HAL
open science

Sur les traces du Bordelais dans le Pacifique Sud

Isabelle Tauzin-Castellanos

To cite this version:

Isabelle Tauzin-Castellanos. Sur les traces du Bordelais dans le Pacifique Sud. 2011. halshs-00671862

HAL Id: halshs-00671862

https://shs.hal.science/halshs-00671862v1

Preprint submitted on 5 Jul 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Sur les traces du *Bordelais* dans le Pacifique Sud

Le point de départ de cette recherche a été la lecture de la collection monumentale des récits de voyages au moment de l'Indépendance du Pérou préparée en 1971 sous l'autorité scientifique d'Estuardo Nuñez. Une dizaine d'auteurs français avaient été recensés et partiellement traduits en espagnol. J'ai choisi d'opérer le cheminement inverse et de revenir aux textes sources pour cartographier ces itinéraires échelonnés entre 1815 et 1825. Mais la matière était encore trop abondante, parfois éloignée du questionnement sur la navigation de cette journée, tel le récit de Julien Mellet, dit « l'Américain »: parti de Bayonne en 1808 et qui parcourut tout le continent par voie terrestre avant de revenir à Bordeaux en 1820, et de rédiger un long témoignage publié en 1823 à Agen[1]. Mellet voyageait pour affaires et l'instabilité politique contraria ses vœux d'enrichissement. L'essentiel pour lui, c'était d'arriver à bon port, il n'était pas attentif à la navigation. .

Avec Camille de Roquefeuil, il s'agit d'un autre type de récit écrit par un capitaine de la Marine[2]. Je me limiterai au début du périple de Roquefeuil, suivant les côtes du Chili et du Pérou. Ce *Journal d'un voyage autour du monde pendant les années 1816, 1817, 1818 et 1819* a été édité à plusieurs reprises, preuve de son succès de librairie. Il paraît une première fois en 1823, la même année que le témoignage de Julien Mellet puis à nouveau vingt ans plus tard[3]. La préface apporte quelques informations sur le contexte de la publication. Un frère du navigateur est à l'origine de la parution, au moment où Camille de Roquefeuil s'apprête à

---

[1] *Voyage dans l' Amérique espagnole à l' intérieur de la côte ferme et aux îles de Cuba et de la Jamaïque depuis 1808 jusqu' en 1819.*, sous-titré « La relation des malheurs qu' a éprouvée pendant ce voyage un habitant du département du Lot-et-Garonne. Ouvrage utile aux marins et à tous les négociants ». Julien Mellet reste énigmatique sur les raisons de son voyage. Le brick *Le Consolateur* transporte des armes et après avoir essuyé deux tempêtes, est victime de l' attaque des corsaires anglais à Maldonado, distant de 22 lieues de Montevideo. Dès lors, Mellet se déplace par voie terrestre. Version numérisée (Google).

[2] Né en 1781 à Cahuzac (Lot-et-Garonne), Camille de Roquefeuil s' engage dans la marine en 1801 et y fait carrière jusqu' à la fin du premier empire. Le marquis de Roquefeuil a été victime de la révolution, selon la préface de l' ouvrage. C' est sous la Restauration que le jeune officier intègre la marine marchande en se mettant au service de l' armateur bordelais Balguerie Junior. A son retour en France, il n' obtient pas la reconnaissance de ses services et renonce à la Marine plutôt que d' être assigné au commandement du port militaire de Bordeaux. Il meurt en 1831 après avoir navigué comme capitaine au long cours dans l' Océan Indien. Cf. http://www.roquefeuil.net/Pdf/bulletinsroquefeuil/bulletinroquefeuilno04.pdf (20 novembre 2011)

[3] 1ère édition : Paris, Ponthieu, 1823, 2 volumes. La préface expose les critères de l' éditeur qui a choisi de supprimer les mots indiens et d' ajouter une mappemonde et des cartes de la Côte Nord-Ouest du continent américain. La deuxième édition (Paris, Béthune et Plon, 1844) est celle à laquelle renvoient les citations. Les deux versions sont numérisées (Google).

3e édition, Bordeaux, Delmas, 1952.

reprendre la mer vers l'île de France (Maurice) et laisser aux oubliettes le journal de bord complété à l'issue du voyage en fonction de l'actualité politique des indépendances. Peu expansif, Roquefeuil n'a pas obtenu la reconnaissance des onze années de navigation depuis 1801. Épris d'aventure, il choisit de commander en 1823, à nouveau un navire de la marine marchande, l'*Entreprenant*. Le journal du *Bordelais* a été ré-agencé en chapitres, subdivisés au fil des jours, avec des notes en bas de page qui complètent l'information. Je rappellerai d'abord l'itinéraire puis m'intéresserai à la navigation dans le Pacifique Sud, et analyserai ensuite l'escale du Callao.

En route

Ce voyage de trois longues années a conduit l'équipage d'une trentaine d'hommes à remonter tout le long du continent américain de la Terre de Feu à l'île de Vancouver, en s'arrêtant au fort espagnol de San Francisco, puis repartir de la Californie vers les Marquises, la colonie russe de l'Alaska, l'archipel d'Hawaï, les Mariannes pour arriver en Chine, but premier de l'aventure maritime. Malgré la qualité des informations, l'exploration de Roquefeuil est restée méconnue, effacée par les navigations de La Pérouse et de Dumont d'Urville quelques années plus tard. Un seul article a été consacré à cette circumnavigation : en 1926, l'historien français Henri Sée publia « Les côtes américaines du Pacifique vues par un Français au début du XIXe siècle (Voyage du *Bordelais* en 1817-1818) [4] » et insista sur la petite taille du bâtiment qui accomplit ce périple, la précision dans la description du Nord-Ouest de l'Amérique, jusqu'alors connu seulement par les récits des voyageurs anglo-saxons. Cet historien eut en main le manuscrit du médecin à bord du navire et le compara à celui de Roquefeuil « fort instructif aussi, plus précis même sur bien des points, mais moins spontané[5] ».

Sur le *Bordelais*, l'officier de marine devient l'agent du projet commercial de Balguérie Junior, l'armateur qui a chargé Roquefeuil de « chercher de nouveaux débouchés à l'industrie nationale » dans un contexte de crise financière, alors que la France est placée sous tutelle et qu'« une masse énorme de numéraire nous était périodiquement enlevée, en exécution des derniers traités » (p. 1-2). Balguérie avait lui-même conduit dans sa jeunesse un navire par le Cap de Bonne Espérance jusqu'en Chine et en était revenu en 1785 après vingt huit mois de navigation transportant de nombreux produits exotiques. En 1793, devenu armateur, il avait été autorisé à pratiquer la course avec le *Bordelais* et d'autres navires. En 1816, au sommet du

---

[4] *Bulletin Hispanique*, 1926, tome 28, n° 2, 155-175.

[5] *Ibid*, 155.

pouvoir local, Balguérie préside la Chambre de Commerce de Bordeaux et c'est en connaissance de cause qu'il engage Roquefeuil pour ouvrir une route à l'Ouest[6]. Le troc de marchandises d'une contrée à l'autre jusqu'en Chine est le but de l' expédition de Roquefeuil : l'affrontement militaire du Premier Empire se transforme en guerre économique de conquête des nouveaux marchés[7].

Le navire est armé pour une campagne de deux ans, pourvu de canots de sauvetage et d'un chronomètre Bréguet, objet rare et d'une extrême modernité destinée à déterminer avec la plus grande précision la longitude. Après un mois de navigation, Roquefeuil s'assure du bon fonctionnement de l'horloge marine avant de passer les Malouines. Plus loin, dans son journal, Roquefeuil évoquera aussi la cuisine en fer, bien équipée qui permet de restaurer convenablement l'équipage. Parti de Bordeaux le 14 octobre 1816, le trois mâts fait une fausse manœuvre au Verdon et perd une ancre ; mais le capitaine choisit de poursuivre sa route pour éviter les intempéries de l'automne.

Le lecteur virtuel auquel il s'adresse, est un voyageur ou un marin qui envisage le même itinéraire : c'est la raison pour laquelle Roquefeuil prodigue des conseils sur la voie à emprunter afin de franchir le détroit de Magellan aussi bien que sur la façon de résister aux conditions de vie difficiles, avec des « mesures préservatrices » comme celle recommandée par le médecin de bord : des « vêtements chauds et secs autant que possible, propreté, fumigations fréquentes, nourriture et boissons variées et antiscorbutiques » (31). Le récit de voyage anticipe les guides modernes de la seconde moitié du XIXe siècle mais Roquefeuil reste très présent et justifie sa rédaction :

> Je me suis hâté de présenter de suite le tableau des obstacles qui trompaient nos espérances, en vous faisant perdre un temps précieux, je reviens à mon journal, où je n'ai guère inséré que quelques faits et observations auxquels les circonstances peuvent donner de l'intérêt

et d'ajouter en bas de page :

> Ici, comme dans tout le cours de cette relation, je me suis abstenu de toucher à des sujets d'une importance plus générale, déjà traités ex profeso par des hommes d'un

---

[6] Chevet, 291-293.

[7] L' image du monopole du commerce espagnol, de l' exclusif en Amérique a été remise en cause à diverses reprises : pour le Pérou, Susy Sanchez Rodriguez a démontré une présence française importante tout au long du XVIIIe siècle, au point de susciter l' inquiétude parmi les autorités consulaires. Les fonctionnaires de la Couronne espagnole feignaient d' ignorer la véritable finalité des marins et voyageurs et délivraient les passeports (« 'Temidos o admirados'. Negocios franceses en la ciudad de Lima a fines del siglo XVIII », 441-468).

> mérite transcendant, tels que M. de Humboldt, après qui je ne puis parler que de ce qui a rapport à la marine. (79)

De fait, les sources que Roquefeuil a consultées avant de prendre la route sont très nombreuses et actualisées : outre Humboldt, sont cités Frézier, Vancouver, Cook, Porter qui vient de publier son récit en 1815 après avoir essayé de s'établir aux îles Marquises. Comme ses prédécesseurs, le capitaine du *Bordelais* observe tous les signes avant-coureurs (forme des nuages, couleur de l'eau, vitesse, courant …). Le 1er janvier 1817, il passe au large des Malouines et formule le vœu qu'une colonie française y soit implantée pour la pêche et pour y déporter la population indésirable ; il estime l'Espagne « à la veille d'être exclue de l'Amérique méridionale » (17) et définit le Royaume-Uni par une périphrase à l'image du style diplomatique de l'ensemble du journal : c'est « la puissance qui embrasse le monde de ses colonies et de ses escadres » (17).

Une certaine sensibilité au paysage transparaît dans l'écriture : après la mer qui « s'élevait comme des montagnes » et l'eau « brasillante » au passage du Cap Horn (26), puis le spectacle des baleines « dont on remarquait les jets d'eau en cent endroits à la fois, comme autant de colonnes de fumée » (34), le littoral péruvien aride sera défini comme «pittoresque ». Le témoignage de Roquefeuil est conforme aux lois du genre ; il s'agit d'une exploration côtière sans découverte de l'arrière-pays.

De Valparaiso au Callao

Tout le récit est à l'image des changements politiques du début du siècle. Des officiers espagnols, des négociants créoles rencontrés au Chili comme au Pérou ont souvent été privés de liberté en France sous la domination napoléonienne ou du fait du blocus. Ils accueillent cordialement le capitaine du *Bordelais* (65-66) à la recherche d'alliances stratégiques. Puis la solidarité militaire s'estompe confrontée au risque d'insurrection et à l'ambiguïté du projet de cette expédition française. L'arrivée des troupes patriotes du Rio de la Plata suscite la débandade de l'armée chargée de protéger Santiago. Roquefeuil est contraint de remettre les armes qu'il transporte au gouverneur de la place. Il réussit à n'en livrer que la moitié ; menacé de perdre les canots de sauvetage, il lève l'ancre en toute hâte, emmenant vers les côtes péruviennes des réfugiés anglais et des notables royalistes, avant que la désertion ne gagne tout l'équipage du navire, car « plusieurs mauvais sujets […] ne s'étaient embarqués que dans l'espoir, excité par des bruits absurdes accrédités parmi le bas peuple de Bordeaux, que le navire devait faire la course » (41).

Humanité, modestie et autorité vont de pair chez Roquefeuil attentif au sauvetage d'un marin tombé à l'eau, à l'hospitalisation d'un autre et autorisant le retour anticipé d'un troisième qui ne supporte pas le climat austral. Quant aux déserteurs, ils sont remplacés par des matelots aguerris sur les baleiniers.

Le 17 février 1817, le *Bordelais* reprend la mer ; il tarde dix jours à arriver au port de Lima, Le Callao, un temps de navigation qui correspond à la durée habituelle[8] mais qui suscite une certaine impatience du commandant. La brume, les courants, l'inexactitude des cartes hydrographiques sont les premiers obstacles. Roquefeuil n'arrive pas à situer la position du navire par rapport à Lima[9] et a des difficultés d'approvisionnement du fait des réfugiés qui se sont ajoutés à l'équipage. La communication s'avère difficile avec un premier « canot indien », puis une « pirogue » permet d'être rassurée : la baie du Callao est toute proche et les pêcheurs vendent « de beaux poissons à un prix modique » (63).

Le débarquement doit être organisé en plusieurs étapes, compliqué par l'absence de brise, la brume et les bans de sable. Les passagers espagnols prennent les devants et seront des intermédiaires fort utiles pour le projet commercial à l'origine de la navigation. Cependant ces arrivants sont porteurs d'informations que les autorités préfèreraient garder secrètes : Roquefeuil explique qu'il faut « prévenir les mouvements que les nouvelles dont [le *Bordelais* était] porteur pourrait exciter parmi les détenus au fort Réal-Felipe » (65), peu après, une multitude de visiteurs prend d'assaut le navire comme c'est –semble-t-il- l'usage. Le capitaine effectue ensuite maintes activités : il découvre les lieux stratégiques en rapport avec la marine et le négoce : l'arsenal, le dépôt hydrographique, l'hôtel de la Monnaie, la douane ; il rend visite à un compatriote emprisonné accusé d'avoir fait la course au service des Argentins.

A bon port ?

La mission commerciale s'annonce sous les meilleurs auspices : le vice-roi reçoit Roquefeuil et le remercie d'avoir transporté les représentants du pouvoir ; il accorde la permission exceptionnelle d'échanger les marchandises du *Bordelais* avec des produits péruviens sans attendre l'autorisation consulaire ni l'accord de Madrid. Toutefois, les relations se tendent un

---

[8] La durée de 11 jours sera réduite à 6 jours et 6 heures en bateau à vapeur, à partir des années 1840. Dans le sens inverse, Nord-Sud, l' absence de courant doublait la durée de la navigation, jusqu' à 22 jours, réduit ensuite à 7 jours et 12 heures.

[9] Roquefeuil écrit : « étant sans observations depuis deux jours, je n' avais que des données de relèvements et les assertions contradictoires des passagers » (62).

peu plus tard à l'annonce de l'arrivée de bâtiments patriotes ; les bonnes affaires tournent court car un navire en provenance de Baltimore se présente, avec les autorisations en bonne et due forme de la Cour d'Espagne. Dans l'attente de récupérer du numéraire, Roquefeuil espère acheminer du blé et du riz du port intermédiaire de Trujillo à Lima, à l'instar du cabotage qui se pratiquait au départ de Bordeaux, mais il essuie un refus du consulat « fortement opposé à ce qu'on accordât une pareille faveur à un étranger ». La désillusion est exprimée sans ambiguïté dans le journal de bord :

> Il est cependant aussi certain qu'extraordinaire qu'une branche de commerce qui procurerait tant d'avantages à la capitale et aux provinces, était entièrement à créer et n'employait pas alors un seul caboteur. Ce fait donne la mesure de l'état arriéré de la navigation et des relations commerciales entre les différentes parties du Pérou, ainsi que de la jalousie aveugle du *consulado* de Lima envers les étrangers. Ce fut de l'équité du Vice-Roi que j'obtins la sortie franche des espèces provenant du paiement des armes. (76-77)

Malgré ces reports, Roquefeuil espère poursuivre le voyage et choisit des marchandises en vue des opérations de troc en Chine, ainsi que pour les étapes en Californie, sur la Côte Nord et aux îles Marquises : il se procure du biscuit de mer d'un baleinier en échange d'eau de vie, des dents de baleine pour les Marquises et du cuivre pour la Chine. Le séjour s'est prolongé finalement un mois de plus que prévu, retard insupportable sous la plume du capitaine français qui a vu ses initiatives freinées par les douanes dont il pointe l'inefficacité de même qu'est censuré le commerce avec les Philippines :

> Le grand nombre d'employés superflus, et les abus qui se sont introduits dans la gestion des affaires, rendent à peu près nuls pour les actionnaires les bénéfices que devrait leur donner le monopole du commerce de la Chine et des Indes dont la compagnie des Philippines jouit dans l'étendue des dominations espagnoles. (96)

D'un autre côté, l'influence croissante des États-Unis est perceptible. Avec la menace patriote, les hommes des baleiniers eux-mêmes sont soupçonnés de collusion avec l'ennemi. Roquefeuil apprécie au contraire la capacité d'adaptation des marins anglo-saxons, leur audace et solidarité, en quelques mots « l'esprit d'entreprise et l'activité de ces marins habitués à braver les dangers et les fatigues[10] ». Ils ont « le double talent de tirer parti de tout et de suppléer à tout » (89). Au moment de lever l'ancre, le capitaine constate cinq désertions ; des matelots aguerris des baleiniers remplacent les marins qui ont préféré

[10] Roquefeuil note aussi la responsabilité des baleiniers américains dans la « dépopulation » déjà sensible des mammifères marins.

rejoindre le monde interlope de Lima plutôt que de poursuivre un voyage qui s'annonce interminable.

Roquefeuil tire plusieurs conclusions à la fin de ce deuxième chapitre consacré à l'escale de Lima ; il dresse un bilan très favorable du trafic entre la France et le Pérou :

> même dans l'état où nous avons trouvé les choses en 1817 (c'est-à-dire sous le régime des lois restrictives) la consommation des produits de notre industrie était déjà considérable, les Espagnols les faisant entrer pour une forte portion dans la composition de leur cargaison . (114)

Le capitaine de la corvette donne aussi des renseignements sur les liaisons par la Jamaïque et le Panama. Le port du Callao constitue « un excellent mouillage », procurant toutes les facilités pour l'approvisionnement en eau. La population de la capitale semble vivre dans une bienheureuse oisiveté. Dans un langage tout diplomatique fait de nuances et de conjectures, Roquefeuil prédit :

> Les circonstances du temps feraient probablement adopter un gouvernement républicain, et les mœurs sont monarchiques. Il est vraisemblable que les vœux des Péruviens ne tarderont pas à s'accomplir, d'après l'insuffisance des moyens que l'Espagne emploie pour arrêter les progrès des insurgés du midi dont l'indépendance se consolide de jour en jour. (126)

A la fin du mois de mai 1817, le *Bordelais* appareille pour continuer un périple qui se prolongera encore deux ans et demi jusqu'au retour à Bordeaux en novembre 1819, un an plus tard que prévu.

***

Finalement, le journal de bord de Roquefeuil révèle le positionnement déjà très fort des Nord-Américains dans le sud du continent, bien avant la Déclaration de Monroe. Il apporte aussi un éclairage intéressant sur le fonctionnement de l'économie péruvienne peu soucieuse de développer les marchés intérieurs et voisins et enkystée dans le profit douanier.

La perspective de Roquefeuil, parfait gentleman dans ses formulations toujours mesurées et euphémiques, coïncide avec les schèmes repérés par Mary Louise Pratt dans son ouvrage consacré au regard impérial dans les récits de voyage (*Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*) : la navigation est guidée par la recherche de nouveaux marchés, l'essor commercial. C'est un « regard impérial » qui est projeté sur les côtes chiliennes et péruviennes, regard confronté à une société dont les mécanismes semblent impénétrables et par conséquent apparaissent comme des obstacles à la modernité. Comme l'écrit Pratt : « la

tâche de l'avant-garde consiste à réinventer l'Amérique comme attardée et à l'abandon, codifier ses paysages et ses sociétés non capitalistes comme nécessitant bien évidemment une exploitation rationnalisée apportée par les Européens[11] » .

D'autres récits de voyages sont à analyser, comme celui de Gabriel Lafond de Lurcy qui se met en scène naviguant à l'estime entre Guayaquil et Lima et raconte dans le même volume l'aventure de Robertson, Ecossais engagé dans la marine patriote chilienne en 1817 et devenu pirate en 1826 en emportant plus de deux millions[12]. Infiniment mobiles, corsaires et déserteurs offrent aussi des pistes de recherche sur le monde maritime hispano-américain et sont autant de types sociaux à re-préciser, à partir des allusions disséminées dans le journal-fleuve de Roquefeuil qui mériterait d'être réédité.

Bibliographie

Sources primaires

M***[Mellet], Jullien, 1823, *Voyage dans l'Amérique espagnole à l'intérieur de la côte ferme et aux îles de Cuba et de la Jamaïque depuis 1808 jusqu'en 1819*. Agen, Prosper Noubel, 295 p.

Roquefeuil, Camille de, 1843 [1823], *Voyage autour du monde*, Paris, Béthune et Plon, t. 1, 344 p.

Sources secondaires

Bellec, François, 2006, « Les regards portés sur l'Amérique du Sud par les officiers de Marine français en XIXe siècle, in Buchet, Christian, *La mer, la France et l'Amérique latine*, Paris, PUPS, 89-112

Chevet, Robert, *Marins de Bordeaux. Une histoire maritime de Bordeaux et de l'estuaire de la Gironde*, Bordeaux, Confluences, 425 p.

Denegri Luna, Félix, 1977, *Historia marítima del Perú. La República, 1826-1851*, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 612 p.

La Puente Candamo, José A. , 1977, *Historia marítima del Perú. La independencia, 1790-1826*, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 535 p.

[11] *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación*, 283. Traduit de l'espagnol par I. Tauzin.

[12] Le récit de Lafond de Lurcy a inspiré la tradition de Ricardo Palma « Dos millones » ;

Nuñez, Estuardo, *Relaciones de viajeros, Colección documental de la Independencia del Perú*, t. XVII, v. 1, Lima, Jurídica, 324 p.

Ortiz Sotelo, Jorge, 2006, « Les liens maritimes entre la France et le Pérou du XVIIIe au XXe siècles, 113-128.

Pratt, Mary Louise, 2010, *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación*, México, FCE,

Quiroz Checa, Francisco, 2007, *Historia del Callao : de puerto de Lima a provincia constitucional*, Lima, Pedagógico San Marcos, 297 p.

Sánchez Rodríguez, Susy, « 'Temidos o admirados'. Negocios franceses en la ciudad de Lima a fines del siglo XVIII », *in* O'Phelan Scarlett et Carmen Salazar-Soler, *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el Mundo Ibérico*, siglos XVI-XIX, Lima, PUCP-IRA-IFEA, 441-468.

Sée, Henri, « Les côtes américaines du Pacifique vues par un Français au début du XIXe siècle (Voyage du Bordelais en 1817-1818) », *Bulletin Hispanique*, 1926, tome 28, n° 2, 155-175