

LES BALBUTIEMENTS DE LA COLONISATION FRANÇAISE AU BRÉSIL (1524-1531)

Stéphane MOUETTE*

Si on interrogeait le grand public cultivé sur la principale destination française en Amérique au XVI^e siècle, il est fort probable que le Canada arriverait loin devant le Brésil. Le nom de Jacques Cartier a su se faire une place au sein de la mémoire collective. Cette importance du Canada, par ailleurs tout à fait légitime, s'explique par la postérité que l'entreprise française a connue.

Il n'en est pas de même pour le Brésil, destination presque refoulée et ramenée à un rang anecdotique. La grande majorité de l'historiographie française, qui ne s'est pas spécialisée dans cette question des rapports entre la France et le Brésil, se contente souvent de trois dates présentées comme des jalons incontournables : 1488, 1504 et 1555. 1488, une date associée au voyage mythique de Jean Cousin, un marin dieppois qui aurait découvert le Brésil douze ans avant Cabral et, par là-même, devancé Colomb de quatre ans¹. Il est étonnant de voir combien cette date peut être reprise dans divers ouvrages, parfois sans grandes précautions scientifiques². Certes, il faut analyser ce récit, mais il faut le voir comme un élément de la tradition de la contestation française du monopole portugais sur le Brésil. La deuxième date avancée est celle

* Titulaire d'une maîtrise, spécialisation en histoire du Brésil moderne. Université de Paris IV.

¹ Sur l'histoire de Jean Cousin on peut consulter la source : Jean-Antoine-Samson Desmarquets, 1976.

² On peut penser à quelques ouvrages polémiques du XIX^e siècle : Paul Gaffarel, 1878, ou encore Pierre Margry, 1867. Mais aussi Robert et Marianne Cornevin qui écrivent en 1990, p. 57 : «Il est probable que les navigateurs normands ont joué un rôle dans la découverte de l'Amérique au milieu du XV^e siècle. La destruction des archives dieppoises lors de l'attaque anglaise de 1694 en a fait disparaître les preuves mais des indices confirment cette hypothèse». Ce passage est suivi d'un développement sur Jean Cousin qui reprend, sans la moindre analyse critique, les éléments avancés par Desmarquets.

de 1504, année du premier voyage avéré d'un Français au Brésil, Binot Paulmier de Gonneville, capitaine du navire *l'Espoir*. Enfin, il y a la tentative de fondation durable d'une colonie dans la baie de Rio de Janeiro en 1555, menée par Nicolas Durand de Villegaignon. Cette troisième date, encore plus que les deux autres, écrase l'histoire des Français au Brésil et occulte tout ce qui a pu se passer auparavant. On retient l'échec de cette entreprise coloniale sans même chercher à en déterminer les causes et le débat paraît clos, puisque le Brésil semble passer définitivement aux mains des Portugais avant que n'émerge une menace hollandaise.

A eux seuls, ces trois repères nécessiteraient un long développement qui n'est pas l'objet de cet article. Il s'agit ici de se pencher sur cet intervalle de cinquante ans qui sépare le voyage de Gonneville de celui de Villegaignon, pour tâcher de comprendre comment l'idée d'une installation permanente a pu trouver un certain écho dans les plus hautes sphères du pouvoir.

Une vision essentiellement commerciale

Si la colonisation nous semble la conséquence naturelle de toute découverte géographique, il est loin d'en être de même au début du XVI^e siècle. Les relations entre la France et le Brésil sont avant tout commerciales et sont dûes à des initiatives privées de marchands normands et bretons qui recherchent le profit sans l'associer à des prétentions territoriales.

Initialement, le Brésil est une destination de second choix par rapport aux Indes orientales où se trouvent les épices et les produits de luxe. Toutefois, il va voir son importance croître au cours de la première moitié du XVI^e siècle. Cela s'explique par plusieurs raisons : le Portugal délaisse cette destination qui n'est qu'un simple site relais sur la longue route maritime vers l'orient. Ainsi, la concurrence française peut s'y exercer aisément, alors que le Portugal garde jalousement sa place dans l'Océan Indien. Les vastes côtes brésiliennes facilitent ce commerce, illégal depuis le traité de Tordesillas en 1494.

Le Brésil a aussi l'avantage d'être plus proche des côtes françaises que les Indes orientales. Enfin, cette destination est souvent associée à une escale en Afrique, en particulier sur la côte de la Malaguettes, pour s'approvisionner en faux poivre. Les sources sont rares pour cette

période et il est difficile de dénombrer précisément les navires français en partance pour le Brésil. L'absence de sources permet des hypothèses basées sur le thème du secret qui entoure les voyages vers le Brésil, mais aussi des hypothèses qui donnent seulement deux voyages entre 1511 et 1525. Les prohibitions de François I^{er} et le caractère tardif de l'ordonnance de Villers-Cotterêts (1539) sont deux éléments d'explication pour cette rareté des sources. L'étude menée par Philippe Bonnichon montre toutefois que le nombre de voyages vers le Brésil est croissant entre 1504 et 1549, avec un pic net pour l'année 1541 avec trente à quarante départs¹. La fréquence relativement incertaine des départs ne doit pas cacher pour autant un commerce de plus en plus florissant et lucratif, comme en attestent les protestations véhémentes des Normands face à la politique internationale de François I^{er} qui vise à ménager ses alliés portugais.

Or le commerce français se fait essentiellement à l'aide de truchements, ces marins abandonnés au sein des tribus pour servir d'interprètes et organiser la coupe du bois entre deux voyages². La figure centrale du truchement freine donc toute velléité d'implantation durable, d'autant plus qu'un projet d'une telle ampleur n'est plus du ressort de particuliers en quête de profits faciles et rapides. Mais l'intervention du pouvoir royal et l'accélération du trafic avec le Brésil vont mettre, sur le devant de la scène, cette idée d'une colonie stable pour servir de base aux échanges.

Le tournant verrazanien

Dans l'histoire de la France et du Brésil, Verrazano incarne un triple tournant dont la portée est rarement soulignée à sa juste valeur³. On s'attache avant tout à la démarche de découvreur de Verrazano, qui fut un grand navigateur au même titre qu'un Vespucci ou un Magellan. Mais ses voyages à la recherche d'une nouvelle route occidentale vers l'Inde

¹ Philippe Bonnichon, 1994, p. 29.

² Sur les truchements on peut renvoyer à l'étude de Frank Lestringant, 1992.

³ Il faut toutefois renvoyer à l'ouvrage de Michel Mollat du Jourdin et Jacques Habert en 1982, qui apportait un éclairage nouveau sur cette question et analyse avec beaucoup de soins de nombreuses sources portugaises.

s'avèrent infructueux. En revanche, les autres aspects des voyages de Verrazano sont riches de conséquences. Tout d'abord, ses trois voyages sont le fruit de l'interpénétration de la sphère économique et politique, du monde des investisseurs privés et du pouvoir royal. Verrazano correspond donc à l'émergence temporaire d'une politique française conquérante. Si, sur le modèle de ses voisins ibériques, François I^{er} fait appel à un navigateur italien pour promouvoir une politique de découverte, l'échec de cette dernière va faire naître un intérêt formidable pour le Brésil. Le Brésil est une solution de facilité, sur laquelle se rabat Verrazano, pour que ses investisseurs rentrent dans leur frais alors qu'il n'a pu atteindre les Moluques lors de son second voyage. Le Brésil perçu comme rentable devient alors la destination finale des voyages et non plus une alternative de deuxième ordre. Enfin, par voie de conséquence, Verrazano influe indirectement de façon considérable sur la politique portugaise vis-à-vis de la question brésilienne. D'une île relais pour les navires, il devient un véritable enjeu international.

Les sources portugaises sur les voyages de Verrazano sont révélatrices de l'inquiétude suscitée par cette initiative. Les Portugais tentent de faire interdire le premier voyage de 1523 qui a pour objectif le Cathay, la destination la plus convoitée depuis que la route des épices a été ouverte par les Portugais, et que Verrazano veut atteindre en passant par le nord-ouest. Au sujet de ce voyage, Francisco Andrada note dans les *Chroniques du roi Jean III* : «Au même moment le roi fut informé par quelques Portugais séjournant en France pour leurs affaires qu'un certain Giovanni Verrazano, florentin de nation, avait offert ses services au roi de France en vue de la découverte en Orient d'autres royaumes que les Portugais n'avaient pas découverts, et que des flottes étaient en cours d'armement dans les ports de Normandie de sorte qu'avec la faveur des amiraux de la côte française et le consentement tacite du roi François, ils iraient s'établir à la Terre de Santa Cruz, appelée Brésil, découverte par les Portugais». Cela montre que les Portugais avaient bien perçu la menace et le changement d'orientation de la politique royale, même si cet extrait est plus révélateur d'un nouveau souci portugais de préserver ses territoires que des intentions françaises.

Le deuxième voyage de Verrazano se décide rapidement en 1524. Mais les Portugais font pression sur François I^{er} afin d'empêcher le départ de Verrazano. Diogo de Gouveia, principal du collège Sainte-Barbe, qui joue alors un rôle très important dans la diplomatie portugaise en France, tente de débaucher le marin florentin au profit du Portugal. Il échoue dans sa tentative et les trois navires de Verrazano partent en juin

1526. Là encore, le voyage est un échec puisque les Moluques ne sont jamais atteintes, mais deux navires font un détour par le Brésil sur le chemin du retour, alors que le troisième navire se perd dans l'Océan Indien. Ce deuxième voyage permet de découvrir que le Brésil peut être une destination profitable. Le bois de Brésil ramené par Verrazano a permis à ses commanditaires de rentrer largement dans leurs frais. Dès lors, il devient la finalité clairement affichée du troisième voyage de Verrazano. João da Silveira qui informe Jean III de ce projet de voyage, écrit dans une lettre du 23 décembre 1527 «A savoir que : Verrazano part d'ici avec cinq navires auxquels l'amiral a ordonné de se rendre à une grande rivière qui dit-on a été découverte par un Castillan. [...] Je pense qu'ils vont établir là une base et ensuite ils poursuivront plus loin leur exploration»¹. On peut donc se demander si ce voyage intègre la dimension colonisatrice ou reste au stade de l'expansion mercantile. Pour Michel Mollat «le rôle de Verrazano s'inscrit ainsi sur le triple plan de la découverte, du commerce et de l'expansion politique»². Il est toutefois difficile en l'absence de texte autre que la lettre de Silveira, de déterminer le but exact de cette mission. L'idée d'une colonie ne semble pas aboutir en France après la mort de Verrazano, tué par des anthropophages. Après la mort de son frère en 1528, Girolamo Verrazano, qui faisait partie du voyage, n'oublie pas de faire une halte au nord du Brésil pour prendre du bois. Un quatrième voyage est organisé en 1529 dont il ramène deux cents tonneaux de bois rouge. Il n'y eut donc pas d'implantation à la suite de ces quatre voyages, même si l'idée a pu, à un moment, se dessiner.

En revanche, les conséquences sont plus frappantes au Portugal où la menace française est perçue d'une façon de plus en plus aiguë. Cela précipite la politique coloniale portugaise qui se tourne alors vers la solution des capitaineries sous l'impulsion de Diogo de Gouveia et de Christophe Jacques. Le premier vit en France et peut donc juger la portée des voyages de Verrazano ; quant à Christophe Jacques, il fut chargé de patrouiller sur les côtes brésiliennes pour repousser les navires français entre 1516 et 1526. La France est donc au coeur de l'abandon des factoreries au profit des capitaineries.

¹ Cité par M. Mollat et J. Habert, op. cit., p. 118.

² Ibid., p. 120.

Le fort Alexis

L'idée d'une colonisation, et tout ce que cela peut impliquer de déplacement de populations, est sans doute une notion anachronique pour le début du XVI^e siècle en France, alors que le besoin d'une émigration, même très partielle, ne se fait nullement ressentir : les campagnes et les villes restent à repeupler après la crise démographique du XIV^e siècle. Toutefois, la France a sous les yeux le modèle portugais qui vise à contrôler le littoral par l'implantation de forts sur des points stratégiques : contrôle militaire autant que commercial. Cette lente entreprise représente les prémices d'une véritable colonisation qui passe par l'envoi d'immigrants et la création de foyers de peuplement.

La France cherche donc à suivre le modèle portugais avec un certain retard. Elle veut s'implanter sur un littoral trop vaste pour faire l'objet d'une surveillance stricte des Portugais encore largement tournés vers l'est, en dépit de la création des capitaineries. L'idée d'un point d'ancrage sûr pour les navires et d'un lieu pour organiser le commerce fait appel à un bon sens élémentaire. Même si le système des truchements peut s'avérer satisfaisant sur bien des points, un établissement permanent est un atout supplémentaire alors que le Brésil est de plus en plus fréquenté.

Le premier établissement français dont nous ayons conservé la trace semble être le fait d'une décision privée, mais largement appuyée par les autorités¹. L'histoire de cet établissement commence en mer Méditerranée, ce qui montre un déplacement assez significatif des zones d'attraction économique vers l'espace atlantique, et elle nous est parvenue grâce à la plainte du baron de Saint-Blancard, lors de la conférence de Bayonne du 16 août 1537². Le navire, *la Pèlerine*,

¹ Le texte latin dit : «*cum consensu et expressa licentia Regis christianissimi*». Protestation de Bertrand d'Ornesan, baron de Saint-Blancard, texte latin cité en annexe par E. Guénin, 1901, p. 256.

² La conférence de Bayonne est une tentative de règlement global des différents entre la France et le Portugal à la suite de la guerre de course qui oppose les deux pays. Chaque plainte est examinée par des représentants des deux royaumes. Il s'agit avant tout d'une tentative de François I^{er} pour s'attirer les bonnes grâces de Jean III. Toutefois cette commission n'aboutit pas, elle se heurte à l'ampleur des

appartenant au baron, est armé au mois de décembre 1530. Sa cargaison ne laisse guère de doute sur ses objectifs. Il déclare dans sa plainte que *la Pèlerine* apportait dix-huit canons en bronze et d'autres pièces d'artillerie en bronze et en fer, pour sa propre défense et celle d'un fort. Elle transportait, de plus, des piques, des lances et des armes à projectiles pour le navire et le fort. Enfin, il y avait à bord des instruments pour la construction du fort et pour cultiver les terres afin de subvenir aux besoins du fort¹. L'équipage se compose de cent vingt hommes, des soldats essentiellement, ainsi que des nobles². L'auteur n'entre pas dans le détail des instruments nécessaires à la construction d'un fort et insiste surtout sur l'armement, qui confère au fort sa valeur défensive. Il s'agit de se prémunir contre les indigènes, mais aussi de protéger les marchandises et les hommes contre les Portugais. Saint-Blancard cite dans sa plainte un édit de 1526 de Jean III qui ordonne à ses sujets de couler tout bâtiment français allant au Brésil ou en revenant³. Le navire, conduit par Jean Duperet, partit de Marseille et mit trois mois pour se rendre au Brésil, dans la région de Pernambuco. Là, ils furent attaqués par six Portugais à la tête d'un groupe d'Indiens. Les Français victorieux négocient avec les vaincus et parviennent à un accord pour que les Portugais et les Indiens les aident contre salaire à construire le fort. On ne dispose sur ce point que de la parole de Saint-Blancard et de Duperet qui déclare avoir dépensé quatre mille ducats pour ce travail.

Pendant la construction du fort, Duperet organise le commerce avec les tribus environnantes et réunit une importante cargaison, pour une valeur totale de soixante-deux mille trois cents ducats qu'il chargea à bord de *la Pèlerine* afin qu'elle soit vendue en France. La charge de capitaine est confiée au sieur Debarran⁴, sans doute un des nobles de l'expédition, à qui on adjoint quarante hommes d'armes. Mais, faute de vivres, il doit mouiller à Malaga, en Espagne. Là, il rencontre dix caravelles commandées par Dom Martin et Antonio Corrêa. Après avoir

prises, leur trop grande ancienneté et à l'antagonisme croissant entre les deux marines.

¹ E. Guénin, op. cit., p. 43 et 256.

² *Stipavitque eadem navium centum viginti hominibus belicosis nobilibus et plebeis magno numo conductis*. Ibid., p. 256.

³ Ibid., p. 45 et 258.

⁴ Debarran selon Philippe Bonnichon, op. cit., p. 32.

sympathisé, les Portugais proposent de voyager ensemble jusqu'à Marseille. Mais en cours de route, ils font monter Debarran et son maître d'équipage à bord d'un de leurs navires, prétextant le besoin de discuter sur la démarche à suivre face au calme plat qui régnait. Ils les capturent alors, ainsi que l'équipage, pillent le bateau et envoient le tout au roi qui les fait mettre en prison. Apprenant ainsi l'existence d'un fortin au Brésil, le roi décide d'y envoyer immédiatement Pierre Loppes¹, à la tête de trois navires armés, afin, d'après la plainte, de «se rendre en toute hâte audit fort, pour le détruire, y saisir les marchandises et massacrer les hommes de la garnison»². Le navire français est capturé en août 1531, selon le texte, et la flotte portugaise arrive en décembre 1531 devant le fort. Si on considère trois mois de voyage, la réaction portugaise a été très rapide. Cette célérité n'étonne guère. La menace française se faisait de plus en plus sentir et l'année 1531 correspond à l'apogée de l'antagonisme entre les deux marines³. Face à la création d'un fort, donc à la violation manifeste du traité de Tordesillas, la réponse portugaise se veut, encore une fois, exemplaire.

Le siège du fortin commandé par Monsieur de La Motte dure dix-huit jours, pendant lesquels il subit les coups de canon des Portugais. N'ayant aucun espoir de secours, de La Motte négocie sa reddition et arrive à un accord avec les Portugais. «Le fort serait livré audit Loppes agissant au nom du Roi de Portugal ; ledit Loppes laisserait libres les hommes et respecterait les marchandises existant dans le fort ; il transporterait les uns et les autres, sans frais, sur un territoire libre, ce qu'il promet. La transaction ainsi conclue fut solennellement jurée par ledit Loppes sur le saint corps du Christ, sur l'hostie consacrée»⁴. Après la reddition du fort, Loppes fait pendre de La Motte et vingt de ses hommes et en livre deux vivants comme récompense à ses alliés indiens, afin qu'ils les mangent. Les autres prisonniers sont ramenés au Portugal et rejoignent leurs compagnons dans les prisons du Faro, où ils restent

¹ Sans doute la retranscription francisée de Lope de Sousa, à qui l'attaque du fort est attribuée.

² Philippe Bonnichon, *op. cit.*, p. 45.

³ Entre 1521 et 1531 l'armateur Jean Ango est impliqué dans onze attaques contre des navires portugais. Sur la guerre de course : L.M. Ramalhosa Guerreiro, 1970.

⁴ E. Guénin, *op. cit.*, p. 46. et 259.

pendant vingt-quatre mois. Quatre y moururent des suites des mauvais traitements, tous les autres à l'exception de onze furent libérés, après avoir été obligés de signer de fausses déclarations.

Le Fort Alexis eut donc une vie très courte, environ de mars 1531 à décembre de la même année. Cela est dû à plusieurs facteurs, parmi lesquels l'emplacement du fort n'est pas des moindres. En effet, cette région, comme le démontre l'attaque des six Portugais avec l'aide des Indiens, correspondrait à la zone sous contrôle tupiniquin, tribu alliée aux Portugais. L'absence d'alliance stable avec une tribu proche rend la survie du fort malaisée. Certes, le commerce avec les tribus environnantes fut possible, comme le montre le texte, mais l'absence de référence à une alliance militaire laisse penser que les simples relations commerciales n'ont pas été dépassées. La méfiance est de mise, puisque le fort est construit pour se défendre «contre les indigènes» d'après le texte de la plainte.

En revanche, les Portugais bénéficient de la confiance de ces Indiens qui combattent à leurs côtés ; en retour, ils leur livrent deux Français afin qu'ils les mangent. Cet acte qui paraît d'une barbarie sans égal pour le XVI^e siècle, montre une certaine acceptation des coutumes de l'autre. L'alliance militaire passe outre au dégoût et à l'horreur qu'inspire l'anthropophagie. Il en est de même, côté français : Hans Staden fut laissé aux Indiens par un Français alors que celui-ci eût pu le sauver. Sa réponse citée par Staden est sans appel : «Tuez-le et mangez-le, car ce scélérat est un vrai Portugais votre ennemi et le mien»¹. Plus tard, il se justifie auprès de Staden en lui déclarant «qu'il l'avait pris pour un Portugais ; et que tous les gens de cette nation étaient de tels scélérats qu'aussitôt que les Français pouvaient en prendre un au Brésil ils le pendaient sur-le-champ ; ajoutant qu'ils étaient bien obligés de se conformer aux moeurs des Indiens et de souffrir qu'ils traitassent leurs prisonniers comme ils l'entendaient, puisqu'ils étaient comme eux ennemis des Portugais»². Le souci de ménager ses intérêts économiques, en ne contrariant pas ses partenaires commerciaux, prime sur son sens de la pitié. Un autre français, Guillaume de Moner, capitaine de *la Catherine-de-Vatteville*, tint le raisonnement inverse et sauva Staden.

¹ Hans Staden, 1979, p. 99.

² Ibid., p. 118.

Le choix du site, l'île Saint-Alexis, ne semble guère favorable à la défense du fort, puisqu'il subit pendant dix-huit jours la canonnade des navires portugais. La présence, tout autour, de tribus ennemies, empêche tout repli à l'intérieur des terres. Cette méconnaissance des Indiens et des alliances démontre un manque de préparation en amont et la croyance en une unité, voire une unicité, des tribus. Il faut rappeler que cette tentative inédite part de la Méditerranée, ce qui explique sans doute cette ignorance des réalités brésiliennes. Il eût fallu associer un Normand ou un Breton ayant une certaine expérience du Brésil pour garantir un meilleur succès à l'expédition. Mais le cadre des régions est encore assez peu dépassé.

Enfin, l'envoi d'un seul navire pour établir la liaison entre le fort et la France rend ce dernier particulièrement vulnérable ; ce fut le cas, puisque *la Pèlerine* est interceptée par des pirates ou des navires portugais. En outre, on peut s'interroger sur l'incroyable naïveté du capitaine Debarran qui accepte de voyager de conserve avec une flotte de dix caravelles portugaises. Certes, le rapport de force est trop en sa défaveur pour qu'il ait pu avoir l'opportunité de s'enfuir, mais le texte laisse des questions ouvertes. Faut-il voir dans l'attitude de Debarran la croyance sincère en une solidarité encore possible entre gens de mer, attestée par le don de trente quintaux de biscuit à *la Pèlerine* ? Il faut surtout voir dans cette plainte l'occasion de dénoncer la fourberie des Portugais qui, à deux reprises, manquent à leur paroles et triomphent par la ruse, face à des Français encore chevaleresques. On retrouve là les éléments classiques de l'imagerie lusophobe commune à de nombreuses plaintes. Cruauté et fourberie sont les deux aspects mis en avant dans tous ces cas et il est délicat de déterminer dans ces plaintes la part de vérité et de mauvaise foi.

Néanmoins, le fort avait des aspects positifs dans sa réalisation. Le voyage se fait en trois mois, ce qui correspond au temps optimal pour faire le trajet. On peut donc se demander si le pilote avait déjà fait le voyage, ou si la connaissance théorique de la route et les progrès des instruments et des cartes maritimes suffisaient comme explication. Le matériel est directement amené de France pour la construction du Fort, ce qui permet une exécution rapide de cette tâche. Le nombre d'armes et de canons emportés ainsi que le fait que les hommes soient décrits comme des soldats dans le texte latin montrent que l'aspect militaire du fort n'a pas été négligé. La présence de nobles au sein de l'expédition confère au voyage une importance particulière. L'intérêt très tardif et limité de la noblesse pour le Brésil et les voyages est un frein très grand à

l'expansion française outre-mer. Les voyages maritimes restent l'affaire des marchands, ils font donc déroger. De plus, la noblesse a d'autres champs d'action avec les guerres en Europe contre l'Angleterre et l'Espagne et en Italie. Au contraire, la petite noblesse portugaise, surtout les cadets, a pu très tôt se tourner vers les découvertes et l'exploitation commerciale des factoreries. Le découpage du littoral brésilien en capitaineries est supposé redonner un deuxième souffle à l'intérêt de la noblesse pour ce pays. Même si, dans l'ensemble, elles sont des échecs, l'implication de la noblesse dans la colonisation du Brésil restant souvent limitée, cette noblesse permet le transfert de population de ses terres vers le Brésil. Le pouvoir nobiliaire, même s'il marque un certain recul au XVI^e siècle, reste une donnée fondamentale. La présence de ces nobles français au sein de ce voyage marque donc un léger tournant dans les mentalités. L'occupation d'un sol par la noblesse d'un pays est une étape supplémentaire après le simple commerce. Le commandement d'un fort par un noble, Monsieur de La Motte, apporte donc une dimension militaire, mais aussi symbolique. Or, qu'en est-il de la colonisation sans l'appropriation physique mais aussi mentale d'un espace ?

Par la suite, il faut attendre le règne d'Henri II pour qu'un tel projet soit repris sous l'impulsion de Villegaignon et de l'amiral de Coligny. C'est cette affirmation claire d'une volonté royale qui fait largement défaut aux entreprises de la première moitié du XVI^e siècle. Henri II rompt avec la diplomatie de François I^{er} et lance une véritable politique coloniale. Mais l'importance de l'élément religieux dans la tentative de Villegaignon va transporter le débat vers une autre sphère. Dès lors, les hommes du XVI^e siècle, comme les historiens contemporains, vont perdre de vue la portée politique de ce projet et s'attacher surtout à l'antagonisme entre protestants et catholiques. La réflexion sur la colonisation qui émerge parfois est très marquée par la volonté de distinguer un modèle colonial protestant, par opposition au système catholique montré avec horreur par un écrivain protestant comme Urbain Chauveton¹. Pourtant, la colonisation ibérique suit son cours de façon réaliste et loin des préoccupations morales protestantes. La colonisation française laisse surtout un héritage littéraire et une réflexion sur l'autre. La réalité reste proche du modèle portugais des premiers temps dont elle n'est pas parvenue à se détacher.

¹ Sur ces questions voir Frank Lestringant, 1990.

Références bibliographiques

BONNICHON, Philippe (1994) : *Des cannibales aux castors. Les découvertes françaises de l'Amérique (1503-1788)*, Paris, éd. France Empire.

CORNEVIN, Robert et CORNEVIN, Marianne (1990) : *La France et les Français outre-mer*, Paris, éd. Tallandier.

DESMARQUETS, Jean Antoine Samson (1976) : *Mémoires pour servir à l'histoire de Dieppe et à celle de la navigation française*, Dieppe, Réédition fac-similé, Luneray Bertout, 1976 (1er édition 1785).

GAFFAREL, Paul (1878) : *Histoire du Brésil français*, Paris, éd. Maisonneuve.

GUENIN, E. (1901) : *Ango et ses pilotes*, Paris, Imprimerie Nationale.

LESTRINGANT, Frank (1990) : *Le huguenot et le sauvage*. Paris, éd. Aux amateurs de livres.

LESTRINGANT, Frank (1992) : «Le Français ensauvagé. Métissage et échec colonial en Amérique», (in) *Métissage*, tome I. *Littérature et Histoire*, textes réunis par J-C. Carpatin Marimoutou et J-M. Racault, Paris, éd. L'Harmattan.

MARGRY, Pierre (1867) : *Les navigations françaises et la révolution maritime du XIV^e au XVI^e siècle*, Paris, Librairie Tross

MOLLAT du JOURDIN, Michel et HABERT, Jacques (1982) : *Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François Ier*, Paris, Imprimerie Nationale

RAMALHOSA GUERREIRO, L.M. (1970) : *Guerre de course sur l'Atlantique au début du XVI^e siècle*, Mémoire de maîtrise, dir. Michel Mollat, Paris IV.

STADEN, Hans, Traduit par TERNAUX-COMPANS, Henri (1979) : *Nus, féroces et anthropophages*, Paris, éd. A-M. Métailié, 231p.