

O ATLÂNTICO DOS EMIGRANTES FRANCESES (SÉCULOS XVII E XVIII): EXPERIÊNCIAS HUMANAS DA TRAVESSIA¹

MIKAEL DUMONT*

Tradução de
Suelen Amanda Rodrigues**

RESUMO

O objetivo deste artigo é o de ilustrar o impacto da travessia atlântica para os emigrantes franceses na época moderna em direção à América Francesa. O conjunto desta aventura constitui uma experiência penosa e laboriosa ao nível físico e psicológico que faz entrever em seguida aos emigrantes a vida colonial como uma prova mais tranquila. A fim de explicar este propósito, foram apresentadas todas as facetas do universo humano que existem sobre o navio em direção à América Francesa, tanto a micro-sociedade criada pelo capitão de bordo, quanto as múltiplas relações que nascem assim que as emoções e as reflexões se formam.

PALAVRAS-CHAVE: emigração; Oceano Atlântico; experiência humana; América Francesa; navio.

ABSTRACT

The objective of this article is to illustrate what impact the Atlantic crossing towards French America has on French emigrants during the modern times. Physically and psychologically speaking, this adventure as a whole constitutes a disturbing and arduous experience which shows to the emigrants that colonial life is a much more peaceful ordeal. To explain this idea, all aspects of the human world which exist on a vessel en route for French America are presented, such as the micro-society created by the captain on board, the relationships which appear and the emotions and the reflections which are formed.

KEYWORDS: emigration; Atlantic Ocean; human experience; French America; ship.

“Ah! ele me pegou de jeito, este René Goupil!”² Entre uma náusea e outra, o pobre Guillaume Couture acha um resto de graça para pensar naquele que o levou nesta aventura. Entalado dentro do porão de um navio que trajeta da França à Nova França, empurrado pelas ondas incessantes e perturbado pelos outros passageiros que também pensam ter chegado a sua hora. Há alguns bons dias que ele não come e não serão nem os vermes que avistou na carne, nem os furores de seu estômago rebelde que o convencerão de remediar.

Apesar de tudo, ele não sente exatamente raiva. Goupil o tinha prevenido que a travessia seria um inferno que o faria provar em seguida as dificuldades da vida na Nova França como uma simples brincadeira. Ao menos não tinha ele mentido sobre este ponto: é bem uma espécie de inferno. (...)

Talvez seja excelente para os pássaros marinhos, mas o furioso balanço a bordo de um navio é uma insuportável arfagem. Quase nada resiste a ela. Mesmo os velhos lobos-do-mar sentem inquietações bem desagradáveis nesta ocasião. Então, o que pensar do simples viajante na sua primeira travessia?

Felizmente, conforme corre o rumor pouco depois, a viagem chega ao seu fim. Todo este longo confinamento dentro de uma promiscuidade incessante, entre doentes e agonizantes, modificou o caráter de Guillaume, com certeza; modificou muito, mas não tanto quanto imaginou aquele que o recrutou para esta missão.³

Este trecho é retirado da bibliografia de Guillaume Couture, escrito por Pierre Couture. Guillaume Couture nasceu em 1617 na cidade de Rouen, na Normandia. Ele chega à Nova França por volta do início da década de 1640, com o intuito de auxiliar os missionários jesuítas que se aventuravam então no coração de Huron para catequizar os povos ameríndios que lá habitam. Tornar-se-ia, em seguida, o primeiro colono na cidade de Levis, situada em frente a Quebec sobre a margem sul do rio São Lourenço, e um dos personagens mais conhecidos da Nova França. Pierre Couture redigiu a biografia de seu ancestral a partir de todos os documentos históricos disponíveis. Este trecho no qual Pierre Couture trata da chegada do navio de Guillaume em direção a Quebec precisou ser um tanto imaginado, visto que nenhum documento indicava como e quando Guillaume chegou precisamente no Canadá. Todavia, o trecho se revela um perfeito representante da realidade da travessia transatlântica entre a

França e a América Francesa para um emigrante francês da Era Moderna. Esta viagem, que dura em média de dois a três meses, representa uma forte prova àqueles indivíduos que vêm colonizar um novo território situado muito longe de suas casas. Este feito é habitualmente bem conhecido, mas, o que se sabe *realmente* deste momento da travessia destes dois continentes?

Os historiadores que até hoje se debruçaram sobre a história da emigração francesa em direção às colônias francesas da América nos séculos XVII e XVIII desmistificaram numerosos mistérios concernentes a estes indivíduos.⁴ Olhando mais de perto esta historiografia, é possível notar diferenças na abordagem do tema pelos historiadores. Um primeiro grupo interessou-se pela contribuição emigrante de uma determinada região ou de um determinado grupo de indivíduos em particular.⁵ Um segundo grupo se demorou antes no estudo da emigração francesa para o Canadá no seu conjunto.⁶ Além disso, nesta historiografia, é interessante constatar que se encontram alguns historiadores quebequenses, franceses e norte-americanos anglófonos. Entre eles não é muito diferente a maneira de abordar o assunto; do mesmo modo, muitas obras envolvem a colaboração entre diferentes especialistas.⁷ Nenhuma diferença significativa parece existir entre as historiografias dos dois lados do Atlântico. Deste modo, graças à contribuição destes estudos, o retrato geral da emigração francesa é muito claro.

Não obstante, os historiadores raramente se detiveram a descobrir como estes emigrantes viveram a experiência da emigração da França em direção a América. Esta experiência deve necessariamente passar pela travessia do Oceano Atlântico a bordo de um navio à vela que durava longas semanas. Esta viagem, chamada na historiografia de tráfico negreiro, não tem de fato atraído a atenção dos historiadores para que se possa descobrir como, humanamente falando, estes emigrantes se sentiram dentro do navio e depois da chegada na América Francesa. No entanto, este acontecimento se revela extremamente importante para compreender em qual estado d'alma os futuros colonos se instalariam na América, e, sobretudo, a fim de distinguir se eles enxergam a colonização diferentemente depois da viagem. O objetivo não é, portanto, o de "*se contentar com pôr em evidência as sequências ou as etapas de um deslocamento, mas se ater em compreender o que se cria nestes espaços interstícios, nestes momentos de transição*".⁸

Este gênero de análise pode fornecer novas informações úteis à compreensão desta emigração francesa.

Revela-se imperativo mencionar que até hoje alguns historiadores já responderam em parte a algumas questões deste trabalho. Gilles Proulx, André Lachance e Claude Faribault têm sucintamente exposto a vida cotidiana sobre os navios franceses navegando rumo à Nova França.⁹ Do seu lado, Alain Cabantous e Jean Merrien se debruçaram sobre todas as facetas concernentes ao mundo dos marinheiros na Era Moderna.¹⁰ Quanto a eles, Marcus Rediker e Robert Harms exploraram as condições de vida dos escravos negros sobre os navios negreiros,¹¹ ao passo que Edward Laxton, David Hollett e Terry Coleman se dedicaram à questão da vida sobre os veleiros que transportaram os emigrantes irlandeses para a América no século XIX.¹² Todos estes autores têm fornecido numerosas informações que auxiliam na compreensão da vida num navio sobre o Oceano Atlântico na Era Moderna. Todavia, nenhum destes historiadores empreendeu um estudo no qual se podia observar o impacto físico e psicológico da travessia para estes emigrantes franceses.

Com o objetivo de dilucidar estes elementos que permanecem desconhecidos, as fontes que foram utilizadas se revelam testemunhos deixados pelos personagens franceses do século XVII e XVIII relatando suas experiências da travessia atlântica. Ao todo, uma trintena de testemunhos foi selecionada para constituir o corpo do estudo. Entre esta trintena encontram-se narrações de viagens, relação de missionários, cartas pessoais e uma autobiografia. Estes testemunhos se situam todos no interior do período histórico que abrange os anos de 1608 até 1763, isto é, no momento em que a França ainda possuía colônias na América do Norte e no qual a quase totalidade dos emigrantes franceses saía para colonizar os territórios franceses da América. Eles comportam igualmente um limite importante, pois seus autores não provêm do mesmo meio e da mesma posição social que a maioria dos emigrantes franceses. A maior parte dentre eles cresceu num meio abastado e não viajava, portanto, em companhia da maioria dos emigrantes de origem plebeia, o que pode fazer passar despercebida certas informações que um indivíduo de baixo da escala social da época poderia mencionar ou pensar de uma maneira diferente.

Apesar desta lacuna, estas fontes constituem um excelente suporte a partir do qual foi possível pôr à luz da transição que representa a travessia atlântica. Parece que esta aventura constitui uma dura prova no decorrer do qual a perda de todos os pontos de referências e da expectativa invadem os emigrantes. Esse fenômeno se faz sentir ao longo de toda sua viagem no mar e só termina realmente na sua chegada na colônia. Depois de ter completado a viagem, eles são motivados de uma certa maneira a lidar com a vida colonial. Para ilustrar estas palavras, todos os aspectos do universo humano que se encontram sobre um navio serão desvendados. Em um primeiro momento, a micro-sociedade existente sobre os navios e que é controlada pelo capitão será apresentada a fim de compreender em seguida em qual âmbito e qual ambiente as relações humanas se desenvolvem. Finalmente, as diferentes emoções e reflexões diversas, que podem sentir estes emigrantes ao longo da travessia até o destino final, serão expostas. Isto permitirá compreender a que ponto a experiência humana desta travessia atlântica modifica a visão dos emigrantes sobre a vida em geral e igualmente sobre a vida colonial.

O CHOQUE DA EXPERIÊNCIA HUMANA

Depois de várias semanas no mar, os emigrantes chegam certamente – eles não têm escolha – a se adaptar ao modo de vida laborioso que se encontra sobre os navios. Cada dia, eles vivem em um universo humano único e diferente a todo ponto de vista daquele que se encontra sobre a terra, e no qual eles experimentam novas sensações, descobrem novas pessoas, aprendem a melhor se conhecer a si mesmos e refletem sobre sua própria existência. Todos estes aspectos associados ao lado humano da travessia do Atlântico permitem constatar como esta penosa aventura modifica a visão dos emigrantes sobre sua própria vida. O fator humano constitui realmente a mais importante etapa que sublinha como esta viagem marca os emigrantes a um ponto tal que eles não consideram certamente mais a vida colonial na mesma perspectiva que possuíam antes de deixar a França. Para melhor compreender, é preciso analisar mais de perto em que consiste este universo humano sobre os navios que se dirigem rumo à América Francesa.

UMA MICRO-SOCIEDADE MOVIDA POR UM PODER ABSOLUTO

Quando se embarca num navio na Era Moderna, os emigrantes deixam um mundo que é regido por um Estado tendo a sua frente um monarca. Este Estado se revela enorme e compreende um elaborado sistema de regras e de leis, emanado do poder Real, que permite manter uma certa ordem social no seio da sociedade francesa. Pondo os pés sobre o barco, todo este sistema desaparece para dar lugar a uma micro-sociedade dirigida por um só chefe: o capitão. O espaço controlado pelo capitão não é o território francês, mas antes o próprio navio. De tal sorte que os emigrantes se envolvem no ambiente onde suas referências jurídicas não existem mais, já que se está gerido por um novo direito emanado do capitão. Esta micro-sociedade se revela importante a todo ponto de vista, pois ela constitui o ambiente dentro do qual os emigrantes experimentam o lado humano da travessia.

O capitão representa evidentemente a peça central da micro-sociedade estabelecida sobre um navio. O poder que ele possui e que ele exerce diz muito sobre o ambiente humano no qual devem viver os emigrantes. Os autores não são, todavia, muito falantes sobre este importante assunto. Eles evitam às vezes de fornecer informações, temendo justamente a autoridade dos capitães. Todavia, alguns fragmentos que eles dão permitem ter uma boa ideia do sistema que existe sobre os navios. Vários capitães parecem ser muito duros para com sua tripulação e passageiros. O viajante anônimo afirma: "*M... tem um comportamento um pouco duro: este não é meio de se fazer amado por uma tripulação. Quando temos pouca gente, é preciso poupar, e passar amiúde quinze para dez*".¹³ Por sua vez, Jean-Baptiste du Tertre relata que durante o regresso para a França, o navio enfrenta uma enorme tempestade na qual se quebram dois mastros e rompe o leme. O navio se encontrara em má situação, arriscando naufragar a qualquer momento. Além disso, os alimentos começam a faltar. Nesta situação, os passageiros desejam então fazer escala em Ilha da Madeira, "*Mas o capitão que temia que todo seu povo o deixasse, resolveu antes naufragar no mar, do que levar em terra a nenhum lugar*".¹⁴ Estes exemplos ilustram como toda decisão ou toda manobra depende de fato somente do capitão. Pouco importa se a decisão agrada ou desagrade os passageiros ou os marinheiros, o capitão sempre age segundo seus

humores e suas reflexões. Esta situação influi necessariamente sobre cada indivíduo.

Todavia, mesmo se ela não for sempre apreciada sobre um navio, a autoridade do capitão não é jamais questionada. Aliás, os marinheiros e os passageiros, em diferentes ocasiões, não deixam de enfatizar de maneira simbólica que eles reconhecem a importância do capitão. Por exemplo, o padre Jean-Baptiste Labat desvenda que em 1º de janeiro de 1694 todos vão *“desde a manhã cumprimentar nosso Capitão, e lhe desejar um bom ano. Os navios de nossa frota o saudaram com sua artilharia”*.¹⁵ Além disso, sobre o navio, todos sabem que o capitão é o único mestre a bordo. Então, é normal que todos apoiem as punições infligidas àqueles que são responsáveis de qualquer conduta desviante. Sustentando estas punições, os passageiros e os marinheiros expõem que eles compreendem, mas sobretudo aceitam o poder do capitão.

Estas punições são ditadas na maior parte do tempo em casos onde as ações dos indivíduos são julgadas inaceitáveis. O objetivo é o de utilizar a força física a fim de instruir os culpados sobre o que eles têm ou não direito de fazer.¹⁶ Dralsé de Grand-Pierre desvenda que, num primeiro momento, uns homens, acusados de fomentar uma rebelião, são presos sob a ordem do capitão, que depois *“os colocou todos nus e os chicotearam da maneira mais sangrenta. Eles atreveram-se mesmo, por um jogo mais bárbaro que o suplício, esfregar as feridas destes pobres infelizes com vinagre e sal”*.¹⁷ Num segundo momento, mais tarde no curso da travessia, o capitão puniu três marinheiros; um por ter batido no contramestre em estado embriagado e outros dois por terem roubado. Eles então sofrem a sentina, isto é, *“precipitar o culpado do alto da grande viga três vezes no mar”*.¹⁸ Às vezes, as punições são administradas sem nenhum motivo real, o que ilustra de novo o duro caráter de certos capitães. Assim, Diéreville menciona que um grumete é escolhido para ser chicoteado, pois esta ação deve trazer o vento necessário para pôr fim à alcamia que impede o navio de avançar convenientemente.¹⁹

Estas diferentes punições ilustram que toda má ação é severamente punida, ou seja, o capitão toma medidas drásticas para preservar a ordem sobre seu navio. Na verdade, as punições lhe permitem personificar um poder impossível de ignorar e difícil de provocar.²⁰ Aliás, o chicote é a ferramenta por

exelência, que simboliza o poder do capitão.²¹ Ao mesmo tempo, a severidade das punições subentende que o capitão deseja apavorar aqueles que querem agir como bem entendem, mas sobretudo aqueles que poderiam querer se rebelar, ou mesmo executar um motim.

Apesar de serem muito raras, as rebeliões e os motins existem sobre os navios que se dirigem à América Francesa; mas elas raramente ocorrem. Na maioria das vezes, aqueles que as organizam se encontram em situações extremas. Suas vidas estão em perigo ou ainda eles não têm mais sua inteira liberdade. Por exemplo, Antoine Biet revela a história de uma horrível conspiração que aconteceu sobre seu navio. Um tal Senhor de Bragelonne e os associados da companhia de colonização da Guiana executam o general da companhia durante a noite em pleno meio do Atlântico, pois eles asseguram que ele *"queria degolar todos e fazer perecer a Colônia"*. Este crime desorienta completamente Biet: *"os cabelos se arrepiam, o sangue se gela nas minhas veias, tornando-se tudo frio [...] eu estava sem fôlego de soluços, e meus olhos não secavam de lágrimas..."*²² Esta rebelião não se destina contra o capitão, mas seu alcance é assim mesmo importante. Pouco importa se as rebeliões correm bem ou não, elas têm um impacto sobre as pessoas a bordo do navio.

No entanto, quando uma rebelião se desenha contra o capitão, isto é, um motim, as consequências se revelam ainda maiores, pois ela ataca o próprio símbolo do poder. As causas resultam de fontes de descontentamento entre a tripulação e os passageiros. Por exemplo, a incompetência do capitão, o piedoso estado do navio ou a subalimentação podem incitar o motim. Frequentemente, o alcance destas fontes de descontentamento é acentuado pela promiscuidade do espaço restrito sobre o navio.²³ Entre todos os testemunhos, um só autor descreve uma situação na qual os membros de uma tripulação planejam um motim contra o capitão do navio, o que sublinha a qual ponto este tipo de acontecimento é completamente singular. O viajante anônimo conta que um motim se prepara sobre o navio que eles devem tomar após terem feito escala em Porto Príncipe. Ele insiste sobre o fato de que ele não esperava de jeito nenhum este tipo de peripécia, o que ilustra a qual ponto os motins são raros. O capitão, entretanto, conseguiu descobrir o plano antes que este fosse executado. No entanto, toda a tripulação ajuda a pôr o plano em prática. O

objetivo é assassinar o comandante do navio e ver-se livre do teor da lista negra e do viajante anônimo mesmo. Dois homens são encarregados da tarefa: o contra-mestre, armado de uma pistola, e um marinheiro, armado de uma machadinha. O plano vira um fracasso, pois o marinheiro vem prevenir o comandante da trama.²⁴

Os motins dentro da micro-sociedade que constitui o navio não são moeda corrente, pois mesmo se eles são desagradável e desconfortáveis para os passageiros e a tripulação, o poder e a autoridade do capitão são reconhecido por todos. Doravante, este controle que possui o capitão sobre o seu navio dita geralmente a maneira pela qual vão se comportar a tripulação e os passageiros. Dependendo das situações, o modo cujo capitão gere seu navio representa assim um excelente indicador do tipo de relações humanas que se desenvolve entre os indivíduos.

A COMPLEXIDADE E A VARIEDADE DAS RELAÇÕES HUMANAS

No mar, a promiscuidade estando onipresente, é difícil poder se isolar. Os emigrantes se costeiam durante toda a travessia. Esta proximidade e a espera, que parece eterna sobre os navios, encorajam, portanto, o desenvolvimento das relações humanas. É intrigante imaginar o tipo de discussões que podem manter os indivíduos a bordo. Os autores não fornecem muitas informações sobre este assunto, mas é ainda assim possível detectar que existe uma diferença nos diálogos. De fato, quando os passageiros conversam com os membros de tripulação ou os oficiais e quando eles falam entre eles, a natureza e a forma das discussões variam um pouco. Isto é em parte devido ao tipo de ambiente que se faz reinar o capitão sobre seu navio.

Num primeiro momento, as relações entre os passageiros da *sainte-barbe* e a tripulação fazem frequentemente alusão ao trabalho sobre o navio. Trata-se, portanto, de relações formais, e não muito calorosas e amistosas. Esta situação se explica pelo feito de que os marinheiros se acham quase sempre trabalhando sobre o navio. Eles seguem uma rotina de 24 horas que é dividida em quartos de quatro horas.²⁵ Quando eles não estão trabalhando, eles dormem a fim de recuperar a energia perdida. Vallette de Laudun explica desta maneira: "*o quarto*

é a vigilância que se faz noite e dia dentro das naus, e que se reveza de quatro em quatro horas: isto quer dizer, senhora, que a metade da tripulação está sobre o convés, enquanto que outra metade descansa".²⁶ Este sistema ocupa um enorme lugar sobre o navio e é normal que ele atraia a atenção dos passageiros. Todavia, a principal parte do tempo, quando chega a hora de discutir, as relações entre marinheiros e passageiros não são das mais cordiais. Na sua chegada sobre o navio, Claude Le Beau deseja comer um pouco e ele se dirige então ao cozinheiro, mas este não deixa de lhe informar muito secamente que o serviço não é da sua vontade e que se ele não se apresenta à hora do jantar quando o sino soa, ele deverá então ficar sem alimentação.²⁷ Os marinheiros têm uma tarefa a executar e eles sabem muito bem que se eles não a fazem corretamente, eles vão sofrer a ira do capitão. Eles não têm, portanto, tempo a perder, o que explica talvez as razões pelas quais eles podem se revelar antes bruscos com passageiros que não lhe trazem nada senão atrasos dentro de suas tarefas. Os emigrantes da elite não encontram frequentemente este problema, pois eles costeiam mais os oficiais.

De tal sorte que as relações entre passageiros da elite e oficiais são geralmente muito mais calorosas. Parece que estes últimos preferem dar atenção aos indivíduos mais distintos na hierarquia social, como é costume em todo lugar dentro da sociedade francesa da época. O viajante anônimo conta que o capitão não lhe impõe nada, pois ele é: "*um bom homem forte e bem prestativo: ele faz tudo o que nós queremos*".²⁸ Por sua vez, Joseph Dargent menciona que todos os oficiais a bordo, exceto um certo M. du Quesne que age de maneira grosseira com todos e que é apelidado de urso mal lambido, o tratam da melhor das maneiras.²⁹ Os passageiros de elite tem necessariamente relações humanas mais interessantes que os passageiros vivendo na *sainte-barbe*, pois seu *status* social lhes assegura um certo respeito e uma certa cortesia por parte da tripulação, especialmente dos oficiais. No entanto, quando se trata das relações entre passageiros, as nuances parecem então se atenuarem.

Quando os passageiros discutem entre eles, as conversas não se desenrolam necessariamente nas mesmas circunstâncias. Eles são forçados a se costear cotidianamente, pois eles vivem no mesmo ambiente. Estes são, portanto, os elementos do cotidiano que ajudam a desenvolver um contato entre eles. Por exemplo, nos momentos de doença, as pessoas se aproximam

mais, pois alguns cuidam dos doentes. Clément Pagés menciona que um *“irmão jesuíta cuidou de mim durante vários dias em que fiquei de cama na sainte-barbe”*.³⁰ O Padre Aulneau faz indicações no mesmo sentido, pois ele relata que eles trabalham da melhor forma possível *“junto aos doentes, e vivendo sempre numa grande união com todos os passageiros...”*.³¹ Assim, as duras provas (não só a doença) vividas durante a travessia aproximam os passageiros. Elas são tão penosas que apelam necessariamente à união, pois a sobrevivência de todos depende disso.

Quando o contato entre os emigrantes se inicia, eles desenvolvem diferentes tipos de relações. A amizade ocupa geralmente um lugar de destaque dentro destas relações. Sobre seu navio, Dralsé de Grand-Pierre desenvolve rapidamente uma forte amizade com um homem chamado Ador. Ele manifesta até uma certa admiração por este homem.³² O Padre Labat faz também o encontro de um jesuíta chamado Charles Holley que se torna rapidamente seu novo amigo.³³ No entanto, as relações estão longe de ser sempre cordiais. Na verdade, é certo que a promiscuidade favorece mais desacordos. As disputas não são, portanto, raras e elas podem envolver diferentes indivíduos. Por exemplo, sobre o navio do Padre Nau uma dúzia de padres parecem muito impopulares. O Padre Nau os caracteriza como *“pessoas em sua maioria ignorantes e sem educação, que se acham no direito de insultar todo mundo, que se disputam continuamente entre eles, e que se atrevem em atacar até os oficiais do navio...”*.³⁴ É normal que numerosos desacordos apareçam, pois entre as dezenas de pessoas que devem partilhar o mesmo espaço, seria utópico achar que todas se entenderiam perfeitamente. As discussões e empurrões deveriam, certamente, ser comuns.

Todavia, entre todas estas conversas, assuntos de toda sorte podem se desenvolver. Vallette de Laudon revela que ele se abre ao Padre Gargan para lhe divulgar todos seus segredos.³⁵ Em outro momento, seu mordomo, todo entristecido, vem lhe contar que um porco é estrangulado depois de ter tentado deixar um parque cercado de redes o que diverte grandemente Laudon.³⁶ Às vezes, as discussões são muito mais sérias. A relação entre Dralsé de Grand-Pierre e seu bom amigo Ador constitui o melhor exemplo deste gênero de conversas. Depois de ter utilizado o canhão durante uma batalha, o rosto dos dois homens se encontra todo negro por causa da fumaça. Eles se limpam e então uma conversa muito pessoal e profunda se contrasta entre os dois

homens ao longo do qual eles escutam com atenção os segredos de cada um, testemunhando a grande estima que eles têm um pelo outro.³⁷ Embora os autores não dizem muito, esta relação entre Dralsé de Grand-Pierre e Ador ilustra assim mesmo que os passageiros aprendem ao se conhecer e ao desenvolver relações, às vezes, muito íntimas sobre um navio em direção à América Francesa. Contudo, parece que a maior parte dos contatos humanos que se constroem seja muito variado, pois estes dependem, sobretudo, do *status* social dos indivíduos. No seio destas relações humanas diversas, as disputas são frequentes, mas a cooperação entre todas as pessoas é muito presente, pois a união se revela uma grande vantagem diante dos obstáculos que os navios encontram sobre o Oceano Atlântico.

A COLABORAÇÃO FACILITADA PELO PERIGO DOS OBSTÁCULOS

Em pleno mar, os navios não navegam simplesmente ao seu destino sem nenhuma dificuldade. Na verdade, os obstáculos exteriores que podem enterrar seu caminho são às vezes muito numerosos. Estes obstáculos não fazem parte do cotidiano dos emigrantes, mas em compensação, eles transformam frequentemente o universo humano que existe sobre os navios. Durante estes momentos de reviravolta, os passageiros devem geralmente agir em colaboração e com unidade, pois o barco está em perigo. Esta cooperação lhes permite viver uma experiência humana única. Entre todos os obstáculos que podem surgir e atrapalhar a navegação das embarcações se encontram, principalmente, o encalhamento e o encontro de um navio inimigo.

Encalhar constitui, certamente, um dos infortúnios mais indesejáveis para um navio, pois o ato de encalhar é, na maioria das vezes, acompanhado por um naufrágio, uma evacuação e uma perda total da estrutura. Na Era Moderna, a navegação sendo geralmente imprecisa e se fazendo à estima, os encalhes não são raros, para os navios em direção à América Francesa. Eles ocorrem evidentemente quando os navios navegam próximos à costa e os oficiais julgam erroneamente a distância que os separa da praia. O errôneo julgamento é frequentemente provocado pelas más condições climáticas, tais como a tempestade ou o nevoeiro. Marquês de Chabert e Gabriel Sagard fazem

menção a dois encalhes provocados pelas mesmas causas: a espessura da bruma e o mau julgamento da profundidade das águas pelo capitão. O primeiro tem lugar na baía francesa (hoje, baía de Fundy) perto de Porto Real³⁸ e a segunda se desenrola perto de La Rochelle.³⁹ A característica principal que impulsiona estas situações é o elemento surpresa. Os navegadores não suspeitam jamais que eles estão tão perto de uma catástrofe, como revela a irmã Saint-Stanislas: *"no momento que menos se espera, ou após o jantar, passávamos o tempo sobre a duneta quando nosso navio se viu subitamente preso pela terra, o que lhe fez sacudir duramente"*.⁴⁰

Quando a surpresa de encalhar se apresenta sobre os navios, o impacto sobre a tripulação e sobre os passageiros não tarda a se fazer sentir. Todos reagem com um certo pânico e tentam, em colaboração, achar uma solução para resolver o problema. Irmã Saint-Stanislas conta que para evitar o naufrágio, *"toda a tripulação foi imediatamente posta em movimento, subiu às velas e fez diversas manobras para nos tirar desta má manobra..."*; o pavor aparece então em todo lugar sobre o convés: *"o receio era pintado sobre todos os rostos, até mesmo naqueles corações mais seguros..."*. Em seguida, o capitão ordena que o navio seja descarregado de certos objetos: os canhões, o lastro, o açúcar, as bebidas e as malas dos passageiros. O navio se salva ileso de dois naufrágios graças *"ao trabalho de marinheiros e passageiros que não se pouparam..."*.⁴¹ As reações são por isso rápidas e todos se esforçam para salvar a embarcação do encalhe.

As consequências de encalhar podem ser muito nefastas para um navio. De fato, um naufrágio está associado mais frequentemente à perda do navio, à perda de vidas humanas e de comidas, podendo assegurar a sobrevivência de tripulantes. Um dos mais célebres náufragos é aquele contado pelo Padre Emmanuel Crespel, acontecido em 1736, perto da ilha Antecostas dentro do Golfo de São-Lourenço.⁴² La Potherie e Claude Le Beau descrevem também a experiência de um terrível naufrágio. O primeiro se desenrola na proximidade perto do Forte Nelson na baía de Hudson,⁴³ enquanto que o segundo aconteceu no cabo de Tourmente precisamente antes de chegar a Quebec.⁴⁴ Naqueles momentos de privação, os indivíduos vivem em modo de sobrevivência e as emoções que eles sentem são extremas. Não obstante, os navios podem se safar se eles não estão danificados e se a maré cheia lhes permitem voltar ao mar aberto. Graças a esta maré cheia, o navio do viajante

anônimo, depois de ter ficado encalhado durante uma noite inteira, fica finalmente “*fora de perigo: o navio é flutuado à altura de cinco braças, e felizmente não está danificado*”.⁴⁵ Quaisquer que sejam as consequências, o encalhamento permanece um obstáculo maior sobre o oceano, mas as batalhas navais entre dois navios inimigos se revelam ainda piores, pois se seguem frequentemente de numerosas mortes.

O encontro com um navio inimigo não é sempre seguido de uma batalha, mas quando a batalha acontece, todo universo humano que existe ao interior do navio é afetado e preocupado. Trata-se, pois, de um dos obstáculos, senão o principal, que marca mais os passageiros de um navio, porque demanda a contribuição de todos de modo imprescindível. Aliás, este assunto ocupa um lugar muito importante nos depoimentos, pois pelo menos catorze autores mencionam. Quando os navios franceses encontram um navio estrangeiro, frequentemente não há batalhas quando os comandantes não estão interessados, quando as potências europeias não estão em tempo de guerra ou ainda quando um dos navios consegue desviar-se do outro. Todavia, mesmo se não há nenhum combate, durante o encontro de um barco estrangeiro, grande frenesi e agitação se apoderam do navio, pois as pessoas a bordo não sabem de maneira alguma o que vai ocorrer. Então, todos pegam as armas e se preparam para qualquer eventualidade. Antoine Biet conta que quando duas frotas flamengas se aproximam do seu barco, todos sem exceção tomam as armas e mesmo se “*a maior parte das pessoas foram atacadas pelo enjoo, sem coragem e sem força*”, pois todos estão prontos a defender sua própria vida.⁴⁶

Cada um, portanto, executa um papel e ninguém mais é posto de lado. Irmã Saint-Stanislas assinala que cada oficial, e mesmo o Padre Doutrelot, tem um posto sobre o convés, que as irmãs estão trancadas no entreconvés e que as “mulheres secularizadas, apenas três, se vestiam de homens para aumentar o número de tripulantes”. As reações e as ações de cada indivíduo sobre o navio ilustram a qual ponto o encontro de um navio estrangeiro dinamiza o universo humano, mas sobretudo suscita vivas emoções em cada marinheiro e passageiro. Irmã Saint-Stanislas revela que nestes momentos uma certa “*senhorita Chaisse que se colocava sempre conosco chorava amargamente pelo receio que tinha de perder o senhor seu irmão no combate; ele era o instrutor de nosso navio...*”.⁴⁷ Os

homens não mostram tão facilmente seu estado d'alma, mas é certo que para os emigrantes, que para a maioria que nunca se espancaram, trata-se de uma experiência qualquer pouco transtornada, de como se preparar para o combate.

A seu grande alívio, a batalha é eventualmente evitada por diversas razões, mas quando ela acontece, os emigrantes vivem então um verdadeiro pesadelo. A ansiedade e a apreensão deixam lugar à ação. Nas suas descrições de combate no mar, os autores dão vários detalhes que ilustram como este acontecimento deve ser penoso e apavorante. Os encontros com os navios de outras potências europeias são muito numerosos, pois os autores reportam inúmeras disputas entre os navios franceses e entre outros navios europeus, mas parece que os ingleses eram seus principais opositores sobre o mar. Nenhuma batalha com um navio espanhol, português ou neerlandês é mencionado, mas isso não quer dizer que não existiam. Esta situação é sempre normal, pois a França e a Inglaterra são dois países europeus situados próximos um do outro e elas são as duas únicas potências da época a possuir colônias na América do Norte; seus barcos navegavam mais frequentemente nas mesmas águas.

Ao todo, nada menos de oito autores citam combates entre os navios franceses e ingleses. Várias destas batalhas têm lugar em tempo de guerra. Todavia, parece sempre existir uma forte animosidade entre os dois povos sobre o mar, já que os autores não estão ternos nas suas descrições de indivíduos a bordo de barcos ingleses. A maior parte do tempo, quando as pessoas sobre os navios franceses percebem a presença de um navio inglês, o objetivo para eles é de tomar posse e de fazer prisioneiros sua tripulação e seus passageiros. O objetivo é evidentemente o mesmo do lado inglês. Este tipo de experiência representa uma outra dura prova que vem afrontar alguns emigrantes. Quando um combate se produz no mar, acaba negativamente todo o universo humano do navio. Este acontecimento terrível brutaliza e trela sua marca, tanto física como psicologia, sobre todos os passageiros a bordo. Fica impossível não transtornar-se por estes golpes de canhões, estes tiros de fuzis, estes gritos, estas feridas de onde jorra o sangue e estes mortos que jazem ao convés do navio. Estes incidentes não são de todo exagerados quando se vê o retrato que o Dralsé de Grand-Pierre desenha:

É uma imagem a se ver uma vez em sua vida, para contemplar com seus olhos e conhecer por experiência tudo o que é horrível e insensato na arte funesta que os homens inventaram para se destruir uns aos outros. Logo de todos os dois lados, pessoas que, seis horas antes, estavam sãs e e fortes, e que provavam, cada um a sua maneira, a suavidade da vida, uns cantando, outros fumando, estes por uma conversação jovial, aqueles por algum devaneio agradável, ficam de repente nos horrores da morte, dos mastros quebrados, velas postas em pedaços, um navio perfurado em vinte lugares, um barulho pavoroso, uma fumaça densa e contínua, são os menores traços do espetáculo trágico que reina por tudo...⁴⁸

Ao final do combate, os passageiros podem começar a recobrar seus espíritos se o navio saiu-se vencedor, mas se são os ingleses que o são, então o pesadelo se acentua, pois eles perdem todos os seus pertences pessoais e podem tornar-se prisioneiros. O retrato que François Le Mercier pinta da cena que segue uma derrota no mar às mãos de um barco inglês fala dele mesmo quanto aos sofrimentos que devem então suportar os passageiros. Não pode ter piores aflições e humilhações, pois as pessoas são quase tratadas como um simples gado:

Eles abriram todos os pacotes, desdobram todos os papéis, esperam achar algumas peças de valor: mas se vêem frustrados de suas esperanças, rasgaram uma parte, jogaram a outra no mar, ou talvez sobre a duneta do navio, onde todo mundo caminhou em desordem, vencedores e os perdedores, os humilhados e os insolentes. [...] Os franceses mais bem vestidos, foram colocados totalmente nus, para serem cobertos de velhos trapos: eles passavam a noite dentro do convés tendo como colchão o lixo e as sujeiras caudados por uma rama de soldados, de marinheiros e de passageiros: molhados nas águas do mar, que entravam pelas escotilhas do canhão e que se corria entre os dois conveses, para servir de camas, e cobertores, a estes pobres vencidos. Enfim, o navio foi conduzido à Plymouth na Inglaterra.⁴⁹

A dor que engendra este tipo de evento se revela tão forte quanto aquela provocada pela doença ou a morte, mas de uma maneira diferente. Neste caso, não é tanto o sofrimento físico ou psicológico que deve fazer mais mal, pois é antes o respeito à dignidade humana que é posta em questão. Todavia, sobressai que todos os obstáculos exteriores que sejam causados pela natureza ou pelo ser humano, que podem se apresentar sobre um navio em direção à

América Francesa, alteram grandemente o universo humano e social de todos os emigrantes. Vivendo estas experiências comuns, todos estão ligados a uma certa maneira, pois todos participaram em colaboração para a sobrevivência de um navio. À luz desta e de todas as provas do cotidiano no mar, é normal que durante a travessia experimentem cada um individualmente uma aventura humana muito desconcertante.

UMA EXPERIÊNCIA EMOCIONAL CONTURBADA

Tal como foi ilustrado até hoje, o universo humano que existe sobre um navio rumo a América Francesa é levado e influenciado por diferentes fatores. Os emigrantes que se acham no centro deste universo são, de um modo, sem cessar empurrados e devem se adaptar a todas as intempéries e as singularidades que marcam uma travessia transatlântica. Diante desta situação, é humanamente impossível que todos fiquem apáticos. Cada um deve passar por toda gama de emoções, dependendo do momento, da atividade que faz ou da aventura que vive. Neste intervalo entre o dia da partida e aquele da chegada, os sentimentos que experimentam são variados e numerosos. Observar de mais perto as emoções que eles vivem permite alcançar melhor ainda como esta viagem modifica como nunca a visão humana sobre a vida, mas mais precisamente sobre as diferenças enormes entre o prazer da vida sobre a terra e o calvário daquela em mar.

Entre todas as emoções sentidas pelos passageiros no navio, a mais importante é sem nenhuma dúvida o tédio. A viagem através do Atlântico representa uma espera de várias semanas durante as quais os momentos de distrações são quase nulos. O viajante anônimo explica a seu destinatário que ele não sabe o que lhe escrever, pois *"aqui as novidades, como as aventuras, são raras. Água: e o que mais ainda? Água: isso não é o que enche o jornal. [...] Mas, eu estaria bem à vontade de ter qualquer coisa de curioso a vos dizer"*.⁵⁰ Diéreville aproveita no mesmo sentido declarando que não podia *"descrever o tamanho do meu tédio, os dias lamentáveis, e as tristes noites que eu passava neste navio"*.⁵¹ Geralmente, também a calma do Oceano atíça a depressão, pois *"no mar, quando a gente não está bem, fica entediado, impacienta-se, um é ordinariamente a sequência do outro"*.⁵² Nestes

momentos, não importa qual peripécia, banal que seja, atraí então o interesse. Por exemplo, Vallette de Laudun traz que seus *"perus se foram numa guerra cruel, eles se batem como desesperados, eles se furam os olhos a golpes de bicos, e isso já tem custado a vida a vários"*.⁵³ O tédio parece fazer tanto parte integrante de seu cotidiano, que o viajante anônimo acha limitado o meio de lhe achar um aspecto positivo, isto é que o traz habitualmente a reflexão e *"é bom de tempos em tempos fazer uma revisão sobre sua conduta e de repassar seriamente sobre os motivos que nos fazem agir"*.⁵⁴

O tédio constitui realmente uma ferida para os emigrantes sobre os navios, pois ao contrário dos marinheiros, eles não têm nenhuma tarefa para se ocupar. Alguns passa-tempos que existem não são suficientes para todos combater este penoso sentimento. Para Vallette de Laudun, *"é preciso agir, e se dar bem de movimento para se salvar deste tédio que é o mais cruel inimigo que nós temos de combater. A maior arma que podemos nos servir contra ele é o sono"*.⁵⁵ Ao sono, acrescenta igualmente a alimentação. Todavia, o sono é longe de ser fácil em pleno mar, então ele se revela quase impossível de se livrar do flagelo que é o tédio. Neste momento, o ser humano atinge o limite máximo que pode tolerar e se enraivecer durante a longa espera.⁵⁶ Os emigrantes devem, portanto, se impor uma razão, isto é, compreender que o tédio faz parte integrante da viagem e que eles devem simplesmente aceitar este pesar, tal como explica Vallette de Laudun:

O mar acalmou, nós praticamente não balançamos mais, mas também não andamos muito. Toma-se ou pega-se para combater o tédio, que é nosso mais cruel inimigo, e que temos geralmente a nosso lado nos perseguindo. Se ele se faz temer sobre a terra, ele é cem vezes mais temido sobre o mar. Se salva nas cidades, pela mudança de lugares e pela diversidade de objetos: aqui nós mudamos bem de lugar a todo momento, mas é como se nós não mudássemos de ponto; nós vemos as mesmas coisas, o céu o mar se abrem todo dia a nossos olhos da mesma maneira; tudo nos cansa, tudo nos enoja, as mesmas figuras e as mesmas carnes veem sempre. Esta vida uniforme, uma certa regra que somos obrigados a seguir em todas as funções, tudo isto, a nós, tornam-se insuportáveis. O jogo, a leitura, um pouco de conversa, nos entretém durante algum tempo; mas resta ainda muitos momentos vazios, não se sabe com o que preenchê-los; os recursos se esgotam, e é lá onde o tédio nos espera. Adorávamos o prazer da pesca: encontra-se ordinariamente por aí Bonitos e Dourados, não se sabe o que eles se tornaram.⁵⁷

Assim, o tédio invade todo o espaço a bordo do navio e ninguém é poupado. Este estado de fato provoca necessariamente a aparição de novas emoções, pois o tédio contínuo afeta o temperamento de cada um. Alguns, como Vallette de Laudun, acabam por perder a paciência, porquanto um navio é *"um corpo sem alma, que não tem força nem virtude. Sua insensibilidade ao movimento de leme, estas velas que batem os mastros, eu não sei qual ar indolente tudo aquilo nos comunica uma espécie de marasmo, que nos priva até do uso da fala, e quando um calor excessivo se junta a isso, a gente não vive, morre"*.⁵⁸ De seu lado, Diéreville sente o desgosto, o tédio, o medo e ansiedade que *"me causaram sempre uma tristeza tão penosa, que acreditei nunca sair dela"*.⁵⁹ Mais tarde durante a travessia, ele resume muito bem como pode sentir-se um passageiro que tem sua primeira longa estadia no mar: *"me apoquentava, e minha natureza sofria muito; eu não tinha jamais estado sobre o mar, era fazer uma prova muito forte para tentar, eu ainda tremo só de pensar"*.⁶⁰ Apesar destes sentimentos de desespero que parecem muito fortes sobre o navio, os emigrantes vivem assim mesmo momentos de alegria, mas de maneira periódica.

Os momentos de alegria são quase sempre provocados pelas circunstâncias da navegação, pelos acontecimentos exteriores ou pelo ambiente a bordo do navio. Por exemplo, para Claude Le Beau, o momento de alegria se produz quando o navio chega à vista da costa de Terra-Nova, pois isto *"espalhou a alegria por todo navio, pois cada qual se aborrecia de não ter visto outra coisa durante 29 dias senão água"*.⁶¹ Por sua vez, Diéreville anuncia que *"a música, seus instrumentos, sem cessar nos davam mil contentamentos: sobre o vasto Império das Ondas, nos fazemos ressoar nos ares"*.⁶² Em suma, os momentos de prazer e alegria são presentes, mas eles são repartidos de maneira dispersa no curso da viagem, o que revela-se algum pouco de pena para os emigrantes que vivem, no entanto, sua cota de infortúnio.

A maior parte do tempo, mesmo se os sentimentos negativos se apoderam mais dos emigrantes, estes últimos passam assim mesmo por toda série de emoções ao curso de sua viagem no mar. Estas emoções podem, às vezes, variar rapidamente dependendo da ocasião. Aliás, o viajante anônimo ilustra muito bem: *"Nós estávamos ontem desesperados, hoje nós estamos plenos de esperança. Assim se sucedem a alegria e a tristeza, o prazer e o desgosto. É preciso pouca*

coisa para nos abater, é preciso ainda mais para nos levantar".⁶³ Em termos de emoção, estes passageiros experimentam realmente uma montanha russa. Essa situação se repercute sobre suas relações humanas, mas sobretudo sobre o tipo de reflexões que podem manter no mar.

REFLEXÕES QUE CHAMAM UM RETORNO À TERRA

A travessia era extremamente longa e cheia de armadilhas de toda a sorte, fornecendo aos imigrantes bastante tempo para se dedicar a diversas reflexões sobre assuntos bem variados. Se as emoções que eles sentem são continuamente variadas, é portanto perfeitamente compreensível que seus pensamentos pessoais evoluam no curso da viagem. A análise do tipo de reflexões que eles podem ter a diferentes momentos da viagem constitui um outro meio de alcançar como suas mentalidades se modificam e se transformam depois de várias semanas no mar. Na verdade, observando mais de perto esta evolução isso permite aceder diretamente a suas ideias. Assim, é possível conceber mais de perto qual é o impacto psicológico da travessia atlântica sobre seu ser.

Já alguns dias depois da partida, os passageiros parecem rapidamente mostrar sinais precursores quanto à vontade de deixar o oceano e retornar à terra firme. Vários exprimem sua aflição de como é quase insuportável viver sobre um navio, como o faz o viajante anônimo: *"Se vós estais cansado de me ouvir a lastimar, eu não tenho menos sorte. Deus é o mestre: quando Ele quiser, nós seremos mais felizes. A esperança é todo meu recurso: os marinheiros não têm outro"*.⁶⁴ Enquanto isso, Vallette de Laudun relata que *"a gente jamais está bem tranquilo, quando sente a terra debaixo de seus pés"*.⁶⁵ Diéreville traz palavras similares quando dizia: *"eu não dormia à vontade no Navio quando eu arrumava meu quarto na Rochelle"*.⁶⁶ Os passageiros se encontram, portanto, num estado de espírito particular, pois eles são prisioneiros de um universo hostil que não podem evitar, mas que eles gostariam, apesar disso, de deixar.

Sob estas condições, seus pensamentos giram ao redor de diferentes assuntos, mas eles são quase sempre coloridos de desgosto do seu estado de espírito. Madre Saint-Augustin de Tranchepain afirma que é uma *"triste liberdade"*

para as religiosas de estar sobre um navio onde é impossível ter um momento para si".⁶⁷ Quanto a ele, o viajante anônimo, reflete sobre o vínculo entre Deus e o céu: *"a contemplação dos céus me inspira um santo pavor misturado de admiração. A grandeza e a beleza das obras de Deus me faz assim temer sua potência. Esta reflexão me faz regressar a mim mesmo, que produz mais efeito que o discurso e é mais eloquente e é mais persuasivo"*.⁶⁸ Menciona também o fato que a falta de alimentação faz apreciar o simples peixe como o Dourado, pois *"para provar sua felicidade, é preciso estar privado por algum tempo. Quando a vida é tão unida e tão deliciosa raramente ela parece tal. É preciso ao todo mistura para achar aí a felicidade"*.⁶⁹ Ele também explica que todas as provas da travessia a reforçaram e ele não tem mais nada a temer, pois *"eu já escapei a tantos perigos, que eu acredito verdadeiramente que o somente o perigo mais certo me daria medo"*.⁷⁰ Todas estas diferentes reflexões ilustram como os emigrantes podem revelar-se desesperados a navegar sobre a Atlântico. Eles sublinham também a diversidade das preocupações que eles podem ter.

Todavia, existem certos temas específicos no mar, como a navegação e as condições meteorológicas, que ocupam geralmente os pensamentos dos indivíduos. Estas reflexões traduzem a maior parte do tempo como os passageiros estão cansados e desocupados pela duração interminável e as condições da viagem. Vallette de Laudun expõe que *"é nestes momentos, onde o mar se mostra com todos seus horrores, que lamentamos a vida tranquila, e que deploramos a loucura dos homens que vão se expor a tantos perigos e cansaços"*.⁷¹ A navegação é de mais aborrecedora, que não seria o caso *"se tivéssemos sempre um pouco de terra diante dos olhos. Os diferentes cabos que a gente descobre, e que passa sucessivamente, são como tanto locais de repouso onde a gente relaxa."*⁷² Demais, acrescenta que a calma aborrece e o vento inquieto, o que significa segundo ele *"que o mar é o local das queixas e dos pesares, os homens não são feitos para este elemento, e quando lá embarcou, a gente se acha num estado violento do qual vê se escapar antes que pode"*.⁷³ É, portanto, perceptível que o oceano se revele um lugar detestável pelos passageiros, pois eles se representam como um espaço indesejável onde é melhor não estar. É evidente que eles têm pressa de voltar para a terra firme para retornar a quietude de uma vida sossegada.

Assim, sobressai que quanto mais a viagem se eterniza em duração, mais os passageiros têm vontade de chegar ao seu destino, o que sugere que,

indiretamente, eles serão melhor na colônia que em pleno mar. Por exemplo, Diéreville parece querer finalmente pôr os pés na colônia, pois *"a terra a gente tem em pouco tempo esquecido a miséria que o mar causa em seu trajeto..."*.⁷⁴ Para Élisabeth Bégon, a viagem no mar é muito penosa, que *"se o Senhor nos faz graça de nos deixar, eu bem prometo jamais voltar"*.⁷⁵ O viajante anônimo também não cessa de emitir reflexões sobre este tema. Ele conta que para empreender uma viagem no mar, é preciso ser uma pessoa que nunca veio sobre as águas, pois depois *"desta experiência feita, eu decido que é preciso ser louco ou não ter pão para se arriscar"*.⁷⁶ Depois de ter completado a travessia, ele não acredita *"que a vontade de viajar sobre o mar volta a tona, eu sei demais o que custa. A experiência que eu fiz me foi muito funesta"*.⁷⁷ O espírito dos emigrantes durante a travessia é continuamente atormentado por esta vontade de retornar a felicidade que existe em terra firme. Nestas circunstâncias, acontece frequentemente que comparam os dois espaços que são a terra e o mar para recordar-se dos prazeres que eles não apreciam suficientemente sobre a terra. O viajante anônimo traz que se pudesse deixar o navio, ele saberia melhor como apreciar a terra, pois ele estaria consciente que sobre a terra, *"vós podeis ler, estudar e dormir a vontade: sim, dormir, eu coloco a tranquilidade do sono ao número das vantagens da qual vós gozais"*.⁷⁸ Este desejo de achar a costa constitui o fio condutor que alimenta quase todas as reflexões que podem desenvolver os emigrantes sobre um navio a caminho da América Francesa. Mesmo se eles não pensam diretamente sobre este tema, seus pensamentos são quase todos voltados a isso, pois fazem estado de desprazer de pavores associados à travessia. É por isso claro que eles sapateiam a ideia de chegar à colônia.

A CHEGADA A AMÉRICA: O ALÍVIO

Quando os navios estão quase finalmente chegando ao seu destino, os emigrantes sentem então que a grande aventura que eles acabaram de viver chega ao seu fim. Tal como já havia mencionado, eles esperam este momento desde os primeiros dias onde eles se encontram no mar. A dureza da travessia e a vontade de reencontrar a terra firme são tão imensas que a aproximação da colônia constitui o maior momento de pura alegria para estes passageiros que

vieram a se implantar neste novo território. Os sentimentos que eles exprimem à vista de seu novo lar ilustram um verdadeiro alívio em relação às últimas semanas de horror que eles experimentaram durante a viagem transatlântica. Estas emoções dizem muito sobre seu estado de espírito. Foram tão marcados pela travessia que eles têm, de certo, sofrido um endurecimento psicológico. Eles estão agora melhor armados que antes da partida para fazer face a toda sorte de dificuldades.

São numerosos autores dos testemunhos a manifestar as emoções que apoderam-se dos passageiros e deles próprios quando todos avistam a terra anunciando a próxima chegada. O júbilo representa a emoção que resume muito bem a reação de todos. Decerto, esta alegria é realmente toda esperada ao longo da viagem e o simples pensamento de ser privado afligiria qualquer um. O viajante anônimo relata que sente "*impaciência de ver esta terra que há muito tempo desejamos*".⁷⁹ No mesmo sentido, Madre Saint-Augustin de Tranchepain anuncia que cada um a bordo aspira "*cada vez mais a esta terra desejada há muito tempo e tão ardentemente...*".⁸⁰ De modo que se a esperança de ver a terra constitui o elemento que motiva os passageiros a suportar as dificuldades da travessia, é normal que estes últimos põem quase em êxtase vendo a costa da colônia da América Francesa em direção a qual eles se dirigem.

Em iguais momentos a inércia e o tédio dão lugar ao entusiasmo e à admiração. Élisabeth Bégon exclama: "*Que alegria, querido filho! Antes do dia, a terra! Eu gritei como os jovens marinheiros: 'terra!' esquecendo-me de que meu querido pai dormia. Tinham-me escondido as sondas para não ficar preocupada mas quando eu ouvi gritar: 'terra!', eu me levantei como uma louca e corri sobre o convés*".⁸¹ Antoine Biet aproveita também no mesmo sentido quando declara: "*Eu não saberia expressar a felicidade de todo nosso mundo, à vista desta bela terra, isto fez parecer pelas grandes aclamações que fizemos então*".⁸² Todavia, a fim de bem alcançar toda amplitude que simboliza a simples vista de terra da colônia no espírito e coração dos emigrantes, eis aqui como Jean-Baptiste du Tertre descreve a cena:

Depois de ter muito favoravelmente navegado no espaço de dois meses inteiros, sem nenhum conhecimento de terra, senão da ilha de La Palma, que nós nos aproximamos de que cinco ou seis léguas, nós percebemos a terra da Martinica. Eu não vos saberia expressar a alegria que nós sentíamos. [...] Nesta única palavra *terra*, todos os doentes saíram do

fundo do navio, como mortos que ressuscitam de suas tumbas; aqueles que uma hora antes não tivesse levantado a cabeça para tomar um caldo, subiram alegremente no convés, a fim de ver a terra, que desejavam como um soberano bem, e consideravam como o termo onde se deveria terminar todos os males da travessia. O Capitão abandonava as águas das quais tivemos grande dificuldade em se refrescar a boca durante toda a viagem: Deus sabe, tão fedorentos que eram, ao ver a terra que deboche fizemos. Enfim, depois que cantamos o *Te Deum*, em ação de graça, todos os passageiros começaram a fazer voar todos os velhos trapos da travessia, mais que as moscas do mar, depois se lavar, pentear, polir, ajustar, e mostrar tudo que eles tinham de mais bonito, para ir à terra, como se eles fossem ir a um casamento. Na verdade vimos, e isto não se vê em todas as viagens, um Hospital era mudado em Academia, e um bando de vagabundos, ao menos em aparência, num momento enobrecidos.⁸³

Este acontecimento representa sem nenhuma dúvida o momento mais esperado pelos emigrantes. Estas pessoas que, para a maior parte, nunca puseram pés sobre o oceano, podem enfim constatar e tomar consciência que seu calvário das últimas semanas chega ao fim. Eles colocaram de novo os pés sobre o chão para encontrar uma vida mais sossegada. Assim, além de fazer vibrar os passageiros, a vista da terra permite a cada um encontrar um certo espírito equilibrado, pois eles sabem que tudo terminou e que podem respirar sem temer deixar sua pele.

Desde que eles se encontram sobre terra firme, os emigrantes podem enfim relaxar totalmente pela primeira vez desde o embarque na França. Eles sabem que arriscaram muito fazendo a travessia atlântica e estão certamente orgulhosos por terem chegado sãos e salvos. Élisabeth Bégon desvenda que depois da viagem, todos são "*enfim, querido filho, saídos de todos riscos do mar...*".⁸⁴ Alguns podem se pôr a se remoer todas as provas e os sofrimentos que tiveram que aguentar nas semanas precedentes. Notam então que se saíram bem numa certa façanha, tal como declara Dralsé de Grand-Pierre:

Finalmente em 12 de maio de 1711, nós chegamos à ilha da Martinica, que eu olhava neste momento como um verdadeiro porto onde eu podia provar o prazer de estar ao abrigo de todos os males que eu tive desde minha partida da França. Confesso que senti então em mim uma mostra da imaginação tão ordinária a todos os homens e sobretudo jovens e viajantes, o qual derrama um charme sobre os males que sofreram, de modo que eles gostam de reconstruir a ideia, aplaudindo-se e não queriam não ter experimentado conforme a este traço do poeta, e *haec*

olim meminisse juvabit: bem que eles sentem que se eram ainda no momento onde tinham pressa, não havia nada que eles fizessem para liberar-se.⁸⁵

Se cada um efetua uma reflexão semelhante àquela do Grand-Pierre, é pois evidente que todos os emigrantes cresceram a vários níveis. Parece muito perceptível que se revelam agora muito mais prontos a enfrentar a vida colonial que eles não tinham antes da partida. A aventura extrema da travessia os reforçaram a um tal ponto que podem compor sem dificuldade com os rigores de sua nova vida. Eles podem assim se estabelecer com uma certa quietude no seu novo ambiente para dar início a uma nova vida que os manterá afastados para sempre de sua terra de origem.

CONCLUSÃO

A análise do momento de transição – geralmente associada à espera – é geralmente esquecida pelos historiadores quando se trata de estudar os movimentos migratórios. Não obstante, são justamente estes momentos de transição que permitem ao historiador apreender mais concretamente em que constitui realmente a experiência do deslocamento. Determinar como os indivíduos vivem permite pintar o quadro humano do deslocamento. Na verdade, é impossível compreender bem a essência dos movimentos migratórios se a história e os componentes do trajeto são desconhecidos. Assim, quando é questão de emigração francesa rumo a América Francesa na época moderna, revela-se primordial observar como os seres humanos viveram a travessia do Oceano Atlântico. Desta maneira, é possível avaliar qual é o impacto desta experiência humana na vida dos emigrantes.

Contudo, a travessia atlântica em seu todo constitui um périplo extenuante, laborioso a todos os níveis para todos os passageiros que a experimentam. Sobre os navios, os emigrantes vivem uma experiência traumatizante no plano humano. Devem domesticar um novo universo humano que é gerido pelo capitão e que dita a conduta de cada um. No interior desta micro-sociedade dependentemente do *status* social, desenvolvem relações bem variadas entre os viajantes onde estão presentes o desentendimento e a colaboração. Aliás, a colaboração se manifesta muito claramente quando os

navios encontram diferentes obstáculos no mar que entravam a continuidade normal da navegação. Do mais, através de todas as diferentes dificuldades que enfrentam no mar, os emigrantes vivem uma variedade de emoções extremas, mais frequentemente negativa, que dizem muito sobre seu estado de espírito durante a travessia. Todavia, trata-se da evolução de suas reflexões que fornece mais informações sobre o impacto da travessia sobre seu ser e sobre sua visão de vida em geral. A acumulação de todos os sofrimentos físicos e psicológicos que eles aguentaram são sentidos através de seus pensamentos tingidos de tristeza. Relatam como a vida no mar é insuportável e a que ponto lamentam o tempo onde estavam ainda em terra. Quanto mais a travessia se prolonga, mais sua única esperança é chegar enfim ao destino. Quando esta aspiração se concretiza, isto é, que eles avistam a América ao longe diante de seus olhos, eles manifestam então a maior das alegrias. Maravilham-se e jubilam à simples ideia de chegar na colônia para recuperar uma vida mais sossegada em terra firme. Eles estão certamente mais prontos mentalmente a se instalar na América Francesa que durante o momento da partida. Depois de ter vivido o inferno sobre o oceano, a vida colonial torna em comparação um momento de alegria e um tipo de alívio.

Estas informações reveladas graças à análise da experiência do viajante transatlântico permitem dar uma visão humana aos emigrantes franceses que povoaram a América Francesa na época moderna. Eles fornecem os detalhes sobre os pensamentos, as emoções e os sofrimentos que estes indivíduos que para a maior parte foram estudados até hoje em relação a seu *status* social, sua profissão, seu meio familiar e amistoso, seu lugar de origem e suas estatísticas demográficas. No entanto, certos detalhes podem então ser considerados a fim de melhor alcançar a evolução completa que representa a travessia atlântica. Por exemplo, o elemento antropológico poderia ser mais aprofundado, pois as obras bem sobre o cotidiano são numerosas e muito úteis neste domínio. Todavia, não foram utilizados para embasar a análise. Apesar desta lacuna, este estudo se revela benéfico, pois durante muito tempo, o mesmo deslocamento de emigrantes franceses em direção a América foi considerado como adquirido, mas este trabalho permite pôr em dia sua importância e seu alcance.

NOTAS

* Mikael Dumont é doutor em História pela Université de La Rochelle. E-mail: mikael.dumont@mail.mcgill.ca

** Suelen Amanda Rodrigues é cientista social pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. E-mail: suelen_amanda@yahoo.com.br. Traduzido a partir do original em francês *L’Atlantique des émigrants français (XVII^e et XVIII^e siècles): expériences humaines de la traversée*. Revisão técnica de Claudinei Cássio de Rezende, doutorando em Ciências Sociais pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, pesquisador do Núcleo de Estudos de História: Trabalho, Ideologia e Poder (PUC/SP–CNPq) e professor de sociologia da Fundação Santo André. Agradecimento especial a Raymond Rainville.

¹ Este artigo constitui uma pequena parte de uma dissertação de mestrado tratando inteiramente do tema da experiência humana da travessia atlântica para os emigrantes franceses na época moderna. Portanto, não leva em conta a espera desestabilizadora no porto, antes do embarque sobre os navios ou do pesadelo de todos os aspectos do cotidiano sobre os navios que se dirigem à América Francesa. Para mais detalhes, ver Mikael Dumont, *L’Atlantique des émigrants français (XVII^e et XVIII^e siècles): expériences humaines de la traversée*, sob orientação de Laurent Vidal, Université de La Rochelle, 2010, 151 páginas.

² René Goupil (Anjou 1607 – Auriesville, Estado de Nova York, 23 de setembro de 1642). Primeiro mártir católico da América do Norte.

³ Pierre Couture, *Guillaume Couture: le roturier bâtisseur*, Montréal, XYZ éditeur, 2005, pp. 13-14.

⁴ É importante mencionar que apesar de um número muito importante dos emigrantes franceses se dirigem às Antilhas Francesas, mais ainda do que em direção ao Canadá, a historiografia do primeiro grupo é nula em comparação com aquela do segundo, que se revela muito considerável. Nenhuma razão explica este fato.

⁵ Roland-J. Auger, *La grande recrue de 1653*, Montréal, Société généalogique canadienne-française, 1955, 205 p.; Robert Rouleau, “La formation de la grande recrue pour Montréal: La Flèche: mars, avril, mai 1653”, *Mémoires de la Société généalogique canadienne-française*, vol. 54, n° 3, automne 2003, pp. 241-250.; Archange Godbout, *Les passagers du Saint-André: la recrue de 1659*, Montréal, Société généalogique canadienne-française, 1964, 163 p.; Hervé Faupin, *Nouvelle-France, la courageuse épopée champenoise: contribution des Champenois au développement du Canada*, Langres, Dominique Gue´niot, 2003, 254 p.; Christian Palvadeau, *Les Comtois dans l’histoire de l’Amérique française: brève histoire de l’Amérique française, dictionnaire des émigrants francs-comtois au Canada sous l’ère régime français 1608-1763*, Besançon, Ne´o, Association Franche-Comte´ – Quebec, 2008, 95 p.; Robert Larin, *La contribution du Haut-Poitou au peuplement de la Nouvelle-France*, Moncton, Les Éditions d’Acadie, 1994, 393 p.; Germaine Normand, *Fonder foyer en Nouvelle-France: les Normands du Perche*, Sainte-Foy, Éd. MultiMondes/Éd. du Trille, 1999, 296 p.; Gustave Lanctôt, *Filles de joie ou filles du roi: étude sur l’émigration féminine en Nouvelle-France*, Montréal, Éditions du Jour, 1967, 230 p.; Yves Landry, *Orphelines en France, pionnières au Canada: les Filles du roi au XVII^e siècle; suivi d’un Répertoire*

biographique des Filles du roi, Montréal, Leméac, 1992, 434 p.; Paul-André Leclerc, *L'émigration féminine vers l'Amérique française aux XVII^e et XVIII^e siècles*, La Pocatière (Québec), Musée François-Pilote, 2008, 328 p. et Bertrand Van Ruymbeke et Randy J. Sparks (dir.), *Memory and Identity. The Huguenots in France and Their Atlantic Diaspora*, Columbia, University of South Carolina Press, 2003, 335 p.

⁶ Gervais Carpin, *Le réseau du Canada : étude du mode migratoire de la France vers la Nouvelle-France, 1628-1662*, Sillery, Québec, Septentrion ; Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2001, 552 p. ; Leslie Choquette, *Frenchmen Into Peasants: Modernity and Tradition in the Peopling of French Canada*, Cambridge, Mass.; London, Harvard University Press, 1997, 397 p. ; Hubert Charbonneau et al., *Naissance d'une population : les Français établis au Canada au XVII^e siècle*, Paris, Institut national d'études démographiques, Presses universitaires de France ; Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1987, 232 p. et Yves Landry, *op. cit.*

⁷ Mickaël Augeron e Dominique Guillemet (éd.), *ChAMPLAIN, ou, Les portes du Nouveau-Monde : cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord (XVI^e-XX^e siècles)*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, 414 p. ; Mickaël Augeron, Dominique Guillemet, Marc St-Hilaire e Alain Roy (dir.), *Un Patrimoine à découvrir, une mémoire à partager. La Nouvelle-France au Québec et en Poitou-Charentes*, Québec/Paris, Université de Laval/Éditions du Patrimoine, 2008, 308 p.; Centre des monuments nationaux (France), *La Rochelle-Québec : embarquement pour la Nouvelle-France*, Paris, Éd. du patrimoine-Centre des monuments nationaux ; Versailles, Éd. Artlys, 2008, 126 p.; Philippe Joutard, Didier Poton e Thomas Wien (Groupe d'études et de recherches sur l'histoire du Centre-Ouest atlantique.; Commission franco-québécoise sur les lieux de mémoire communs), *Mémoires de Nouvelle-France : de France en Nouvelle-France*, Rennes (France), Presses universitaires de Rennes, 2005, 390 p.; Yves Landry (dir.), *Le peuplement du Canada aux XVII^e et XVIII^e siècles : actes des premières journées d'étude du Programme de recherche sur l'émigration des Français en Nouvelle-France (Préfen)*, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative ; Paris, CNRS, 2004, 116 p.; Yves Landry (dir.), *Les chemins de la migration en Belgique et au Québec : XVII^e-XX^e siècles*, Beauport, Québec, MNH, 1995, 287 p.

⁸ Laurent Vidal, *Mazagão, la ville qui traversa l'Atlantique: Du Maroc à l'Amazonie (1769-1783)*, Paris, Flammarion, 2008, p. 254.

⁹ Gilles Proulx, *Entre France et Nouvelle-France*, La Prairie, Éditions Marcel Broquet, 1984, 197 p. ; André Lachance, *Survivre à l'Atlantique*, In : Yves Landry (dir.), *Pour le Christ et le Roi*, Montréal, Libre expression/Art global, 1992, pp. 51-59, 66-69 e Claude Faribault, "La traversée de nos ancêtres vers 1660 : voyage à travers l'Atlantique-Nord", *Mémoires de la Société généalogique canadienne-française*, vol. 43, n° 3, outono de 1992, pp. 198-208.

¹⁰ Alain Cabantous, André Lespagnol e Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer : XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, 902 p.; Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794)*, Paris, Publisud, 1991, 672 p.; Alain Cabantous, *La mer et les hommes : pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoek-Éditions, 1980, 351 p.; Alain Cabantous, *Le ciel dans la*

mer : christianisme et civilisation maritime (XV^e-XIX^e siècles), Paris, Fayard, 1990, 432 p. ; Alain Cabantous, *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Aubier, 1995, 279 p. e Jean Merrien, *La vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil*, Paris, Hachette, 1964, 317 p.

¹¹ Marcus Buford Rediker, *The Slave Ship: A Human History*, New York, Viking, 2007, 434 p. e Robert Harms, *The Diligent: A Voyage through the Worlds of the Slave Trade*, New York, Basic Books, 2002, 466 p.

¹² Edward Laxton, *The Famine Ships: the Irish Exodus to America*, New York, Henry Holt, 1997, 250 p. ; David Hollett, *Passage to the New World: Packet Ships and Irish Famine Emigrants, 1845-1851*, Abergavenny, Gwent, Great Britain, P.M. Heaton, 1995, 232 p. e Terry Coleman, *Passage to America: a History of Emigrants from Great Britain and Ireland to America in the Mid-Nineteenth Century*, Harmondsworth, Middlesex, Penguin Books, 1974, 377 p.

¹³ Anonyme, *Journal d'un voyage sur les costes d'Afrique et aux Indes d'Espagne Avec Une Description Particulière de la Rivière de la Plata, de Buenos Ayres, & autres Lieux; commencé en 1701. & fini en 1706*, Amsterdam, Paul Marret, 1723, p. 148.

¹⁴ Jean-Baptiste du Tertre, *Histoire generale des Isles de S. Chistophe, de la Gvadeloupe, de la Martinique, et avtres dans l'Amerique. Où l'on verra l'establissement des Colonies Françoises, dans ces Isles ; leurs guerres Civiles & Estrangeres, & tout ce qui se passe dans les voyages & retours des Indes. Comme aussi plusieurs belles particularitez des Antilles de l'Amerique : Vne description generale de L'Isle de al Guadeloupe : de tous ses Mineraux, de ses Pierreries, de ses Riuieres, Fontaines & Estangs : & de toutes ses Plantes. De plus, la description de tous les Animaux de la Mer, de l'Air, & de la Terre : & un Traité fort ample des Mœurs des Sauvages du pays, de l'Estat de la Colonie Française, & des Esclaves, tant Mores, que Sauvages*, Paris, Chez Jacques Langlois et Emmanuel Langlois, 1654, p. 94.

¹⁵ Jean-Baptiste Labat, *Nouveau voyage aux isles de l'Amerique; Contenant l'Histoire naturelle de ces pays, l'Origine, les Mœurs, la Religion & le Gouvernement des Habitans anciens & modernes. Les Guerres & les Evenemens singuliers qui y sont arrivez pendant le long sejour que l'Auteur y a fait. Le Commerce & les Manufactures qui y sont établies, & les moyens de les augmenter. Avec une Description exacte & curieuse de toutes ces Isles*, tome 1, Paris, chez Guillaume Cavelier, 1722, p. 40

¹⁶ Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan*, op. cit., p. 266.

¹⁷ Dralsé de Grand-Pierre, *Relation de divers voyages faits dans l'Afrique, dans l'Amerique & aux Indes Occidentales. La Description du Royaume de Juda & quelques particularitez touchant la vie du Roy regnant. La Relation d'une Isle nouvellement habitée dans le détroit de Malaca en Asie, & l'Histoire de deux Princes de Golconde*, Paris, Claude Jombert, 1718, p. 81

¹⁸ *Ibid*, pp. 219-20.

¹⁹ Diéreville, *Relation du voyage du Port Royal de l'Acadie, ou de la Nouvelle France, Dans laquelle on voit un Détail des divers mouvemens de la Mer dans une Traversée de long cours; la Description du Pais, les Occupations des François qui y sont établis, les Manières des différentes Nations Sauvages, leurs Superstitions & leurs Chasses; avec une Dissertation exacte sur le Castor*, Rouen, Jean-Baptiste Besongne, 1708, p. 26-7.

²⁰ Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan*, op. cit., p. 403.

²¹ Martine Acerra e Jean Meyer, *La grand époque de la Marine à voile*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1987, p. 102.

²² Antoine Biet, *Voyage de la France équinoxiale en l'Isle de Cayenne, entrepris par les François en l'année MDCLII. Divisé en trois Livres. Le Premier, contient l'établissement de la Colonie, son embarquement, & sa route iusques à son arriuée en l'Isle de Cayenne. Le Second, ce qui s'est passé pendant quinze mois que l'on a demeuré dans le país. Le Troisième, traite du temperament du país, de la fertilité de sa terre, & des mœurs & façons de faire des Sauvages de cette contrée. Avec un Dictionnaire de la Langue du mesme País*, Paris, François Clovzier, 1654, pp. 51-2.

²³ Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan, op. cit.*, p. 402.

²⁴ Anonyme, *op. cit.*, pp. 159-64.

²⁵ André Lachance, *op. cit.*, p. 56.

²⁶ Vallette de Laudun, *Journal d'un voyage a la Louisiane fait en 1720 par M.***, Capitaine de Vaisseau du Roi*, Paris, Chez Musier, Fils & Fournier, 1768, pp. 23-4. Aqui está uma descrição mais completa de Claude Le Beau, *Avantures du S. C. Le Beau, avocat en Parlement, ou Voyage curieux et nouveau, Parmi les Sauvages de l'Amérique Septentrionale. Dans lequel On trouvera une Description du Canada, avec une Relation très particulière des anciennes Coutumes, Mœurs & Façons de vivre des Barbares qui l'habitent & de la manière dont ils se comportent aujourd'hui*, vol. 1, Amsterdam, Herman Uytwerf, 1738, pp. 26-7: "É fazer o quarto, termo da Marinha, de dormir de quatro em quatro horas. É por isso que, supomos que hajam trezentas pessoas num navio, sempre haverão cento e cinquenta, tanto de dia como de noite, para garantir a segurança do navio, enquanto os outros dormem. Ninguém é dispensado de fazer o Quarto, exceto aqueles que estão doentes e os passageiros, pessoas de boa vontade, que para ocupar-se de seu comércio ou de seus negócios, pagam sua passagem; mas em caso de perigo, eles não seriam mais dispensados que os outros, que, tal mau tempo que faça são obrigados a focar sobre o Convés durante seu Quarto".

²⁷ Claude Le Beau, *op. cit.*, pp. 17-8.

²⁸ Anonyme, *op. cit.*, p. 284.

²⁹ Joseph Dargent, "Relation d'un voyage de Paris à Montréal en Canada en 1737", dans *RAPQ pour 1947-48*, Québec, Rédempti Paradis, 1949, pp. 13-4.

³⁰ Clément Pagés, "Relation d'un voyage de Paris en Canada [1741]", dans *RAPQ pour 1947-48*, Québec, Rédempti Paradis, 1949, p. 24.

³¹ Père Aulneau, « Lettre du Père Aulneau » (10 de outubro de 1734), dans *RAPQ pour 1926-1927*, Québec, Rédempti Paradis, 1927, pp. 264-6.

³² Dralsé de Grand-Pierre, *op. cit.*, p. 84.

³³ Jean-Baptiste Labat, *Nouveau voyage aux isles de l'Amérique*, tome 1, *op. cit.*, p. 21.

³⁴ Luc-François Nau, « Lettre du Père Nau, missionnaire au Canada, au R. Père Richard, provincial de la province de Guyenne à Bordeaux » (20 de outubro de 1734), dans *RAPQ pour 1926-1927*, Québec, Rédempti Paradis, 1927, p. 267-9.

³⁵ Vallette de Laudun, *op. cit.*, p. 46.

³⁶ *Ibid.*, pp. 131-3.

³⁷ Dralsé de Grand-Pierre, *op. cit.*, pp. 63-5.

³⁸ Joseph Bernard, marquis de Chabert, *Voyage fait par ordre du roi en 1750 et 1751 dans l'Amérique septentrionale : pour rectifier les cartes des côtes de l'Acadie, de l'Isle Royale et de l'Isle de Terre Neuve : et pour en fixer les principaux points par des observations astronomiques*, Paris, De l'Imprimerie royale, 1753, p. 115.

³⁹ Gabriel Sagard, *Le Grand Voyage du pays des Hurons, situé en l'Amérique vers la Mer douce, és derniers confins de la nouvelle France, dite Canada. Où il est amplement traité de tout ce qui est du pays, des mœurs & du naturel des Sauvages, de leur gouvernement & façons de faire, tant dedans leurs pays, qu'allans en voyages : De leur foy & croyance ; De leurs conseils & guerres, & de quel genre de tourmens ils font mourir leurs prisonniers. Comme ils se marient & esleuent leurs enfans : De leurs Medecins, & des remedes dont ils vsent à leurs maladies : De leurs dances & chansons : De la chasse, de la pesche, & des oyseaux & animaux terrestres & aquatiques qu'ils ont. Des richesses du pays : Comme ils cultiuent les terres, & accommodent leur Menestre. De leur deuil, pleurs & lamentations, & comme ils enseuelissent & enterrent leurs morts. Avec vn Dictionnaire de la langue Huronne pour la commodité de ceux qui ont à voyager dans le pays, & n'ont l'intelligence d'icelle langue*, Paris, chez Denys Moreau, 1632, p. 9-12.

⁴⁰ Marie-Madeleine Hachard, *Relation du voyage des religieuses ursulines de Rouen à la Nouvelle-Orléans en 1727*, reproduzido a partir de um volume raro impresso em Rouen em 1728 e precedido de uma instrução por Paul Baudry, Rouen, Henry Boissel, 1865, p. 48.

⁴¹ *Ibid.*, p. 48-53.

⁴² Na sua narrativa, o Padre Crespel relata em detalhes toda desventura do naufragio e em seguida as peripécias da sobrevivência até a primavera de 1737. Ver Emmanuel Crespel, *Voyages en Canada, par le R.P. Emmanuel Crespel, récollet : et son naufrage sur l'Isle d'Anticostie en 1736*, Montréal, Réédition-Québec, 1968, 28 p.

⁴³ Claude-Charles Bacqueville de La Potherie, *Histoire de l'Amérique septentrionale Contenant le Voyage du Fort de Nelson, dans la Baye d'Hudson, à l'extrémité de l'Amérique. Le premier établissement des François dans ce vaste pais, la prise dudit Fort de Nelson, la Description du fleuve de Saint Laurent, le gouvernement de Québec, des trois Rivières & de Montreal, depuis 1534 jusqu'à 1701*, tome 1, Paris, Chez Jean-Luc Nion et François Didot, 1722, p. 98-101.

⁴⁴ Claude Le Beau, *op. cit.*, pp. 50-7.

⁴⁵ Anonyme, *op. cit.*, p. 97.

⁴⁶ Antone Biet, *op. cit.*, pp. 138-9. Voir aussi p. 32. D'autres auteurs rapportent des propos semblables : Anonyme, *op. cit.*, p. 25 ; Paul Le Jeune et Barthélemy Vimont, *Relation de ce qui s'est passé en la Nouvelle France en l'Année M. DC. XL. Enuoyée au R. P. Provincial de la Compagnie de Iesus en la Prouince de France*, Paris, Chez Sébastien Cramoisy, 1641, p. 8 e Gabriel Sagard, *Le Grand Voyage du pays des Hurons*, *op. cit.*, p. 14-5.

⁴⁷ Marie-Madeleine Hachard, *op. cit.*, p. 41-2. Voir aussi pp. 47-8.

⁴⁸ Dralsé de Grand-Pierre, *op. cit.*, pp. 59-60.

⁴⁹ François Le Mercier, *Relation de ce qui s'est passé en la Mission des Peres de la Compagnie de Iesus, au pays de la Nouvelle France, Depuis l'Été de l'Année 1652. iusques à l'Été de l'Année 1653. Enuoyée au R. P. Provincial de la Prouince de France*, Paris, Chez Sébastien Cramoisy, 1654, p. 6-7.

⁵⁰ Anonyme, *op. cit.*, p. 10. ver também pp. 24, 34 et 207-8.

⁵¹ Diéreville, *op. cit.*, p. 21.

⁵² Anonyme, *op. cit.*, p. 42. Ver também pp. 176, 181-2 e 193.

⁵³ Vallette de Laudun, *op. cit.*, pp. 10-1. Voir aussi pp. 50-1 : " *Eu ouvi um grande barulho: no momento que eu vos escrevo, todo mundo corre para a galeria; eu tenho medo que alguém tenha caído no mar. Eu acabo de saber o que é: adivinhe? Eu lhe pago. É uma*

tartaruga que aparece sobre as águas. Quando se vê as mesmas coisas durante 15 dias, se é ávido de novidades, que nada é capaz de nos divertir..."; p. 122 : " O sábado é para nós o dia da chegada do correio. Nós esperamos, este correio, com mais impaciência que vocês esperam em Toulon em Paris. Não temos nós razão, Senhora, já que é ele que nos dá o que viver?"

⁵⁴ Anonyme, *op. cit.*, p. 66-7.

⁵⁵ Vallette de Laudun, *op. cit.*, p. 81-2.

⁵⁶ *Ibid.*, pp. 129-30 et 225.

⁵⁷ *Ibid.*, pp. 118-20.

⁵⁸ *Ibid.*, pp. 279-80.

⁵⁹ Diéreville, *op. cit.*, p. 212-13.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 22.

⁶¹ Claude Le Beau, *op. cit.*, p. 44.

⁶² Diéreville, *op. cit.*, p. 212-3.

⁶³ Anonyme, *op. cit.*, p. 199. Ver também p. 190 onde ele fala da importância de guardar a esperança: "*Coisa quase inacreditável! Apesar de todos nossos atravessarmos, apesar de todas nossas infelicidades, esperamos sempre. Quando eu vos digo inacreditável, não é que eu ignore que a esperança não nos deixa morrer. Mas eu quero vos dizer que nossa situação é tão terrível e apavorante, que no lugar de nos permitir um raio de esperança, nós devemos tudo desesperar*".

⁶⁴ Anonyme, *op. cit.*, p. 14. na página 11, afirma claramente que "*Todo franco Mar não é meu elemento...*"

⁶⁵ Vallette de Laudun, *op. cit.*, p. 164.

⁶⁶ Diéreville, *op. cit.*, p. 4-5.

⁶⁷ Révérend Mère St Augustin de Tranchepain, *Relation du voyage des premières Ursulines à la Nouvelle Orléans et de leur établissement en cette ville*, New York, Presse Cramoisy de Jean-Marie Shea, 1859, p. 19.

⁶⁸ Anonyme, *op. cit.*, p. 39-40.

⁶⁹ *Ibid.*, p. 215-6.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 251.

⁷¹ Vallette de Laudun, *op. cit.*, p. 207.

⁷² *Ibid.*, p. 170.

⁷³ *Ibid.*, p. 84-5.

⁷⁴ Diéreville, *op. cit.*, p. 64.

⁷⁵ Élisabeth Bégon, *Lettres au cher fils : correspondance d'Élisabeth Bégon avec son gendre (1748-1753)*, 2^e édition et établissement du texte, notes et avant-propos de Nicole Deschamps, Montréal, Boréal, Collection Boréal compact classique, 1994, p. 194.

⁷⁶ Anonyme, *op. cit.*, p. 213.

⁷⁷ *Ibid.*, p. 340.

⁷⁸ *Ibid.*, pp. 64-5. Ver também Vallette de Laudun, *op. cit.*, pp. 226-7 : "*Tem-se geralmente razão, Senhora, de temer sobre a terra as coisas que se vê: o prazer mesmo de os olhar os torna ainda mais perigosas. O mar, é todo o contrário; nós cremos muito mais no que não vemos do que no que vemos. Se garante com facilidade que é na frente dos nossos olhos; mas o meio de evitar o que está escondido debaixo de nossos pés!*"

⁷⁹ Anonyme, *op. cit.*, pp. 303-4.

⁸⁰ Reverenda Madre St Augustin de Tranchepain, *op. cit.*, p. 21.

⁸¹ Élisabeth Bégon, *op. cit.*, p. 196.

⁸² Antoine Biet, *op. cit.*, p. 71.

⁸³ Jean-Baptiste du Tertre, *op. cit.*, p. 83-4.

⁸⁴ Élisabeth Bégon, *op. cit.*, p. 197.

⁸⁵ Dralsé de Grand-Pierre, *op. cit.*, p. 140-1.