

## **Les importations de bois de Brésil en Normandie dans la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle**

### **The imports of Brazilwood in Normandy during the first half of the sixteenth century**

CHRISTOPHE MANEUVRIER  
Normandie Univ, UNICAEN  
CNRS, CRAHAM/MRSH  
christophe.maneuvrier @unicaen.fr  
<https://orcid.org/0000-0001-5125-5431>

MICHEL DAEFFLER  
Normandie Univ, UNICAEN  
CNRS, MRSH  
michel.daeffler@unicaen.fr  
<https://orcid.org/0000-0003-0144-8301>

ISABELLE BRETTHAUER  
Normandie Univ, UNICAEN  
CNRS, CRAHAM/MRSH  
isabelle.bretthauer@gmail.com  
<https://orcid.org/0000-0002-1780-772X>

Texto recebido em/Text submitted on: 08/02/2018

Texto aprovado em/Text approved on: 27/06/2018

#### *Résumé:*

La découverte de nouveaux documents issus d'archives judiciaires permet de mieux appréhender l'organisation des voyages des ports normands vers le Brésil. Les départs avaient généralement lieu à l'automne ou au début de l'hiver, les retours s'effectuant durant l'été. Pour réduire les risques et échapper aux flottes portugaises, les navires voyageaient en convois, souvent de trois à cinq navires dont les caractéristiques peuvent être présentées grâce à plusieurs contrats de construction conservés dans des registres notariés. La mise en œuvre de ces expéditions nécessitait d'importants capitaux rassemblés par des marchands rouennais. Parmi eux, figurent

plusieurs familles d'origine espagnole de niveau international qui pouvaient parfois s'associer avec des investisseurs de Paris, de Lyon, ou de Champagne. Les quantités de bois-brésil rapportées en Normandie étaient considérables. Une partie de ces marchandises fut très tôt réexpédiée à Paris, la Rochelle et jusqu'à Anvers, Rouen étant alors un entrepôt international de tout premier ordre. Le bois-brésil était utilisé comme produit tinctorial mais aussi dans l'architecture, notamment au château de Fontainebleau (demeure favorite de François I<sup>er</sup>), ainsi que dans la fabrication de meubles ou de petits objets de luxe. Ces sources nouvelles montrent enfin que les expéditions des frères Verrazzano n'ont pas

ouvert la route du Brésil aux marchands français, mais que ces échanges ont commencé beaucoup plus tôt, même si une accélération de ce trafic est probable au cours de la décennie 1520.

*Mots-clés:*

Brésil; bois-brésil; Normandie; Rouen; Verrazzano.

*Abstract:*

New documents from judicial archives allow to understand better the organization of travels from Normandy ports to Brazil. Departures usually took place in autumn or early winter, with returns taking place during the summer. To reduce the risks and escape the Portuguese fleets, ships travelled in convoys, often from three to five ships whose characteristics can be presented through several construction contracts kept in notarial registers. Those expeditions required large capital raised by merchants from Rouen. Among them, there are several families of Spanish origin who could sometimes associate with investors from Paris, Lyon, or Champagne. The quantities of Brazilwood brought back to Normandy were considerable. Some of these goods were returned to Paris, La Rochelle and Antwerp, Rouen being a first-rate international warehouse. Brazilwood was used as a dye product but also in architecture, notably at the Château de Fontainebleau (François I<sup>st</sup> favourite residence), as well as in the manufacture of furniture or small luxury items. These new sources finally show that the Verrazzano brothers' expeditions did not open the road to Brazil to French merchants, but that these exchanges began much earlier, even if an acceleration of this traffic is likely during the 1520s.

*Keywords:*

Brazil; Brazilwood; Normandie; Rouen; Verrazzano.

Le commerce du “bois-brésil” réalisé par des marchands français a donné lieu à une abondante production historique dont les principaux acquis depuis une quarantaine d’années consistent à mettre en avant le rôle des frères Verrazano qui, depuis les travaux de Michel Mollat, sont perçus comme les initiateurs de ce trafic transatlantique<sup>1</sup>: après une “phase d’ouverture”, caractérisée par des voyages isolés et peu nombreux, le commerce du bois-brésil aurait connu une accélération rapide entre 1526 et 1531, lors du “tournant” verrazanien. L’interdiction faite par François I<sup>er</sup> aux marchands rouennais de commercer au Brésil en 1531 (renouvelée en 1538) aurait entraîné une pause, les échanges reprenant à partir 1541 pour connaître leur apogée dans les années 1550<sup>2</sup>. L’historiographie portugaise insiste de son côté sur le rôle joué par ces expéditions françaises dans la décision de Jean III d’investir le Brésil entraînant, après le traité de Saragosse du 22 avril 1529, la mise en place progressive du système colonial portugais au Brésil<sup>3</sup>. Tout récemment, Cameron J. G. Dodge a tenté d’évaluer l’importance économique du commerce du bois-brésil portugais

---

<sup>1</sup> La principale étude française sur la question est celle de Michel Mollat du Jourdin, Jacques Habert, *Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François I<sup>er</sup>*, Paris, imprimerie nationale, 1982. On peut toutefois se reporter également à Michel Mollat, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, Paris, Plon, 1952, p. 249-257; Michel Mollat, “As primeiras relações entre a França e o Brasil: dos Verrazani a Villegaignon”, *Revista de História*, 70 (1967), p. 343-358 (<http://revhistoria.usp.br/images/stories/revistas/070/A003N070.pdf>, consulté le 2018.02.10); Jacques Habert, “Le second des grands voyages de Jean Verrazane vers les «Indes» et au Brésil 1526-1527”, in Christian Buchet, *La mer, la France et l’Amérique latine*, Paris, Presses Paris Sorbonne, 2006, p. 259-279; Ana Maria Pereira Ferreira, “O Brasil e a França na primeira metade do século XVI: viagens e interesses”, *Arquipélago. História*, 2<sup>e</sup> série, 1/1 (1985), p. 123-130; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Redondo, Patrimonia, 1995; Fernando Lourenço Fernandes, “Os navegadores franceses na costa brasileira. No rastro do *L’Espoir*”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 170/444 (2009), p. 39-67; Philippe Bonnichon, *Des cannibales aux castors. Les découvertes françaises de l’Amérique (1503-1788)*, Paris, éd. France Empire, 1994; Stéphane Mouette, “Les balbutiements de la colonisation française au Brésil (1524-1534)”, *Cahiers du Brésil Contemporain*, 32 (1997), p. 7-18; Laurent Vidal, “La présence française dans le Brésil colonial au XVI<sup>e</sup> siècle”, *Cahiers des Amériques latines*, 34 (2000) (<http://journals.openedition.org/cal/6486>, consulté le 2018.02.10); Frédéric Mauro, *Le Portugal et l’Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle. 1570-1670. Etude économique*, Paris, SEVPEN, 1960, p. 115-145.

<sup>2</sup> Ph. Bonnichon, *Des cannibales...*, cit., p. 29-30. Philippe Bonnichon date ce “tournant” de l’année 1527, Stéphane Mouette l’appelle “Tournant Verrazanien” (S. Mouette, “Les balbutiements...”, cit. L’acte de François I<sup>er</sup>, daté du 22 décembre 1538 qui interdit aux marins d’aller au Brésil, a été publié par Ernest de Fréville, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen, depuis les temps les plus reculés jusqu’à la fin du siècle*, t. 2, n<sup>o</sup> CXII, Rouen, Le Brument, 1857, p. 437-439. L’année 1531 est également marquée par la tentative d’installation française au fort Alexis qui ne dura que quelques mois. Charles de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. 3, Paris, Plon, 1906, p. 278.

<sup>3</sup> L. Vidal, “La présence...”, cit.

entre 1550 et 1650 sans toutefois apporter d'élément nouveau sur l'activité des marchands français<sup>4</sup>.

Pour la plupart des historiens français, l'échec français au Brésil fut à la fois politique et commercial, le bilan économique des voyages des frères Verrazano étant jugé comme "assez maigre"<sup>5</sup>. Ce sentiment tient surtout à la nature des sources mobilisées jusqu'à présent, les archives de la Chambre de commerce de Rouen ayant été totalement détruites lors des bombardements de 1944<sup>6</sup>. Au sein des archives notariées, ce sont principalement les registres de "biens meubles"<sup>7</sup> contenant des contrats d'affrètement et les chartes-parties qui permettent de suivre le développement de ce commerce. Cependant, tous les contrats liés au commerce n'étaient pas enregistrés chez les tabellions, beaucoup étant établis sous seing privé. Ces sources présentent d'autres biais: les registres de biens meubles sont nettement moins conservés que les registres d'héritages (ou d'immeubles). Nous en avons effectué un dépouillement systématique pour la période 1524-1541 complété par plusieurs sondages dans les années 1542-1550. Le résultat est assez décevant, car si on perçoit certains navires et quelques familles marchandes impliquées dans ce commerce, on ne voit jamais les cargaisons qui reviennent. Pour saisir ces dernières, il faut avoir recours à d'autres sources. C'est grâce à ce corpus diversifié que nous pouvons appréhender, dans une perspective renouvelée, le commerce normand avec le monde Atlantique.

---

<sup>4</sup> Cameron J. G. Dodge, «A Forgotten Century of Brazilwood: The Brazilwood Trade from the Mid-Sixteenth to Mid-Seventeenth Century», *e-Journal of Portuguese History*, 2018, Brown Digital Repository. Brown University Library (<https://doi.org/10.7301/Z0VH5MBT>).

<sup>5</sup> Michel de Boüard, "Les voyages des Frères Verrazano: *Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François I<sup>er</sup>*", dossiers de voyages établis et commentés par Michel Mollat du Jourdin et Jacques Habert", *Annales de Normandie*, 2 (1984), p. 202-204.

<sup>6</sup> De ces archives, il ne reste que les quelques actes publiés par E. Fréville, *Mémoire...*, cit.

<sup>7</sup> Le plus ancien registre contenant les seuls "meubles" conservé pour Rouen ne commence qu'en 1524 (Archives départementales de Seine-Maritime (dorénavant AdS-M), 2E 1/377). Dans le notariat normand (appelé "tabellionage"), on distingue les actes portant sur les "héritages" (ou immeubles) de ceux portant sur les biens "meubles". Les registres de meubles rassemblent des actes de vente de marchandises, des transactions commerciales (et pas seulement maritimes), des procurations, des reconnaissances de dettes, des baux à temps, des testaments, etc. Les registres notariés des autres ports normands sont plus tardifs: au Havre, ils ne débutent qu'en 1571 et à Honfleur en 1572. À Dieppe, ils ont totalement disparu lors de l'incendie de 1694. Rien n'indique que ces contrats d'affrètements et ces chartes parties aient fait l'objet d'un enregistrement systématique chez les tabellions normands, de nombreux indices montrant au contraire que les chartes sous seing privé ont longtemps été utilisées entre marchands et marins. On ne peut donc pas arguer du silence de ces sources dans les années 1524-1529 pour affirmer que le commerce entre la Normandie et le Brésil était inexistant.

## De nouvelles sources

Les remarques qui suivent s'appuient pour l'essentiel sur des archives judiciaires inédites. Le dossier n'est guère volumineux puisqu'il ne compte que 18 pièces de procédure provenant des épaves du fonds des archives de la justice seigneuriale de Roncheville, à Honfleur. Elles sont conservées en deux ensembles: le premier dossier, conservé aux Archives départementales du Calvados, comprend dix pièces des années 1529-1530. Certaines ont fait l'objet d'une analyse sommaire par Charles Bréard en 1890 mais elles n'ont pas été utilisées par Michel Mollat<sup>8</sup>. Elles font état d'un long procès qui opposa le fermier de la coutume de Roncheville à des marchands de Rouen qui refusaient de payer des droits sur le bois-brésil, affirmant en être quittes en raison d'un privilège obtenu à Rouen. Évidemment, le seigneur de Roncheville qui prélevait un droit de coutume sur toutes les marchandises qui entraient et sortaient du port de Honfleur ne l'entendait pas de cette façon. Le second dossier, totalement inédit<sup>9</sup>, provient aussi des archives de la seigneurie de Roncheville. Conservé aux Archives nationales, il contient huit décisions du tribunal seigneurial prises entre novembre 1534 et avril 1535 qui exigent des propriétaires d'un navire nommé *L'Advenue* une déclaration de cargaison – laquelle semble n'avoir jamais été délivrée<sup>10</sup>.

À ces documents de justice, nous pouvons ajouter un texte inédit provenant du Minutier central des notaires de Paris se rapportant à l'expédition pilotée par Jérôme Verrazzano vers le Brésil en 1529 qui vient compléter les deux documents connus sur ce voyage publiés par Michel Mollat<sup>11</sup>. Les informations

---

<sup>8</sup> Archives départementales du Calvados (dorénavant AdC), A-210. Cinq des dix documents ont été analysés dans Charles Bréard, "Anciens voyages normands au Brésil", *Bulletin de la Société de l'histoire de Normandie*, années 1887-1890, p. 236-239. Michel Mollat se réfère parfois aux analyses de Charles Bréard mais effectue une erreur en attribuant cette note à Charles de Beaufort. Il n'a vraisemblablement pas consulté les originaux.

<sup>9</sup> Nous devons la connaissance de ce dossier à Nathalie Pallu de la Barrière à qui nous adressons nos très amicaux remerciements. Nous remercions également Francis Brumont pour avoir attiré notre attention sur plusieurs documents du tabellionage de Rouen repérés par lui lors de ses propres dépouillements.

<sup>10</sup> Le dossier est intitulé "Huit sentences interlocutoires rendues en la vicomté de Roncheville a Honfleur entre Jean Fesques procureur et receveur de ladite vicomté et baronnie de Roncheville et différents marchands pour les forcer de donner la declaration de leurs marchandises". Archives nationales (dorénavant AnF), 300 AP529, dossier 36, 1535.

<sup>11</sup> Ce document inconnu de Michel Mollat a été signalé par Jean-Pierre Moreau qui reprend la description de l'inventaire des Archives nationales sans avoir fait le lien avec Girolamo Verrazzano. Jean-Pierre Moreau, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu. 1493-1635*, Paris Karthala, 1992, p. 45. Voir Annexe 1.

contenues dans ces dix-huit pièces de procédure, croisées avec les données des tabellionages et des sources narratives, permettent de jeter un nouvel éclairage sur l'organisation des voyages, l'origine des marchands, les navires utilisés et les marchandises rapportées.

## I – L'organisation des voyages

### Durée et saisonnalité des expéditions

La durée des expéditions n'est presque jamais mentionnée dans les contrats et la précision dans la charte-partie du fait que le voyage de Girolamo Verrazano soit prévu sur 10 mois est exceptionnelle. Elle tient sans doute au fait qu'il devait revenir du Brésil après plusieurs escales en Méditerranée<sup>12</sup>. Tous les voyages ne suivaient d'ailleurs pas un itinéraire unique: pour la seule année 1549, sept contrats indiquent le Brésil comme unique destination; trois mentionnent une étape au Cap-Vert; deux autres une escale au Cap des Trois Pointes, dans l'actuel Ghana. Les départs avaient lieu durant l'automne ou au début de l'hiver, et la préparation du voyage durait plusieurs mois. Alors que la charte-partie concernant l'expédition pilotée par Verrazano est signée le 27 septembre 1529, *La Bonne Aventure* était encore au Havre le 1<sup>er</sup> décembre<sup>13</sup>. Les dates de retour sont mieux documentées: le dossier de justice de Honfleur signale des arrivées en juillet 1529 et 1530. *La Roze*, conduite par Charles Mygnot, est même rentrée à Honfleur à deux reprises, une fois durant l'été 1529, l'autre pendant l'été 1530, ce qui montre la capacité des marchands et des marins à organiser un voyage chaque année avec le même bateau. Selon l'itinéraire prévu et le nombre d'escales à effectuer, ces voyages devaient durer entre 7 et 10 mois.

Le nombre de navires impliqués dans chaque expédition semble se situer le plus souvent entre trois et cinq, mais on ne dispose d'informations précises que sur deux convois: en 1530, *L'Esprit* et *La Roze* naviguent ensemble, comme l'année précédente où elles voguaient, en plus, en compagnie d'un troisième navire dont on ne connaît que le nom du maître, Kathelin Passemer. En 1527, le seul convoi connu en partance de Bretagne comptait lui aussi trois navires<sup>14</sup>. Un doute subsiste sur le cas de l'expédition à laquelle participa Girolamo Verrazano,

<sup>12</sup> M. Mollat du Jourdin, J. Habert, *Giovanni...*, cit., p. 127.

<sup>13</sup> *Ibid.*; cf. Annexe 1.

<sup>14</sup> Luis M. Ramalhosa Guerreiro, "La prise de trois navires bretons sur les côtes du Brésil en 1527", *La Bretagne, Le Portugal, Le Brésil: échanges et rapports*, Actes du Cinquantenaire de la création en Bretagne de l'enseignement du portugais, Brest, Université de Haute Bretagne / Université de Bretagne occidentale, 1973, p. 103-112.

pour laquelle les documents ne font état que d'un seul navire. On doute qu'un navire ait pu voyager seul puisque les départs en convois furent la règle pendant tout le XVI<sup>e</sup> siècle. Si le port de Honfleur apparaît fréquemment comme point de départ des expéditions, il n'était pas le seul puisqu'en 1529 *La Bonne Aventure* part du Havre et d'autres départs sont connus depuis Dieppe et Harfleur. Des marins et des armateurs de toute la Normandie étaient impliqués dans ce trafic: vers 1530/1550, des marchands de Caen y participaient également<sup>15</sup>. Le cas de *La Martine*, partie peu avant 1518, est moins clair car on ne sait si c'est le navire ou le maître du navire qui était originaire de Jumièges<sup>16</sup>.

### **Un commerce aux mains de riches marchands rouennais**

Le dossier de Honfleur nous livre les noms d'une quinzaine de marchands ayant pris des parts dans l'affrètement d'un ou de plusieurs navires pour le Brésil. Tous sont indiqués comme "marchands de Rouen". Parmi eux figurent plusieurs marchands d'origine espagnole<sup>17</sup>: Jean Saldaigne (*Saldaña*), fils de Pierre Saldaigne arrivé à Rouen en 1487 et naturalisé en 1497; Jean de Quintanadoines (*Quintanadueñas*) arrivé à Rouen en 1519; Jacques et Alonce de Civille, fils d'Alonce de Civille arrivé à Rouen dès 1484. Pour ces investisseurs, le bois-

---

<sup>15</sup> Jean Rouxel, professeur à l'université de Caen, né vers 1530, écrit: "Mon père en divers lieux demena le trafic, Et joignit aux Normands et l'Inde et l'Amérique". Léopold Duhamel, *Essai sur la vie et les œuvres de Jean Rouxel, Poète et jurisconsulte caennais du XVI<sup>e</sup> siècle*, Caen, Pagny, 1862, p. 8. Jacques de Cahaignes (1548-1612), dans son éloge 31 consacré à Etienne de Mondrainville, affirme: "Etienne Duval exerça sur terre et sur mer cette profession utile et honorable [de marchand], en Europe, en Barbarie, et dans presque toutes les contrées du Nouveau-Monde. Il en retira de grandes richesses". L'activité commerciale d'Etienne de Mondrainville se situe dans les années 1520-1550 puisqu'il est élu échevin en 1536 avant d'être anobli en 1548. Jacques de Cahaignes, *Eloges des citoyens de la ville de Caen. Première centurie*, Caen, Leblanc-Hardel, 1880, p. 146-147.

<sup>16</sup> L'acte indique: "Ce sont les frais et mises que Robert Costart maistre du navire nommé la Martine de Jumeges du port de Illlxx tonneaux...". L'absence de ponctuation peut laisser croire à un navire originaire de Jumièges mais cette indication n'est pas conforme aux habitudes des tabellions qui indiquent l'origine des maîtres et capitaines mais pas celle des navires. Il se pourrait donc bien que ce soit Robert Costart qui soit originaire de Jumièges, et non le navire.

<sup>17</sup> Sur cette communauté espagnole à Rouen: M. Mollat, *Le commerce...*, cit., p. 512; C. Douyère, "Le testament de Pedro de Salazar, marchand espagnol de Rouen (1549)", *Bulletin Philologique et historique*, 1973, p. 157-169; Christine Demeulenaere-Douyère, "Le commerce espagnol à Rouen au XVI<sup>e</sup> siècle", *Études Normandes*, 2 (1981), p. 43-54 et "Les Espagnols et la société rouennaise au XVI<sup>e</sup> siècle", *Études Normandes*, 3 (1981), p. 65-82; G. K. Brunelle, "Immigration, assimilation and success: three families of Spanish origin in sixteenth century Rouen", *Sixteenth Century Journal*, XX:2 (1989), p. 203-219. Sur les importations espagnoles au début du siècle: Jacques Bottin, "De la toile au change: l'entrepôt rouennais et le commerce de Séville au début de l'époque moderne", *Annales du Midi*, vol. 117, 251 (2005), p. 323-345.

-brésil n'est qu'une marchandise parmi d'autres: le testament rédigé par Pedro de Salazar (un autre marchand originaire de Bilbao) le montre trafiquant surtout avec l'Espagne, d'où il rapporte de la laine, des fruits, du vin, et des câpres qu'il troque contre des toiles normandes. Il participe également à des expéditions vers Terre-Neuve et le Brésil puisqu'à la date où il écrit son testament (7 mai 1549), il signale avoir investi dans trois navires faisant route vers le Brésil<sup>18</sup>.

Ces familles d'origine espagnole ne sont pas les seules à se lancer dans le commerce du bois-brésil. À leurs côtés, on trouve des marchands rouennais dont certains leur sont apparentés comme Jean Cavelier, propriétaire de 20 000 bois de Brésil déchargés à Honfleur en 1529 et dont l'une des parentes a épousé Fernand de Quintanadoines. Moins connus, Noël Fessart et Nicolas de la Chesnaye se sont associés à Robert Ribault<sup>19</sup> pour armer *Ladvenue* qui rentre à Honfleur durant l'été 1534<sup>20</sup>. Ces associations sont durables puisqu'en 1531 Nicolas de la Chesnaye s'était déjà associé à Richard Fessart (un parent de Noël ?) pour équiper un navire vers le Brésil. Tous deux firent partie du groupe de marchands qui présentèrent une requête au Conseil de la Ville de Rouen le 26 août 1531 contre l'interdiction faite par le roi d'envoyer des bateaux vers le Brésil<sup>21</sup>. Ces associations entre marchands rouennais sont fréquemment renouvelées: l'une des pièces de procédures établit la liste des cinq principaux armateurs du voyage effectué par *La Roze* en 1529. On y trouve Jehan Pestel, Charlot Mygnot, Pierre Guerin, Richard Fessart et Pierre Moisy, tous "marchands bourgeois de Rouen". Ils s'associent de nouveau pour envoyer en 1530 la nef nommée *La Roze* dont le maître du navire est Laurent Advissé qui a remplacé Charlot Mygnot, maître en 1529<sup>22</sup>. À cette date, l'organisation des expéditions est donc déjà bien rodée.

Le dossier est trop réduit pour préciser la chronologie du mouvement mais quelques indices peuvent servir de jalons: le premier est fourni par la coutume de Roncheville qui énumère les droits à payer sur chaque marchandise débarquée dont le texte est certifié et confirmé par les tabellions royaux de Honfleur le 22 juillet 1527. En 1529 et 1530, la fin du mois de juillet est marquée par le retour des navires en provenance du Brésil, et nous pouvons donc supposer que

<sup>18</sup> Christine Douyère, "Le testament...", cit., p. 167.

<sup>19</sup> S'agirait-il d'un parent du célèbre Jean Ribault qui fut parmi les fondateurs de la colonie de Floride en 1565?

<sup>20</sup> AnF, 300 AP529, dossier 36, 1535.

<sup>21</sup> Registre des délibérations de la ville de Rouen, Archives municipales de Rouen, A.13, f. 153 v. Texte publié par Jules Thieury, *Le Portugal et la Normandie jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubry, 1860, p. 43-44.

<sup>22</sup> AdC, A-210.

cette confirmation soit en lien avec l'arrivée récente de marchandises, jusqu'à présent non inscrites dans la coutume, comme c'est le cas du bois-brésil<sup>23</sup>. Un passage du *Livre des Martyrs* de Jean Crespin affirme d'ailleurs que c'est vers 1525 que le bois-brésil apparaît (en grandes quantités?) dans l'estuaire de la Seine: "Quelque temps apres qui fut peut estre en l'an M.D.XXV. les marchans françois de la ville de Harfleur [lire probablement : Honfleur] y envoyerent leurs navires pour traiter avec les habitans naturels, desquels ils tirerent du bois de Brésil, des poyvres & autres marchandises. Iceux composerent entre eux une alliance qui dure jusques aujourd'hui, depuis l'on a continué tous les ans la navigation"<sup>24</sup>. Même si Jean Crespin a un doute sur l'année précise de l'événement, on comprend que des marchands s'organisèrent pour y mener des expéditions conséquentes. Une lettre du 5 mai 1525 signale que Guyon Le Roy, capitaine du Havre, avait dès cette date investi lui aussi dans une petite nef qui faisait le commerce du Brésil. La manière dont Saint Maars écrit à Guyon Le Roy avoir "presté quarante frans à votre petite nef qui va au Brésil comme plus amplement pourrez veoir par leur certifficat que je vous envoys par se porteur" montre que le navire est certainement en route<sup>25</sup>. D'ailleurs, c'est à ce moment que les plaintes de l'ambassadeur du Portugal se multiplient à l'encontre des marchands français. L'impitoyable massacre des marins bretons surpris (vers 1527/28) en train de charger du bois-brésil par une flotte portugaise s'explique sans doute par la volonté de terroriser les marins afin de les dissuader de venir au Brésil. Quelques hommes réussissent à s'échapper dans une chaloupe (ne les aurait-on pas laisser fuir afin qu'ils fassent savoir à leurs compatriotes le sort de leurs compagnons?) et retrouvent un navire français qui les ramène en Europe, ce qui montre que leur nef ne fut pas la seule venue de France cette année-là<sup>26</sup>. À partir de 1525, les expéditions sont toujours plus nombreuses jusqu'à ce que, le 22 août 1531, François I<sup>er</sup> ordonne un embargo sur tous les navires armant pour la Guinée ou le Brésil. Quatre navires sont alors bloqués en Normandie, mais une lettre de l'ambassadeur du Portugal fait état de 25 à

---

<sup>23</sup> Cette coutume a été éditée par Paul Bréard, "Pancarte ou tarif des droits de coutume dus à S. A. S. Monseigneur le duc d'Orléans, premier prince du sang dans et prévôté de Honfleur au Moyen Âge", *Bulletin de la Société historique de Lisieux*, 17 (1909), p. 9-20.

<sup>24</sup> Jean Crespin, *Histoire des martyrs persecutez et mis à mort pour la verité de l'Evangile, depuis le temps des apostres jusques à l'an 1574*, Genève, Eustache Vignon, 1582, p. 404.

<sup>25</sup> La lettre est publiée par Charles Bréard, Philippe Barrey, *Documents relatifs à la marine normande aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, Rouen, Lestringant, 1906, XX, p. 180-181. Vers la même époque (1525?), deux dieppois, Guérard et Rouffel, partent eux-aussi pour le Brésil: Jacques Savary, *Le parfait négociant ou instruction générale pour ce qui regarde le commerce de toute sorte de marchandises, tant de France que des pays étrangers*, Paris, Guignard, 1675, p. 114.

<sup>26</sup> M. Mollat du Jourdin, J. Habert, *Giovanni...*, cit., p. 143-144. L. M. R. Guerreiro, "La prise...", cit.

30 nefes en cours d'armement. Cette interdiction contrarie considérablement les marchands de Rouen qui s'en plaignent auprès de François I<sup>er</sup> mais elle n'empêche pas les départs: un acte du 14 octobre 1531 montre qu'un navire au moins – car il est peu probable qu'il ait envisagé de partir seul – s'apprêtait à partir pour le Brésil<sup>27</sup>. D'ailleurs, le roi soutenait certains navires en partance comme on le voit à travers les “dépenses secrètes” qui indiquent qu'en août 1534 le capitaine Bizeretz fit savoir au roi “son retour du pais de Bresil où il estoit allé par son commandement avec la nef nommee le Saint Philippe”<sup>28</sup>.

## II – Les navires utilisés

Les caractéristiques des navires armés pour les voyages transatlantiques peuvent être présentées à partir de plusieurs contrats de construction conservés dans les registres notariés de Rouen, Le Havre et Honfleur. Même si les registres de ces deux dernières villes antérieurs aux années 1570 ont disparu, les informations disponibles concernent toutefois des navires du milieu et du troisième quart du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>29</sup>. Ces documents fournissent les dimensions précises de la coque, des informations sur les aménagements intérieurs (ponts et gaillards) ainsi qu'une description parfois très détaillée de la charpente qui permet de restituer les élévations des bâtiments.

### Des bâtiments polyvalents

D'une longueur se situant entre 55 et 72 pieds (18 à 23,4 m), ces bâtiments normands sont d'une taille relativement modeste en comparaison avec d'autres navires européens dont certains dépassent les 30 m, tels les navires basques construits dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>30</sup>. Lors de la conception de leurs bâtiments, les constructeurs adaptent les proportions de la coque aux usages recherchés ainsi qu'aux conditions de navigation. Ainsi, le rapport longueur quille/largeur se situe entre 2,10 et 2,50, cette valeur correspondant à des navires

<sup>27</sup> AdS-M, 2E 1/380.

<sup>28</sup> Léon de Laborde, *Les comptes des bâtiments du roi (1528-1571)*, Paris, Baur, 1880, p. 129 et n.° 229, p. 272. Dans un compte postérieur (1566), il est fait état de dépenses payées grâce aux “deniers provenus de la vente du bois de brezil” (*Ibid.*, p. 129).

<sup>29</sup> Une trentaine de contrats de construction et de réparation datés entre 1549 et 1601 ont pu être retrouvés dans les archives de Fécamp, du Havre et de Honfleur.

<sup>30</sup> Michael Barkham, “Sixteenth century Spanish basque ships and shipbuilding: the multipurpose nao”, *Postmedieval boat and ship archaeology*, BAR International Series 256 (1985), p. 113-135.

n'ayant qu'un pont, plus aptes à la course et au combat. Certains, dotés d'une coque large et profonde, présentent des proportions communes à l'ensemble des navires de commerce européens du XVI<sup>e</sup> siècle. D'autres possèdent une coque plus fine ce qui les rapproche de certains navires anglais, notamment de ceux que le contrôleur de la marine d'Élisabeth I<sup>ère</sup>, William Borough, estime être "very serviceable for all purposes"<sup>31</sup>. Si aucun des navires normands de cette période ne correspond à la "classe" des navires de guerre, la plupart se situent dans la catégorie "multi-usage", pouvant être armés en "guerre ou marchandise".

Selon les contrats d'affrètement, les navires affectés aux voyages transatlantiques avaient un tonnage moyen compris entre 50 et 180 tonneaux. Cette grande variabilité suggère l'existence de navires aux caractéristiques bien différentes.

Indications de contenances de quelques navires normands partant pour le Brésil

Année de départ (D) ou de retour (R)	Nom du navire	Tonnage
R1505	L'Espoir	120 tonneaux
R1518	La Martine	80 tonneaux
R1529	?	70 tonneaux
R1529	La Roze	100 tonneaux
R1530	La Roze	+ 80 tonneaux (cargaison minimale)
R1529	Lesprit	+ 104 tonneaux (cargaison minimale)
R1530	Lesprit	130 tonneaux
R1529	La Flamengue	120 tonneaux
D1529	La Bonne Aventure	120 tonneaux

### **Les navires de taille moyenne (50 à 80 tonneaux)**

Jusqu'à 80 tonneaux environ, les navires ne possédaient qu'un seul pont, telle cette roberge construite à Honfleur en 1576<sup>32</sup>. Les bâtiments de 50 à 60 tonneaux présentaient une coque particulièrement basse ayant une longueur de quille de 36 pieds, une longueur hors tout de 54 pieds, une largeur de 15,5

<sup>31</sup> Londres, The National Archives, SP12/243, f. 283 r-283 v.

<sup>32</sup> AdC, 8E-6500, f. 121r-122v, 7 avril 1576.

pieds et une hauteur de cale de 9 pieds<sup>33</sup> (fig. 1). Ce navire n'a qu'un pont, un gaillard d'avant, un gaillard d'arrière avec une dunette au-dessus. Le pont n'est pas continu, mais se trouve interrompu à l'arrière par un "ravallement", c'est-à-dire que le pont est abaissé au niveau de la chambre du maître du navire<sup>34</sup>. Cet aménagement permettant de réduire les œuvres mortes figure sur la plupart des navires européens de l'époque<sup>35</sup>. Le maître du navire loge à l'arrière du navire, sous le gaillard. En avant de la chambre, se trouve "la chambre du gouverneur", un local d'où l'homme de barre manœuvre le gouvernail. Surplombant le gaillard d'arrière il présente une ouverture vers l'avant lui permettant de suivre le mouvement des voiles. Une rangée de barrots est établie à environ trois pieds sous le pont. Solidement fixés aux flancs au moyen de puissantes courbes, leur rôle est essentiellement structurel ; toutefois, la comparaison avec certaines épaves, telle celle de *Red Bay* suggère qu'un léger bordage pouvait être cloué sur ces baux, formant ainsi un faux pont pouvant recevoir une partie de la cargaison<sup>36</sup>. Il semblerait que sur les bâtiments n'ayant qu'un pont, l'équipage était logé sous le gaillard d'arrière: "... Item une platte fourne arriere de la haulteur dun homme qui sera close pour loger et metre au couvers les hommes..."<sup>37</sup>.

### Les navires de grande taille (plus de 100 tonneaux)

Au-dessus d'une centaine de tonneaux, les bâtiments entrent dans une autre catégorie : ils sont plus grands et plus larges. Les dimensions d'un navire pouvant jaugeer une centaine de tonneaux sont les suivantes (fig. 2)<sup>38</sup>: longueur de quille, 42 pieds; longueur hors tout, 62 pieds; largeur, 19 pieds; hauteur de cale, 10 pieds.

<sup>33</sup> AdS-M, 2E70-14, f. 76r-77v, 26 février 1573. Les dimensions sont indiquées en pieds et pouces. Il existait en Normandie un pied de 11 pouces valant 298 mm, et même, à Rouen, un pied de 10 pouces valant 271 mm. Toutefois, plusieurs contrats de construction indiquent que les dimensions sont en "pieds de roi", valant 325 mm: "... Aura ledict navire de haulteur souz son premier tillac huit piedz de roy..." (AdS-M, 2E70-80, f. 308 v, 27 décembre 1595).

<sup>34</sup> "... ung ravallement arryere avec la chambre du maitre au-dessus...", AdC, 8E-6498, 17 novembre 1575, f. 446 r.

<sup>35</sup> Michel Daeffler, *Formes de carène et navires de combat. L'invention du vaisseau de ligne en Angleterre (1560-1642)*, Caen, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, 2004, p. 147-150.

<sup>36</sup> Robert Grenier, Marc-André Bernier, Willis Stevens (éds.), *L'archéologie subaquatique de Red Bay, la construction navale et la pêche de la baleine basques au XVI<sup>e</sup> siècle*, t. III, Ottawa, Parcs Canada, 2007, p. 190-191.

<sup>37</sup> AdS-M, 2E70-25, f. 246r-252r, 8 novembre 1576.

<sup>38</sup> AdS-M, 2E70-63, f.10v-12v, 18 janvier 1589.

Ce navire possède deux ponts, un gaillard d'avant et un gaillard d'arrière, avec une dunette au-dessus. La hauteur d'entrepont, d'environ 4 pieds, est mesurée depuis la planche du tillac jusqu'au dessous du bau du pont supérieur. Cette faible hauteur, très inférieure à celle en usage sur les vaisseaux royaux, oblige à se déplacer courbés en deux, mais les œuvres mortes sont réduites d'autant, rendant ces modestes bâtiments plus marins. À bord d'un navire marchand, l'espace entre deux ponts est d'abord dévolu à l'entrepôt de marchandises puis au logement des hommes. La hauteur du gaillard d'arrière est sensiblement identique à celle de l'entrepont, pouvant aller jusqu'à 4,5 pieds (1,46 m). Avec une telle hauteur, le maître du navire est à peine mieux logé que l'équipage car il ne peut se tenir debout, et à peine assis sur une chaise. Le gaillard d'arrière peut s'étendre jusqu'au grand mât. Afin de réduire la hauteur de la coque, des "ravallements" sont également pratiqués dans les ponts. La hauteur de la dunette, limitée à 3 pieds (974 mm), correspond davantage à un abri pour le couchage qu'à un véritable logement.

Ces bâtiments sont généralement équipés d'une structure appelée "pont de barrot" disposée au-dessus du pont, entre les gaillards (fig.3). Destinée à empêcher ou à retarder l'entrée d'ennemis dans le navire lors d'un abordage, elle se compose de deux poutres longitudinales appelées "hiloires", soutenues par des épontilles. Des barrotins, disposés transversalement, s'appuient sur le plat-bord et sur les hiloires. Cette structure est complétée par une autre série de barrotins centraux, placés entre les hiloires, destinée à recevoir un filet afin d'empêcher l'ennemi de prendre pied sur le pont supérieur, comme on le voit sur une enseigne représentant le chargement de troncs de bois-brésil sur un navire normand<sup>39</sup>. Les restes d'un dispositif similaire ont été retrouvés sur l'épave de la caraque anglaise *Mary-Rose* coulée en 1545<sup>40</sup>.

### **La voilure**

Nous disposons de peu d'informations concernant la voilure de ces bâtiments car aucun contrat de voilure ou de réalisation de la mâture ne nous est parvenu. L'inventaire d'un navire en partance pour le Brésil nous détaille

---

<sup>39</sup> Cette enseigne, qui provient d'une maison de Rouen aujourd'hui détruite appelée *L'île du Brésil*, est conservée au musée des Antiquités de Seine-Maritime, à Rouen. On la date généralement du milieu du XVI<sup>e</sup> siècle. Des photos sont disponibles dans la base Joconde: [http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/joconde\\_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD\\_98=REF&VALUE\\_98=07330000816](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/joconde_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_98=REF&VALUE_98=07330000816), consulté le 2018.02.10.

<sup>40</sup> *Mary-Rose your noblest shippe. Anatomy of a Tudor Warship*, ed. Peter Marsden, Portsmouth, The Mary Rose Trust, 2009, p. 200-206.

de façon exceptionnelle sa voilure<sup>41</sup>: “Deux paires de voilles assavoir deux grandz papefis, deux papefis de borset avec leurs bonnettes, trois borsés de hune dont en y a deux grandz, ung borset de baupré avec une misenne...”. Le grand papefi désignant la grande voile, on comprend qu’il y en a deux jeux. Les deux papefis de borset correspondent quant à eux à deux jeux d’une voile de misaine, située à l’avant<sup>42</sup>. Ces deux voiles sont équipées chacune d’une “bonnette”, lacée au bas de la voile principale, appelée bonnette maillée. Les borsets de hune correspondent aux grand et petit hunier disposés au-dessus de la grande voile et de la voile de misaine. Le borset de beaupré est une petite voile carrée établie sous le beaupré qui prendra le nom de civadière au XVII<sup>e</sup> siècle. La “misenne” ne semble pas désigner la voile de misaine appelée ici “papefis de borcet”, mais plutôt ce que l’on nomme aujourd’hui la voile d’artimon, petite voile triangulaire établie sur le mât d’artimon, à l’arrière du navire<sup>43</sup>. Le schéma de voilure ainsi établi correspond assez bien au type de voilure des navires européens gréés à trois mâts<sup>44</sup> (fig. 4).

### L’armement

Des pièces d’artillerie sont fréquemment mentionnées dans les contrats d’affrètement. Leur calibre n’est pas indiqué, et on ne dispose que de leur nom : “passevolant”, “berche” ou “chiens”. Le passevolant est un canon à boîte pouvant tirer un boulet de 8 livres<sup>45</sup> ou, au minimum, un projectile du calibre d’un “faucon”<sup>46</sup> soit un boulet de 2 livres. Il s’agit d’un canon de faible calibre utilisant une boîte à poudre et monté sur un affût, peut-être du même type que ceux utilisés pour les “bombardas” sur les navires espagnols armant pour la chasse à la baleine ou les campagnes morutières<sup>47</sup>. Les chiens et les berches semblent être de petites pièces montées sur pivot au niveau des gaillards, de

<sup>41</sup> AdS-M, 2E1-883, f. 34r-34v, 4 septembre 1566.

<sup>42</sup> “Pacsis ou pacsi, signifie la grande voile du grand mast, ou du mât de Borcet, nommant l’un le grand pacsis, & l’autre pacsis de borcet...”, George Fournier, *Hydrographie contenant la theorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris, Jean Dupuis, 1667, p. 10; le mât de borcet est un ancien terme désignant le mât de misaine.

<sup>43</sup> Sur un navire à trois mâts, le mât d’artimon est le mât situé le plus en arrière.

<sup>44</sup> R. Grenier, M-A. Bernier, W. Stevens (éds.), *L’archéologie...*, cit., p. 35.

<sup>45</sup> Diago Ufano, *Vraye instruction de l’artillerie et de ses appartenances*, Frankfurt, Egenolf Emmel, 1514, p. 13.

<sup>46</sup> Estienne Cleirac, *Us et coutumes de la mer*, Bordeaux, Guillaume Millanges, 1647, p. 497.

<sup>47</sup> R. Grenier, M-A. Bernier, W. Stevens (éds.), *L’archéologie...*, cit., p. 166-167.

plus petits calibres encore<sup>48</sup>. Ces pièces en fer dotées de deux boîtes à poudre<sup>49</sup> constituent la majorité de l'artillerie embarquée. L'armement de bord était complété par des arquebuses, des arbalètes, des lances à feu ainsi que des piques et demi-piques. L'ensemble de cet équipement militaire est exclusivement adapté au combat rapproché et à l'abordage, aucune des pièces d'artillerie n'étant assez puissante pour repousser un adversaire bien armé.

Les pièces de procédure de la justice de Roncheville montrent que ces navires n'entraient pas dans le port de Honfleur mais qu'ils restaient en mer tandis que l'on déchargeait la marchandise sur des petits vaisseaux de 20 à 25 tonneaux appelés "allèges" qui pouvaient alors remonter la Seine jusqu'à Rouen. Le 25 août 1529, le procureur de Roncheville évoque "soixante dix tonneaux de marchandises de boys de bresil ou environ, naguerez estant en ce port et havre de Honnefleu dedens troys alleges pour porter en ladite ville de Rouen pour avoir payement de la coustume de ce denier par lesdits marchantz ainsy que disoit et soubtenait ledit Martin Boursier, coustumier". La justice de Roncheville fit également saisir, le 28 juillet 1530, une allège chargée de 20 tonneaux de brésil provenant de la nef de Charlot Mynot<sup>50</sup>.

### **III – Les marchandises rapportées**

On ne possède aucune déclaration de cargaison permettant de connaître précisément l'ensemble des marchandises rapportées du Brésil. Plusieurs textes signalent des arrivages d'animaux vivants, principalement des singes et des perroquets. Toutefois, la marchandise principale est le bois-brésil, toujours désigné sans autre précision<sup>51</sup>. De nombreuses représentations, telle l'enseigne de "l'isle du Brésil"<sup>52</sup>, montrent que le bois était rapporté sous la forme de pièces longues de 1,70 à 1,80 m environ, de section carrée ou circulaire. Le débitage en sections carrées permettait un rangement plus aisé dans le navire, assurait au

---

<sup>48</sup> Jean Nicot, *Thresor de la langue francoyse tant ancienne que moderne*, Paris, David Douceur, 1606, p. 75.

<sup>49</sup> BnF, fr. 21544, *Recueil de pièces originales concernant l'artillerie et la marine de France* (1545-1574), f. 36 r, 1565.

<sup>50</sup> AdC, A. 210.

<sup>51</sup> Plusieurs essences étaient regroupées sous le terme générique de bois-brésil. F. Mauro, *Le Portugal...*, cit., p. 117-120.

<sup>52</sup> Cette maison, détruite lors du percement de la rue de la République, était située au 17 de la rue Malpalu. Sur la façade on voyait "de petites figures nues [...] sculptées sur les montants au milieu d'ornements gothiques". E. H. Langlois, *Description historique des Maisons de Rouen les plus remarquables par leur décoration extérieure et par leur ancienneté*, Paris, Firmin Didot, 1821, p. 154.

bois un séchage régulier limitant les distorsions, et réduisait le coût du transport mais nécessitait que les Amérindiens aient le temps de les préparer<sup>53</sup>.

Dans les actes concernant uniquement des marchands normands, les bois ne sont jamais décrits, comme si leurs dimensions étaient connues de tous. C'est seulement lorsqu'ils sont réexpédiés dans d'autres ports que les contrats donnent leurs équivalents en poids. Par un contrat du 30 septembre 1548, des marchands rouennais s'engagent à livrer à des marchands d'Anvers "six cens quatre vingtz dix huit boutz ou boises de bresil le tout poisant quarante mil troys cens quinze livres" qui font ensemble 20 tonneaux ou environ<sup>54</sup>. Un tonneau pèse donc ici environ une tonne (deux mille livres), et contient 35 bois, chacun ayant un poids moyen de 58 livres, soit 28 à 29 kilos. On peut donc restituer un format type de 17 cm de section sur 100 cm de long. Toutefois, comme les représentations dont on dispose montre que ces bois étaient un peu plus longs que la hauteur d'un homme adulte, on peut plutôt estimer leur dimension à 180 cm de long x 12 cm de section environ, soit 70 bois pour deux tonneaux. Ce format n'est pas le seul en usage puisqu'un contrat du 19 août 1541 fait état d'un marchand de Rouen s'engageant à livrer "vingt cinq tonneaux de boys de bresil de seize cens vingt troys boutz, tant grandz que petitz" à La Rochelle. Un tonneau de bois contient donc ici environ 65 bois de dimensions variables, "grands et petits"<sup>55</sup>.

---

<sup>53</sup> Le *Journal d'un Grand Capitaine de Dieppe* rapporte que ces bois sont préparés par les Amérindiens qui vont les chercher jusqu'à trente lieues dans l'intérieur du pays: "Ils y vont par bandes ou compagnies de quatre à cinq cents hommes, conduites chacune par leur roi. Les sauvages qui composent ces bandes portent tous leur pièce de bois jusqu'à la cote, où ils la livrent aux Français, moyennant quelques petites haches, quelques coins, couteaux et autres objets en fer". Le *Journal d'un Grand Capitaine de Dieppe* n'est connu qu'à travers la traduction italienne publiée par Giovanni Baptista Ramusio en 1556. L'édition originale du *Discorso d'un gran capitano di mare Francese del luoco di Dieppa* est consultable sur le site de l'université d'Heidelberg: <http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/ramusio1556bd3/0928>, accédé le 2018.02.10. Ce récit est daté par Ramusio de 1539 mais Olga Okuneva a montré que le texte du "Discours..." contient un important marqueur chronologique: "Une partie de cette terre du Brésil fut d'abord découverte par les Portugais, et il y a environ trente-cinq ans". Une rédaction de cette partie de l'ouvrage vers 1534/35 semble donc plus plausible, d'autant que l'auteur ne signale à Pernambuco qu'un minuscule fortin. Le texte semble donc antérieur à la construction du fort qui suivit de peu la fondation de la capitainerie en 1534 (Olga Okuneva, "Essai sur la carte de G. Gastaldi "Brasil" insérée dans "Delle navigationi et Viaggi" de G. B. Ramusio (1556; 1565; 1606)", *Terra Brasilis (Nova Série)* [En ligne], 2 (2013) <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/743>; DOI: 10.4000/terrabrasilis.743, consulté 2018.02.01).

<sup>54</sup> AdS-M, 2E1/860, f. 6. Contrat d'affrètement du 30 septembre 1548 pour le navire *La Martine* de 80 tonneaux: "charger pour ledit Gibert du nombre de six cens quatre vingtz dix huit boutz ou bois de bresil, le tout poisant quarante mil troys cens quinze livres [...] que ledit Maistre et Levavasseur ont estymé monté jusques au nombre de vingtz tonneutz".

<sup>55</sup> AdS-M, 2E1/385, p. 271. Contrat d'affrètement du 19 août 1541 pour le navire *La Marie*, de 45 tonneaux, à destination de La Rochelle: "le nombre de vingt cinq tonneaux de boys de bresil de seize cens vingt troys boutz tant grandz que petitz..."

S'agit-il d'un format plus petit destiné au marché européen? À travers ces deux exemples, on comprend qu'un navire de cent tonneaux pouvait transporter entre 3 500 et 6 500 bois-brésil. Trois à six navires ont donc été nécessaires au transport des 20 000 bois de Jean Cavelier déchargés à Honfleur en 1529<sup>56</sup>. Cette estimation permet de revenir sur le voyage de Verrazano qui aurait rapporté 35 000 bois de Brésil<sup>57</sup>: *La Flamengue* étant un navire de 130 tonneaux, elle ne pouvait charger qu'entre 4 500 et 8 500 bois ce qui implique la présence de quatre à huit navires dans cette flotte. Il reste une question sans réponse, celle de la rentabilité d'un tel voyage. Le coût de l'expédition du navire *La Bonne Aventure*, un navire de 120 tonneaux équipé à l'automne 1529 pour le Brésil, peut être estimé à 1600 livres tournois environ, puisque Girolamo Verrazano en acheta 37,5% des parts pour 600 livres<sup>58</sup>. On ignore cependant la valeur des marchandises rapportées ainsi que le coût d'amortissement des navires perdus en mer que les marchands devaient également prendre en compte.

#### **IV – Le devenir des marchandises**

##### **Le bois-brésil comme produit tinctorial**

L'utilisation du bois-brésil comme produit tinctorial est un fait bien connu qui a éclipsé d'autres usages de ce bois, notamment dans la menuiserie et l'ébénisterie. D'ailleurs, le bois-brésil n'était pas considéré comme un très bon colorant pour l'industrie textile, et son usage fut rapidement réglementé et réservé aux productions de qualité inférieure. Rédigé en 1538, le *Livre des métiers de Gisors* interdit par exemple de s'en servir pour teindre des fils de soie:

“Item, et pour ce que souventes foyz, les ouvriers pour leur praticque, usent et meslent des soyes de faulces et mauvaises coulleurs, comme de Brésil, qui n'est pas parfaite ny permanente tainture, et les plevissent couleur de graine, les aultres en lieu de graine plevissent vray cramoisy, dont advient souvent grand préjudice à ceulx qui ne s'y congnoissent et estiment que les dictes coulleurs faulces pour la vivacité qu'ilz ont de prime face et à l'oeil soient cramoisy, il est prohibé à tous ceux qui voudront user des dictes coulleurs, ilz les separent sans mesler, mixtionner ne incorporer l'un à l'autre, et deffendu de vendre satin rouge ne violet teint en Brésil pour couleur de graine, s'il ne l'est, ne

---

<sup>56</sup> AdC, A-210.

<sup>57</sup> M. Mollat du Jourdin, J. Habert, *Giovanni...*, cit., p. 124-125.

<sup>58</sup> *Ibid.* p. 129.

graine pour cramoisy, ne qu'il ne soit aucunement mys ne tissu trayme rouge de Brésil en chaîne de couleur de graine en cramoisy, à la peine que dessus"<sup>59</sup>.

Pour être utilisé, le bois devait recevoir un traitement particulier comme l'atteste le bail d'une partie de maison à un teinturier de Paris qui décrit "le lieu et l'ouvroir là où l'on bat et coupe le brésil"<sup>60</sup>. Il existait même à Paris des "hacheurs de bois de brésil"<sup>61</sup>.

Il est toutefois probable que les teinturiers utilisaient un sous-produit du bois-brésil car dans les registres, cette marchandise est toujours vendue en "ballots" qui devaient contenir de petits éléments de bois, chutes ou copeaux<sup>62</sup>.

### Les autres utilisations du bois-brésil

Une légende affirme que la maison de Jean Ango à Dieppe était construite en bois-brésil ce qui est impossible à vérifier puisqu'elle fut détruite lors de l'incendie de la ville de 1694<sup>63</sup>. Quoiqu'il en soit, ces bois étaient très recherchés dans l'architecture: en 1534, François I<sup>er</sup> paye 1 500 livres pour les frais occasionnés par le "voiage que le capitaine Bizeretz a nagueres fait aux ysles et terres du Breszil, aussi pour les fraiz qu'il conviendra paier de faire apporter du port de Honnefleu en la ville de Paris certains grand nombre de boys dudit Breszil que ledit Bizeretz a recovers ès ysles dudit pays"<sup>64</sup>. Le bois-brésil était en effet utilisé en menuiserie, notamment au château de Fontainebleau où un contrat du 7 octobre 1554 prévoit que les pilastres et les corniches de la chapelle "soient enrichiz de boys de Brésil ou ébeyne", ces bois étant suffisamment précieux pour ne pas être dorés<sup>65</sup>. Un autre contrat du 30 mars 1556 stipule

<sup>59</sup> Louis Passy, *Le Livre des métiers de Gisors au XVI<sup>e</sup> siècle*, Pontoise, Société historique du Vexin, 1907, p. 164.

<sup>60</sup> AnF, MC/ET/XXXIII/32/A, fol. 27v. 12 mai 1546. Ernest Coyecque, *Recueil d'actes notariés relatifs à l'histoire de Paris et de ses environs au XVI<sup>e</sup> siècle*, II, 1532-1555, Paris, Imprimerie nationale, 1923, n°4072, mai 1546.

<sup>61</sup> E. Coyecque, *Recueil...*, cit., n° 4158 (juillet 1546); 4419 et 4425 (avril 1547), 4786 (mars 1548).

<sup>62</sup> AdS-M, 2E1-384, p. 205, acte du 18 juillet 1541.

<sup>63</sup> Jean Benoît Désiré Coche, *Répertoire archéologique du département de la Seine-Inférieure*, Paris, Imprimerie nationale, 1871, p. 23-24.

<sup>64</sup> AnF, J 951, 8, n° 193. Texte édité dans *Catalogue des actes de François I<sup>er</sup>*, tome 7, Second supplément, Paris, Imprimerie nationale, 1896, n° 28965, p. 773 p. 413. L'acte n'est pas daté mais on sait que c'est en août 1534 que Bizerets fit savoir au roi qu'il était arrivé à Honfleur et qu'il rentrait du Brésil. Cf. Léon de Laborde, *Les comptes...*, cit., p. 272.

<sup>65</sup> Contrat pour des menuiseries à faire sur la chapelle: "que lesd. pilastre et corniche soient enrichiz de boys de Brésil ou ébeyne, l'ouvrier sera tenu le faire en luy livrant led. boys de Brésil et esbene aux despens du Roy, et, en ce faisant, il ne seroit fait aucunes dorures sur led. brésil et

que le plafond du cabinet du roi sera “aorné de filletz d’ébène et brésil, les chappiteaux des pillastres seront de brésil taillez et enrichis et seront lesd. pillastres de noyer stryé, les basses d’iceulx de brésil et leur pied d’estal de noyer avec leurs mouleures”. Il est également de prévu de “fayre les panneaux d’entre les pillastres aornez de boys d’ébène, de brésil et boys blanc remplys de Grotesques”<sup>66</sup>, les bois de brésil devant être fournis par le roi<sup>67</sup>. Les comptes royaux indiquent que des bois furent travaillés à nouveau durant l’année 1566<sup>68</sup>.

L’inventaire des biens de Pierre Caron, un ecclésiastique de la cathédrale de Rouen décédé en 1565, signale qu’il possédait “un crucifix de cuivre à croix de brésil” estimé 25 sous<sup>69</sup>. En 1570, parmi les biens de Jean Nagerel, archidiacre de la cathédrale de Rouen, on trouve “un javelot à manche de brésil” estimé 6 sous 6 deniers (est-ce une arme rapportée du Brésil?) ainsi qu’un “tablier de brésil fourny de tables”, meuble ou table de jeu, valant 70 sous<sup>70</sup>. Vers 1542, Rabelais décrit Pantagruel jouant avec une sorte de castagnettes faites de “deux pièces de boys de forme pareille, l’une de ébène noir, l’autre de brésil incarnat”<sup>71</sup>. Pierre Le Conte recommande quant à lui l’usage du bois-brésil pour la fabrication d’outils de précision<sup>72</sup>.

### **Rouen: un entrepôt international**

Le bois-brésil est en partie redistribué vers de nombreux centres de consommation de la Normandie<sup>73</sup>, à Paris et dans l’ensemble du royaume puisque parmi les associés de Verrazzano se trouvaient des marchands de Lyon et de Troyes en Champagne. En 1529, *La Flamengue* débarque une partie de sa cargaison en Bretagne avant de terminer son périple à Fécamp, ce qui fut la cause d’un long procès entre les avitailleurs et les propriétaires du navire puisque la

---

ébeïne” (Maurice Ro, “L’œuvre de Philibert de Lorme à Fontainebleau (3 avril 1548-11 juillet 1559)”, *Mémoires de la Société nationale des Antiquaires de France*, t. LXXIV, Paris, 1915, p. 66).

<sup>66</sup> M. Ro, “L’œuvre...”, cit., p. 142.

<sup>67</sup> *Ibid.*, p. 72-73.

<sup>68</sup> L. Laborde, *Les comptes...*, cit., p. 129.

<sup>69</sup> AdS-M, G 3464.

<sup>70</sup> AdS-M, G 3438.

<sup>71</sup> François Rabelais, *Pantagruel*, livre II, chapitre 19.

<sup>72</sup> Pierre Le Conte, *La fabrique et l’usage du radiomètre, instrument géométrique et astronomique utile tant en la mer qu’en la terre*, Paris, du Bray, 1605, p. 2 et 14.

<sup>73</sup> Le bois-brésil est signalé dans plusieurs coutumes de villes normandes comme à Rouen en 1567 (E. Fréville, *Mémoire...*, cit., t. 2, n.° CXX, p. 460); à Caen, en 1595 (*Statuts et Ordonnances de la prévôté de Caen avec les privilèges aux bourgeois, manans et habitants de ladite ville*, copie de l’édition à Caen de Jacques le Bas, imprimeur du roy, 1595).

charte-partie (contrat rédigé avant le départ du navire) prévoyait qu'elle devait rentrer au Havre<sup>74</sup>. On conserve également des contrats de chargement de bois de brésil pour La Rochelle en 1541, et pour Anvers en 1548<sup>75</sup>. En mai 1545, Jean de Quintanadoines obtint l'autorisation d'exporter du port de L'Ecluse, en Flandre Zélandaise, diverses marchandises provenant d'Espagne dont neuf pièces de bois-brésil<sup>76</sup>. Le choix de Verrazzano d'aller écouler une partie de sa cargaison en Méditerranée révèle sans doute, comme l'a écrit Michel Mollat, son intégration dans les réseaux florentins. On ne peut toutefois pas écarter l'idée qu'il tenta cette ouverture méditerranéenne pour tirer un meilleur prix de la marchandise, le cours du bois-brésil ayant pu chuter du fait de l'importance des stocks arrivés à Rouen.

### Conclusion

Depuis Charles de la Roncière et Michel Mollat, l'historiographie française répète que ce sont les expéditions lancées par les frères Verrazzano qui ouvrirent aux marchands français la route du Brésil<sup>77</sup>. Cette affirmation mérite cependant d'être très largement nuancée d'abord parce que l'importance du trafic des années 1503-1525, connue seulement par des sources rares et disparates, peut avoir été sous-estimée, y compris à l'échelle européenne. La première attestation connue d'un arrivage de bois-brésil en Europe figure dans un acte notarié de Lisbonne, du 20 mai 1503. Or, dès cette époque, le bois-brésil est redistribué et connu dans toute l'Europe occidentale. Les registres des droits payés sur les marchandises transitant par le port de Bristol révèlent que, le 6 octobre 1503, un navire en provenance d'Irlande acquitta 4 livres de droits pour du bois-brésil, ce qui ne correspond qu'à une faible quantité de marchandise. Peu après, le 1<sup>er</sup> décembre 1503, un bateau en provenance de Chepstow appartenant à un marchand nommé Manuel Caldeiro – vraisemblablement originaire du Portugal ou de la péninsule ibérique – apporte du bois-brésil en provenance du "Nouveau-Monde" et acquitte plus de 103 livres de droits. Le 12 juillet 1504, c'est au tour du navire d'Averno Pymento, en provenance de Lisbonne,

---

<sup>74</sup> M. Mollat du Jourdin, J. Habert, *Giovanni...*, cit., p. 129.

<sup>75</sup> AdS-M, 2E1-960, f. 6r-6v (pour Anvers) et 2E1-385-p. 271-272 (pour La Rochelle).

<sup>76</sup> Constance Jones Mathers, "Family Partnerships and International Trade in Early Modern Europe: Merchants from Burgos in England and France, 1470-1570", *The Business History Review*, 62: 3 (automne 1988), p. 387.

<sup>77</sup> M. Mollat, *Le commerce...*, cit., p. 255-257.

de décharger une nouvelle cargaison de bois dont une partie est réexpédiée sur plusieurs navires britanniques vers l'Irlande<sup>78</sup>.

Lorsqu'il part pour l'Inde, le 21 juin 1503, Paulmier de Gonneville connaît ce trafic puisque, détourné vers le Brésil, il décide d'y charger une cargaison de bois "pour rescaper les frais et voyage", rescaper ayant ici le sens "d'amortir"<sup>79</sup>. La déclaration de justice effectuée à son retour en 1505 témoigne de la connaissance du Nouveau-Monde "où depuis aucunes<sup>80</sup> années en çà, les Dieppois et les Malouins et autres Normands et Bretons vont quérir du bois à teindre en rouge, cotons, guenons et perroquets et autres denrées"<sup>81</sup>. Il faut donc accepter l'idée que nos sources sont lacunaires et qu'elles ne permettent de connaître qu'un très petit nombre de voyages. Ainsi, les deux perroquets achetés par Louis d'Estouteville à Honfleur en 1508 proviennent certainement d'un voyage au Brésil à propos duquel nous ne savons rien<sup>82</sup>.

Il y a d'autres raisons de douter du rôle pionnier des Verrazzano dans l'essor du commerce avec le Brésil. Lors de leur deuxième voyage, s'ils vont chercher du bois-brésil, c'est pour la même raison que Paulmier de Gonneville 25 ans avant eux: contraints de faire demi-tour au cap de Bonne-Espérance et empêchés d'atteindre l'Inde, ils passent par le Brésil afin de ne pas revenir à vide et amortir le coût du voyage. Quant au "quatrième voyage", celui que fit Girolamo seul vers le Brésil, après le décès de son frère, il apparaît très différent des précédents, lesquels furent clairement des expéditions d'explorations vers l'Amérique du Nord, les Antilles, puis l'Inde. Au contraire, le voyage entrepris par Girolamo à la fin de l'année 1529 ressemble davantage à une banale opération marchande dont la singularité est de revenir par la Méditerranée. D'ailleurs la charte-partie montre bien que Girolamo n'est pas le maître (commandant) du navire, il n'en est que le pilote soumis à l'autorité du maître. À l'évidence, les marchands de Rouen se méfient de lui, sans doute en raison du

---

<sup>78</sup> Susan Flavin, Evan T. Jones, *Bristol 'Particular' Customs Account, 1503/4*, ROSE, University of Bristol, 2009. Les statistiques sont disponibles en ligne: [https://research-information.bristol.ac.uk/en/publications/bristol-particular-customs-account-15034\(8b63a964-fe3c-4df6-b746-a6dff9e6eaf\).html](https://research-information.bristol.ac.uk/en/publications/bristol-particular-customs-account-15034(8b63a964-fe3c-4df6-b746-a6dff9e6eaf).html), consulté le 2018.02.10. Nous remercions Francis Brumont de nous avoir signalé ces documents.

<sup>79</sup> Leyla Perrone-Moisés, *Le Voyage de Gonneville (1503-1505) et la découverte de la Normandie par les Indiens du Brésil. Étude et commentaire*, Paris, Chandeigne, 1995; Christophe Maneuvrier, "Paulmier de Gonneville et le Portugal: un navigateur normand dans la première mondialisation", *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 16 (2016), p. 95-109. DOI: [https://doi.org/10.14195/1645-2259\\_16\\_5](https://doi.org/10.14195/1645-2259_16_5).

<sup>80</sup> "Aucunes", toujours au pluriel, a le sens de "plusieurs" ou "quelques" en Moyen Français (voir *Dictionnaire de Moyen Français (1330-1500)*, en ligne: <http://www.atilf.fr/dmf/>, consulté le 2018.07.13).

<sup>81</sup> L. Perrone-Moisés, *Le Voyage...* cit., p. 26.

<sup>82</sup> Paul Lecacheux, *Correspondance de la famille d'Estouteville*, Paris/Rouen, A. Picard / A. Lestringant, 1935, p. 62.

procès que lui ont intenté plusieurs marchands après le retour du navire de son frère défunt. Il est vrai qu'au lieu de ramener *La Flamengue* au Havre comme la charte-partie le prévoyait, Girolamo débarqua une partie de la cargaison en Bretagne où l'un des armateurs dut aller chercher le navire pour le ramener à Fécamp. L'événement s'étant produit avant l'union de la France et de la Bretagne de 1532, il semble évident que Verrazzano a cherché à échapper aux armateurs et à leurs poursuites judiciaires.

Les marchands normands n'ont pas attendu les expéditions des Verrazzano pour se rendre au Brésil et certains ont peut-être cherché à utiliser le réseau italien de Girolamo pour tenter de vendre directement leurs marchandises en Méditerranée. Si "tournant" il y eut, il est probablement davantage à rechercher dans l'association des marchands de Honfleur et de Rouen, rapidement signalée par Jean Crespin, et qui est certainement à l'origine du privilège fiscal que les marchands de Rouen affirmaient détenir contre les droits du fermier de la coutume de Roncheville, à Honfleur.

### Annexe

#### 1529, 1<sup>er</sup> décembre.

*Accord entre le capitaine " Verassenne " (pour Verrazzano) et Raoulet Martin, ce dernier lui achetant pour 60 livres une part des victuailles et des marchandises du navire la Bonne Aventure qui doit partir pour le Brésil. Dans un second temps, Raoulet Martin s'engage à faire le voyage au Brésil moyennant un salaire mensuel de 7 livres tournois que Verassenne promet de lui verser.*

Archives nationales, Minutier central, Etude du notaire Jean de Nevers, MC/ET/CXXII/1028.

Furent [suite manquante]

marchant flo[re]ntin<sup>83</sup> capitaine [suite manquante]

nef nom[mee la Bonne ] Aventure Rouen d.... /

Et R[trou] marchant demeurant a Paris d'[autre] part,

lesquelles par[ trou] confessent avoir faict et [... entre ]

eulx les traitc[ez], accords et promesses qui s'ensuivent [c'est]

assavoir que ledit Martin a promis et promet bailler [trou]

mettre [...] dudit de Verassenne [...]

prochains la somme de soixante livres tournois [trou]

la ville de Rouen auquel jour lesdits ~~lx~~ ~~lts~~ presens

promettent eulx terminer en la en ladite ville de Rouen

[...] la babbaye de Saint de Oyen au ..... de

<sup>83</sup> Le mot peu lisible sur le cliché en ligne est restitué d'après la notice de l'inventaire du minutier central.

sire ~~Antoine~~ Alexandre Rousselin Rousselayn recepveur  
general de l'abbaye de St Oyn, lesquelz lx livres tournois  
seront emploiez par ledit de Verasenne en vitailles  
pour ledit navire ou en marchandise, au prouffit  
dudit Martin au marc la livre de ce qu'ils proufferont  
lesdites vitaille et marchandise qui seront audit navire,  
duquel prouffit ledit de Verasenne promet tenir juste  
et loyal compte audit Martin apres quant le voiage du  
Bresil ou ilz esperent aller sera faict tout [...] ]  
oblige l'un dans l'autre [...]. Fait le mercredi  
premier jour de decembre mil v<sup>c</sup> xxix. Données  
[signé] de Calais de Nevers

Ledit Martin promet audit de Verasenne de aller avec  
luy au voiage du Bresil ~~qui delays le n~~ que ledit  
de Verasenne espere faire de [...] ledit  
navire mouyenant sept livres tournois de sallaire  
~~par chacun~~ pour chacun moys que ledit de Verasenne promet  
bailler et paier audit Martin. Fait et

Donné [signé] de Calais [paraphe de de Nevers]

Figure 1: Navire jaugeant entre 60 et 70 tx, d'après un contrat  
du 26 février 1573 (dessin M. Daeffler).

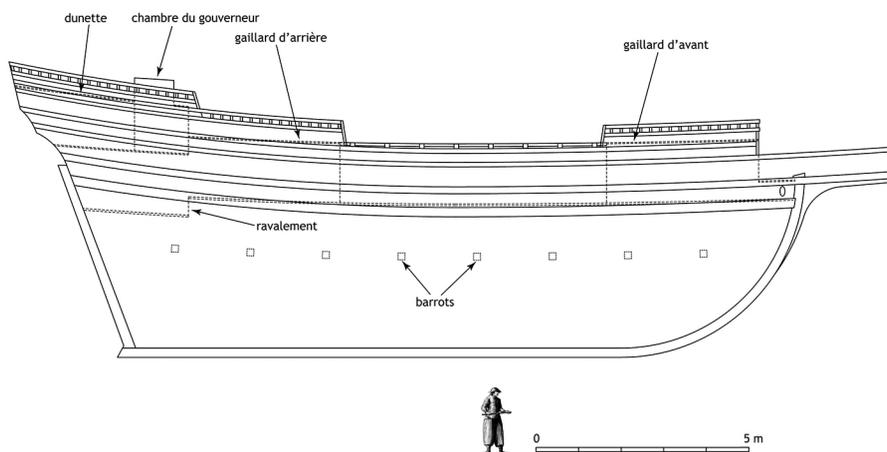


Figure 2: Navire d'environ 120 tx, d'après un contrat du 18 janvier 1589 (dessin M. Daeffler).

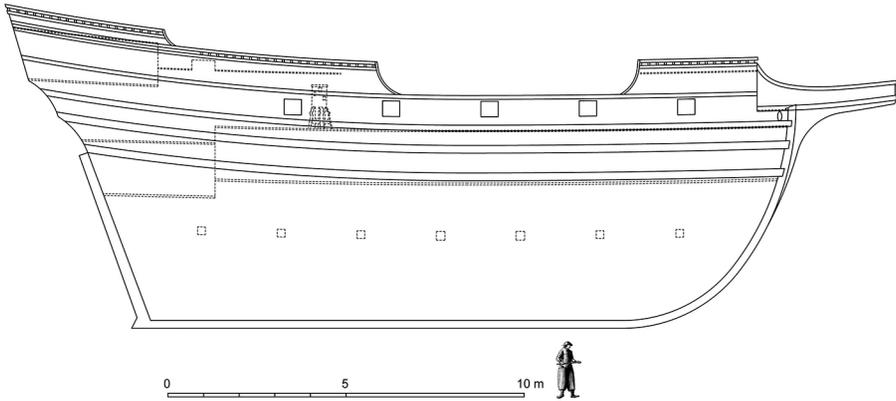


Figure 3: Schéma d'un pont de barrots (dessin M. Daeffler).

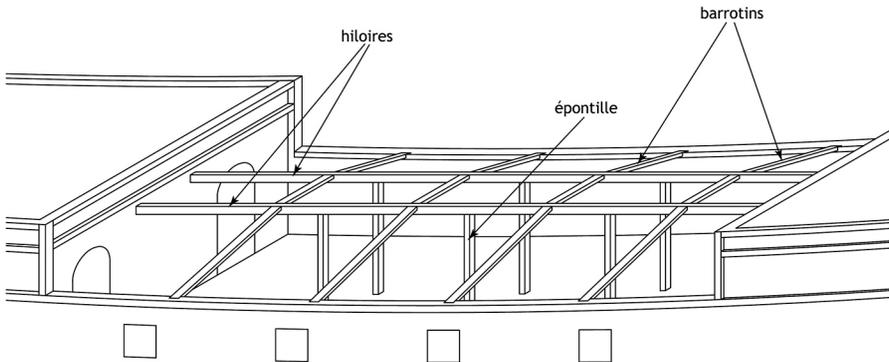


Figure 4: Schéma de voilure d'un navire normand du XVI<sup>e</sup> siècle  
(dessin M. Daeffler).

