Charles* ait donné l'ordre d'appareiller pour se rendre à Arica, où il fit jeter l'ancre, après s'être arrêté un jour à Iquique¹¹.

A Arica, où on avait entreposé autrefois les produits des mines d'argent de Potosi, on craignait par-dessus tout les forbans et les flibustiers.

Aussi, quand les voiles du *Saint-Charles* parurent à l'horizon, on le prit pour un des corsaires anglais, qualifiés de pirates par du Coudray-Perrée, qui venaient d'être signalés sur la côte.

11. Du Coudray-Perrée ne mentionne pas cet arrêt à Iquique, mais le journal de bord est précis à cet égard.

Ce fut une panique générale; les habitants se mirent à l'abri ou s'enfuirent. Mais la frégate se rapprochait, et, à la vue du pavillon royal, les alarmes disparurent et l'agitation s'apaisa. Elle était justifiée, car l'Amirauté d'Angleterre avait, en effet, commissionné deux navires¹² pour faire la course sur les côtes occidentales de l'Amérique du Sud, pour y attaquer les bâtiments français et espagnols et pour y saisir les galions qui se rendaient d'Acapulco à Manille.

Ces deux bâtiments, appelés le *Saint-George* (capitaine George Dampier : 26 canons, 120 hommes) et le *Cinque-Ports-Galley* (capitaine Pickering : 16 canons, 62 hommes), avaient quitté Kinsale, en Irlande, le 11 septembre 1703. Ils avaient fait escale à Madère, aux Canaries, aux îles du Cap-Vert et doublé le cap Horn, avant d'arriver à l'île de Juan-Fernandez sur la côte du Chili.

Pendant la route, le capitaine Pickering était mort et avait été remplacé par le capitaine Stradling.

L'île de Juan-Fernandez, formée de vallées et de coteaux très boisés, était inhabitée mais peuplée d'une quantité d'animaux sauvages, de chèvres, de chats et même, disait-on, de chiens féroces que les Espagnols y avaient mis pour en éloigner les flibustiers.

On peut rappeler, à ce propos, que pendant la conquête du Pérou par Francisco Pizarre, les chiens rendirent autant de services que l'artillerie et que la cavalerie souvent démontée. Au combat décisif de Caxamalca, ils formèrent la première ligne de la petite armée espagnole et ils attaquèrent les Indiens avec une telle impétuosité qu'on prévint, depuis, une solde régulière pour leur entretien. Après la victoire, ils poursuivirent les Indiens jour et nuit non sans discernement, car ils refusèrent, dit-on, de s'attaquer aux femmes des fugitifs.

12. W. FUNNELL, *A voyage round the world, etc.*, London, 1729 (Bibliothèque de la Société de Géographie).

A peine les deux corsaires anglais eurent-ils jeté l'ancre devant l'île de Juan-Fernandez, le 11 mars 1704, que leurs équipages, composés de gens sans aveu et qui n'étaient payés que par une part sur les prises, se mutinèrent.

L'ordre venait d'être rétabli quand apparut, à l'horizon, le *Saint-Joseph* (capitaine de Nermont-Trublet), parti de Saint-Malo quatre mois avant le *Saint-Charles* et le *Murinet*, et qui devait retrouver à l'île de Juan-Fernandez le *Baron-de-Breteuil* (capitaine des Aulnais-Bécard) et le *Saint-Esprit* (capitaine Porée), tous deux également de Saint-Malo.

En hâte, les Anglais avaient levé l'ancre en abandonnant des hommes, des chaloupes, des effets, et le *Saint-George* atteignait le *Saint-Joseph*, à 11 heures du soir, mais n'engageait le combat que le lendemain matin.

Après une canonnade de sept heures, à laquelle le *Cinque-Ports-Galley* ne prit part qu'au début, le *Saint-George* abandonnait la lutte pour revenir à l'île de Juan-Fernandez. Mais il y rencontrait les deux autres vaisseaux malouins, qui venaient d'enlever tout ce que les Anglais avaient abandonné, et que le *Cinque-Ports-Galley* se disposait à attaquer.

Dampier, peu soucieux d'engager une nouvelle lutte qu'il jugeait inutile, avait rappelé Stradling, et tous deux avaient pu se dégager en faisant voile vers les côtes du Chili et du Pérou où ils doublèrent successivement Copiapo, Arica, Ilo et Atiquipa.

Dans les premiers jours d'avril 1704, à l'époque où le *Saint-Charles* et le *Murinet* étaient arrivés à l'entrée du détroit de Magellan, Dampier et Stradling se trouvaient devant Callao, y attendant une occasion favorable pour exercer leurs rapines.

Ils y avaient aperçu le *Baron-de-Breteuil* et le *Saint-Joseph*, mais ne pouvant se mettre d'accord pour les attaquer, ils les avaient laissé rentrer au port, où nous

abandonnerons momentanément ces deux frégates de Saint-Malo, bientôt rejointes par le *Saint-Esprit*, avant de les retrouver à leur retour en France et d'y apprendre les résultats de leur expédition.

Tous ces événements, du Coudray-Perrée les connaissait en partie, car, en arrivant à Arica, « on lui apprit, dit-il, que le capitaine de Nermont-Trublet avait rencontré les pirates anglais à l'île de Juan-Fernandez, et que celui-ci avait combattu avec eux; qu'ensuite son vaisseau s'était rendu au Callao de Lima, où le Vice-Roi lui avait permis de faire son commerce; que les deux autres navires de sa compagnie, le *Saint-Esprit* et le *Baron-de-Breteuil*, s'étaient d'abord fixés à Arica; qu'ils en étaient dehors depuis quelque temps et que le *Saint-Esprit* était encore dans la rade d'Ilo.

» Le commandant de la place d'Arica, ajoute du Coudray-Perrée, en l'absence du corrégidor qui était à Ilo, vint à mon bord; me fit offrir tout ce qui dépendait de lui; m'assura qu'il me ferait donner tous les vivres et les rafraîchissements nécessaires, et me dit qu'il allait dépêcher un courrier à Lima, pour donner avis de notre arrivée au Vice-Roi du Pérou. »

Ce grand personnage, don Melchior Porto Carrero Lasso de la Vega, comte de la Monclova, vieillard de 68 ans, ancien Vice-Roi du Mexique, était rompu aux affaires coloniales où il avait amassé des sommes énormes qu'on devait évaluer, après sa mort¹³, à 14 millions de piastres, déposés secrètement au grand couvent de Saint-François, à Lima.

Mais sa santé délabrée l'obligeait à de grands ménagements, dont il profitait pour déléguer ses pouvoirs à son fils, don Antonio Lasso de la Vega, chez lequel le

13. Le comte de la Monclova mourut un an plus tard, le 22 septembre 1705.

P. Feuillée admirera, plus tard, une pepita d'or du poids de 33 livres¹⁴.

Ce jeune homme très entendu en affaires était un collaborateur d'autant plus précieux pour son père, qu'il pouvait être désavoué sans difficultés.

Du Coudray-Perrée, qui n'ignorait aucun des détails relatifs aux antécédents et aux procédés du comte de la Monclova, continue son récit ainsi :

« Je profitai du courrier qui était dépêché au Vice-Roi par le commandant de la place d'Arica, pour lui écrire, afin de lui marquer que nous étions entrés dans la mer du Sud pour aller, de là, en Chine; je le priai de nous permettre de pénétrer dans les ports du Pérou et d'ordonner aux corrégidors de nous faire donner les vivres dont nous avons besoin; pour payer ces nécessités, je lui exprimais l'espoir qu'il voudrait bien nous accorder la permission de vendre quelques bagatelles que nous avons apportées; je terminais en lui disant qu'il ne devait pas être surpris de nous voir prendre cette route pour aller à la Chine, parce qu'étant en guerre avec les Anglais et les Hollandais, nous l'avions préférée à celle du cap de Bonne-Espérance.

» Quelques jours après mon arrivée à Arica, j'écrivis, afin de me gouverner dans mes négociations, au sieur Porée, capitaine du *Saint-Esprit*, par un exprès que je lui dépêchai à Ilo, en le priant de bien vouloir m'informer comment, et à quel prix, il avait pris les pignes et la vaisselle d'argent, et de quelle manière il avait contenté les corrégidors.

» Je lui marquai aussi avoir perdu quatre câbles et je le priai de m'en envoyer un des siens, s'il était possible.

» Il me répondit sur toutes choses, mais il me marqua ne pouvoir se dessaisir d'aucun de ses câbles, n'en ayant que ce qu'il fallait pour son retour en Europe.

14. *Relation d'un Voyage dans la mer du Sud*, par le P. Louis FEUILLÉE.

» Pendant mes 42 jours de séjour à Arica, je ne vendis que pour environ 40.000 piastres; le fer put être cédé à des prix assez avantageux, mais il n'en fut pas de même des toiles, pour lesquelles j'avais voulu traiter dans les mêmes conditions que le *Saint-Esprit* et le *Baron-de-Breteuil*.

» D'autre part, le corrégidor d'Arica ne se contentait pas de nous demander des indemnités considérables, il en exigeait même des acheteurs.

» J'eus l'espérance qu'à Ilo les marchands seraient plus traitables, car ce lieu est plus retiré qu'Arica et les affaires n'y font pas tant de bruit.

» Je me décidai donc à m'y rendre, et nous arrivâmes le 3 juillet, mais je fus longtemps sans trouver d'acquéreurs. »

A ce moment, l'avenir de ses transactions inquiétait d'autant plus du Coudray-Perrée qu'après deux mois de séjour dans trois ports importants de la côte, il n'avait obtenu que des résultats inférieurs à ceux de 1702, dans la seule ville de la Conception.

Sur ces entrefaites, le 8 août, une réponse du Vice-Roi lui mandait qu'il pouvait abriter ses navires dans tous les ports de la côte et y faire quelques échanges à bord, sans commercer ouvertement, car les raisons qui avaient fait « accorder certaines facilités à ses prédécesseurs n'existaient plus ».

Il était trop avisé pour ne pas comprendre que cette restriction signifiait, en réalité, qu'on était disposé en haut lieu à lui accorder sous conditions toutes les autorisations nécessaires, et qu'il ne trouverait pas d'adversaires intraitables dans l'entourage du Vice-Roi.

« Mais, observe-t-il avec résignation, le *Saint-Esprit*, le *Saint-Joseph* et le *Baron-de-Breteuil* étaient arrivés au Pérou au bon moment : les Anglais avaient mis l'épouvante partout, on manquait de marchandises, on ne pensait pas voir arriver d'autres navires d'Europe avant la fin de

l'hiver, et les capitaines Bécard des Aulnais, Porée et de Nermont-Trublet avaient pu traiter au prix qu'ils voulaient; quand nous arrivâmes, les négociants espagnols s'étaient plaints; les conditions n'étaient plus les mêmes. »

Ce que du Coudray-Perrée ne mentionne pas, car il l'ignorait peut-être, c'est que l'organisateur et le directeur de l'expédition précédente, était un Espagnol, un intrigant, très bien en cour à Lima, dont nous parlerons en détail plus tard, et qui avait obtenu par l'intermédiaire de don Antonio Lasso de la Vega, tous les privilèges désirables pour leurs intérêts mutuels.

Dans ces circonstances défavorables du Coudray-Perrée se résigna à des concessions : « J'avais réduit mes demandes, dit-il, aux prix les plus bas, en le faisant savoir à Potosi, La Plata, Arouro, villes les plus importantes de cette partie du Pérou, et je parvins ainsi à céder pour 300.000 piastres d'effets, mais sans pouvoir me défaire de mes toiles. »

Cette situation, peu brillante, se compliqua du fait de l'arrivée du *Murinet*¹⁵, « ce qui ne me réjouit pas et me décida à aller à Pisco », avoue franchement le commandant du *Saint-Charles*, qui y jeta l'ancre le 1^{er} novembre.

Parmi les premiers débarqués se trouvaient les P. de Brasle et Nyel, qui se rendirent par terre de Pisco à Lima, où ils étaient attendus par le P. Recteur.

A quelque distance du port, le plus vaste et le mieux abrité de la côte, muni de tout ce qui était nécessaire à la navigation, s'étendait de la ville, régulièrement bâtie quelques années auparavant, à la suite d'un tremblement de terre qui avait détruit, en 1682, celle qui se trouvait au bord de la mer.

Pour cette reconstruction, on avait utilisé les propriétés d'une source voisine, qui pétrifiait les matériaux qu'on y plongeait.

15. Le *Murinet* arriva à Ilo le 26 août.

Pisco était l'échelle de plusieurs villes importantes, notamment de Guancavelico qui fournissait du mercure à tous les moulins du royaume pour la manipulation du minerai d'or et d'argent. C'était aussi l'échelle de Cuzco, d'où venaient les convois de mulets en suivant une route qui traversait le gouffre d'Apurima, large de 120 brasses¹⁶ et d'une profondeur vertigineuse, sur un pont de cordes, dont les oscillations étaient telles, que les conducteurs les plus habiles pouvaient difficilement y diriger leurs animaux affolés.

La population de Pisco, très aisée, parmi laquelle se trouvaient plusieurs familles espagnoles, et qui savait se distraire par des spectacles publics, des courses de taureaux et des mascarades, n'en était pas moins énergique, car elle avait organisé une milice active et instruite pour s'opposer aux incursions des flibustiers.

Autour de cette petite ville, s'étendaient des plantations de cannes à sucre, de superbes arbres toujours verts, portant les fruits les plus variés, et des vignes dont chaque cep était planté au fond d'un trou à plusieurs pieds de profondeur, pour y profiter de la fraîcheur relative de la terre.

Dans ce cadre enchanteur, avec un climat sans pluie, sans grêle, sans orages, d'une température toujours égale, la nuit comme le jour, que rafraîchissait une douce brise venant du sud, on se serait cru dans le paradis sans les tremblements de terre si fréquents, qu'il y en avait eu trois depuis quelques mois.

Mais il s'agissait bien moins, pour le commandant du *Saint-Charles*, de profiter des agréments d'un séjour temporaire que de procéder au dernier acte de son entreprise.

Fort heureusement pour lui, dès le début de son séjour à Pisco, un incident se produisit qui caractérise les procédés habituels de don Antonio Lasso de la Vega.

Ce jeune seigneur s'était aperçu, sans doute, que les

16. La brasse avait une longueur de 1 m. 60 environ.

toiles de Bretagne, achetées en gros, se prêtaient aux spéculations et celles qui se rapprochaient de sa résidence n'échappaient pas à ses convoitises.

Du Coudray-Perrée donne à ce sujet, en ces termes, les détails les plus suggestifs :

« Après quelques jours de séjour à Pisco, je vendis à un particulier, envoyé par don Antonio Porto Carrero Lasso de la Vega, fils du Vice-Roi, toutes mes toiles, les bretagne étroites six réaux¹⁷ et demi, et les autres huit réaux et un quart; c'était la meilleure affaire que je pouvais espérer et qui me rapportait 200.000 piastres.

» Le personnage avec lequel je traitais était porteur d'une lettre, à mon adresse, du sieur des Aulnais-Bécard, me marquant que je ne pouvais mieux faire que de m'entendre avec cet envoyé, dont il me répondait, et qui était dépêché par des puissances en état de me rendre de grands services.

» Mais la lenteur habituelle des Espagnols ayant fait que rien n'était exécuté quand arriva la nouvelle de l'arrivée d'autres navires français à la Conception, l'affaire échoua.

» Don Antonio avait profité de la circonstance et envoyé l'ordre de me retirer 32.000 piastres ou bien de ne prendre les toiles qu'en échange d'autres marchandises.

» Je ne savais quel parti prendre; exiger la somme totale, en forçant l'acheteur à exécuter le traité conclu, c'était irriter un homme dont la puissance était telle qu'elle ne me permettait pas d'en tirer raison, et difficilement je l'aurais pu tirer de tout autre, car quand on fait de la contrebande, il n'est pas facile de porter ses plaintes en justice. »

On peut ajouter que ce que du Coudray-Perrée qualifie un peu ironiquement de contrebande, était autorisé par le Roi de France et légitimé par le Vice-Roi du Pérou, qui le pratiquait, lui-même, par l'intermédiaire de son fils.

Le commandant du *Saint-Charles* consentit donc à céder

17. Le réal correspond à 1 fr. 25; du Coudray-Perrée n'indique pas la mesure.

à don Antonio les bretagnes étroites pour six réaux et un huitième, et les autres pour huit réaux, préférant ce parti aux deux autres qu'on lui proposait, et se préparant ainsi à bénéficier d'un appui, dont l'espoir avait contribué, sans doute, à influencer sur sa décision.

« Un accord avec les autorités de Lima devenait d'autant plus urgent qu'un courrier traversa Pisco le 4 décembre pour annoncer au Vice-Roi l'arrivée de deux autres navires français à Arica et à Ilo.

» Un de nos Pères jésuites passagers, précise du Coudray-Perrée, qui était à Pisco lorsque le courrier passa, m'ayant fait la description de la lettre et du cachet, dont celui-ci était porteur, je jugeai que ces deux nouveaux arrivants étaient M. de Carman¹⁸, sur le *Saint-Pierre*, et M. Vergers-Moreau, sur la caïche le *Saint-Martin*¹⁹.

» Leur approche nous faisait grand tort et désolait notre commerce, car les marchands espagnols, intimidés et refroidis, n'avaient plus la pensée de se charger de grosses quantités de toiles, et les acheteurs s'étaient mis de concert pour faire baisser les prix.

» Comme je devais aller délivrer à Canete²⁰, entre Pisco et Callao, les toiles que j'avais cédées, nous résolûmes, le capitaine Fouquet et moi, d'embarquer à mon bord soixante ballots de son emplette, que je transporterais à Callao, afin de tâcher d'obtenir l'autorisation de les vendre par l'intermédiaire du Vice-Roi.

» J'appareillai donc de Pisco le 23 décembre, et, après avoir déchargé mes toiles à Canete, j'arrivai à Callao le dernier jour de l'année. »

18. Le capitaine Eon de Carman était parti de Toulon le 15 décembre 1703. Après un combat, près de Malaga, avec un corsaire hollandais, il s'était réfugié à Gibraltar et avait hiverné ensuite quatre mois dans le détroit de Magellan, avant d'arriver à la Conception.

19. La caïche le *Saint-Martin*, petit bateau de 8 canons et 30 hommes d'équipage, fut vendue ensuite aux Espagnols, à Pisco (DAHLGREN, *loc. cit.*).

20. Petit port à mi-chemin entre Pisco et Callao.

Dans ce port, du Coudray-Perrée eut de suite l'impression que le Vice-Roi, loin de vouloir lui créer des difficultés, l'attendait, au contraire, avec impatience, car on n'y voyait que deux bâtiments presque désarmés et hors d'état d'être opposés avec succès aux forces ennemies signalées depuis quelque temps au large.

Ces deux bâtiments, le *Santa-Cruz* et le *Saint-Francisco-de-Axis*, dénommés « Armada del mar del sur », étaient destinés notamment à escorter annuellement, de Callao à Panama, l'« Armadilla », qui transportait les matières précieuses envoyées à la métropole.

Toutes ces richesses étaient portées ensuite, à dos de mulets, de Panama à Porto-Bello, à 70 kilomètres au nord-est, sur la mer des Antilles, où à cette occasion se tenait une foire célèbre qui a été l'objet de descriptions fantastiques. Un auteur de l'époque rapporte même que les métaux précieux et les barres d'argent s'y trouvaient en telles quantités qu'on les plaçait en tas, comme des masses de pierres²¹.

Dans le port de Porto-Bello, les chargements étaient mis à bord des bâtiments de guerre appelés « los galeones » ou galions, qui formaient l'escadre de la « Tierra Firme » et qui se réunissaient à la « Flota de la Nueva Espana », partie de la Vera-Cruz, pour voyager de conserve jusqu'en Espagne.

Malheureusement, en 1705, le *Santa-Cruz* et le *Saint-Francisco-de-Axis* étaient non seulement incapables d'assurer efficacement la sûreté d'un pareil convoi, mais aussi de couvrir les côtes.

Dans ces conditions, l'appoint d'une frégate telle que le *Saint-Charles*, sans parler des autres navires incessamment attendus, paraissait indispensable.

Pour pénétrer dans ce port de Callao, si peu protégé, il fallait traverser d'abord une rade bien abritée, et, par tous

21. *Nouvelle relation du voyage de Thomas Gage, Amsterdam, 1694.*

les temps, unie comme un lac. En se rapprochant de la ville, on apercevait ensuite la longue étendue des habitations et des magasins, qu'encadrait le bleu uniforme du ciel et des eaux; puis, distinctement, aux quatre côtés d'une place centrale²², l'église paroissiale, une batterie de huit pièces, le palais du Vice-Roi et celui du Gouverneur militaire, car c'était une place de guerre.

A défaut de bateaux pour la défendre, la ville était entourée d'une enceinte bastionnée, en partie armée, que devaient occuper, en cas d'attaque, 600 hommes d'infanterie et 70 canonnières, sans parler des cadres très nombreux et des troupes de marine comptant une centaine de canonnières et de marins.

Comme réserve, on devait disposer de trois compagnies de milice non soldée et de quatre compagnies d'Indiens, ces dernières destinées surtout aux travaux manuels et à assurer le transport des munitions.

Mais, en réalité, l'incurie, l'indiscipline, étaient telles, qu'on ne pouvait guère trouver assez de soldats pour monter la garde sur la place d'armes, malgré les 300.000 piastres prévues, par le roi d'Espagne, pour l'entretien de la garnison.

Dans la ville, aux rues droites, on remarquait de nombreuses églises, cinq couvents, de grands magasins pour les marchandises espagnoles et un seul, appelé l'« administracion », pour les marchandises étrangères qui payaient 10 % de droits, et même 16 %, si le bâtiment qui les transportait avait trafiqué sur la côte. En plus, celles-ci payaient 3 ‰ pour d'autres droits royaux, sans parler des gratifications aux fonctionnaires et même au Vice-Roi.

Les importateurs n'avaient donc aucun intérêt à se rendre à Callao, sauf en cas d'accords particuliers avec les

22. FREZIER, *Relation du voyage dans la mer du Sud*, Paris, 1716. — Louis FEUILLÉE, *Relation d'un voyage dans la mer du Sud*, Paris, 1716. — P. DES BROSSES, *Histoire des navigations aux mers Australes* (Bibliothèque du Ministère de la Marine, Service hydrographique).

autorités, ce qui allait se produire pour les nouveaux arrivants.

De Callao on se rendait facilement à Lima, par deux belles routes de deux lieues, dont l'une aboutissait à la porte royale, et l'autre, la plus fréquentée, à la grande place, qu'entouraient les palais du Vice-Roi, de l'archevêque, l'église cathédrale et des maisons à arcades.

On s'y trouvait au centre de la ville qui avait été bâtie par Pizarre en 1534, le jour de l'Épiphanie, et qui, pour cette raison, avait été appelée d'abord la ville des Rois.

Située sur la rive gauche d'une rivière assez importante, la Rimac, elle en avait pris plus tard le nom, en le modifiant.

Peuplée de 28.000 habitants, dont 8 à 9.000 blancs, c'était, au commencement du xviii^e siècle, une ville très riche, aux rues larges, bien entretenues, et dont les églises, les couvents et les établissements religieux occupaient le quart de la superficie.

Dans les églises, construites sur les plans des plus beaux modèles italiens, s'entassaient une profusion de statues et d'objets précieux, plus somptueux qu'artistiques.

Quant aux couvents, on en comptait au moins 18 de religieux et 12 de religieuses. Le plus beau, le plus vaste, non seulement de Lima, mais peut-être du monde entier, occupé par des Cordeliers, s'appelait Saint-François.

Mais les établissements de bienfaisance et d'instruction ne manquaient pas non plus, car outre l'université il y avait plusieurs collèges, de nombreuses maisons de santé et de retraite et dix hôpitaux, tous sous la domination du clergé.

Innombrables étaient donc à Lima les moines et les religieux; mais il n'aurait pas fallu en conclure que les habitants se laissaient absorber par les pratiques de la dévotion, car de riches équipages, attelés de mules élégamment harnachées, animaient les rues, les places et la belle promenade de l'Alameda, située sur la rive droite de la

Limac, où ils se rendaient par un pont de cinq arches, après avoir passé sous l'enceinte bastionnée de la ville.

C'était, à la fin de la journée, le rendez-vous de la société élégante, qui se réunissait sous les ombrages de cinq superbes allées d'orangers au feuillage toujours vert, aussi remarquables par le parfum de leurs fleurs que par leur beauté.

En y admirant les costumes de cavaliers et les élégantes toilettes des femmes couvertes de dentelles et de bijoux, on pouvait s'imaginer les richesses et le luxe déployés dans les demeures, sans étages cependant, par crainte des tremblements de terre, et couvertes simplement de roseaux sur lesquels on répandait de la cendre, pour les préserver de l'humidité des rosées nocturnes.

Dans beaucoup de ces habitations se trouvaient entassées des réserves de métaux précieux telles, qu'en 1682, lors de l'arrivée du Vice-Roi, le duc de la Palata, on avait pavé deux rues, sur le parcours du cortège, avec des lingots d'argent d'une valeur de 80 millions d'écus.

La capitale du Pérou ne se signalait pas seulement par la quantité des gens d'église et par la richesse, le luxe et l'élégance de ses habitants, mais aussi par le nombre de ses tribunaux.

A côté des juridictions ordinaires fonctionnaient deux tribunaux ecclésiastiques, celui de l'archevêché et celui de la croisade; un tribunal pour les dernières volontés des défunts, et, au-dessus de tous, le tribunal de l'Inquisition, où le délateur était admis comme témoin, où l'accusé n'avait pas connaissance de l'accusateur, et devant lequel les témoins n'étaient pas confrontés.

Toute cette population, si peu homogène, et dont la licence était proportionnée à son goût du luxe, ne pouvait compter pour la défendre que sur les éléments suivants de milices, parmi lesquels ceux fournis par les Espagnols, avaient seuls une certaine valeur : 14 compagnies

d'Espagnols; 7 compagnies du corps de commerce; 8 compagnies d'Indiens; 6 compagnies de mulâtres; 10 compagnies de cavalerie espagnole.

Pour sa garde personnelle, le Vice-Roi disposait de quatre compagnies, dont une de hallebardiers et une formée de « personnages de distinction », destinée aux cérémonies officielles. Mais, pour la défense du pays, il n'aurait pas pu mettre sur pied, dans tout l'empire, plus de 20.000 fantassins et 4.000 cavaliers.

L'un des éléments de la population de Lima se composait des représentants du négoce espagnol, tous très hostiles aux importateurs étrangers et instigateurs des rigueurs qu'on leur témoignait. Il n'est pas douteux que du Coudray-Perrée, fort de l'appui du Vice-Roi, soit parvenu à triompher de ce parti-pris ou à le négliger et que ce fut la cause de son séjour prolongé à Lima et à Callao, en 1705.

Dès son arrivée, le Vice-Roi lui fit connaître qu'il le recevrait le lendemain, 1^{er} janvier :

« Le comte de la Monclova me reçut parfaitement bien, dit-il, il me marqua avoir beaucoup d'amitié et d'estime pour notre nation, et il m'assura qu'il nous donnerait tout ce dont nous avons besoin.

» Lui ayant demandé alors d'échanger, à Callao, quelques bagatelles, il me le permit, et il ajouta que je devais déposer ces effets à l'« Administracion », qui est la douane, après avoir payé les droits royaux. Un oïdor²² qu'il désignerait examinerait ce que je voulais céder et obtenir. »

On a l'impression, dès lors, que le succès de la campagne est acquis; du Coudray-Perrée, délivré de tout souci personnel, va prêter son concours au capitaine Fouquet après

²². Les oïdors étaient des fonctionnaires délégués par l'« Audiencia royale », conseil consultatif qui assistait le Vice-Roi.

s'être défait de toute sa cargaison, pour une valeur de 500.000 piastres, somme qui sera déclarée officiellement à sa rentrée en France.

La fin de son séjour au Pérou sera consacrée à améliorer ses effets, en échangeant notamment les pignes d'argent contre des lingots d'or ou des matières précieuses, qui, sous un volume inférieur, représenteront une valeur équivalente.

Mais ses premières négociations, après son entrevue avec le Vice-Roi, eurent pour but de se défaire des soixante ballots provenant du *Murinet*, dont il exposa le contenu à l'oïdor qu'on lui désigna.

« Ce seigneur, raconte du Coudray-Perrée, me demanda de faire établir un mémoire des marchandises à céder et de celles à obtenir en échange. Je le dressai, en indiquant que j'avais besoin de vivres et d'ustensiles pour 30.000 piastres. Je déchargeai une valeur équivalente de marchandises à l'« Administracion », en recevant sept réaux pour les bretagnes étroites et huit réaux pour les autres, dont il fallut déduire onze et un tiers pour cent de droits.

» L'oïdor s'était montré si affectionné et m'avait si bien instruit de la manière dont je devais me gouverner, que je jugeai qu'il n'était pas impossible de vendre à Callao tout ou partie des marchandises existant encore sur le *Murinet*.

» Après avoir mis l'oïdor, l'administrador et autres, dans mes intérêts, je m'informai donc si je ne pourrais pas obtenir cette grâce pour le *Murinet*, et ayant connu que tout était facile, j'envoyai un exprès à Pisco, portant ordre à Fouquet de se rendre à Callao.

» Dans le temps que cet exprès mit à se rendre à Pisco, je reçus une lettre du sieur Harington de la Grandmaison, écrite de Valparaiso, le 23 novembre 1704, dans laquelle il me marquait être dépêché avec le *Saint-Jacques*, par M. de l'Espine, pour me rencontrer et me délivrer une

lettre de M. de Pontchartrain, secrétaire d'Etat de la Marine.

» Peu de jours après, le *Saint-Jacques* arrivait à Pisco et le sieur Fouquet m'envoyait cette lettre par un de ses officiers. Je la reçus le 13 février, et voici sa teneur :

« Il m'est revenu que d'après les ordres qui vous ont été
» donnés par vos armateurs, vous reviendriez de la Chine
» par la mer du Sud; sur quoi, le Roi m'a commandé de
» vous faire savoir qu'il vous défend, en votre propre et
» privé nom, de faire, ni de permettre aux gens de votre
» bord, aucun commerce, ni directement, ni indirectement,
» en aucun port de l'obéissance du Roi d'Espagne, en
» revenant de la Chine, et de vous avertir que si vous en
» faisiez, il vous ferait punir sévèrement à votre retour.

» Sa Majesté veut que vous exécutiez cet ordre, quand
» même vous en auriez reçu un contraire.

» Signé : PONTCHARTRAIN. »

» Je fus surpris d'un pareil ordre, et je le fus encore plus de ne pas recevoir d'explications de M. de l'Espine. Le *Saint-Jacques* était dépêché par lui pour nous venir trouver, et je ne recevais par ce vaisseau ni lettre ni nouveaux ordres.

» Ceux dont j'étais porteur ne pouvaient cependant plus s'exécuter après la défense du Roi.

» Il est vrai qu'ils se contredisaient; car, le premier que j'avais reçu, portait que je devais aller en Chine, afin d'y charger des marchandises pour la France, tandis que le second, postérieur de trois jours, le détruisait, étant intitulé : « Ordre particulier et définitif. » Celui-ci m'ordonnait de m'attacher, étant en Chine, à ne charger que des marchandises que je serais assuré de vendre au Pérou.

» Comme il était plus avantageux que nos retours fussent en or et en argent qu'en marchandises, c'est à ce second ordre que je m'étais attaché.

» Le silence de M. de l'Espine me fit croire, ou que la lettre de M. de Pontchartrain m'avait été envoyée à son insu, ou qu'il ne se souciait pas que j'allasse à la Chine, attendu la défense de commercer au Pérou en revenant.

» Sans quoi, il n'aurait pas manqué de m'ordonner de ne pas faire mon retour par la mer du Sud, ce qui est un voyage de quinze ou seize mois de la Chine en France, capable de faire périr un équipage, mais plutôt de revenir par la route ordinaire du cap de Bonne-Espérance.

» Néanmoins, de crainte qu'on ne blâmât ma conduite, si je faisais mon retour en France sans aller à la Chine, et à cause de l'équivoque des deux ordres précédents, je fis dresser un procès-verbal signé et attesté par les officiers, dans lequel sont rapportées toutes les raisons de prudence pour lesquelles quand même je n'aurais pas reçu la lettre de M. de Pontchartrain, il m'aurait été impossible de faire mon voyage à la Chine.

» Le *Saint-Charles* avait perdu quatre câbles; quant au *Murinet*, par suite de son échouage au détroit de Magellan ou pour d'autres raisons, il avait fallu mettre une quantité de courbes sur les bouts de ses baux et dans son entrepont, pour lier le haut et le bas; il avait fallu rajouter des pièces à plusieurs de ses baux qui étaient cassés et des coiffes à son avant, pour le mettre en état de naviguer.

» Entreprendre avec des navires si riches et si peu en état un voyage si long, et pendant lequel je n'aurais pu me conformer ni aux ordres de M. de Pontchartrain, ni aux intentions de M. de l'Espine, cela aurait été une imprudence de le risquer.

» Les navires le *Murinet* et le *Saint-Jacques* arrivèrent à Callao, le 25 février²⁴, et leurs capitaines, mis au courant de la situation, furent aussi d'avis de rentrer en France. »

Plus tard, le P. Nyel écrivait à ce propos, dans sa rela-

24. D'après le journal de bord du *Saint-Charles* dont le rédacteur est anonyme, le *Murinet* n'arriva à Callao que le 7 mai, mais les détails donnés par du Coudray-Perrée indiquent que c'est une erreur.

tion de voyage : « La résolution des capitaines ne nous surprit point, ils avaient leurs raisons ».

Bien qu'il soit difficile de saisir le sens exact de cette insinuation, elle fait supposer que les Pères jésuites n'avaient pas reçu communication des ordres adressés aux corsaires.

La décision qui leur imposait la nécessité de chercher d'autres moyens et d'autres routes, pour atteindre le but de leur voyage, fut reçue par eux avec angoisse, mais avec résignation, comme l'indique le passage suivant de la lettre du Père Nyel :

« Nous nous préparions à repartir, quand nos capitaines nous déclarèrent qu'ils étaient obligés de s'en retourner en France. Nous prîmes donc la résolution d'aller au Mexique et de passer de là aux Philippines pour gagner la Chine.

» Le chemin que nous allions suivre était, jusqu'ici, inconnu aux missionnaires français. Nous n'ignorions pas les obstacles que nous allions rencontrer ni les dangers que nous allions courir. Nous avions encore plus de 5.000 lieues à faire pour aller en Chine, où nous arriverions dans dix-sept ou dix-huit mois. Il faudrait traverser la Nouvelle-Espagne, puis nous rendre à Mexico et de là à Acapulco, d'où nous ne pourrions partir qu'au mois de mars 1706... »

Trois des Pères jésuites se décidèrent à suivre cet itinéraire; seul le Père de Rives, dont les forces étaient complètement épuisées, devait rentrer en France sur le *Saint-Charles*.

Avant de les quitter, rendons hommage à ces pionniers de la civilisation, dont les confrères, formant la mission dite des « Moxes », composée de trente Pères jésuites, avaient déjà converti 30.000 indigènes de cette région et entrepris la conversion de 100.000 autres.

De cette mission étaient exclus, par ordre du Roi d'Espagne, tous les Espagnols sans exception, car ils étaient trop connus dans le pays par leur dureté et leurs mœurs licencieuses.

Plus au sud, au delà de la Cordillère des Andes, la mission du Paraguay était encore plus prospère.

Enfin, au nord du Chili se trouvaient des Pères jésuites destinés à pousser jusqu'au détroit de Magellan, et qui ne comprenaient que des missionnaires d'un tempérament, d'une douceur et d'un courage éprouvés.

Quelques jours après ce pénible incident, « on déchargea, raconte du *Coudray-Perrée*, toutes les marchandises du *Murinet* et du *Saint-Jacques*, et on les déposa à l' « Administracion », où elles furent vendues le même prix que les autres.

» Il se passa bien du temps à cette vente, qui se faisait souvent à crédit et encore plus de temps à la recette, qu'on était obligé d'aller faire à Lima, en poursuivant les débiteurs, qui ne payaient qu'avec une surprenante lenteur.

» Les mois de mars, avril et presque tout le mois de mai se passèrent à ces opérations.

» A cette époque, le comte de la Monclova ayant eu avis que quatre pirates anglais avaient paru entre Truxilo et Payta et pris quelques vaisseaux espagnols, il me fit demander par le mestre de camp de Callao si je trouverais bon qu'il me proposât d'aller, avec mes deux camarades, à la chasse de ces pirates.

» Je répondis que nous serions bien aises de donner, au Vice-Roi, des marques de la reconnaissance que nous lui devons pour tant d'obligations, non seulement particulières à nous, mais encore générales, et que, s'il nous le commandait, nous nous ferions un plaisir et un devoir d'obéir à ces ordres.

» J'en parlai aux sieurs Fouquet et de Grandmaison, lesquels furent du même sentiment que moi, car les Anglais étaient nos ennemis, et on approuverait en France notre résolution.

» Les obligations que nous avons au Vice-Roi de nous

avoir permis de négocier à Callao, avec autant de liberté que si nous avions été Espagnols, et sans lesquelles nous aurions été fort en peine de nous défaire de nos marchandises, demandaient une réponse telle que je l'avais faite.

» D'ailleurs, la saison ne nous permettait pas de rentrer de suite en France; nous pouvions donc consacrer deux ou trois mois à cette expédition, et nous considérions que si nous avions le bonheur de prendre et d'amener à Callao quelques-uns de ces pirates, nous acquérerions l'estime des Espagnols dans tout le Pérou et à Lima, où peu de chose fait beaucoup de bruit.

» Le Vice-Roi, après avoir pris connaissance de la réponse que j'avais donnée au mestre de camp, m'écrivit une lettre par laquelle il m'invitait à aller lui parler incessamment, avec les deux autres capitaines, d'affaires qui concernaient le service des rois de France et d'Espagne ».

Ces affaires semblaient fort pressantes, puisqu'un carrosse officiel attelé de mules somptueusement harnachées, qui attendait les trois corsaires au débarcadère de Callao, les conduisit au palais de Lima, où la compagnie des halbardiers, alignée, leur rendit les honneurs au son des fifres et des tambours.

Un huissier leur fit ensuite traverser un premier salon où se tenait un lieutenant de la garde. Dans une deuxième salle, plus somptueuse que la première, quelques courtisans s'entretenaient avec un maître des cérémonies qui introduisit les visiteurs dans le cabinet du Vice-Roi.

Au moment où du Coudray-Perrée va y pénétrer, rendons-lui encore la parole, car, contrairement à ce que rapportent d'autres documents, il accordera son concours sans réserve avec une généreuse spontanéité :

« Le comte de la Monclova, dit-il, après nous avoir fait asseoir et nous avoir reçus avec beaucoup de marques d'amitié, me remercia de la réponse que j'avais donnée à son mestre de camp et nous fit voir les lettres qu'on lui

faisait parvenir de Truxilo et de Payta, au sujet des pirates anglais.

» Il nous demanda ensuite si nous étions résolus à leur donner la chasse, et quand nous pourrions partir.

» Nous l'assurâmes simplement que nous mettrions à la voile dès qu'il nous aurait donné ses ordres.

» Après nous avoir encore remerciés, il nous répondit que son lieutenant général, qui était son fils, nous porterait ses instructions dès le lendemain, à Callao, et nous remettrait à chacun une commission de capitaine de la marine de guerre de l'armée royale de la mer du Sud.

» Nous le remerciâmes de l'honneur qu'il nous faisait et nous retournâmes à nos navires. »

Ce fut dans ces conditions que du Coudray-Perrée reçut de don Antonio Lasso de la Vega, avec sa commission, un parchemin dont la traduction suivante fut faite à l'époque²⁵ :

« Instructions à observer par don Pierre Perrée du Coudray, commandant les trois vaisseaux le *Saint-Charles*, le *Murinet*, le *Saint-Jacques*, pendant la recherche qu'il doit faire de l'ennemi, avec les patentes de guerre et de mer de ce port, comme le sont celles de l'Armée du Sud.

» Don Antonio Lasso de la Vega, capitaine commandant de la cavalerie d'une des compagnies de la vieille garde de Castille, tenant lieu et place de capitaine général de terre et de mer des Royaumes et Provinces du Pérou, etc.

» Suivant l'ordre de l'excellentissime don Melchior Porto Carrero Lasso de la Vega, comte de la Monclova, mon seigneur et père, commandeur de la Zarza, dans l'ordre d'Alcantara, membre du Conseil de guerre de Sa Majesté, et aussi du Conseil de guerre aux Indes, Vice-Roi,

25. Archives de famille ; le parchemin est daté du 22 mai 1705.

gouverneur et capitaine général du Roi au Pérou et Chili, etc.

» J'ordonne que les trois vaisseaux de guerre français partent de ce port de Callao à la recherche des ennemis anglais, qui infestent cette mer du Sud; ces trois vaisseaux de guerre se nomment le *Saint-Charles*, le *Murinet*, le *Saint-Jacques*, desquels sont capitaines don Pierre Perrée du Coudray, don Julien Fouquet, don Thomas Harrington.

» Qu'ils emportent d'ici leurs patentes de capitaines de guerre et de mer dans notre armée royale.

» L'amiral don Pierre Alzamora, par sa lettre du 29 avril passé, dit qu'il a attaqué deux bâtiments anglais aux environs de l'île de Lobos, et qu'il les a fortement endommagés.

» Par sa lettre du 6 mai courant, il dit que l'ennemi est entré, le 1^{er} mai, dans le port de Malabrigo, de la juridiction de Truxilo, où il est resté jusqu'au 5 mai.

» L'amiral Alzamora dit aussi qu'il est parti sur un bâtiment de l'armée royale, nommé le *Santa-Cruz*, pour rechercher l'ennemi et reconnaître la côte de Payta à Truxilo. Il ajoute que le vaisseau de guerre le *Saint-Francisco-de-Axis*, dont est capitaine don Eugène Alzavado, chevalier de l'ordre de Saint Jacques, se dirige sur le port de Barlavento²⁶.

» J'ordonne donc, en conséquence, au capitaine don Pierre Perrée du Coudray, qu'aujourd'hui il fasse voile de ce port de Callao, avec les trois vaisseaux sous son commandement, qu'il reconnaisse toute la côte jusqu'à Payta et qu'il s'informe où il pourra rencontrer l'ennemi.

» Que les trois capitaines se séparent, s'il est nécessaire, pour obtenir des renseignements, et, comme ils connaissent peu ces côtes, j'ai désigné trois pilotes pour les accompagner.

²⁶. Vers l'île de Juan-Fernandez.

» J'ai l'ordre de déclarer que les trois vaisseaux ont pour commandant don Pierre Perrée du Coudray auquel suivent, comme ancienneté, don Julien Fouquet et don Thomas Harrington, et que don Pierre Perrée du Coudray aura, s'il fait des prises, la part qu'il doit avoir comme capitaine général, et aussi la part qui revient au Roi.

» Et, s'il rencontre l'amiral don Pierre Alzamora, qu'il le regarde comme son commandant. Pour ce qui est de la route à suivre, du bon ordre, de la discipline, je laisse le tout au soin, à l'expérience, au zèle et à la valeur du dit sieur don Pierre Perrée du Coudray, me confiant en Dieu, qu'il lui donne bon voyage.

» Et, s'il arrive à Payta, sans rencontrer l'ennemi, qu'il m'apprenne, en revenant, toutes les nouvelles qu'il a eues, avec le zèle que j'espère de ses parfaites obligations. »

D'après le journal de bord²⁷ du *Saint-Charles*, toute cette négociation se serait bornée à une entrevue des corsaires avec don Antonio, pendant laquelle celui-ci aurait dit à du Coudray et à Fouquet « qu'il y allait du service du roi de France et du roi d'Espagne, d'aller chercher les navires anglais qui étaient dans ces mers et qu'il leur donnait la commission de « capitanes de mer y guerra ». Il le fit, dit le journal, mais les capitaines s'excusèrent d'aller chercher les Anglais à cause du mauvais état de nos vaisseaux ».

Bien que du Coudray-Perrée ne fasse pas mention de cette restriction, et qu'il soit fort possible qu'elle ait été faite, il n'en est pas moins certain que les trois corsaires se jetèrent à la poursuite des Anglais, après avoir fait taire leurs perplexités causées par le trésor qu'ils portaient dans leurs cales, et après avoir pris une décision conforme à leur tempérament, à leurs devoirs envers le roi de France, conforme aussi à leur intérêt bien compris.

27. Volume 115, XII. Delisle, 5. Service hydrographique de la Marine.

Tous trois, d'un commun accord, donnèrent donc l'ordre d'appareiller dès le lendemain.

Pendant ce temps, Dampier et Stradling, montés sur le *Saint-Georges* et le *Cinque-Ports-Galley*, car les pirates anglais qu'il fallait poursuivre étaient ceux auxquels avaient eu affaire le *Baron-de-Breteuil*, le *Saint-Esprit* et le *Saint-Joseph*, gagnaient la côte au nord du Pérou.

Ils s'étaient d'abord séparés après leur échec subi l'année précédente devant Callao. Dampier, qui cherchait à s'emparer du galion des Philippines, avait opéré entre Payta et Acapulco, tandis que Stradling redescendait vers le Chili, où s'était produit un fait rendu célèbre, plus tard, par le roman « Robinson Cruséo », publié en 1719.

Le commandant du *Cinque-Ports-Galley*, à la suite d'une discussion avec un de ses subordonnés, Alexandre Selkirk, l'avait fait débarquer, à la fin de 1704, dans l'île de Juan-Fernandez, où ce malheureux allait rester complètement isolé pendant quatre ans et quatre mois, avant d'y être retrouvé et reconnu en 1709, par son ancien camarade Dampier, redevenu, à la suite de circonstances malheureuses, simple pilote à bord du corsaire *Duke*, que commandait alors Woodes Rogers.

Le récit de son séjour dans l'île de Juan-Fernandez, que Selkirk fit à Dampier, devait fournir, quelques années après, à Daniel de Foë, le sujet du fameux roman.

Après avoir abandonné Selkirk, Stradling avait suivi les côtes du Chili et du Pérou et était remonté vers le nord, jusqu'au golfe de Panama, où il retrouva, sans doute, Dampier, au moment où le *Saint-Charles*, le *Murinet* et le *Saint-Jacques* arrivaient à Guanape et à Truxilo, à la fin du mois de mai 1705.

« Nous appareillâmes, raconte du Coudray-Perrée, le 23 mai, après avoir reçu de don Antonio nos commissions,

les ordres et les lettres du Vice-Roi, pour le corrégidor de Truxilo, et pour don Pedro Alzamora, almirante de la mer du Sud, qui croisait entre Payta et Guyaquil avec deux vaisseaux de guerre.

» Pendant la route de Lima à Payta : de jour, un de nous trois rangeait la côte de fort près, pour voir et reconnaître les ports, les autres étaient séparés pour faire plusieurs vues; de nuit, nous restions à la cape²⁸.

» Nous mouillâmes d'abord à Guanape, puis à Truxilo, où j'envoyai au corrégidor la lettre du Vice-Roi, et dès que j'eus reçu sa réponse, je mis à la voile pour suivre notre route.

» Nous doublâmes ensuite les îles Lobos de la mer, lieu de retraite des pirates pour attaquer les navires qui vont de Lima à Panama.

» Le dernier jour du mois de mai nous arrivâmes à Payta. L'almirante était dans la rade; mais aussitôt qu'il sut, par ses sentinelles, que trois navires apparaissaient, il mit à la voile, et comme le vaisseau qu'il montait me parut alarmé, nous mîmes nos pavillons et je fis tirer un coup de canon d'assurance.

» J'envoyai un canot à son bord avec le sieur de la Herperie-Morel, mon second capitaine, pour donner à l'almirante les lettres du Vice-Roi et je le saluai de sept coups de canon. Il me salua du même nombre.

» Nous apprîmes de l'almirante que les pirates étaient du côté de Panama; qu'il avait été informé par les Espagnols pris par les Anglais et remis en liberté, que ceux-ci avaient abandonné leur plus grand navire à l'île de Lobos, parce qu'il était fort vieux et qu'il avait été maltraité par le galion venant des Philippines, attaqué près d'Acapulco; que l'équipage de ce navire avait été réparti sur deux petits bâtiments pris aux Espagnols; que les équipages anglais étaient en nécessité de tout. »

²⁸. Mettre dehors le moins de voiles possible.

Le navire anglais abandonné sur la côte de l'île de Lobos était le *Saint-George*. Dampier lui-même, réfugié sur une des prises espagnoles se dirigeait, à la fin du mois de mai 1705, sur Manille et les Indes orientales où, mis en demeure par les Hollandais de montrer sa commission, qu'il avait perdue, disait-il, il allait être saisi et retenu prisonnier²⁹.

De son côté, Stradling s'apercevant que le *Cinque-Ports-Galley* ne tenait plus la mer, avait été forcé de le faire échouer sur les côtes de l'île Malpelo³⁰.

Rejeté ensuite sur les côtes du Pérou avec son équipage, embarqué sur deux radeaux, Stradling souffrira de la faim et des privations pendant de longs mois avant d'être recueilli, avec un de ses matelots, par un missionnaire, et avant d'être conduit à Lima, où il sera soumis à un supplice comparable à celui que subissait le malheureux Selkirk, à la même époque.

On l'enfermera, pendant cinq ans, dans une basse fosse, avec les fers aux pieds et aux mains, et, en 1710 seulement, les autorités espagnoles consentiront à l'embarquer sur l'*Assomption*, commandée par le capitaine Alain Porée, qui le ramènera en France.

Emprisonné à Saint-Malo, d'abord, puis à Dinan, Stradling fera croire alors à l'existence d'un trésor prodigieux, soi-disant enfoui par lui, sur la côte du Pérou, près du cap Corrientes.

Cette mystification donnera lieu à une volumineuse correspondance entre le commissaire ordonnateur de la marine Lempereur, Pontchartrain et même l'ambassadeur du Roi à Madrid, jusqu'au jour où l'astucieux corsaire, profitant d'une occasion favorable, se laissera glisser le long de ses draps de lit, noués bout à bout, contre le mur de la prison de Dinan, gagnera la campagne, la mer et l'île de Jersey, et ne fera plus parler ni de lui, ni de son trésor,

29. James BURNEY, *A chronological history of the voyages*, London, 1806.

30. E. W. DAHLGREN, *Extrait de l'interrogatoire des trois prisonniers anglais envoyés du Pérou* (Archives Nationales, Marine, B 3).

Après avoir mis les trois corsaires malouins au courant de la situation, l'almirante Alzamora leur fit un accueil des plus courtois.

Dès le lendemain de leur arrivée, il leur « donna à diner à terre, dans le lieu où il faisait « sa demeure », et du Coudray-Perrée « lui rendit la pareille à son bord », avant de lui offrir, en gage d'amitié, un sabre richement orné, primitivement destiné à l'empereur de Chine³¹, ce qui fait présumer que les services rendus par l'amiral furent en rapport avec la valeur du souvenir.

Telle est donc, peut-être, l'origine des renseignements dont parlera plus tard Danycan, dans une requête adressée par lui au Roi, quelques jours après le retour de l'escadre, à Saint-Malo³², et où il expose qu'il vient d'apprendre que l'« île de la Californie », dont les étrangers n'ont pas encore pris possession, a beaucoup de mines d'or et d'argent; qu'on y trouve une grande quantité de perles et qu'il y aurait intérêt à y devancer les Anglais et les Hollandais.

Il ajoute que les capitaines du Coudray-Perrée, Fouquet et Harrington de la Grandmaison sont seuls capables, par leur grande expérience, de réussir dans cette grande entreprise, pour laquelle il supplie le Roi de lui accorder un ou deux vaisseaux qu'il armera.

Tous ces témoignages d'estime réciproque, entre l'amiral espagnol et les corsaires malouins, ne pouvaient se prolonger, car du Coudray-Perrée avait atteint le but qu'il se proposait, et il voulait profiter de la saison favorable pour doubler le cap Horn. Il se décida donc à donner ses ordres pour le retour en France :

« Nous mîmes à la voile le 3 juin, dit-il, et le *Saint-Jacques* nous quitta pour aller nous attendre à la Conception.

» Nous n'arrivâmes à Callao que le 12 juillet, ayant été,

31. Journal de bord du *Saint-Charles*.

32. Bibliothèque Nationale, manuscrits (Nouvelles acquisitions françaises, 9334).

à cause des vents contraires, quarante jours à faire cette navigation.

» Après avoir informé le Vice-Roi, par une lettre, de la manière dont nous nous étions comportés, et de l'envie extrême que nous avons eue de lui donner des marques de notre reconnaissance en rencontrant les pirates, à laquelle il me répondit par un message fort obligeant, nous pensâmes à nous préparer pour suivre notre voyage en France.

» M. de Carman, que nous trouvâmes à Callao, voulut être de notre compagnie, et après avoir fait caréner le *Murinet*, qui faisait de l'eau, nous allâmes prendre congé du Vice-Roi.

» Quelques jours après, le comte de la Monclova m'envoya un paquet pour la Cour d'Espagne adressé au duc d'Albe, ambassadeur du Roi Philippe V à Paris.

» Nous mîmes tous les trois à la voile, le 31 juillet, pour aller à la Conception, où nous arrivâmes le 26 août, et où nous retrouvâmes le *Saint-Jacques*.

» Son capitaine me remit une lettre, venue par le *Comte-de-Torigny*, dans laquelle M. de l'Espine-Danican me recommandait de bien prendre mes précautions pour rentrer en France, de venir atterrir au cap Finistère et de ranger ensuite la côte de Galice et de Biscaye, jusqu'à vingt lieues de Bayonne, avant d'entrer dans La Rochelle ou à Nantes.

» Quelques jours après, nous fîmes le projet de notre voyage. Nous décidâmes de quitter la Conception du 12 au 15 septembre, pour profiter du clair de lune; de passer au bout de la Terre-de-Feu, de ne pas relâcher avant l'île de Fernando-Noronha, et, enfin, de faire le possible pour arriver en France au mois de Février, époque à laquelle on est presque assuré de ne rencontrer aucun vaisseau ennemi, si ce n'est quelques corsaires.

» La crainte que nous avions d'être en guerre avec les Portugais nous fit arrêter de faire notre relâche et de nous

donner rendez-vous, en cas de séparation, à cette petite île de Fernando-Noronha, située à 85 lieues de la côte du Brésil, parce que ce trajet ne nous écartait pas de notre route, parce que cette île est hors du passage des navires de toute navigation, et que, suivant le souvenir que nous en avons, on y trouve de l'eau et tous les rafraîchissements dont nous pourrions avoir besoin.

» Après avoir ainsi fait le projet de notre voyage et nous être bien approvisionnés d'eau, de bois, de vivres, de rafraîchissements, et après avoir fait radouber le *Murinet* qui était maltraité à son avant, nous appareillâmes, les quatre navires ensemble, le 16 septembre.

» Après avoir subi des coups de vent, des tempêtes et des brouillards, à la Terre-de-Feu, qui nous forcèrent plusieurs fois à être à la cape, et qui nous séparèrent du *Murinet* et du *Saint-Pierre*, nous nous retrouvâmes tous. Nous passâmes la pointe méridionale du cap Horn, le 10 octobre.

» Nous avions l'intention de ranger l'île des Etats, mais ayant dépassé cette latitude par suite d'une méchante estime, nous nous trouvâmes, le 14 octobre, en présence de plusieurs îles.

» Nous jugeâmes d'abord que c'étaient les îles Sebald-de-Waerts, mais nous fûmes bientôt convaincus du contraire.

» Après les avoir côtoyées, la sonde à la main, et avoir reconnu, distinctement, cinq îles, grandes et petites, séparées par plusieurs ouvertures et enfoncements, au travers desquelles nous vîmes encore d'autres îles, on observa, le même jour, à minuit, une latitude de 52° et 15', dont nous ne pouvions douter.

» Cette observation, ainsi que la forme et la situation de ces îles nous assurèrent, après avoir consulté les journaux de voyage de M. de Beauchesne, que c'étaient des îles inconnues, que j'ai nommées les îles Danycan.

» Les îles Sebald-de-Waerts, auxquelles M. de Beauchesne mouilla l'an 1701, en revenant de la mer du Sud, par 51° 36' de latitude sud, sont trois grandes îles sur lesquelles il remarqua plusieurs monts et éminences, tandis que celles-ci sont petites, rases et unies.

» Après avoir quitté ces îles, nous continuâmes notre route, avec avantage, trouvant des vents favorables.

» Le dernier jour d'octobre, étant à la hauteur de la rivière de la Plata, nous eûmes un coup de vent qui dura douze heures.

» Le 10 novembre, étant sous la latitude de 25° sud, nous vîmes un navire que nous joignîmes après quelques heures de chasse.

» C'était un portugais, qui allait en Angleterre après avoir quitté Rio-de-Janeiro le 18 octobre.

» Nous questionnâmes le capitaine et l'équipage pour avoir des nouvelles d'Europe. Nous ouvrîmes des quantités de lettres qui se trouvaient dans des coffres, aucune ne faisait mention de guerre entre la France et le Portugal; considérant, d'autre part, que ce navire était de peu de valeur et méchant voilier, nous le laissâmes suivre son voyage.

» Pendant la visite de ce navire, nous apprîmes que la flotte du Brésil était dans les ports; qu'elle n'en devait sortir qu'après avoir reçu de nouveaux ordres du Portugal; que quatre navires de guerre, dont un de 80 canons, étaient à Rio-de-Janeiro, qui devaient se joindre à tous les autres pour aller à Lisbonne.

» Nous arrivâmes à l'île de Fernando-Noronha le 7 décembre et nous y relâchâmes à cause d'une voie d'eau que le *Murinet* avait à son avant, car nous avions tout le nécessaire pour suivre notre voyage en France.

» Après quoi nous sortîmes le 20 décembre, résolu de passer à l'ouest des Açores, quand bien même les vents nous permettraient de passer à l'est, car nous voulions

éviter les vaisseaux qui suivent ce trajet pour aller en Amérique, et aussi une escadre portugaise qui aurait pu croiser au sud de ces îles, en attendant la flotte du Brésil.

» Nous dépassâmes la ligne équinoxiale le 22 décembre et le tropique du Cancer le 4 janvier 1706. »

Le journal de du Coudray-Perrée s'arrête malheureusement à cette date, avant la liquidation, avant l'acte le plus passionnant, mais le plus obscur, car toutes les matières d'or et d'argent devaient être déposées à la Monnaie, tous les effets importés étaient taxés de 6 % de leur valeur, et trop d'intérêts se conjugaient, par conséquent, pour entourer de mystère le dénouement de l'expédition.

On se demande d'abord, sans pouvoir l'expliquer, pourquoi l'escadre jeta l'ancre, le 29 janvier 1706, devant Port-Louis et non pas à La Rochelle ou à Nantes, où elle avait reçu l'ordre de se rendre.

Quoi qu'il en soit, la nouvelle de l'arrivée du *Saint-Charles*, du *Murinet* et du *Saint-Jacques* fit sensation en Bretagne et même à Versailles, comme un présage de trésors qui allaient revenir du Pérou, pendant les années suivantes, car le commissaire ordonnateur de la Marine Lempereur dont la charge ardue, mais probablement très rémunératrice, consistait à rappeler aux armateurs et aux corsaires, les limites imposées par les règlements, écrivait de Saint-Malo, le 31 janvier, au comte de Pontchartrain³³ :

« Je ne doute point qu'on vous ait informé, de Port-Louis, de l'arrivée des trois vaisseaux de M. Danycan, qui reviennent de la mer du Sud, dont un courrier est venu hier nous apporter la nouvelle; nous en attendons un second, pour savoir s'ils ont bien traité et dans quel état ils sont, et cela, Monseigneur, va faire grand plaisir, ici, à tout le monde, et un grand bien à l'état, par l'argent que

33. Archives Nationales, Marine, B³.

cela y répandra; Monsieur de Saint-Sulpice³⁴ y gagne, en particulier, plus de 250.000 livres et Monsieur de l'Espine près de deux millions. »

Dans cette circonstance, le sieur Lempereur ne parlait pas de lui-même, mais plus tard, en 1711, dans une lettre adressée au comte de Pontchartrain au sujet d'autorisations à accorder aux corsaires pour aller dans la mer du Sud, il ajoutera naïvement : « Je vous avoue que j'y trouverais mes avantages particuliers, et j'ai si peu de fortune que je ne saurais trop ménager les occasions de la rendre meilleure et de me tirer de la pauvreté³⁵. »

Afin d'être renseigné aussi exactement que possible sur le chiffre total des sommes et des valeurs importées, le gouvernement avait envoyé des instructions au commissaire ordonnateur de la marine à Port-Louis et à l'intendant de Bretagne, mais tardives, et qui ne donnèrent par conséquent aucun résultat.

Le comte de Pontchartrain fut en effet informé, par le commissaire de la marine, que ses ordres n'avaient pas été exécutés, parce que, dès l'arrivée des bâtiments, plusieurs voitures portant des caisses d'argent déchargées des navires sillonnaient le pays, et qu'à Port-Louis il n'avait trouvé à bord ni officiers ni passagers. Ils avaient tous disparu.

D'autre part, l'intendant de Bretagne écrivait au contrôleur des finances Chamillart que ses recherches n'avaient rien produit, « parce que les agents du contrôle, disait-il, ne demeurent pas dans les lieux où les vaisseaux abordent et qu'ils ne sont pas instruits des moyens, dont les gens de mer se servent, pour cacher ou divertir leurs effets³⁶. »

A peu près en même temps³⁷ que le *Saint-Charles*, le

34. M. de Saint-Sulpice avait été commissaire ordonnateur de la Marine à Saint-Malo avant le sieur Lempereur.

35. Archives Nationales, Marine, B³.

36. Archives Nationales, Marine, B².

37. Le *Saint-Pierre* était arrivé à Port-Louis le 21 janvier 1706.

Murinet et le *Saint-Jacques*, le *Saint-Pierre*, commandé par le capitaine Eon de Carman, était revenu de la mer du Sud avec un apport de 750.000 livres. « J'ai lieu de croire, écrivait le sieur Ferrand, intendant de Bretagne, que la cargaison des quatre navires est de 1 million 900.000 piastres, non compris les espèces des officiers et matelots, que l'on fait monter à près d'un million³⁸. »

L'émotion fut d'autant plus forte quand on eut évalué les résultats que, quelques mois auparavant, une autre escadre de trois bâtiments, dont on n'avait point parlé, et qui avait opéré pour ainsi dire clandestinement au Chili et au Pérou, sans autorisation royale et sans le concours des sociétés de commerce, était rentrée dans le Morbihan avec des sommes considérables.

Cette escadre, composée du *Baron-de-Breteuil*, du *Saint-Esprit* et du *Saint-Joseph*, dont nous avons relaté les opérations, avait été armée à l'instigation d'un intrigant espagnol, don Diego de Almagro y Toledo, très influent à Lima, qui avait ajouté Almagro à son nom en souvenir du célèbre lieutenant de Francisco Pizarre.

Car, lorsqu'un Espagnol arrivait aux Indes, pénétré de l'idée que « tutto blanco e caballero », il se faisait généralement passer pour le descendant d'un des anciens conquérants du Pérou.

Les trois bâtiments avaient appareillé en 1703, doublé le cap Horn, et après avoir poursuivi les corsaires anglais dans les parages de l'île Juan-Fernandez, sur les côtes du Chili, ils s'étaient concentrés à Callao.

A ce moment, le Vice-Roi, obéissant aux suggestions de don Diego de Almagro y Toledo, prétextant aussi les services rendus par les nouveaux visiteurs, avait décidé qu'on leur donnerait toutes les autorisations et facilités nécessaires pour commercer, ce qui lui avait valu d'être dénoncé aux autorités de la métropole et menacé de destitution et

38. Archives Nationales, Marine, G7.

d'exil par une « Consulte foudroyante » du Conseil des Indes.

Grâce à son appui, le voyage des trois navires avait largement réussi, car, en rentrant dans le Morbihan, le 18 mai 1705, ils déclaraient avoir rapporté sept millions de livres.

Alors était intervenue la Compagnie de la mer du Sud, qui avait fait valoir son privilège et contre laquelle, après de longs pourparlers, les navigateurs malouins avaient fini par obtenir un « affranchissement de saisie ³⁹. »

Quelques temps après le retour du *Saint-Charles*, du *Murinet* et du *Saint-Jacques*, quand on crut avoir précisé les résultats obtenus, on apprit que, de sa longue croisière, le *Saint-Charles*, seul, avait rapporté, sans compter les espèces des officiers et des matelots, pour 500.000 piastres de matières d'or et d'argent, qui furent versées à la Monnaie.

Bien qu'il soit fort difficile de trouver l'équivalent de cette somme en monnaie d'aujourd'hui, il n'est pas exagéré de la comparer à trente-cinq millions de francs. Le *Saint-Charles* donnait à ses actionnaires 3.576 livres pour 1.000 livres engagées.

Dans la requête que l'armateur Danycan adressa au Roi, au mois de mars suivant ⁴⁰, il mentionna que les trois navires avaient rapporté de leur expédition dans la mer du Sud pour plus de 4 millions 500.000 livres de matières d'or et d'argent, et il ajouta qu'il demandait des « marques d'honneur » pour leurs commandants, dont il précisait les mérites.

En appelant la bienveillance royale sur ses collaborateurs, Danycan obtint, en partie, le résultat qu'il cherchait

39. E. W. DAHLGREN, *Relations commerciales et maritimes*, etc.

40. Lettre déjà citée, p. 62.

sans doute ⁴¹, il reçut la croix de chevalier de Saint-Michel, le 7 juin 1706, des mains du duc de Chevreuse. C'était une haute récompense à une époque où de pareilles distinctions n'étaient pas dépréciées par leur vulgarisation.

Quant au chiffre de 4 millions 500.000 livres, donné comme étant le total de la valeur des matières d'or et d'argent rapportées par le *Saint-Charles*, le *Murinet* et le *Saint-Jacques*, il donna lieu aux réclamations des Compagnies de la Chine, à Paris et à Saint-Malo, à celles de la Compagnie de la mer du Sud et aux réclamations des créanciers de ces compagnies, sans qu'on ait jamais pu le préciser avec certitude.

A partir de cette époque on se passionna, dans toutes les classes de la société, pour ces expéditions devenues de plus en plus nombreuses.

A Versailles, on attendait avec impatience la nouvelle de l'arrivée, dans les ports de France, des navires malouins qui revenaient de la mer du Sud, et l'on se disposait à prendre les mesures nécessaires pour les protéger pendant la traversée. « La flotte doit y contribuer, disait un rapport, car plus qu'aucune autre chose la sûreté des fonds qui y sont embarqués peut être regardée comme le remède universel de tous ces royaumes. On doit donc prendre toutes les mesures possibles pour qu'ils arrivent heureusement ⁴² ».

Pendant les années suivantes ces expéditions prendront même une telle extension, qu'elles auront des conséquences économiques, financières et politiques presque incalculables, qu'elles contribueront à sauver de la ruine le Trésor public en faisant entrer en France environ 300 millions de

41. *Requête de Danycan au Roi* pour obtenir, en sa faveur, une marque d'honneur. Citée par M. Et. Dupont, de Saint-Malo (Bibliothèque Nationale, Manuscrits. Nouvelles acquisitions françaises, 9334).

42. Rapport de 1706, non signé, Bibliothèque Nationale, Manuscrits, Nouvelles acquisitions, 9395.

livres, soit plus de sept milliards de francs actuels, et que le roi Louis XIV déclarera lui-même, en 1709 : « Le premier objet de la guerre présente est celui du commerce des Indes et des richesses qu'elles produisent ⁴³. »

III

Plus que tout autre, du Coudray-Perrée avait contribué à ouvrir aux Malouins les routes commerciales de la mer du Sud.

Après son retour en France sur le *Saint-Charles*, entouré de considération, mais moins soucieux d'honneurs que de réalités effectives, il se consacra à sa famille et aux navires qu'il armait.

Il mourut le 15 avril 1742, à 85 ans, et fut inhumé dans la cathédrale de Saint-Malo, où son père reposait déjà ⁴⁴, et où l'avait précédé, près de cinquante ans auparavant, Luc de la Villestreux, son compagnon d'armes, son ami et son cousin ⁴⁵.

Ceux des corsaires qui réussissaient, terminaient leur carrière ainsi; ils devenaient armateurs.

Après avoir été les instruments de la production, ils en dirigeaient l'organisation et leurs bénéfices augmentaient en proportion des capitaux engagés.

Mais, dans ces deux conditions, ils dissimulaient si bien les totaux des résultats pécuniaires, pour échapper aux rigueurs excessives du fisc, qu'il est fort difficile d'évaluer le montant des sommes dont ils disposaient.

Certains indices permettent néanmoins de se faire une idée de leur opulence.

43. Lettre du Roi à Amelot, ambassadeur à Madrid, le 18 février 1709. Citée par DAHLGREN, *Relations commerciales et maritimes*, etc., Paris, 1909.

44. Nicolas Perrée, sieur du Rocher, avait été inhumé à la cathédrale de Saint-Malo, le 9 juillet 1682 (Archives de Saint-Malo).

45. Voir les *Deux Corsaires malouins*, Paris, 1929, Champion, éditeur.

Citons notamment, pour du Coudray-Perrée, une déclaration qu'il faisait le 28 février 1708⁴⁶, à Saint-Malo, à l'occasion de son deuxième mariage, avec Marie du Motay-Bossinot, et où il énumérait toutes ses valeurs, même immobilières, en prévision des partages éventuels entre les sept enfants qui lui restaient de sa première femme.

Il mentionnait, en donnant les chiffres de leur estimation, les « effets, meubles, linge à son usage et à celui de sa défunte femme; la vaisselle tant d'argent que d'étain, et l'argent monnayé se trouvant, en sa maison et demeure, dans cette ville »; et ensuite les immeubles qui lui appartenaient en totalité ou en partie, dont un « proche La Croix » et un autre « proche Saint Benoît ».

Il parlait aussi de l'acquisition de « la terre et maison de la Villestreux, faite du vivant de sa défunte épouse », et des droits payés pour sa charge de conseiller et secrétaire du Roi.

Puis il énumérait les valeurs qui lui appartenaient, « d'après un contrat sur la province », et les versements qui devaient lui être faits, à des dates fixées, par les gabelles et par les fermiers généraux.

Enfin, pour terminer, il citait les navires sur lesquels il avait engagé des sommes importantes, « aux risques de la mer ».

Ces navires étaient : le *Brilhac*, la *Confiance*, la *Marie-Angélique*, le *Saint-Charles*, la *Reine-d'Espagne*, la *Victoire*, le *Saint-François-Xavier*.

Or, le *Brilhac* revint de la mer du Sud, le 27 août 1708, avec 240.000 piastres; la *Confiance* arriva le 27 mars 1709 avec 450.000 piastres; le *Saint-Charles* avec 410.687 piastres, à la même date; la *Reine-d'Espagne*, le 14 mai 1710, avec 250.000 piastres; enfin, la *Marie-Angélique*, en 1713, avec un très riche chargement.

Soit, au total, sans compter les trois navires dont les

46. Archives de famille.

apports ne sont pas connus, 1 million 350.687 piastres ou 5 millions 402.748 livres, si, sans tenir compte des fluctuations du change, nous donnons à la piastre sa valeur officielle, qui était quatre livres.

Pour avoir une idée de ce que représenterait cette somme aujourd'hui, il n'est pas excessif de parler de plus de 130 millions de francs, dont une part importante revint, sans doute, à l'auteur de la déclaration précitée.

Plus tard, en 1719, une autre indication, non moins suggestive, nous est donnée par le contrat de mariage suivant, entre Louise du Motay-Bossinot, de Nantes, et le fils aîné de du Coudray-Perrée, Nicolas Perrée de la Villestreux, qui l'avait secondé à bord du *Saint-Charles*.

Ce document⁴⁷ est ainsi conçu :

« Pour parvenir au mariage futur, proposé entre Ecuyer Nicolas Perrée de la Villestreux, fils de Pierre Perrée, sieur du Coudray, écuyer, conseiller et secrétaire du Roi, et de défunte Hélène de Montgrué, son épouse, ses père et mère, et demoiselle Louise du Motay-Bossinot, fille de noble homme Julien du Motay-Bossinot, et de défunte Marie-Amélie Espivent de la Villesboisnet, ont comparu devant les notaires du Roi, le dit sieur Nicolas Perrée, majeur de 29 ans, néanmoins autorisé du dit sieur du Coudray-Perrée, son père, au moyen du consentement sous seing privé qu'il a donné, après avoir été chiffré du dit sieur Perrée fils, demeurant ordinairement à Saint-Malo, et étant, de présent, en cette ville, logé à Chézine, paroisse de Chantenay.

» ... Il reviendra de la part de la dite future épouse la somme de 300.000 livres, dont le tiers payé comptant en louis d'or; le dit Perrée fils nocera et habillera la dite demoiselle.

» ... De tous les biens appartenant au futur époux, il y

47. Archives de famille.

aura seulement 90.000 livres qui lui tiendront lieu de propres, le surplus entrant dans la communauté.

» Signé : Villestreux-Perrée; Louise Bossinot; Pouriatz de Jossecœur; de la Boissière; Villesboisnet.

» Nous soussignés approuvons les conditions ci-dessus,
» Saint-Malo, le 24 septembre 1719.

» Du Coudray-Perrée; Villestreux-Perrée.

» Contrôlé à Nantes, le 12 octobre 1719. »

La dernière phrase de ce document, qui fait tout supposer sans rien éclaircir, prend une signification plus précise quand on sait que Nicolas Perrée, fixé à Nantes, y fit construire, à cette époque, par l'architecte Boffrand, sur la pointe de l'île Feydeau, un hôtel de proportions telles qu'il fallut, dit-on, abattre tous les plus beaux arbres d'une forêt voisine, pour l'asseoir sur des pilotis.

Campée insolemment sur le fleuve, cette belle demeure domine le port de ses quatre rangées de fenêtres, aussi nombreuses, rapporte une tradition de famille, que les jours dans l'année, et qui scintillent sur la Loire paisible, aux rayons du soleil couchant.

Un escalier solennel conduit aux appartements qui furent ceux de Nicolas Perrée et de son fils Nicolas-Olivier Perrée de la Villestreux, né à Nantes en 1726, conseiller maître à la Chambre des Comptes de Bretagne.

Celui-ci avait fait disposer, dans une pièce spéciale, des coffres contenant, en tous temps, 300.000 livres en espèces, sous la garde de son commis principal, auquel il répétait fréquemment : « Baudoin, ayez bien soin de compléter ma réserve. »

Mais ce n'était point un thésauriseur, car il accueillait, avec la plus gracieuse courtoisie, toutes les religieuses chargées des quêtes périodiques.

Il appelait ensuite son homme d'affaires; il faisait ouvrir un des coffres, et, le montrant à ses visiteuses : « Appro-

chez, mes chères sœurs, disait-il, puisez; tout ce que pourront contenir vos mains jointes, vous l'emporterez. »

On peut s'imaginer leur joie en contemplant l'inépuisable trésor, leur émotion en relevant leurs mains pleines d'écus ou de louis d'or, et leurs précautions pour empêcher les précieuses pièces de s'échapper en retombant dans le tas.

A côté d'elles, M. de la Villestreux concluait en suivant d'un œil rieur les détails de l'opération : « Je m'aperçois qu'on m'envoie toujours les mains les plus larges des communautés. » Et la réunion prenait fin par de gais propos ⁴⁸.

Nicolas-Olivier de la Villestreux avait bien d'autres ressources que celles de ces coffres, car, en 1785, il fit l'acquisition, pour 425.000 livres, d'un ancien domaine du duc de Sully, comprenant deux mille arpents sur les confins de la Beauce et du Perche, et il devint ainsi seigneur des marquisats de Courville, de Fresnay et de la châtellenie de Chuisne.

Moins de cinq ans plus tard s'amoncelait à l'horizon politique un orage, qui portait la foudre, prélude d'un bouleversement total en France, en Europe, et par conséquent dans le monde entier.

Isolé, avec M^{me} de la Villestreux, dans son château de Courville, Nicolas-Olivier Perrée apprenait avec angoisse la succession des événements révolutionnaires, tandis que son hôtel, à Nantes, devenait le quartier général de Carrier, le sinistre proconsul de 1793.

Il s'attendait, d'un jour à l'autre, à un dénouement tragique, pour les siens et pour lui-même, car un nommé Thirion, ancien professeur de rhétorique à Metz, député à la Convention, exerçait ses fonctions de commissaire en tyrannisant le département.

Ce reptile scolaire, après avoir voté la mort du Roi

⁴⁸. *Revue de Bretagne et de Vendée*, livraison d'août 1883 et tradition de famille.

Louis XVI, avait demandé qu'on abolit cette peine pour les autres condamnés, « parce que », ajoutait-il, « personne ne pouvait être aussi criminel que ce tyran »; ce qui ne l'empêchait pas de contribuer personnellement aux mesures les plus sanguinaires.

Le 27 novembre 1793, quelques agents loqueteux pénétrèrent donc dans le parc de Courville, mirent en état d'arrestation M. et M^{me} de la Villestreux, ainsi que leur intendant, et les firent incarcérer à Chartres.

Fort heureusement la chute de Robespierre survint à temps pour les sauver, car ce que Thirion expose dans les termes suivants ⁴⁹ à son collègue Bentabole, représentant du peuple pour le département d'Eure-et-Loir, était largement suffisant pour les conduire à l'échafaud.

« Thirion, député à la Convention Nationale, à Bentabole, représentant du peuple dans le département d'Eure-et-Loir.

» Paris, 27 Pluviôse, l'an II de la République Française.

» Les motifs qui m'ont déterminé, mon cher collègue, à faire mettre en état d'arrestation le nommé Perrée de la Villestreux, ainsi que sa femme et son homme d'affaires, sont :

» 1^o Que ce ci-devant seigneur a des fils et des gendres émigrés;

» 2^o Qu'il a la réputation d'être un bel et bon aristocrate;

» 3^o Qu'il a jadis vexé les habitants de sa commune, qui le détestent;

» 4^o Enfin, qu'il n'a donné, pendant la Révolution, aucune preuve de civisme et d'amour pour le peuple, quoiqu'il eût pu faire beaucoup de bien dans son canton, étant riche à plus de 100.000 francs de rentes, à ce qu'on m'a assuré.

» J'imagine que ses entrailles se seront un peu émues depuis qu'il est à la maison d'arrêt. Il faut, mon cher, que

⁴⁹. Archives de famille.

tous ces ci-devants apprennent à leurs dépens à dire, enfin, avec Didon : *Non ignara mali, miseris succurere disco*⁵⁰.

» Je laisse, au surplus, à ta sagesse de décider si j'ai bien ou mal fait en cette occasion.

» Salut et fraternité,

» THIRION. »

Cette terre seigneuriale de Courville, cette fortune mobilière arbitrairement estimée, qui provoquaient la haine injustifiée d'un énergumène envieux, c'était tout ce qui subsistait, après la tempête révolutionnaire, des épaves du *Saint-Charles*, du *Brilhac*, de la *Confiance*, de la *Marie-Angélique*, de la *Reine-d'Espagne*, du *Saint-François-Xavier* et de la *Victoire*.

Général DE LA VILLESTREUX.

50. Vers 630 du chant I de l'*Enéide*. Discours de Didon accueillant Enée : « Mes malheurs m'ont appris à secourir les malheureux ».