

Naufrágio de 1744 Duc de Chartres na costa sul-rio-grandense: jesuítas europeus, tripulação francesa, militares e comerciantes espanhóis

JOSÉ VANDERLEI BORBA

131



COLEÇÃO
RIO-GRANDENSE



UNIVERSIDADE
AbERTA
www.ubah.pt
Cátedra CIPSH
de Estudos Globais
2020-2025



BIBLIOTECA
RIO-GRANDENSE

Naufrágio de 1744
Duc de Chartres na costa
sul-rio-grandense:
jesuítas europeus,
tripulação francesa,
militares e comerciantes
espanhóis





CONSELHO EDITORIAL/CIENTÍFICO

Alvaro Santos Simões Junior

- Universidade Estadual Paulista – Assis -

António Ventura

- Universidade de Lisboa -

Beatriz Weigert

- Universidade de Évora -

Carlos Alexandre Baumgarten

- Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul -

Ernesto Rodrigues

- CLEPUL – Universidade de Lisboa -

Francisco Gonzalo Fernandez Suarez

- Universidade de Santiago de Compostela -

Francisco Topa

- Universidade do Porto -

Isabel Lousada

- Universidade Nova de Lisboa -

João Relvão Caetano

- Cátedra CIPSH de Estudos Globais (CEG) -

José Eduardo Franco

- CEG e CLEPUL – Universidade de Lisboa -

Maria Aparecida Ribeiro

- Universidade de Coimbra -

Maria Eunice Moreira

- Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul –

Maria Cristina Firmino Santos

- Universidade de Évora -

Vania Pinheiro Chaves

- CEG e CLEPUL – Universidade de Lisboa -

José Vanderlei Borba

**Naufrágio de 1744
Duc de Chartres
na costa sul-rio-grandense:
jesuítas europeus, tripulação
francesa, militares e
comerciantes espanhóis**



Cátedra CIPSH
de Estudos Globais
2020-2025



Biblioteca Rio-Grandense

Lisboa / Rio Grande
2025

DIRETORIA DA CÁTEDRA DE ESTUDOS GLOBAIS DA UNIVERSIDADE ABERTA/CIPSH/UNESCO

DIREÇÃO:

José Eduardo Franco (Coord)
Carla Oliveira
Cécile Méadel
Fabrice d'Almeida
João Luís Cardoso
José Ignacio Ruiz Rodríguez
Valérie Dévillard
Pierre-Antoine Fabre

COMISSÃO PEDAGÓGICA:

João Relvão Caetano (Coord.)
Darlinda Moreira
Jeffrey Scoot Childs
Rosa Sequeira
Sandra Caeiro

ASSESSORIA EXECUTIVA:

Cristiana Lucas (Coord.)
José Bernardino
Milene Alves
Paula Carreira
Susana Alves-Jesus

DIRETORIA DA BIBLIOTECA RIO-GRANDENSE

Presidente: Francisco das Neves Alves

Vice-Presidente: Pedro Alberto Távora Brasil

Diretor de Acervo: Ronaldo Oliveira Gerundo

1º Secretário: Luiz Henrique Torres

2º Secretário: Marcelo França de Oliveira

1º Tesoureiro: Valdir Barroco

2º Tesoureiro: Mauro Nicola Póvoas

Ficha Técnica

- Título: Naufrágio de 1744 *Duc de Chartres* na costa sul-rio-grandense: jesuítas europeus, tripulação francesa, militares e comerciantes espanhóis
- Autor: José Vanderlei Borba
- Coleção Rio-Grandense, 131
- Composição & Paginação: do autor
- Cátedra de Estudos Globais da Universidade Aberta/CIPSH/UNESCO
- Biblioteca Rio-Grandense
- Lisboa / Rio Grande, Novembro de 2025

ISBN – 978-65-5306-095-1

CAPA: Juliana Borba. Composição sobre imagem.

O autor:

José Vanderlei Borba. Professor da Universidade Federal do Rio Grande/FURG. D. Sc. em Integração Regional/UFPel. Conselheiro da Biblioteca Rio-Grandense, Rio Grande/RS.

Autor de textos sobre fronteiras/relações exteriores, comércio/administração e integração/ desenvolvimento regional, com ênfase em Rio Grande do Sul/Brasil e República Oriental do Uruguai.

SUMÁRIO

- 1. Introdução / 13**
- 2. Disputas anglo-espanholas (1739-1748) / 19**
 - 2.1. Guerra do *Asiento* ou da Orelha de Jenkins / 20
 - 2.2. Participação francesa / 24
 - 2.3. A *neutralidade* portuguesa / 25
- 3. Guerra de Sucessão Austríaca (1740-1748) / 29**
 - 3.1. Antecedentes / 29
 - 3.2. Os Conflitos / 30
 - 3.3. As campanhas em terras e mares europeus / 31
- 4. Ações da Companhia de Jesus (1735-1744) / 33**
- 5. Ocupação da Bacia Platina (1680-1737) / 39**
 - 5.1. A aliança anglo-portuguesa e a paz / 40
 - 5.2. Acontecimentos de 1734 e 1735 / 40
 - 5.3. A Guerra Luso-Espanhola (1735-1737) / 42
 - 5.4. Os Impactos na Bacia Platina / 44
- 6. A origem do Forte Jesus Maria José (1737) / 49**
- 7. O naufrágio do *Duc de Chartres* (1744) / 57**
 - 7.1. Dos Preparativos na Europa / 58
 - 7.2. Do Navio / 63
 - 7.3. Cargas / 64
 - 7.4. Dos Passageiros e da Tripulação / 67
 - 7.4.1. Da Companhia de Jesus / 68
 - 7.4.2. Dos comerciantes e agregados / 71
 - 7.4.3. Do Governador designado e seu séquito / 71
 - 7.4.4. Dos tripulantes / 72
 - 7.5. Da Partida e da Viagem Transatlântica / 73

7.6. Descrição da Viagem e seus eventos / 74
7.7. Descrição do Naufrágio / 79
7.7.1. As primeiras horas / 80
7.7.2. Ao amanhecer / 81
7.7.3. As alternativas ou salve-se quem puder / 81
7.7.4. As balsas e a salvação do PJ Strasser / 82
7.7.5. A chegada à praia / 85
7.7.6. O último transporte da balsa / 85
7.7.7. Os naufragos remanescentes no navio / 86
7.7.8. A noite de 11/01 e a madrugada de 12/01/1744 / 87
7.7.9. O rescaldo de vítimas e de salvados / 89
7.7.10. As decisões na praia e a ilha desabitada / 90
7.7.11. Ao Rio Grande ou à Santa Catarina? / 93
7.7.12. O desconhecido caminho até o Rio Grande / 94
7.7.13. As jornadas diárias e a alimentação / 95
7.7.14. As jornadas diárias e os santos do dia / 96
7.7.15. A jornada e os erros nas distâncias / 96
7.7.16. A choupana e a Guarda da Buchura / 97
7.7.17. Guarda da Buchura e o caminho a Rio Grande / 98
7.7.18. Da Guarda da Buchura ao Rio Grande / 100
7.7.19. Do acolhimento em São Pedro do Rio Grande / 100
7.7.20. Das ações do Governador e a Cia de Jesus / 101
7.7.21. Da povoação de São Pedro do Rio Grande / 102
7.7.22. Da Costa de Areia / 104
7.8. Do Local do Naufrágio / 104
8. Relatório do Governador em São Pedro do Rio Grande / 107
8.1. O Ofício-Relatório / 107
8.2. Certidão do Padre Azevedo / 118
8.3. Relação dos naufragos mortos / 119
8.4. Relação dos sobreviventes / 120
8.5. Relação dos bens recuperados / 121
9. Viagem do Rio Grande a Buenos Aires e Chile / 125
10. Cronologia de Eventos (1735-1748) / 127
11. Cronologia da viagem e naufrágio - 1743-1744 / 131
12. Anexos / 135
Anexo 1 - Carta de Melchor Strasser SJ (15/9/1744) / 135
Anexo 2 - Ofício de Osório Cardoso (20/8/1744) / 156

Anexo 3 - Mapa das fazendas de gado (08/4/1741) / 176

13. Bibliografias / 179

1. Introdução

Naufrágios na costa sul-rio-grandense não eram fatos incomuns. Num contexto de ocupação territorial da América sul-atlântica, ampliava-se a circulação de embarcações, aliadas em amplos interesses geopolíticos e econômicos das principais potências europeias da época.

A opção de relato do naufrágio de uma barca francesa – *Duc de Chartres*, na *Costa de Areia* da *Capitania del Rey*, se deve aos documentos preservados – a Carta do padre Melchor Strasser S.J. da Companhia de Jesus (Anexo 1) e o Ofício-relatório do comandante militar e governador, coronel Diogo Osório Cardoso, de São Pedro do Rio Grande (Anexo 2), ambos de 1744. Além disso, o naufrágio está assinalado nas bases digitais do Reino Unido: *Ship News. Lloyd's List*. N° 899. *Lloyd's of London*. 3 July 1744.¹

Há vários acontecimentos precedentes, paralelos e correlatos na Europa, nas Américas e no Oceano Atlântico, que vão influenciar o sinistro na *Costa de Areia*. Pela ordem, as disputas anglo-espanholas, no Caribe e Atlântico Norte, que levaram à uma declaração de guerra (*Guerra do Asiento ou da Orelha de Jenkins*), entre 1739 e 1748, gerando ampliação de ações navais e

¹ BORBA (2024). Naufrágios na Costa Sul-Rio-Grandense (1737-1889): com registros de bases digitais do Reino Unido. In: ALVES, Francisco das Neves, BORBA, José Vanderlei & TORRES, Luiz Henrique (2024). Três estudos sobre a História da Cidade do Rio Grande. Rio Grande/RS: Biblioteca Rio-Grandense. Coleção Rio-Grandense, n° 75.

conformação de um empreendimento comercial britânico (*Companhia dos Mares do Sul*), e, por decorrência ações de corso.

Na Europa continental enquanto ocorria a *Guerra de Sucessão Austríaca*, entre 1740 e 1748, com envolvimento de potências europeias - Grã-Bretanha, França, Áustria, Polônia, Prússia, secundadas por Espanha e Portugal; desenvolviam-se ações da Companhia de Jesus, em busca de missionários e recursos materiais para atender suas missões na América do Sul.

Na conexão regional, eclode a *Guerra Luso-Espanhola*, entre 1735 e 1737, com disputas por territórios na bacia do Rio da Prata, envolvendo ocupações/desocupações da Colônia do Santíssimo Sacramento e de Montevidéu, ao que se aliam problemas na governadoria de Buenos Aires e o imediato estabelecimento do Forte Jesus Maria José (1737), na ocupação do Rio Grande de São Pedro da Banda do Sul.

O naufrágio da barca francesa *Duc de Chartres*, em janeiro de 1744, enquadrhou-se numa ponta deste imenso e emaranhado contexto de políticas de relações exteriores, de ações religiosas (da Companhia de Jesus) e de interesses comerciais e expansionistas das principais potências econômicas europeias.²

Quando da ocorrência do encalhe e naufrágio na costa sul-rio-grandense, as condições locais de povoamento eram incipientes, desde a Laguna/Santa Catarina até São Pedro do Rio Grande, e basicamente formada por uma estrutura lusitana de *postos de guarda* e de *estâncias* dispersas para ajuntamento de gados, mas

² Ver Cronologia dos eventos - 1735-1748, p.115-116.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

que ainda assim representavam os únicos pontos com alguma ocupação de gentes, que atuavam no circuito exploratório das *vacarias do mar* e no avanço luso em terras de Espanha.

As guardas portuguesas e a base político-militar de São Pedro do Rio Grande permitiram resguardar as informações do naufrágio. Da Carta do sacerdote jesuítico Melchor Strasser consta a descrição da viagem desde a partida da baía de Cádiz, pelo porto de Santa Maria, em 08/11/1743, com previsão de longa (três meses) viagem transatlântica, permeada com as preocupações de ataque de corsários britânicos, até o relato dos fatos que concorreram para o encalhe e naufrágio na *Costa Brava e Desastrosa*. Depois, as etapas da marcha, em direção ao Sul, através da praia, com dunas, banhados, arroios e lagoas, a partir da latitude sul 31°, passando por Bojuru, Estreito e Banda do Norte, até chegar a São Pedro do Rio Grande da Banda do Sul.³

Do relato do comandante militar de São Pedro do Rio Grande, Coronel Osório Cardoso (atuou de 22/12/1740 a 17/01/1761), ficaram os informes das ações desenvolvidas para abrigo aos naufragos, das providências adotadas para uma *investigação* no local do sinistro e o trabalho realizado para *recuperação* de [ínfima] parte das tralhas dos jesuítas, dos tripulantes franceses, dos comerciantes e dos militares espanhóis (entre os quais estava o novo Governador designado para o porto de Buenos Aires), e uma relação com a identificação de alguns sobreviventes (*salvados*) e alguns dos desaparecidos (*mortos*).

³ Ver Cronologia da viagem e naufrágio - 1743-1744, p.119-121.

Trata-se de um evento da história marítima da *Costa Brava e Desastrosa*, mas de significativas proporções, pois envolveram um conjunto multivariável de fatos: (a) interesses dos agentes oficiais de vários reinos europeus; (b) beligerância entre Grã-Bretanha (com apoio de Portugal) *versus* Espanha/França; (c) ações da Companhia de Jesus (num momento revisionista, pelas Coroas Ibéricas, de sua atuação como instrumento de catequização) para suprir suas províncias sul-americanas; (d) interesses mercantis conflituosos das dinastias europeias (visando as riquezas minerais exploradas pela Espanha, que eram retiradas da América, via mar do Caribe, em seus *comboios do tesouro*); (e) disputas pela supremacia naval (com Armadas, *privateers* e corsários); (f) tratados de apoio e proteção; e, (g) acordos bilaterais de comercialização (navio permitido de mercadorias e navio de assento de escravos). Estes elementos, por óbvio, transcendem o espaço continental e marítimo europeu e se imiscuíram em projetos globais de ocupação e de exploração.

A estrutura do texto com os vários elementos abordados se assenta no Quadro 2.⁴

O que se apresenta, por capítulos, trata de:

- **Disputas anglo-espanholas**, a partir da Guerra do *Asiento*, entre 1739 e 1748, envolvendo a participação francesa e a relativa *neutralidade* portuguesa;

- **Guerra de Sucessão Austríaca**, entre 1740 e 1748, com seus antecedentes, conflitos e campanhas em terras e mares europeus;

⁴ Ver Síntese Gráfica da Cronologia, p.118.

NAUFRÁGIO DE 1744 *DUC DE CHARTRES* NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

- **Ações da Companhia de Jesus**, no mesmo período das guerras na Europa, para atrair missionários e arrecadar recursos para as missões na América do Sul;

- **Ocupação da Bacia Platina**, confrontando os interesses das coroas ibéricas, tendo como *pano de fundo* a aliança anglo-portuguesa, os acontecimentos de 1734 e 1735 no Rio da Prata e a **Guerra Luso-Espanhola no Prata**, entre 1735-1737, e suas consequências;

- **Origem do Forte Jesus Maria José** (1737), como estratégia lusitana de ocupar o sul do Brasil Colonial e sustentar a Colônia do Santíssimo Sacramento;

- **O naufrágio da nau francesa *Duc de Chartres***, desde os preparativos na Europa, com dados do navio, das cargas, da tripulação e passageiros, passando pela viagem transatlântica até a ocorrência do sinistro (em 11/01/1744) na costa marítima sul-rio-grandense, sob a ótica e relato do PJ Melchor Strasser, complementada por pesquisas bibliográficas, principalmente espanholas; e,

- **Ações do Governador de São Pedro do Rio Grande**, desde a chegada dos sobreviventes e das medidas sindicantes sobre bens dos envolvidos, em relatório ao Cardeal da Mota, *ministro* da coroa lusa.

No fechamento constam dois **Quadros Cronológicos**. Um se refere aos movimentos das partes inter-relacionadas em diferentes momentos precedentes, concorrentes e posteriores ao naufrágio; e, o outro trata, especificamente, do período do naufrágio até as ações da Governadoria de São Pedro do Rio Grande.

Em **Anexos**, dois documentos fulcrais: 1º) a Carta do padre Melchor Strasser S.J., da Companhia de Jesus, escrita em Buenos Aires, em 15/9/1744; e, 2º) o Ofício (com anexos próprios) do Coronel Diogo Osório

JOSÉ VANDERLEI BORBA

Cardoso, comandante do Forte Jesus Maria José, escrita em São Pedro do Rio Grande, em 20/8/1744.

Em **Bibliografias** constam as produções examinadas de autores brasileiros, mas principalmente de autores de língua espanhola. Há, por fim, uma lista de *sites* consultados.

2. Disputas anglo-espanholas

No período pós-Guerra de Sucessão Espanhola, toda uma estrutura de navios e tripulações ficou desocupada e passaram a atuar como corsários ou piratas em áreas do Caribe, na costa leste das Américas (do Norte e do Sul), na costa oeste africana e no Oceano Índico.⁵

Entre 1739 e 1748, ocorreu um conflito bélico, no Caribe, entre frotas e tropas coloniais da Grã-Bretanha e da Espanha (que contava com o apoio de uma frota de guerra da França). A partir de 1742, a contenda se transformou em um episódio paralelo da Guerra da Sucessão Austríaca. Neste período, a Espanha e a Grã-Bretanha disputaram a supremacia dos mares, com frequentes confrontos no Caribe e no Atlântico Norte, e, na sequência, com repercussões no Atlântico Sul, devido aos interesses de ocupação territorial e de exploração comercial. Apesar das concessões espanholas aos britânicos (*navio de asiento* e *navio de permiso*), os interesses comerciais da Companhia dos Mares do Sul⁶, de barcos privados (*privateers*) e da esquadra naval britânica impuseram-se, levando o reino espanhol a ampliar as autorizações de corso em todos os mares.⁷

⁵ BARRADAS (1998), p.44.

⁶ *The South Sea Company* era uma organização britânica comercial e privada, mas suas embarcações gozavam de proteção da Royal Navy.

⁷ OTERO LANA (2004), p.26-30. “... los corsarios británicos o privateers ... fueron numerosos ..., persiguiendo a los mercantes españoles ...”. Sobre as autorizações de corso, “... cuando un Estado concedía *cartas o letras*

2.1. Guerra do *Asiento* ou da orelha de Jenkins

Tudo principia no aprisionamento de um navio britânico *Rebecca* por um barco-patrulha espanhol *La Isabela*, em 1731. Segundo o capitão britânico, Robert Jenkins, ele teve sua orelha esquerda decepada pelo capitão espanhol, Juan de León Fandiño, que o acusava de contrabando.

Em março de 1738, sete anos após o fato, Jenkins recebeu convocação para testemunhar perante um comitê da Câmara dos Comuns no Parlamento britânico. Dos relatos extrai-se que Jenkins apresentou um simulacro da orelha, mas o incidente foi considerado como um caso de *depredação espanhola contra súditos britânicos*, ou, como um insulto à honra da Grã-Bretanha e um claro motivo de *casus belli*.

Havia todo um contexto de campanha belicista, por parte da oposição parlamentar, contra o *premier* Robert Walpole. Dada a repercussão, o Primeiro Ministro se viu obrigado, com relutância, a declarar guerra à Espanha, em 23/10/1739, pois a Grã-Bretanha não admitia a consolidação de potência hegemônica no continente europeu (com a combinação das monarquias dos Bourbon - França e Espanha). Nas negociações obteve amplas concessões comerciais na América hispânica, a possessão de Gibraltar e de Minorca, além do direito de assento e a de navio permitido.

de represalia para que un súbdito se resarciese de daños u ofensas, no era necesario el estado de guerra. Sin embargo, para el corso general, sólo posible en caso de guerra, se concedian cartas de marca (con permiso para atacar al comercio enemigo) y de contramarca (para rechazar a los corsarios hostiles)".

No caso de direito de assento, a Grã-Bretanha assegurava-se da venda de escravos negros durante trinta anos. No caso da concessão de navio permitido, a Grã-Bretanha ficava autorizada a comerciar nas colônias da América espanhola, num volume de mercadorias que um navio pudesse transportar, rompendo o monopólio de comerciantes hispânicos.

Os acordos comerciais ajustaram-se aos interesses da **Companhia dos Mares do Sul**, que obteve o direito de enviar, anualmente,

*"un buque con 500 toneladas de mercancías a la América española (navío de permiso), así como la concesión de introducir 4.800 esclavos durante 30 años en las colonias hispanas (asiento de negros)".*⁸

Estes *amigáveis acordos* apenas protelavam as ações das monarquias da Grã-Bretanha e da Espanha, pois, para além dos interesses mercantis, havia a intenção britânica de dominar os mares contra a intenção espanhola de ter superioridade naval, ao dispender recursos recuperar sua Armada. A Espanha enfrentava dificuldades para manter o abastecimento das colônias na América, o que propiciava o contrabando por britânicos e holandeses. Diante disso, a vigilância espanhola foi reforçada, com a fortificação de *portos*, de seu sistema de comboios para proteger as frotas do tesouro e de liberação de cartas de corso.

Sob as condições do antigo Tratado de Sevilha (1729), os britânicos concordaram que navios espanhóis (os *guarda-costas*) podiam interceptar navios britânicos para verificar sua carga (*direito de visita*), além de confiscar suas mercadorias, já que, à exceção do *navio*

⁸ OTERO LANA (2004), p.15.

permitido, todas as mercadorias com destino à América espanhola eram, por definição, contrabando. Embora acordadas, tais atividades eram qualificadas de pirataria pelo governo de Londres.

Entre 1727 e 1732, transcorreu um período especialmente tenso nas relações bilaterais, ao que seguiu um período de distensão entre 1732 e 1737, graças aos esforços do *premier* britânico Walpole e do Ministério da Marinha espanhola; mas o envio de tropas britânicas à América e de uma esquadra a Gibraltar causaram imediata reação espanhola.

Walpole tratou de chegar a um entendimento com a Espanha, assinando em 14/01/1739, o Tratado de *El Pardo*⁹, pelo qual se comprometiam a evitar a guerra e pelo qual

“el Gobierno español se comprometía a pagar por los daños causados a los mercantes ingleses. Lo que parecía una solución a la crisis fue el principio del último sendero hacia la guerra”.¹⁰

O Tratado foi rechaçado pelo Parlamento britânico. Desta forma, o rei Felipe V exigiu o pagamento das compensações acordadas, supriu o *direito de assento* e de *navio permitido*, e reteve todos as naus britânicas que estivessem em portos espanhóis, tanto na metrópole quanto nas colônias. Ante tais fatos, o

⁹ MONROY (2011), p.44. *“La convención de El Pardo en 14 de enero de 1739 hizo que el Rey y sus asesores albergaran grandes esperanzas de que la guerra se había evitado. Prueba de su falta de visión política fue que el monarca, en febrero, ordenó desarmar los navíos destacados en los departamentos de Cádiz y Cartagena y devolver los marineros matriculados a sus lugares de origen, dejando para el resguardo de los puertos un navío y una fragata”*.

¹⁰ OTERO LANA (2004), p.15.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

governo britânico retirou seu embaixador de Madri (14/8/1739) e declarou formalmente a guerra à Espanha (19/10/1739).¹¹

Desde 1739, os domínios coloniais espanhóis nas Américas estiveram sob constante assédio dos britânicos.

*“En fecha de 10 de julio de 1739, el Rey de Gran Bretaña, Jorge II de Hannover, decretó represalias contra los navíos, géneros y vasallos del Rey de España ... Podrían actuar en corso los barcos de la Marina británica y todas las demás embarcaciones que se pusiesen en comisión por cartas de marca o represalia”.*¹²

O direito de navio de assento como o de navio permitido tiveram suas aplicações suspensas durante a guerra, o que causava prejuízos ao comércio britânico, em especial à Companhia dos Mares do Sul.¹³

Ocorreram várias escaramuças, até que 16/9/1740, uma esquadra britânica foi direcionada à América do Sul, para cruzar o Cabo Horn e atacar aos espanhóis nos portos americanos situados no Oceano Pacífico. A expedição frustrou-se por tormentas, que

¹¹ OTERO LANA (2004), p.19. *“Los británicos tenían, en 1739, 124 navíos de línea de más de 50 cañones y, al final de la guerra, 138. Si lo reducimos a los navíos de 60 cañones o más, los números son de 90 en 1739 y 99 en 1748. La proporción era casi de tres a uno en contra de España y, aunque en 1744 la entrada de Francia en la guerra en alianza con España equilibró la balanza”.*

¹² OTERO LANA (2004), p.29.

¹³ OTERO LANA (2004), p.24. *“La Corte de Madrid y el Gobierno de Londres llegaron a un convenio particular ... se indemnizaba a la Compañía Inglesa del Sur con 100.000 libras por la suspensión del asiento de negros, así como por la derogación del navío de permiso. ... Gran Bretaña volvía a la situación de nación más favorecida ...”.*

destruíram um dos barcos¹⁴ e outros dois foram obrigados a regressar à Inglaterra. Desta expedição resultou o naufrágio do navio britânico *Wager*, cujos sobreviventes aportaram, em 1742, em São Pedro do Rio Grande, e foram recebidos pelo Governador Osório Cardoso.¹⁵

2.2. Participação francesa

Pelo acordo no Primeiro Pacto de Família (1733), a França se viu envolvida na Guerra anglo-hispânica, em apoio à Espanha. A França de Luís XV, enviou ao Caribe uma frota de 22 navios de guerra, mas havia grande dificuldade para abastecer as tropas francesas desde a metrópole, já que ao contrário das colônias espanholas, as possessões francesas na América não garantiam um adequado suprimento de alimentos. Depois de poucas ações, França e Grã-Bretanha acordaram uma trégua entre 1741 e 1744, o que manteve a França fora da Guerra no Caribe.

Já, na Europa, a Guerra da Orelha de Jenkins se mesclou à Guerra de Sucessão da Áustria. A Espanha se aliou com França, Prússia e Nápoles, em que reinava Carlos de Bourbon, futuro rei espanhol Carlos III.

¹⁴ GODOY (2007), p.54. A frota britânica tinha sete naus, apenas seis aportaram no Rio de Janeiro, em princípios de 1741, “com centenas de doentes, acometidos por escorbuto”. Ministério da Educação e Saúde/Brasil (1951), p.83-84. O brigadeiro José da Silva Paes, em carta de 05/04/1741 dá conta de frota inglesa aportada no Desterro, “com o pretexto de se fazer de lenha e água, expondo a reciproca urbanidade com que se trataram ele e o comandante da dita esquadra”.

¹⁵ ALVES (1995), p.34-48, relata o caso do *Wager*.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

*“Los enemigos eran el Reino Unido, el Imperio austriaco, el reino de Cerdeña y la república de los Países Bajos. ... fue una guerra paralela ...”*¹⁶

2.3. A *neutralidade* portuguesa

Desde o Tratado de Methuen (1703), Portugal havia entrado na área de influência econômica da Grã-Bretanha com intercâmbio de produtos das manufaturas britânicas por produtos lusitanos (bacalhau, trigo, vinho, cortiça, limões e laranjas). Mais adiante, entraria o ouro brasileiro.

A situação geopolítica do reino luso, por sua vizinhança com a Espanha, era sempre ameaçadora; por isso, reforçar a aliança com a Grã-Bretanha era essencial para contrapesar o poder hispânico, que se interessava por sua aliança com a França. Além disso, havia forte ressentimento luso pelas décadas de ocupação espanhola.

Durante a *Guerra do Asiento*, Portugal permaneceu *neutral*, mas sempre ameaçado por uma possível invasão franco-hispânica. Para os britânicos era mais vantajoso ter acesso a *portos de países neutros*, do que se ver obrigado a enviar frota naval e tropas de guerra para ajudar a um aliado acossado.

Os lusos trataram de defender o comércio britânico da ação do corso espanhol valendo-se do conceito de águas territoriais, que era um insolúvel problema de delimitação. Em 1741, o *ministro* de

¹⁶ OTERO LANA (2004), p.19.

Portugal, Cardeal João da Mota e Silva¹⁷, contestou as reclamações espanholas, alegando que

"mandó el Rey D. Pedro, que después de salir cualquier navío de una nación guerreante, no podía salir otro de nación contraria sin intervalo de dos mareas y que no podían tampoco salir de los puertos mientras fuera de ellos anduviesen a su vista navíos de la nación contraria".¹⁸

Esta norma foi comunicada aos representantes estrangeiros sediados em Lisboa, que se obrigaram, em nome de seus soberanos, a observar tal regramento.

Os lusos reclamavam que as apreensões feitas a menos de 100 milhas de seus domínios eram consideradas ilegítimas. Considerando os meios navais de Portugal, a pretensão era irreal, pois seria impossível controlar essa grande extensão marítima. Em Madri, desde o princípio, se descartava esta pretensão lusa. Os espanhóis não cederam em seu ponto vista, definindo o limite territorial ao alcance de um tiro de canhão, resultando em acusações ao Cônsul espanhol e ao Cardeal da Mota. Para os espanhóis, os portugueses facilitavam a ação de navios e corsários britânicos na captura de barcos mercantes hispânicos.¹⁹

A relação diplomática luso-britânica levava à quebra de regras da legislação marítima portuguesa, porque os interesses de Portugal era de não interromper seu comércio e de suas colônias (que envolvia açúcar mascavo, algodão, vinhos, aguardente de cana, arroz,

¹⁷ CARVALHO NETO (2018), p.92-113. *"É verdade que Sua Majestade teve uma espécie de primeiro-ministro, que foi o Cardeal da Mota; digo espécie de primeiro-ministro, porque ainda que em certo modo fazia as suas funções, nunca o dito Senhor o revestiu daquele carácter".*

¹⁸ OTERO LANA (2004), p.36.

¹⁹ OTERO LANA (2004), p.39-42.

NAUFRÁGIO DE 1744 *DUC DE CHARTRES* NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

azeites, cordames, betume, mastros, madeiras em geral) com os britânicos, que inclusive navegavam “*con la simulación de ser portugueses*”.²⁰

²⁰ OTERO LANA (2004), p.61-62.

3. Guerra da Sucessão Austríaca

A Guerra da Sucessão Austríaca (1740-1748)²¹ constitui-se em evento bélico que envolveu a maioria das potências da Europa.

Em paralelo, desde 23/10/1739, ocorria a Guerra do Assento, em que a Espanha lutava contra a Grã-Bretanha. O reino espanhol juntou-se à guerra na Europa, na esperança de recuperar suas antigas possessões no norte da Itália, agora mantidas pela Áustria.

3.1. Antecedentes

A causa imediata da Guerra da Sucessão Austríaca foi a morte do Imperador Carlos VI (1685-1740), que tornou a questão da sucessão dos territórios austríacos inconclusiva. Pelo Pacto de Sucessão Mútuo (1703), o Imperador Leopoldo I concordava que se a linhagem masculina dos Habsburg se extinguisse, seus bens iriam para as herdeiras de seu filho José, e, depois para as de seu filho Carlos. Como a lei excluía as mulheres da herança, isso exigia uma aprovação dos vários territórios dos Habsburg, que não governavam um reino unificado, mas vários reinos com distintas instituições e leis.

José morreu em 1711 e Carlos se tornou o último Habsburg masculino. Em abril de 1713, ele emitiu a

²¹ ANDERSON (1995). p.132-157.

Sanção Pragmática, permitindo a herança feminina, mas colocando suas próprias filhas à frente das de José. O nascimento de Maria Teresa em 1717 garantiu que a questão da sucessão dominasse o resto do reinado de Carlos. Em 1719, Carlos exigiu que suas sobrinhas renunciassem seus direitos a favor de Maria Teresa, a fim de se casarem com Frederico Augusto (Saxônia) e Carlos Alberto (Baviera). Carlos esperava que esses casamentos garantissem a posição de Maria Teresa.

A questão familiar tornou-se europeia devido às tensões no interior do Sacro Império Romano (onde se situavam as Casas Professas da Companhia de Jesus), causadas por aumentos dramáticos no tamanho e no poder da Bavária, Prússia e Saxônia. Foi uma guerra que reformulou o equilíbrio de poder europeu tradicional, sendo as várias reivindicações legais apenas pretextos para ampliar poderes. A Bavária e a Saxônia se recusaram a ficar vinculadas. Em 1738, a França concordou em apoiar as *justas reivindicações* do bávaro Carlos Alberto contra o império austríaco, que estava combalido por seu envolvimento na Guerra da Sucessão Polonesa (1734-1735) e na Guerra Russo-Turca (1735-1739).

3.2. Os Conflitos

A Guerra da Sucessão Austríaca conecta conflitos distintos no interesse do centro-norte europeu, onde a França buscava enfraquecer a Áustria na Alemanha, a Espanha visava recuperar territórios na Itália e os perdidos para a Áustria após a Guerra da Sucessão Espanhola, e a Grã-Bretanha lutava contra a França pela

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

supremacia imperial e contra a Espanha pela supremacia naval.

No decorrer da guerra, a França ocupou a Holanda, ampliando seu domínio em território europeu, enquanto que as vitórias navais britânicas a tornaram ainda mais preponderante no mar. Durante a maior parte do século XVIII, a França permitia que suas colônias se defendessem ou apenas oferecia um número limitado de tropas. Essa estratégia foi, até certo ponto, imposta à França pela superioridade da marinha britânica, o que dificultava à marinha francesa fornecer suprimentos e apoio significativos às suas colônias e às da parceira Espanha.

Os britânicos, por razões pragmáticas, evitavam alocar tropas, em larga escala, no continente europeu. Para compensar a desvantagem criada pela França na Europa continental, a Grã-Bretanha aliava-se a outras nações (o que era o caso de Portugal), que estivessem em litígio com a França e/ou Espanha.

A Grã-Bretanha se aproveitava ao máximo de seu poder naval, com estratégias de bloqueio naval, de bombardeio de portos inimigos e de assédio à navegação inimiga (casos da Espanha e da França).

3.3. As campanhas em terras e mares europeus

No ano de 1743, a coalizão era formada por Áustria, Grã-Bretanha e Rússia, logo foi reformulada para Áustria, Grã-Bretanha, República Holandesa e Sardenha. Em oposição mantiveram-se França, Espanha e Bavária.

Os franceses planejavam forçar os britânicos a deixar a guerra, numa ação de apoio à família Stuart com

uma provável invasão da Grã-Bretanha. O príncipe Carlos Stuart chegou à França e estava prestes a embarcar nos navios para cruzar o Canal da Mancha, quando ocorreu uma grande tempestade (conhecida como *Vento Protestante*), que destruiu ou dispersou a frota, cancelando a invasão planejada. Durante estes preparativos, ocorreu uma batalha marítima na costa de Toulon/França, quando uma frota britânica, que bloqueava o porto francês, foi atacada por uma força naval franco-espanhola danificando alguns navios britânicos, que se retiraram para reparos, na Sardenha e em Gibraltar.

Após curto intervalo, abrigados no porto de Toulon, navios espanhóis foram ao mar com uma frota francesa de retaguarda. A frota britânica venceu a frota espanhola, na Batalha de Toulon, mas a população, na Grã-Bretanha, temia que outros navios franceses e espanhóis estivessem preparando ataque a Gibraltar e, de Brest, uma invasão planejada à ilha britânica.

4. Ações da Companhia de Jesus

A Companhia de Jesus desenvolvia importante ação missionária, como estabeleciam suas *Constituciones*.²² Os religiosos deviam estar dispostos a viajar para onde ordenassem seus superiores e, em primeira instância, o Papa. Por sua rápida expansão, os jesuítas alcançaram os lugares mais distantes, incluindo os confins da América do Sul, levando a cabo um trabalho que assumiu formas diversas conforme as realidades culturais e geográficas.²³

As ações expansionistas dos reinos católicos ibéricos na América do Sul demandavam elementos preparados para disseminar a religião, habilitar mão-de-obra nativa, servir às necessidades da administração colonial, além de manter colégios e seminários. Mas, a partir de meados do século XVIII, os reinos absolutistas europeus, a par de suas disputas geopolíticas, passaram a reavaliar o papel dos religiosos jesuítas em suas colônias.

As reformas pombalinas em Portugal e a dos Bourbon na Espanha culminaram com a expulsão dos

²² BRAÑES et al (2019), p.244. *Constituciones de la Compañía de Jesús*, cap. VII, lib. I - "...la intención del voto que la Compañía hizo de le obedecer como a Sumo Vicario de Cristo sin excusación alguna, ha sido para dondequiera que él juzgase ser conveniente para mayor gloria divina y bien de las ánimas enviarlos entre fieles o infieles ...".

²³ BRAÑES et al (2019), p.245. Loyola pregava que os jesuítas deviam "adaptarse a las personas, aprender las lenguas y adquirir información sobre su historia".

membros da Companhia de Jesus. Os atritos com os padres jesuítas se deveram, principalmente, à resistência destes em relação às necessidades de mão-de-obra para as fazendas (de açúcar e, depois, de gado) e para exploração de minérios. O uso dos nativos em trabalho escravo deteriorou gradualmente as relações entre as coroas ibéricas e a Companhia de Jesus.

Entre 1720-1750, a Cia de Jesus mantinha reputados estabelecimentos de preparação de religiosos em áreas do centro-norte europeu, com base nas Casas Professas no Sacro Império Romano-Germânico e apoio da Igreja Católica.

Figura 1. Abrangência do Sacro Império Romano-Germânico



Fonte: <https://www.valinor.com.br/sacro-imperio-romano-germanico.51969/>

A manutenção de atividades no continente americano demandava contínuos reforços de jesuítas

(sacerdotes, coadjutores e escolásticos), que eram cooptados e preparados na Áustria, na Boêmia, na Bavária, na Moravia, na Saxônia, etc. Na Espanha, as concentrações eram em Castilla La Mancha (com sede em Toledo), em Castilla-León (em Valladolid) e na Andaluzia (em Sevilla).²⁴

Para enviar estes contingentes, a Companhia de Jesus²⁵ se valia de portos no mar do Norte (Bremerhaven e Hamburgo) ou no mar Báltico (Gdansk/Dantzig) que mantinham continuadas relações comerciais com Cádiz/Andaluzia/Espanha, porque *“la ruta terrestre soportaba menores volúmenes de transporte y además era mucho más cara”*.²⁶

Na França havia outros centros jesuíticos, principalmente na região da Provence, que usavam, alternativamente, os portos de Nice, Toulon e Marseille, mas o fato de se situarem no mar Mediterrâneo, os tornava alvos para frotas britânicas, baseadas em Gibraltar, que amiúde faziam incursões contra estes portos, assim como aos espanhóis (Tarragona, Alicante e Málaga) desta região mediterrânea, mas menos intensamente aos portos da baía de Cádiz²⁷, que era melhor protegida pela Armada espanhola.

²⁴ SÁNCHEZ (2008), p.196. Entre 1618 e 1760, a ação jesuítica na área hispânica das Américas, excetuando o Brasil, desenvolvia-se na Paracuaria (Paraguai, Corrientes, Missiones, Paraná, Rio Grande do Sul e Banda Oriental) e no Chile.

²⁵ MAINKA (2011), p. 215. Entre 1618 e 1760, a província jesuítica do Brasil abarcava ações que iam da Bahia até São Paulo. No Sul, o domínio era de jesuítas vinculado ao reino espanhol, dos Vice-Reinos do Peru, depois do Paraguai, e, por fim, do Rio da Prata.

²⁶ GONZÁLES (2000), p.318.

²⁷ GONZÁLES (2000), p.317. *“Las relaciones comerciales entre España y el Báltico estuvieron condicionadas, durante todo el siglo XVIII por la*

Em 1740, assumiu a condição de Procurador da Ordem, no Chile, “*el Padre Carlos Haymhausen, bávaro de noble origen emparentado con la Casa Real Austríaca*”. Como Procurador foi à Europa requerer mais sacerdotes, passando em visita à “*su prima Juana de Austria, Reina de Portugal*”. Com este apoio, obteve, do Rei espanhol, “*permiso para llevar religiosos y más de 360 cajones y fardos que contenían las herramientas y materiales comprados*”.²⁸

Todos os materiais deveriam se armazenar no porto gaditano para transporte marítimo em naus que se destinasse a Buenos Aires. Foram estocados:

“*88 cajones de cera blanca; 32 fardos de papel; 16 cajones provenientes de Roma con cruces de todos los tamaños, relicarios, rosarios, medallas, libros y otros objetos de devoción; 42 cajones de clavos de hierro; 81 quintales de acero; 42 cajones con herramientas; 6 cajones de artículos para botica; y 16 fardos de libros*”.²⁹

A Companhia de Jesus obteve a autorização do Rei espanhol para

“*el despacho continuado de mercantes fletados de porte no superior a las 200 toneladas (para evitar su apresamiento por buques británicos)*”.³⁰

O Intendente da Marinha, em Cádiz, autorizou, para a segunda metade de 1743, o despacho de três barcos franceses *Duc de Chartres, Hector e San Francisco*

rivalidad tradicional que España mantenía con Gran Bretaña y por la desigual alianza con Francia”.

²⁸ BASCUÑÁN (1993), p.55.

²⁹ BASCUÑÁN (1993), p.57-58.

³⁰ MONROY (2011), p.58

NAUFRÁGIO DE 1744 *DUC DE CHARTRES* NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

*de Paula ou Santiago*³¹, que transportariam as cargas para Buenos Aires. Para evitar que fossem interceptados pelos navios britânicos³² que patrulhavam aquela zona de mar,

“ofreció una gratificación de 300 pesos a los comandantes de buques de guerra franceses y holandeses, a fin de que los convoyaran”.³³

Foi neste ambiente que se armou a barca francesa *Duc de Chartres* para uma viagem desde o porto gaditano de Santa Maria até América do Sul, transportando, além da tripulação de franceses; religiosos, irmãos-coadjutores e escolásticos da Companhia de Jesus selecionados pelo PJ Haymhausen; passageiros militares (Governador e Capitão D. José de Arce, com seu séquito, designado para o porto de Buenos Aires, em substituição a D. Miguel de Salcedo) e comerciantes espanhóis.

³¹ URQUIJO (2003), p.124. “... *San Francisco de Paula* (fines de 1743), navío de bandera y tripulación francesa ...”. PAGE (2007), p.47. “*Santiago el Perfecto*, a cargo do maestre José de Egaña ...”.

³² MONROY (2011), p.48. “... una escuadra de ocho navíos [británicos], para patrullar las rutas de Cádiz e interceptar cualquier navío español que surcara esas aguas [Caribe e Atlántico] ...”.

³³ MONROY (2011), p.59.

5. Ocupação da Bacia Platina

A ocupação da Bacia Platina esteve relacionada, no período de 1734 a 1744, a uma série de atritos entre Portugal e Espanha, que, além das diferenças entre si, enfrentavam divergências na esfera das relações anglo-hispânicas (Guerra do Assento), ou, no âmbito das relações entre Estados europeus (Guerra da Sucessão Austríaca).

A guerra afetou o antigo Império Sacro-Romano, contribuindo na conformação de novos Estados e impactando as atividades desenvolvidas pela Companhia de Jesus, que situava suas principais bases na Áustria, Boêmia, Morávia, Saxônia e Bavária. Para enviar missionários e materiais às áreas ultramarinas precisava de portos como Cádiz (com apoio da estrutura jesuítica na Andaluzia).

Para fazer valer acordos, Espanha e Grã-Bretanha recorreram à prática do corso, abarcando áreas do Mediterrâneo, do Caribe e do Atlântico. Os britânicos, com base na cláusula do *navio permitido* e de *assento de escravos*, instituíram a Companhia dos Mares do Sul para explorar o comércio em todos os portos coloniais das Américas, com respaldo da *Royal Navy*.

Portugal tentava proteger seus interesses comerciais e alinhava-se à política britânica, seja abrigando os navios da Grã-Bretanha nos seus portos do continente europeu, quanto nas ilhas atlânticas ou ainda nas colônias ultramarinas.

Este conjunto vai se transportar para o Atlântico Sul, quando da (re)ocupação da Bacia Platina (Buenos Aires, Colônia do Santíssimo Sacramento e Montevidéu) e da Banda Sul do Brasil (São Pedro do Rio Grande).

5.1. A aliança anglo-portuguesa e a paz

Em 1735, quando tudo indicava que iria romper uma guerra entre Portugal e Espanha, D. João V acionou sua aliança com a Grã-Bretanha, que enviou, em 1736, uma armada de guerra à Lisboa. Esta armada ficou no rio Tejo até 1737, forçando a assinatura de armistício entre Espanha e Portugal.

Durante o período de *apoio* da *Royal Navy*, Portugal pode enviar esquadras ao Rio da Prata entre 1736-1737. A Armada Real portuguesa estava limitada, pois já não dispunha de uma reserva de navios como nas centúrias anteriores. A *ajuda militar* da frota britânica na defesa da metrópole lusa, permitiu que uma esquadra armada fosse enviada à América do Sul.

À época, Buenos Aires, não era tão importante para os espanhóis como Havana, Vera Cruz ou Cartagena das Índias, por isso as diferenças de tratamento em Lisboa e em Madri. Os lusos buscavam ampliar territórios na América do Sul, impondo ocupações nas margens do Rio da Prata, o que tornou a questão da Colônia do Santíssimo Sacramento mais estratégica para Portugal do que para Espanha.

5.2. Acontecimentos de 1734 e 1735

A Colônia do Sacramento prosperava com zonas de cultivo e de pastoreio. No entanto, em março de 1734,

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

o Governador de Buenos Aires, **D. Miguel de Salcedo**, recebeu ordens de Madri para reduzir a zona de influência da Colônia a um tiro de canhão (cerca de 2 km de raio). Informou ao governador luso da Colônia, D. Antônio Pedro de Vasconcellos, quanto às ordens régias espanholas, mas o representante luso dava respostas evasivas e preparava a defesa da praça.

Novas ordens, em 18/4/1735, Madri determinava que Buenos Aires atacasse a Colônia do Sacramento, sem aguardar a declaração formal de guerra; bem como, autorizava a tomar naves portuguesas no Rio da Prata. O Governador Salcedo pediu ajuda aos jesuítas espanhóis, que logo enviaram 4.000 índios de suas missões, e, com outros 1.500 homens de Buenos Aires, o Governador espanhol iniciou o sítio à praça em 20/10/1735.

Uma embarcação portuguesa logrou escapar da Colônia de Sacramento e chegar ao Rio de Janeiro, onde avisou o **Governador interino, o brigadeiro José da Silva Pais**, que organizou uma expedição de socorro, zarpando do Rio de Janeiro a 15/12/1735, com 250 soldados, 40 dragões e 35 artilheiros a bordo de seis embarcações. Em 31/12/1735 zarpou outra expedição de socorro, da Bahia, com 200 soldados e 60 artilheiros a bordo de doze pequenas embarcações.

Neste ínterim, chegavam, à Corte portuguesa, informes sobre duas naus espanholas em apronte em Cádiz para o Rio da Prata com reforços.³⁴ À mesma época, saíram os primeiros reforços das metrópoles: de Lisboa (em 27/3/1736, duas naus grandes e uma

³⁴ FERNÁNDEZ DURO (1910), p.91-92.

pequena)³⁵; e, de Cádiz (em 09/5/1736, duas pequenas naus). Mais tarde, Espanha enviou mais três naus, enquanto que Portugal respondeu com mais três naus portuguesas. Iniciava-se a Campanha do Rio da Prata.

5.3. A Guerra Luso-Espanhola de 1735-1737

Configura-se como um conflito armado, a luta pela posse da Banda Oriental, a fim de estabelecer o Rio da Prata como limite entre as duas Coroas Ibéricas. A região situada entre o Sul do Brasil Colonial e a Governação do Rio da Prata era pouco povoada. A Espanha reivindicava a área com base no Tratado de Tordesilhas (1494), mas Portugal já havia estabelecido, em 1680, um enclave no território, a Colônia do Santíssimo Sacramento, que foi tomado pela Espanha em duas oportunidades (1681 e 1705), mas com devolução aos portugueses pelo Tratado de Utrecht (fevereiro de 1715).

Nos anos seguintes, prosseguiu a expansão dos assentamentos portugueses em toda a Banda Oriental. Como reação, o capitão-geral do Rio da Prata, de 1717-1734, Bruno Mauricio de Zabala fundou Montevidéu, em 24/12/1726, para evitar maior expansão, pois o comércio português com Buenos Aires prejudicava os interesses dos mercadores espanhóis, que consideravam tais relações como contrabando e que a presença lusa na região era ilegítima.

Para continuar a política de colonização do sul do Brasil, Portugal intensificou a colonização do território

³⁵ SATURNINO MONTEIRO (1996), p.54-56.

³⁵ RICHMOND (1920).

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

em apoio à Colônia do Sacramento, pela ação de Francisco de Brito Peixoto (até 1735) e de Cristóvão Pereira de Abreu (até 1755), que desbravavam a costa sul-rio-grandense e estabeleciam *guardas* e *estâncias*, desde 1726. A expansão portuguesa no sul do Brasil continuou, encorajada pelo Governador do Rio de Janeiro, entre 1733 e 1763, Gomes Freire de Andrade.

Em março de 1734, o capitão-general do Rio do Prata (entre 1734-1742), D. Miguel Fernando de Salcedo y Sierra Alta y de Rado y Bedia (ou Miguel de Salcedo), recebeu ordens de Madri para reduzir o raio de ação da Colônia do Sacramento. Em 1735, aumentaram as tensões entre Espanha e Portugal e navios espanhóis capturaram várias embarcações portuguesas. Em 19/4/1735, o primeiro-ministro espanhol José Patiño Rosales ordenou a Salcedo que atacasse a Colônia do Sacramento.

A guerra foi local. Na Europa não chegou a haver hostilidades entre as duas Coroas, porque, em junho de 1736, a Grã-Bretanha, aliada de Portugal, enviou uma forte esquadra para Lisboa para proteger a navegação portuguesa direcionada ao Brasil e prevenir uma eventual invasão de Portugal pelos espanhóis. A presença da frota britânica, em Lisboa, durante 22 meses, surtiu efeito sobre os espanhóis, que desistiram dos seus planos, porque a questão - Rio da Prata - era considerada secundária.

Em 16/3/1737, por mediação de França, Grã-Bretanha e Holanda, foi assinado, em Paris, um armistício entre Portugal e Espanha.

5.4. Os Impactos na Bacia Platina

Desde o começo do reinado de D. João V, a principal discórdia entre Portugal e Espanha não se encontrava na fronteira ibérica, mas no distante Rio da Prata: a Colônia do Santíssimo Sacramento. Desde que os portugueses se estabeleceram em frente a Buenos Aires em 1680, os espanhóis desejavam desalojá-los.

Em 22/11/1723, os lusos iniciaram a fundação de uma base em Montevidéu. Este intento provocou novos problemas, pois uma das questões era a própria legalidade do estabelecimento, já que o Tratado de Utrecht não se referia a novas ocupações na região. Como reação, em 22/01/1724, os espanhóis de Buenos Aires tomaram Montevidéu, que havia sido abandonada pelos portugueses.

Na década seguinte, os lusos intensificaram a ocupação da Banda do Sul, desde Laguna até o Rio Grande de São Pedro. Buenos Aires reforçou-se para sitiaria a Colônia do Sacramento, que só se salvou graças aos reforços lusos enviados do Rio de Janeiro.

As relações entre Portugal e Espanha se deterioraram e, em fevereiro de 1735, “*se cortaron las relaciones diplomáticas y en Lisboa se preparó la guerra*”.³⁶ D. João V decidiu enviar uma forte esquadra ao Rio da Prata para fazer valer os interesses de Portugal na região, sustentando-se no apoio de uma frota naval britânica, que protegia Lisboa.

Desde 18/4/1735, Salcedo recebera Real Ordem, para atacar a Colônia do Sacramento e, caso não contasse com forças suficientes, aguardasse a chegada de reforços

³⁶ FERNÁNDEZ DURO (1910), p.283.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

de Cádiz. Sem esperar, iniciou um lento avanço, o que possibilitou ao Governador da Colônia do Sacramento preparar a defesa e solicitar reforços a Silva Pais, governador interino do Rio de Janeiro. Salcedo iniciou o sítio em 20/10/1735, mas a demora, de seis meses, resultou na perda da vantagem de ter superioridade de forças.³⁷

Em 06/01/1736 chegou uma expedição do Rio de Janeiro, sob o comando do sargento-mor Tomás Gomes da Silva, com seis embarcações e cerca de 500 homens de tropa e 370 marinheiros. Logo, chegaram mais 12 navios, com 200 soldados de infantaria e 60 artilheiros. Diante da superioridade naval portuguesa, antes de finalizar o mês de janeiro, as embarcações espanholas se refugiaram na Enseada de Barragán ao abrigo de três baterias, que rechaçavam os ataques das forças lusitanas.

No princípio de maio/1736, aportou nova expedição do Rio de Janeiro, com 200 infantes, 50 artilheiros e 150 recrutas a bordo de sete barcos.

Desde 25/3/1736 zarpara de Lisboa uma esquadra da Armada Real, a mando de Luiz de Abreu Prego: navio capitânia *Nossa Senhora da Vitória* (com 60 canhões), mais *Nossa Senhora da Conceição* (60 canhões), a fragata *Nossa Senhora da Lapeduza* (54 canhões) e outros cinco barcos menores, de guerra e mercantes.

Na altura das Ilhas Canárias, Abreu Prego adiantou uma das embarcações mercantes para ir ao Rio de Janeiro e entregar as Ordens Reais para que o

³⁷ FUNES (1816), p.390-401. “Salcedo confundiendo la timidez con la moderación no opuso más a estas usurpaciones manifiestas que inútiles protestas con que se acarreó el desprecio de enemigo y el desagrado de su corte”.

governo local fosse assumido por Gomes Freire de Andrade e que o brigadeiro José da Silva Pais assumisse o comando terrestre das operações contra os espanhóis, devendo antes armar mais navios.

Chegados ao Rio de Janeiro, se uniram à esquadra de Abreu Prego, os navios *Nossa Senhora da Esperança* (70 canhões) e *Nossa Senhora das Ondas* (58 canhões), bem como o bergantim *Nossa Senhora da Piedade*, a galera *Santana*, uma balandra e duas sumacas. Foram embarcadas quatro companhias de infantaria da guarnição do Rio de Janeiro sob o comando de Silva Pais.

Apenas em 09/5/1736, a Espanha enviaria reduzidos reforços: duas fragatas (*Hermiona* e *San Esteban*), com 200 dragões de cavalaria.

A 25/6/1736, zarpou do Rio de Janeiro a expedição comandada por Abreu Prego, com instruções de aliviar o cerco à Colônia do Sacramento, conquistar Montevidéu e iniciar ações no Rio Grande de São Pedro. A esquadra portuguesa chegou a Montevidéu em 06/9/1736, iniciando o assédio à praça espanhola. Ao inteirar-se do fato, Salcedo enviou 200 dragões recém-chegados da Espanha, levando os portugueses a desistirem do assalto e dar início ao bloqueio naval. Em 21/8/1736, zarpou, de Lisboa, uma esquadra de quatro navios pequenos, adequados à navegação nas águas do rio da Prata.

A 17/11/1736, apesar da opinião contrária de Abreu Prego, Silva Pais decidiu atacar a Enseada de Barragán. Os hispânicos contavam com dois navios e duas fragatas, além das baterias de terra. Silva Pais chegou a acercar-se das fragatas espanholas, mas

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

carecendo de práticos e correndo perigo de ficar encalhado, desistiu da empreitada.

Na sequência, Silva Pais insistiu em formar uma junta de guerra para atacar Montevidéu, mas sua proposta foi rechaçada, adotando-se a alternativa de despachar uma divisão naval a Maldonado com tropas a mando de Silva Pais. Em paralelo, começavam a escassear os alimentos na Colônia do Sacramento, sendo decidido evacuar os civis e enviá-los para fora da zona de conflito. Silva Pais, após a tentativa de estabelecer-se em Maldonado, acabaria por se fixar no Rio Grande de São Pedro, em 19 de fevereiro de 1737.

Em março de 1737 chegou à zona de operações uma esquadra da Espanha, comandada pelo Capitão Nicolás Geraldino, com duas fragatas, um paquete e outros três barcos capturados durante a travessia, transportando 225 homens de infantaria, que se somaram às tropas sitiadoras da Colônia do Sacramento.

A armada portuguesa no Rio da Prata contava com 378 canhões, enquanto que a armada espanhola contava com 312 canhões.

A situação naval se manteve relativamente equilibrada, com recriminações do reino espanhol quanto ao papel do Governador Salcedo e das forças hispânicas, que não foram capazes de obter nenhuma vantagem. O fracasso espanhol foi atribuído aos desacordos entre o Governador D. Miguel de Salcedo e o comandante Nicolás Geraldino – “sus perpetuas discordias embarazaron el logro de muchas ventajas”.³⁸ Com a cessação das hostilidades, Salcedo ainda continuou no cargo até

³⁸ FERNÁNDEZ DURO (1910), p.286.

ser substituído por D. Domingos Ortiz de Rozas (entre 1742 e 1745).

Durante um ano, de agosto de 1736 a agosto de 1737, a esquadra lusa bloqueou o exército espanhol em Montevidéu, sem que a esquadra espanhola no Prata tentasse alguma manobra para desalojar os portugueses. Em maio de 1737 chegou um navio de guerra do Rio de Janeiro com a notícia do armistício. Mesmo com o fim do conflito, a Espanha continuou a enviar tropas para a Enseada de Barragán, que, depois, se deslocaram para Montevidéu, formando uma guarnição permanente.

Neste conjunto de fatos está contida a intensa circulação de naus, portuguesas e espanholas. No mesmo período, navios britânicos estiveram no Rio da Prata, como parte dos acordos anglo-espanhóis de *navio de permiso* e de *asiento de negros*.

6. A origem do Forte Jesus Maria José

No século XVIII, a emigração, a partir dos Açores, ocorria, principalmente, pela fome gerada por frustradas safras de grãos, associada aos efeitos da ocupação demográfica e a falta de perspectivas no arquipélago.

Ao Rei português, os súditos solicitavam permissão de saída para outras regiões do Império. A estratégia de Portugal não era de trazer mais bocas para a metrópole, mas aproveitar a situação e colonizar o outro lado do Oceano Atlântico, no Brasil, onde havia escassez de mão-de-obra e dificuldades para ocupar as *novas* terras ao sul da Laguna, na disputada fronteira luso-hispânica da Bacia Platina.

Os lusitanos desejavam *empurrar* a divisa até o Rio da Prata, a partir da ocupação da Banda Oriental, com a instalação da Colônia do Santíssimo Sacramento desde 1680. Mas, os espanhóis não admitiam tal pretensão, desde a consolidação de Buenos Aires e a instalação de Montevidéu.

Vários conflitos ocorreram entre 1680 e 1750, quando foi assinado o Tratado de Madri, consignando a troca da Colônia do Santíssimo Sacramento pelos Sete Povos das Missões, localizados na região oeste-noroeste do atual Rio Grande do Sul, ocupados pelas reduções/missões guarani, sob a tutela dos jesuítas espanhóis.

A necessidade de povoar estas terras e efetivar a posse das mesmas levou o governo português a elaborar um projeto de povoamento e colonização. Por Edital, a Coroa lusa deu início ao recrutamento de casais interessados em participar do projeto de colonização do sul do Brasil. Foram estabelecidas condições físicas para o cabeça de casal e exigências em relação aos familiares e acompanhantes:

"prioridade às famílias jovens e numerosas, compostas por homens experientes no amanho da terra e na criação de gado, e por mulheres habituadas às lides domésticas e destras na arte da fiação".³⁹

A Coroa oferecia terras, ferramentas e sementes. Casais açorianos atenderam à convocação real e, esperando alcançar melhores condições de vida, atravessaram o mar-oceano.

A partir do segundo quartel de 1700, passaram a ser enviados para São Pedro do Rio Grande, cujo estabelecimento como Presídio/Forte Jesus Maria José "longe de ser um ato isolado e apenas de interesse militar, vinculava-se ao contexto geopolítico platino".⁴⁰ As autoridades lusitanas projetaram esta fortificação para ocupação da margem sul do canal do Rio Grande, que servisse para conter expansão hispânica pela costa até Laguna e Desterro.

Desde o ano de 1721, já havia a intenção de fundação de estabelecimento no Rio Grande, como preconizara o Padre Diogo Soares (um dos Padres Matemáticos), que insistira na conveniência de uma

³⁹ FRANZEN (2008), p.126-128.

⁴⁰ TORRES (1995), p.23.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

colônia na margem sul do canal do Rio Grande. O Conselho Ultramarino seguiu a opinião de Silva Pais e determinou que fosse fundada a “*Colônia do Rio Grande de São Pedro, na margem austral desse rio*”.⁴¹

A partir de março de 1736, a missão era expulsar os espanhóis de Montevidéu, garantir a posse da Colônia de Sacramento e fundar um povoado no extremo sul da Laguna dos Patos. Conforme as instruções da Carta Régia de 1736, com incumbências a Silva Pais:

*“... necessidade que há de povoarem-se sem dilatação as ditas campanhas, levantando na margem do mesmo rio (Rio de São Pedro), da parte sul, uma fortaleza que sirva de defesa ao porto e de amparo aos povoadores que quiserem estabelecer-se naquele sítio, para o que se oferecem muitas pessoas”.*⁴²

Era recomendado que não fossem embarcados homens que não soubessem o ofício da construção. Tarefa difícil de ser alcançada, considerando que a mão-de-obra era escassa. O maior número de trabalhadores com alguma habilitação era de indígenas (estabelecidos em reduções/missões jesuíticas espanholas) ou de escravos (que acompanharam os paisanos de São Paulo ou da Laguna).

A implantação de São Pedro do Rio Grande representava para o domínio português, o que representara Montevidéu para o domínio espanhol na margem setentrional do Prata. Para auxiliar Silva Pais, foi nomeado André Ribeiro Coutinho, subcomandante, e

⁴¹ UESSLER (2006), p.124.

⁴² PIAZZA (1988), p. 99.

Cristóvão Pereira de Abreu para compor a expedição de auxílio por terra.

No encontro com Cristóvão Pereira, em Santa Catarina, Silva Pais forneceu um *desenho* do Forte Jesus Maria José e instruções para montar **guardas**⁴³ em locais estratégicos, para vigiar o local, reunir gado para as tropas e orientar Silva Pais, na travessia do Canal, quando retornasse do Rio da Prata.⁴⁴

Após a frustrada tentativa de apossar-se de Montevidéu, por terra e mar, a pequena frota comandada por Silva Pais aportou em Maldonado, onde não encontrou condições de estabelecer-se. Deslocou-se, então, para São Pedro do Rio Grande onde já havia preparativos⁴⁵ para instalar o Forte e receber a primeira comandância militar, conforme as Instruções de 18/06/1736, do Governador do Rio de Janeiro (Gomes Freire de Andrade), que instruíam sobre a nova Colônia, que o Rei de Portugal determinara construir na parte do Sul no Rio de São Pedro, para ser base de apoio à Colônia do Sacramento e de povoamento sistemático da região.⁴⁶ Em agosto de 1736, tinha sido oficializada, por provisão eclesiástica, a criação da freguesia.

A chegada de Silva Pais formalizou a ocupação, em 19/02/1737, contando com um contingente de 420

⁴³ UESSLER (2006), p.53. Os *pontos/postos de guardas*, como pequenos acampamentos militares, visavam conter o acesso de pessoas e limitar o comércio (lícito e ilícito).

⁴⁴ UESSLER (2006), p.121-125.

⁴⁵ O governador de São Paulo indicara a Cristóvão Pereira de Abreu que arregimentasse paisanos, às suas custas, para irem ao sul, recolher tropas de gado, estruturar as bases da fortificação e assentar *guardas* em pontos estratégicos.

⁴⁶ TORRES (1995), p.28-29.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

homens, entre oficiais e soldados. Para garantir o acesso à Barra do Rio Grande, Silva Pais assegurou-se da avaliação do piloto-prático, pois **temia naufrágios**. “*Averiguada a perigosa e desconhecida Barra*”, determinou desembarque e marcha por terra até o acampamento, montado por Pereira de Abreu, distante três léguas.⁴⁷ Na sequência, mandou implantar, nos pontais da Barra, duas estruturas de madeira encimadas com marcadores para conhecimento do rumo dos ventos e como sinalização para o ingresso de embarcações.⁴⁸ Além disso, Silva Pais estabeleceu uma fortificação no Estreito (da Banda do Sul)⁴⁹, para a residência das tropas e do Governador do Presídio.

Na Europa, os reinos ibéricos ajustavam um armistício, Tratado de Paris (16/3/1737), cessando as hostilidades na Colônia do Sacramento, porém os espanhóis denunciaram a ocupação militar Rio Grande. D. Miguel de Salcedo, requereu a Silva Pais, a inspeção das construções, mas teve sua intenção rechaçada.

Nestes primórdios do Rio Grande, a Comandância Militar foi ocupada por Silva Pais (de 19/2/1737 a 11/12/1737), substituído pelo mestre de campo André Ribeiro Coutinho (de 11/12/1737 a 22/12/1740), que além de exercer a comandância militar do Presídio Jesus Maria José, com ampliação de poderes, governou a Capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul, assim como seu sucessor, o Coronel Diogo Osório Cardoso (de 22/12/1740 a 17/01/1761).⁵⁰

⁴⁷ Légua terrestre portuguesa de 5 km, logo a distância era de 15 km.

⁴⁸ TORRES (1995), p.31.

⁴⁹ Este ponto refere-se atualmente à área de localização do Pórtico, na entrada da Cidade do Rio Grande/RS.

⁵⁰ SOUZA DOCCA (1954), p.152-153.

No governo de Osório Cardoso ocorreu a Revolta dos Dragões (05/01/1742). Este Regimento, como tropas especiais de cavalaria ou infantaria, foi originalmente destinado à Colônia do Sacramento, mas com o armistício acabou desviado para as instalações de São Pedro do Rio Grande, embora as precárias condições de abastecimento, pelo difícil acesso, por mar ou por terra, e ao relativo abandono pela Coroa lusa.

As condições de sobrevivência de soldados e de povoadores eram limitadas,

*“havia falta de tudo: de remédios, de igrejas, de tecidos, de cal, de pregos, de ferro, de telhas, de mulheres, de distrações, de moedas e de tijolos”*⁵¹

Os soldos da tropa nunca eram pagos em dia (20 meses de atraso), não havia reposição de fardamentos (três anos) e a ração constituía-se de quinze espigas de milho e uma abóbora para duas semanas. O desfecho da revolta ocorreu a 15/2/1742, quando Gomes Freire de Andrade ratificou o perdão concedido por Osório Cardoso.

Enquanto a situação se desenrolava no Rio Grande, com operações militares e escassas abordagens de naus portuguesas, limitadas pela difícil Barra, no continente europeu as potências comerciais, com variadas alianças, disputavam a supremacia dos mares a fim de expandir e/ou consolidar as bases coloniais ultramarinas. A Grã-Bretanha, com sólida relação com Portugal, se opunha à Espanha, aliada da França. As

⁵¹ ALVES (1995), p.34-38.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Guerras de Assento e de Sucessão Austríaca são ingredientes que intensificaram estas disputas.

As ações lusas no Rio da Prata enquadraram-se no suporte britânico a Portugal, que pode mobilizar frotas e soldados para uma campanha que redundou na fundação de São Pedro do Rio Grande. Mas a pretensão britânica era assediar as possessões espanholas no Pacífico. Para tanto, em 18/9/1740, movimentou uma frota de sete navios armados e dois de depósito, em constante vigilância para evitar confronto com as frotas (de guerra e de corso) espanholas deslocadas para Buenos Aires e em operação na costa atlântica sul-americana.

Um dos navios, o *Wager*⁵² perdeu-se da frota. Enfrentando adversidades climáticas e desconhecimento da região sofreu avarias e acabou encalhado em 14/5/1741, numa ilha do Estreito de Magalhães. Após cinco meses vivendo na ilha e negociando alimentos com os nativos, os naufragos utilizaram os restos do navio para preparar uma embarcação para 72 pessoas e duas menores (que acabaram se perdendo). **Aportaram**, após muitas peripécias, em São Pedro do Rio Grande, em 28/01/1742, duas semanas após o acordo de encerramento da Revolta dos Dragões.

O registro deste acontecimento consta no ofício do Governador Osório Cardoso a Gomes Freire,

⁵² GODOY (2007), p.653. Corveta britânica, de 28 canhões, no rumo Sul, aportou na Bahia e, depois, no Rio de Janeiro, no ano de 1741. CRESPO (2008), p.232-244. Uma frota espanhola, entre 1741-1743, comandada pelo almirante José Pizarro, na mesma rota da frota britânica, não se encontraram, mas tiveram semelhantes peripécias nos mares do sul.

*“entraram neste porto 32 ingleses da nau Wager ..., recolhi ao meu quartel quatro oficiais, dois capitães e dois tenentes, ... mandei assistir aos marinheiros com farinha e carne, sem embargo da grande falta que há na terra, não lhes faltei hospitalidade”*⁵³

O próximo evento com naufragos ocorreria dois anos após, em 1774, quando uma barca francesa, que partiu de Cádiz para Buenos Aires, afundou na costa sul-rio-grandense, mas os sobreviventes, ao fim de um mês de caminhada pelas praias da Costa de Areia chegaram a São Pedro do Rio Grande da Banda do Sul.

⁵³ ALVES (1995), p.44-45.

7. O naufrágio do *Duc de Chartres*

“No se puede describir el efecto terrible de los truenos y rayos, del viento huracanado, del aguacero y del rugido de las olas en alta mar, donde se ve sólo agua y cielo”.⁵⁴

O naufrágio ocorrido na madrugada de 11 de janeiro de 1744, na costa sul-rio-grandense, está correlacionado aos eventos da tumultuada relação anglo-espanhola na Guerra do Assento, com os posteriores acordos de navio permitido e de tráfico de escravos. Em paralelo, a Europa continental conviveu com a Guerra de Sucessão Austríaca, em que britânicos se associaram à Áustria contra França e Prússia. A Espanha foi levada ao confronto pelos franceses, enquanto os lusitanos adotaram um *falso* papel de neutralidade, pois quiseram manter ativo seu comércio com a Grã-Bretanha, facilitando aportagens de navios britânicos, no reino ou nas ilhas dos Açores ou nas colônias ultramarinas.

No contexto europeu, a Companhia de Jesus, que dispunha de Casas Professas em áreas conflagradas, necessitava recrutar sacerdotes, coadjutores e escolásticos, além de obter recursos materiais, que deviam ser previamente autorizados pelo Rei espanhol a partir de um porto gaditano (Cádiz ou Santa Maria ou São Fernando - Figura 2).

⁵⁴ PAGE (2007), p.93.

Figura 2. Portos de Cádiz, de Santa María e de São Fernando



Fonte: <https://andaltaura.com/andalucia/provincia-de-cadiz/comarcas-de-cadiz/bahia-de-cadiz/>

Os comboios de navios desde Portugal ao Brasil e do Brasil para Portugal⁵⁵ contavam com respaldo de naus de guerra e do *discreto apoio* da Royal Navy. Já, os comboios espanhóis para o Caribe e Atlântico Norte contavam com o suporte da Real Armada, pois lhes era preferível proteger as *cargas do tesouro*; mas, para o Atlântico Sul, precisavam liberar cartas de corso para navios hispânicos e franceses.

7.1. Dos Preparativos na Europa

Em 1740, quando o **Padre Carlos Haymhausen** assumiu a condição de Procurador da Ordem da Companhia de Jesus, no Chile, foi à Europa requerer

⁵⁵ GODOY (2007), p.114-115. Para contextualizar: uma frota partiu do Rio de Janeiro para Lisboa, em dezembro de 1743, com 20 navios mercantes e 2 de guerra; e, outra frota da Bahia para Lisboa, em janeiro de 1744, com 39 navios mercantes e 1 de guerra.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

mais sacerdotes e comprar mercadorias para as missões na América do Sul (Chile e Paraguai), contando com o respaldo da Casa Real Austríaca e de sua prima Juana de Áustria, Rainha de Portugal. Com este apoio, obteve do Rei espanhol permissão para levar religiosos para a América do Sul e mais caixas e fardos com ferramentas e materiais. Os recursos ficariam armazenados em Cádiz para posterior transporte marítimo em naus que se destinasse a Buenos Aires.

Os Padres Procuradores, nas suas viagens à Europa, para recrutar missionários, também deviam visitar e informar do estado de suas missões ao Provincial Geral em Roma, bem como adquirir os materiais (livros, ferramentas e elementos de liturgia para suas igrejas), além de incluir pedidos de particulares.

“Con todas estas complejas tareas se mantendrían ocupados varios años en Europa⁵⁶. ... su misión requería de una sólida formación. ... los Procuradores fueron los que trataron temas como la incorporación a la Corona de los indios reducidos, las relaciones con los obispos, el uso de las armas de fuego, el tributo, e incluso, desmentir denuncias o calumnias infundadas contra los jesuitas. El Procurador llevaba una importante cantidad de recomendaciones de obispos, gobernadores y virreyes que justificaban la solicitud de nuevos misioneros”⁵⁷.

⁵⁶ No caso da viagem que envolvia a armação da barca francesa *Duc de Chartres*, foram gastos cerca de três anos e meio, desde a viagem do Padre Carlos Haymhausen S.J., a partir do Chile até a Áustria, durante as guerras europeias.

⁵⁷ PAGE (2007), p.91.

Por conta do conflito no continente europeu, com impactos na navegação dos mares Báltico e Mediterrâneo, e, no Canal da Mancha, mais os entraves de uso de portos na França e na Espanha, o movimento de jesuítas desde suas bases no Império Sacro Romano-Germânico era muito restrito, mesmo que contassem com a ajuda do Procurador Geral das Índias Ocidentais (que residia em Sevilha, depois no porto de Santa Maria e, mais adiante, no porto de Cádiz), que se encarregava de todos os preparativos prévios à viagem.

Durante a longa espera pela partida, que chegava a mais de um ano, os jesuítas *“se alojaban en el Hospicio de Misiones Nuestra Señora de Guadalupe”*, além de contarem com outras instalações no porto de Santa Maria de Cádiz,

“con 80 habitaciones para todos los misioneros que partieran a Indias. Allí practicaban los Ejercicios Espirituales, ... comenzaban a estudiar las lenguas indígenas de sus destinos, amén del castellano para los extranjeros”.⁵⁸

O enorme sistema burocrático, enfrentado pelo Padre Procurador, atrasava a liberação de *passes* para a América perante o Conselho das Índias.

“Una vez que los obtenía, la Casa de Contratación le entregaba el pago del malotaje (provisiones de alimentación), avío (vestuario, colchón, almohadas y frazadas para el viaje), etc.⁵⁹ Los gastos efectivos del viaje

⁵⁸ PAGE (2007), p.12.

⁵⁹ *Malotaje*: tem sentido de fardo/saco para acondicionar provisões de uso individual. No Brasil, à mesma época, a malotagem, usada para

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

eran abonados por el Rey, en virtud del patronato regio, por el cual les concedía la exigua suma de uno o dos reales por día y por religioso".⁶⁰

As aquisições de mercadorias em vários reinos e o transporte até o porto de armazenagem arrastou-se por cerca de um ano, até que o Rei espanhol autorizou o despacho de navios mercantes, com até 200 toneladas, a partir de porto gaditano.

Com isto, a base de operações jesuíticas na Andaluzia contatou Marquês de Casa Madri para intermediar as operações junto à Casa de Contratação⁶¹. Os comerciantes espanhóis, da mesma forma, para as cargas destinadas a Buenos Aires, usando, em Cádiz, armazéns para estocar produtos.

"Los efectivos materiales que se transportaban, como los numerosos y variados objetos de devoción, libros, herramientas, comestibles y los requeridos para el mismo viaje, como ropa, medicamentos, etc. necesitaban de la aprobación y permiso de las autoridades, describiendo cada uno de los cajones, su contenido y destino".⁶²

as longas jornadas, incluía todo tipo de tralhas para atender as condições de soldado, artesão, caçador, pescador, cozinheiro, tratador de gentes e de animais, carregando um arsenal de instrumentos e ferramentas. *Frazadas*: equivale a cobertas/cobertor.

⁶⁰ PAGE (2007), p.12-13.

⁶¹ Casa de Contratação de Sevilha, criada em 1503, como empresa monopolista estatal espanhola, para administrar as atividades comerciais e aduaneiras. SOUZA (1996), p.86. "No início do século XVIII, a Casa foi transferida para Cádiz e depois foi dissolvida em virtude das ideias de liberdade de comércio".

⁶² PAGE (2007), p.13.

A declaração de mercadorias, depois de minucioso controle das autoridades reais, poderia ser considerada inválida e as mesmas apreendidas.

A formalização da carreira ao Atlântico Sul, a partir do despacho de navios de Cádiz a Buenos Aires e a instalação do correio marítimo, intensificaram as atividades comerciais e burocráticas no cais portenho, com aumento de demanda de pessoal para diferentes trabalhos, pois

*“los españoles despreciaban las tareas mecánicas y artesanales por considerarlas por debajo de su estatus personal, por lo cual se abrieron las puertas a quienes tuviesen alguna especialización en oficios, tan necesarios para el funcionamiento de la ciudad”.*⁶³

Mesmo que a estratégia do reino espanhol fosse de atrair e fixar estrangeiros, as ações do Governador e Capitão de Buenos Aires, D. Miguel de Salcedo, se opunha à presença deles, pois publicou um *bando*, expulsando a todos os estrangeiros que habitassem a cidade. Por reação imediata do Cabildo, que reconhecendo a falta de gentes, encaminhou petição, ao Governador e ao Reino, *“por el gravísimo perjuicio y desolación que se sigue por la falta de vecinos”*.⁶⁴

Na segunda metade de 1743, o Intendente da Marinha de Cádiz confirmava a autorização de despacho para três barcos franceses (*Santiago ou San Francisco; Héctor e o Duc de Chartres*).⁶⁵ Para evitar que na saída

⁶³ PAGE (2007), p.14.

⁶⁴ SIDY (2010), p.5-7.

⁶⁵ URQUIJO (2003), p.124. *“Entraran no porto de Buenos Aires, por permiso del Rey: Hector (fines de 1743), navío francés de permiso para la*

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fossem interceptados por naus britânicas que patrulhavam as águas próximas, havia uma gratificação, oferecida pela Intendência de Cádiz, a comandantes de navios de guerra franceses para que protegessem as naus mercantes, pelo menos até as Canárias ou as Ilhas de Cabo Verde.

7.2. Do Navio

No início dos anos 1700, a forma do casco e/ou do velame era o que definia uma embarcação, além da presença de castelos de proa e de popa, com dois a três dequeus e três mastros, com velas quadradas (embora em alguns casos continuassem com vela latina ou triangular).

“En realidad, la documentación cita - bergantín y lancha y barca, como sinónimos en alguna ocasión. El tonelaje y la forma del casco, más que los mástiles [mastros] serían los que darían estos problemas de clasificación (y más en una época en que las distinciones no eran muy estrictas).”⁶⁶

Para franceses e espanhóis, *Duc de Chartres* era classificado como **barca**, enquanto que os britânicos atribuíam-lhe a nomenclatura de bergantim.⁶⁷

Mar del Sur e San Francisco de Paula (fines de 1743), navío de bandera y tripulación francesa, con permiso de S.M., con carga de varios comerciantes”. PAGE (2007), p.47, cita “*Santiago el Perfecto, a cargo do maestre José de Egaña; El Héctor, a cargo do maestre Melchior Delgado; e o Duc de Chartres, a cargo de Lorenzo de Noboa”.*

⁶⁶ OTERO LANA (2004), p.72.

⁶⁷ Ship News. Lloyd's List. Lloyd's of London. nº 899.

A barca foi construída em porto francês, **com capacidade para 204 pessoas e 300 toneladas**, podendo ser armado com 12 a 24 canhões, dependendo do contrato como nau de guerra ou navio mercante ou navio de corso. A retirada de canhões ampliava a capacidade de carga, o que não era incomum, pois a necessidade de retornos econômicos estava na relação direta dos volumes transportados nas viagens de ida e volta.

As naus não eram muito cômodas, havia “*tres tipos de camarotes, para 3, 6 y 12 catres uno sobre otro*”, em uma travessia que durava cerca de 90 dias.⁶⁸

Em síntese: a barca francesa *Duc de Chartres* foi fretada por *Marquês de Casa Madri*, para uma viagem de Cádiz a Buenos Aires, tendo por Comandante o capitão francês *Merenciau de la Matrie Baudran*, com capacidade para **300 toneladas (das quais foram registradas 273)**.⁶⁹

7.3. Das Cargas

As disposições do Rei espanhol previam limite de 200 toneladas, porém os fretadores, como no caso do Marquês de Casa Madrid, recorriam a fraudulentas manobras para enganar a fiscalização, pois colocavam

“*henchimientos de madera, atajadizos [passadiços], mamparas [guarda-corpos] y entarimados*

⁶⁸ PAGE (2007), p.4.

⁶⁹ URQUIJO (2003), p.97; e, PAGE (2007), p.47. Carga subestimada.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

[deques], ... puestos con tal artificioso disimulo y natural imitación".⁷⁰

No caso do *Duc de Chartres*, as alterações foram feitas em Cádiz *por ordem do fretador*, que permitiu atingir 273 toneladas, ou seja, 37% acima da capacidade estabelecida (200 toneladas) pela regra real, mas dentro da capacidade projetada de 300 toneladas do navio.

O anúncio de saída de navios dinamizava uma variada gama de atividades.

"Los escribanos incrementan su labor con los testamentos de los que están por viajar, poderes de vecinos y forasteros, ventas de los que liquidan sus bienes o parte de ellos antes de zarpar. Se preparaban carne salada, tocino, jamones [carne de porco curada/defumada] y otras vituallas [provisões de boca, alimentos]".⁷¹

Para compor a carga, que ia desde canhões, armas, produtos alimentícios (trigo, cevada, manteiga, tocincinho, queijo, azeite, vinho, aguardente, chá, tabaco, carne salgada, batatas, frutos secos, figos, cítricos (limões e laranjas)), produtos têxteis e derivados (cobertas, colchas, almofadas, algodão, vestimentas, uniformes, vestidos) até produtos de couro (botas, sapatos).⁷²

Também ocorria enorme movimentação retroportuária, de meses antes, contando as

"lutas com as alfândegas, que depois de dias de estafante correria, deixavam sair os carros que levavam apetrechos para Madri e Cádiz e que no portão da mesma

⁷⁰ URQUIJO (2003), p.101.

⁷¹ URQUIJO (2003), p.98-99.

⁷² OTERO LANA (2004), p.111.

cidade se lembravam que ainda faltava a principal assinatura, gorjeta daqui e gorjeta para lá, para pôr em movimento a morosa burocracia ... Propinas sobretudo a muitos funcionários reais e de alta categoria, para lubrificar o rechinante [sufocante] burocratismo e obter rapidamente os despachos necessários".⁷³

Dos jesuítas havia 88 caixões de cera branca, 32 fardos de papel, 16 caixões (provenientes de Roma) com cruzes de vários tamanhos, relicários, rosários, medalhas, livros e outros objetos de devoção, 42 caixões de pregos de ferro, 81 quintais de ferro, aço e outros metais⁷⁴, 42 caixões com ferramentas, 6 caixões de artigos para botica e 16 fardos de livros.⁷⁵ Além destes itens, havia caixas e fardos com vestimentas, batinas, camisas, lenços, chapéus, lençóis, cobertas e outros pertences pessoais.

Dos comerciantes espanhóis: fardos e caixas com peças de seda (vestidos, lenços, luvas, meias, retalhos, xales), com peças de veludo (casacos, calcões), com peças de cambraia (camisas, lençóis), com material de armarinho (agulhas, linhas, fitas), com alimentos (passas, farinha, açúcar, melado, azeite, biscoitos), com ferramentas (machados, serras, pregos, betume, estopas), com bebidas (em pipas de vinhos e de aguardente, garrafas de licores) e material de reposição e consertos (madeiras, mastros, velame, cordas).

⁷³ BRUXEL (1958), p.57.

⁷⁴ CRESPO (2008), p.163. "Se ordenaba el embarco de 6.000 a 8.000 quintales, no solo de hierro, sino también de acero y otros materiales fabricados. También se embarcaría todo lo que pudiese obtener de algunas presas". Cada quintal igual a 50 kg, no caso 3 a 4 toneladas.

⁷⁵ BASCUÑÁN (1993), p.57-58.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Do Governador e seu *entourage*: fardos e caixas com uniformes e vestimentas especiais, com documentos (cartas com instruções políticas e de defesa e ataque), com livros e com armamentos (espadas, mosquetes, munição).

Do navio: caixas e fardos com alimentos (batatas, repolho, cebolas, alho, limões e laranjas, biscoitos, carne e peixe salgados, vinagre, azeite, farinha, grão de bico, manteiga, mel, medicinas), pipas de água, de vinho e de aguardente, engradados com galinhas e porcos, aparato bélico (com, no mínimo, 12 canhões e 50 quintais de pólvora por canhão), pois o *Duc de Chartres* possuía Carta de Marca⁷⁶, ferragens, ferramentas, materiais de reposição (lonas, velas, cordas, mastros, madeiras, pregos, betume).

7.4. Dos Passageiros e da Tripulação

Por Cédula Real de 15/06/1510, a Casa de Contratação das Índias, estabelecida no porto de Sevilha, tinha a obrigação de confeccionar uma relação precisa dos viajantes que obtinham permissão para ir às Américas,

“asentando quien es cada uno, e de qué manera e oficio ha vivido, ... para obtener la licencia, los candidatos debían presentar una información testifical, hecha en su

⁷⁶ The National Archives. 95 HCA 32/95/30 - *Duc de Chartres* - Operação América do Sul, com Carta de Marca, ou seja, com permissão para atacar/defender-se de navios (mercantes ou de guerra) inimigos.

localidad de nacimiento, en la que entre otros aspectos probara su limpieza de sangre.⁷⁷

No Ofício-relatório do Governador Osório Cardoso e na Carta do SJ Strasser tem-se a indicação de que a quantidade de identificados e embarcados na *Duc de Chartres*, no porto de Santa Maria/Cádiz, foi de **161 pessoas, das quais 84 pereceram e 77 sobreviveram.**

Figura 3. Passageiros e Tripulação

Grupos de enquadramento	Embarcados em Cádiz	Naufragados	
		Mortos	Salvos
Cia de Jesus	32	26	6
Religioso	1	1	0
Comerciantes e agregados espanhóis	32	15	17
Governador de Buenos Aires e séquito	24	24	0
Tripulação de franceses	72	18	54
totais	161	84	77

Elaboração: Borba (2024).

7.4.1. Da Companhia de Jesus

Embarcaram **32** passageiros⁷⁸, entre sacerdotes, coadjutores e estudantes, sendo que estavam destinados às missões do Chile e do Paraguai.

⁷⁷ SERRANO ÁLVAREZ & ÁLVAREZ GILA, p.320. “Estas relaciones - que sólo recogen la emigración legal - han sido editadas en sucesivos tomos por la Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, desde la década de 1940, bajo el título general de *Catálogo de Pasajeros a Indias*”.

⁷⁸ PAGE (2007), p.24-25. “Iban 32 misioneros que se distribuirán para la provincia de Chile y para la del Paraguay”. Dos membros da Companhia de Jesus, STRASSER (1744) relaciona 22 pessoas (13 sacerdotes jesuítas, 5 coadjutores e 5 escolásticos); e, GALÁN GARCÍA (1995), p.321-322, indica 23 pessoas (10 sacerdotes jesuítas, 6 coadjutores e 7

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Os jesuítas eram oriundos das províncias jesuíticas da assistência do Sacro Império Romano-Germânico e da Espanha.⁷⁹ Os irmãos ou coadjutores eram

*“oficiais peritos nas artes, de bons costumes e prontos para trabalhar a vida toda por amor a Deus, ensinando as suas artes”.*⁸⁰

O trabalho de cooptação realizado pelo PJ Haimhausen reuniu

*“cantidad apreciable de hermanos jesuitas, todos bávaros o austriacos, para desarrollar una labor industrial y cultural como plateros, ebanistas, fundidores, relojeros, pintores, cirujanos, carpinteros, boticarios, tejedores, etc.”*⁸¹

A autorização para envio de membros da Companhia de Jesus se devia ao fato de que a Espanha

*“não havia missionários suficientes para a imensa faixa de indígenas, que se estendia de ambos os lados do espinhaço cordilheirano”.*⁸²

Então, cedeu *“a tarefa de cristianização aos missionários estrangeiros da Companhia de Jesus”*, que estavam disponíveis nas Casas Professas do centro-norte europeu.

escolásticos). Reunindo as duas listas tem-se 33 pessoas (16 sacerdotes jesuítas, 9 coadjutores e 8 escolásticos).

⁷⁹ MEIER (2007), p.61; ARTUÑEDO (2022), Fasc. 182; GALÁN GARCÍA (1995), p. 321-322.

⁸⁰ BRUXEL (1958), p.56.

⁸¹ MÜLLER (2007), p.89.

⁸² BRUXEL (1958), p.56.

A Companhia de Jesus recebeu, à época, 619 cartas – as *indipetas*, solicitando seus encaminhamentos às missões de ultramar. A idade média dos requerentes era de 29 anos, que se submetiam a critérios de seleção:

“salud robusta, gran capacidad de sobrellevar o enfrentar problemas que podrían presentarse, inteligencia y talento para los idiomas, así como también firmes fundamentos espirituales”.⁸³

Quanto à origem familiar dos missionários,

“proviene de familias burguesas de ciudades, no raramente de familias nobles, de familias nobleza baja y también de capas sociales más pobres”.⁸⁴

Há identificação de:

(a) **15** sacerdotes jesuitas - com 13 mortos: Juan de Ravenal/Rabanal (Procurador), Juan Gallegos, Juan Ignacio Echauz/Ernhaus, José Tolpeit, José Wittner, Júlio Wittner, Paulo Weit/Waidt, Francisco Tuerck, Mathias Pfeifer, Mathias Bugent, Diego Cordero, Vicente Villareal e Joaquin Bonaira; e, 2 sobreviventes: Diogo Moreno (superior substituto) e Melchor Strasser;

(b) de **09** coadjutores - com 7 mortos: Antonio Geisler, Simon Hoecht, Santiago Hoern, Manuel Jost, Salvador Peña, Narciso Vilert e Stanislao Andreotti; e, 2 sobreviventes: Pascual Ausmendi/Arismendi e Joaquim Ergizia/Elquicia

(c) de **08** escolásticos - com 6 mortos: Lorenzo Gonzáles, Santiago Lanz, Antonio López, Diego de la Marcha, Manuel Rabe e Jacó Horn; e, 2 sobreviventes: Cipriano Boiset e Ambrosio Gómez,

⁸³ MEIER (2007), p.69.

⁸⁴ MEIER (2007), p.72.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Além destes, embarcou um padre dominicano - Frei Lourenço Ramos (morto no naufrágio).

7.4.2. Dos comerciantes e agregados

Embarcaram com suas cargas em Cádiz, e, são identificáveis⁸⁵ 32 pessoas:

(a) 10 comerciantes (todos irão morrer no naufrágio): Francisco Lorenzo de Noboa, Duarte José, Pedro Melchior de Labres, Thomas Alonso e seu filho, Vicente Roy, Miguel Mozón, Francisco Ortiz, Diogo Ortiz e Bernabé Roiz;

(b) 05 agregados dos comerciantes (todos irão morrer no naufrágio): João Antônio, Feliciano, 01 barbeiro, 01 mordomo e 01 mulato;

(c) 06 comerciantes (todos irão salvar-se no naufrágio): Pedro de Mansilla, Juan de Mansilla, Bernabé de Mansilla, José Araújo, José Arágones e Braz Izquierdo;

(d) 11 agregados dos comerciantes (todos irão salvar-se no naufrágio): José Ruiz, Euzébio Manos, Antônio García, João Cano, Juan Serrano, Juan Corrales, Turíbio, Balthazar, Francisco, Félix e Jacinto.

7.4.3. Do Governador designado e seu séquito

Em substituição a D. Miguel de Salcedo, estava embarcado na *Duc de Chartres*, D. José de Arce, com poderes para governar e capitaneiar o porto de Buenos Aires.

⁸⁵ Ofício-Relatório do Governador de São Pedro do Rio Grande (1744), ver Anexo 2.

*“Debía abastecerse a toda la guarnición con la indumentaria necesaria para el reguardo del frío, lo que, sumado a la fatiga, las continuas lluvias y calores regulares, se consideraba causa de las enfermedades. Para evitar que todos ellos e los buques se infestasen, cada militar debía contar con dos camisas de lienzo [tecido grosso] azul, un par de esquipazones [reserva] de calzones y chamarretas [casaco curto] de crudo [couro crudo]”.*⁸⁶

São identificáveis⁸⁷ **24** pessoas (todos irão morrer no naufrágio): D. José de Arce, 21 soldados/subordinados e 02 pajens do Governador.

7.4.4. Dos tripulantes

A tripulação francesa⁸⁸ identificada dispunha de **72** pessoas: Capitão Merenciau de la Maitre Baudran, 01 piloto-mor, 01 oficial de bordo (D. Bartolo, morto no naufrágio), 01 escrivão, 01 capelão; Marcos Puirsan e 01 escravo (ambos mortos no naufrágio), 08 cozinheiros (quatro mortos no naufrágio), 03 encarregados de serviços (todos mortos no naufrágio) e 06 marinheiros (mortos, 03 em viagem e 03 no naufrágio), 48 marinheiros/artilheiros (mínimo de 6 para cada um dos canhões⁸⁹).

⁸⁶ CRESPO (2008), p.164.

⁸⁷ Ofício-Relatório do Governador de São Pedro do Rio Grande (1744).

⁸⁸ Ofício-Relatório do Governador de São Pedro do Rio Grande (1744).

⁸⁹ CRESPO (2008), p.183-184; <https://pt.quora.com/> a partir de 1712, um canhão deveria ter uma tripulação mínima de 6-7 homens. No entanto, a tripulação ideal era de 14 homens.

7.5. Da Partida e da Viagem Transatlântica

Antes da partida, as notícias, que chegavam a Madri e a Puerto Santa María/Cádiz, davam conta de várias naus apresadas por corsários, no Atlântico Sul. Assim, representantes dos armadores de Cádiz reclamavam à Marinha espanhola pela presença de barcos da *Royal Navy* e *privateers* britânicos que hostilizavam aquele porto com frequência.

*“En tiempos normales, ya reunidos en el puerto, los viajeros debían esperar el momento en que el capitán de la flota decidiera la partida, detonando un disparo de cañón desde la nave. Una vez que se tenían las patentes se pasaba la ‘revista’, donde el juez de embarque, que era un oficial real, verificaba la correspondencia de la lista con los sujetos”.*⁹⁰

Fretadores e comerciantes apresentavam protestos à Intendência da Marinha em Cádiz, pelos altos custos em fretes e seguros e pelos atrasos na partida.

*“... los fletes y los seguros subirán a niveles bastante más altos que en épocas anteriores. También los sueldos de la marinería eran superiores a los de unos años antes. Los viajes se retrasarán por la necesidad de navegar en convoyes”.*⁹¹

Em anos anteriores já havia registros de naufrágios ou de ataques de corsários envolvendo 113

⁹⁰ PAGE (2007), p.14.

⁹¹ OTERO LANA (2004), p.143.

missionários jesuítas, “*de los cuales una buena parte dejó sus vidas en el Atlántico Sur*”.⁹²

Entre 1739-1743, a zona com maior número de capturas foi o Oceano Atlântico com

“*267 naos, pues la Marina británica había aumentado el número de sus unidades y también había más privateers para perseguir a los barcos españoles*”.⁹³

O receio da tripulação e passageiros da *Duc de Chartres* era encontrar, durante a viagem, com “*corsários ingleses, que infestavam todos os mares do mundo*”.⁹⁴ Este temor vai estar diretamente correlacionado com o naufrágio da barca francesa na costa sul-rio-grandense.

7.6. Descrição da Viagem e seus eventos

A partida em 08/11/1743, com previsão de viagem de Cádiz a Buenos Aires⁹⁵, que raramente ultrapassava três meses.⁹⁶

“*La embarcación salió del puerto, tomando rumbo sur y con viento norte, ...; hicimos cuatro millas por hora. Es decir, sin desplegar todo el velamen alcanzaba los cuatro nudos, una velocidad aceptable*”.⁹⁷

⁹² PAGE (2007), p.25.

⁹³ OTERO LANA (2004), p.107-109.

⁹⁴ BRUXEL (1958), p.57.

⁹⁵ A distância náutica de Cádiz/Espanha para Buenos Aires/Argentina, é de cerca de **5.400 milhas náuticas**. Obs: a distância marítima é diferente da distância aérea, pois a rota de um navio não é uma linha reta, pois depende de correntes marítimas, ventos, carga do navio e outras condições de navegação.

⁹⁶ URQUIJO (2003), p.96.

⁹⁷ OTERO LANA (2004), p.72.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Conforme os registros de viagem contidos na Carta⁹⁸ do PJ Melchor Strasser⁹⁹:

- Rota marítima de 650 milhas náuticas¹⁰⁰ de Cádiz às Ilhas Canárias (de 08 a 15/11/1743) e, de 890 milhas náuticas das Canárias¹⁰¹ às Ilhas de Cabo Verde (de 15 a 25/11/1743). Na primeira perna de navegação, em 8 dias, a média de 81 milhas/dia; e, na segunda perna, em 10 dias, a média de 89 milhas/dia.

“A primeira parte da viagem foi infeliz para nós, pois tivemos que abandonar a âncora maior, que havia penetrado em demasiada profundidade. Também se foram três marinheiros que caíram ao mar, enquanto se ocupavam em recolher a vela maior. Além disso, corríamos perigo de virar o barco e de perecer nas ondas, que nos batiam e nos acometiam ferozmente por um lado da embarcação, que levava demasiada carga e além disso mal distribuída. Depois que se remediou este perigo por uma distribuição melhor das mercadorias, continuamos os dias seguintes com vento pela popa e com tanta felicidade, que no dia 15 [15/11/1743] vimos passar à nossa direita as Canárias e no dia 25 [25/11/1743] as Ilhas de Cabo Verde”.

- Trecho das Ilhas de Cabo Verde¹⁰² até a passagem da linha do Equador (de 25/11 a 18/12/1743),

⁹⁸ BRUXEL (1958), p.58-73 e PAGE (2007), p.203-224.

⁹⁹ PAGE (2007), p.203. “El P. Melchor Strasser nació en Finsing, Baviera, el 1º/10/1711, ingresando a la Orden de la Provincia de Alemania Superior en 1736. Después del naufragio no Rio Grande, arriba a Buenos Aires el 14/04/1744, pasando a Castro en Chiloé”.

¹⁰⁰ Unidade de medida equivalente a 1.852 metros.

¹⁰¹ PAGE (2007), p.92. As Ilhas Canárias ou *Insulas Fortunatas*.

¹⁰² PAGE (2007), p.96. As Ilhas de Cabo Verde também conhecidas, à época, como *Islas Hespérides*. Distam 15º da linha do Equador, sendo

com cerca de 1.430 milhas náuticas, em 25 dias, a média de 57 milhas/dia.

“... tivemos forte calor, de sorte que a ração de água não bastava para aplacar a sede. No Equador, passamos no dia 18 [18/12/1743]. Nesta ocasião, os marinheiros fizeram os seus folguedos e nosso Padre Procurador [PJ Ravenal] lhes distribuiu, em nome de toda a expedição, a soma de 20 pesos mais ou menos”.

- Trecho da linha do Equador ao Trópico de Capricórnio (de 18/12/1743 a 04/01/1744), numa distância de cerca de 1.406 milhas náuticas, em 17 dias, a média de 83 milhas/dia.

“Desde a linha do Equador chegamos ao Trópico de Capricórnio,¹⁰³ em 17 dias, isto é, a 04/01/1744, e teríamos chegado ao termo de nossa viagem até Buenos Aires, se pouco depois não nos alcançasse a desgraça. Até então, tudo estava calmo no barco e sem desordem alguma. Todas as horas estavam reguladas e distribuídas para a oração, exame, leitura espiritual e outros exercícios. Com frequência tínhamos uma alocução a todos os passageiros e, todos os dias, a oitava [novena] de São Francisco Xavier. Nesta pregação se sobressaía o Padre Procurador, que era o orador ordinário.

Todos os dias se celebrava uma missa, e só três vezes tivemos que a omitir por causa da agitação do mar. Nos domingos e dias de festas se celebravam missas e então se distribuía a comunhão. Isto se fazia em nosso camarote, que estava no meio do barco, para não estorvar o andamento

que um grau de latitude corresponde aproximadamente a 60 milhas náuticas.

¹⁰³ A distância entre estas duas Linhas (Equador e Trópico de Capricórnio) é de 23º na latitude Sul.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

do ofício que costumava celebrar, o capelão do barco, na capela destinada para isto.

Dava gosto ver a união fraternal que reinava entre os missionários, apesar de serem de nacionalidades diferentes. A mesma concórdia havia entre os demais passageiros, que tinham um só coração e um mesmo sentir. Acrescia a liberalidade de nosso Padre Procurador, que não nos deixava sentir nenhuma escassez em comida e bebida, pois todos os dias recebíamos um bom copo de vinho, carne e pão fresco na mesa.

Muito nos divertiram as particularidades de alguns peixes, sobretudo bonitos e peixes voadores, que com afínco se fazem guerra uns aos outros. Desde a claraboia do nosso camarote observávamos como o primeiro perseguiu o segundo, e como este, acossado, se valia de suas asas, e saltava para voar sobre as ondas, onde caía nas garras de certa ave de rapina que os perseguiu.

Os pescadores também nos distraíam com a pesca do bonito, que estavam sempre atarefados na captura dos peixes voadores. O pescador ata, no anzol, uns farrapos de pano em forma de peixe espada, com duas pequenas plumas em vez de asas. Atira tudo ao mar e o bonito, pensando que é o voador, se lança sobre aquilo e cai nas garras da ave de rapina que é o homem, que o tira da água, com precaução e habilidade. Pescaram exemplares de sete a oito libras [3,2 a 3,6 kg], e, também, trouxeram à nossa cozinha. O sabor da carne não é muito inferior à do dourado”.

- Trecho do Trópico de Capricórnio (23º 27' de Latitude Sul) até o naufrágio (Latitude 30º Sul), de 04/01 a 10/01/1744, em 14 dias, cerca de 394 milhas náuticas, a média de 28 milhas/dia.

“Continuamos bem com semelhantes passatempos até o dia 10 [10/01/1744], sempre em alto mar e avançando com rapidez. Como já havíamos passado a Ilha de

*Santa Catarina, passando os 27° de latitude Sul, o Capitão deu ordem de parar, a fim de ver se descobria algum porto por aí. A causa de interromper tão feliz viagem foi a notícia que recebeu, em carta, um dos passageiros, de que **dois navios britânicos de corso haviam saído de Buenos Aires e nos esperavam para pilhagem de tudo que se levava.**¹⁰⁴*

Para escapar deste perigo, pensava o capitão buscar algum seguro refúgio, donde pudesse despachar alguns a Castilhos, situado em 34° de latitude Sul, para obter uma informação mais segura.

No dia 10 [10/01/1744] pela noite se dirigiu com a proa para terra. Mas como o vento nos era favorável como nunca, mandou arriar a vela principal e continuar só com quatro para não encalhar em alguma penha ou banco de areia naquelas costas desconhecidas. Mas foi inútil essa precaução. Estávamos perto demais da costa, sem que o soubesse o capitão e os demais oficiais a bordo. Esta ignorância nos haveria de acarretar a desgraça".

A alegação do Capitão de que havia uma carta alertando sobre a presença de corsários ingleses na área, não encontra fundamento, pois a *Duc de Chartres* não fez qualquer aportagem durante a viagem. O que leva a aventar a possibilidade de que o fretador ou o capitão ou membros de sua tripulação ou comerciantes dispusessem de mercadorias extras para venda, que não poderiam ser livremente desembarcadas em Buenos Aires, mesmo que tal prática não fosse incomum em fretamentos de barcos.

¹⁰⁴ URQUIJO (2003), p.97: "El capitán ordenó parar la marcha ante el rumor de que dos barcos ingleses los interceptarían más adelante. Quiso buscar un refugio y confirmar esa noticia, pero esa misma noche se acercaron demasiado a tierra y las fuertes olas comenzaron a sacudir la nave".

Outros pontos são questionáveis, já que “*en todas las travesías eran empleados hombres expertos, que constantemente median la profundidad a ambos lados de la nave*”.¹⁰⁵ Para isto usavam uma corda de 50-80 braças¹⁰⁶ de comprimento, com grandes plumadas (nas extremidades) e cobertas de cera branca ou sebo.

“*Cuando la plomada rebota en la profundidad, siempre queda adherido un poco de barro, arena o fango a la cera o al sebo, de modo que se puede reconocer si el suelo es adecuado para sostener las anclas. Solamente se echan las anclas en suelo arenoso, pues en suelo fangoso no se fijan*”.¹⁰⁷

7.7. Descrição do Naufrágio

A viagem transatlântica, com riscos de abordagem por naus inimigas, seguiu a rota convencionada de 5.175 milhas náuticas, entre Cádiz e Buenos Aires, mas com o alerta de que se devia evitar a proximidade com o litoral do Brasil, pela grande circulação de naus britânicas, sob *vistas grossas* do reino português.

A navegação já ocorria há 73 dias, num total percorrido de 4.770 milhas náuticas, quando a barca francesa *Duc de Chartres*, por ordem do Capitão *de la Maitre*, busca aproximação à costa, na noite de 10 para 11/01/1744.

¹⁰⁵ BASCUÑÁN (1993), URQUIJO (2003), OTERO LANA (2004).

¹⁰⁶ Uma braça = 2,2 m (ou 10 palmos) resultando em 110-176 metros.

¹⁰⁷ PAGE (2007), p.111. *Fango* = lama/lodo; e, *anclas* = âncoras.

Na descrição do **naufrágio** registrada pelo PJ Melchor Strasser:

7.7.1. As primeiras horas

“No dia onze [11/01/1744], pelas quatro e meia da madrugada, uma onda abriu a janela do camarim de navegação¹⁰⁸ do barco e penetrou com grande fúria em seu interior. É que já nos achávamos sobre terra e um vento impetuoso, com fúria indescritível, nos empurrava mais e mais para o banco de areia. Ouvíamos uma após outra, as acometidas cada vez mais fortes das ondas, de modo que esperávamos de um momento para outros a destruição do barco e as nossas mortes.

Talvez fui eu o primeiro que, em nosso compartimento, dei-me conta do perigo, e gritei em voz alta: Naufrágio! Confissão e penitência! Todos os padres e irmãos da Companhia se confessaram, e o Padre Procurador, em nome de todos fez um voto a São Francisco Xavier, de jejuar três dias agora, e depois por toda a vida na vigília de sua festa [07 de abril], se nos salvasse deste perigo.

Fora, no convés, tudo era confusão e desordem¹⁰⁹. Uns corriam para o nosso camarote para se confessar. Outros discutiam como poderiam salvar a sua vida, que já estava quase desenganada. Como sair desta infeliz embarcação e chegar a salvamento em terra? Outros se reanimavam com a esperança de que o vento e as ondas amainariam e, que, com a luz do dia, o piloto nos salvaria do perigo. Umas 29 pessoas, entre os quais estavam o padre Diogo Moreno e o escolástico Cipriano Boiset desataram um

¹⁰⁸ Compartimento, à popa, com instrumentos de navegação e cartas náuticas, destinado ao encarregado de marear.

¹⁰⁹ BASCUÑÁN (1993), p.8-9. “Tripulantes, viajeros y religiosos a bordo rezaban, implorando al auxilio divino. En un momento, los jesuitas sumergieron en el mar embravecido una reliquia del apóstol San Matías, para encalmar las huelas”.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

bote, lançaram-no ao mar, e conseguiram alojar-se a bordo dele e alcançar, depois de longa luta com as ondas enfurecidas, a praia salvadora”.

7.7.2. Ao amanhecer

“Os outros que estávamos no navio, esperamos o amanhecer e vimos a costa, que em meu entender não distava mais de um tiro de mosquete¹¹⁰. Examinamos o navio e o modo como havia encalhado. Não estava em cima de pedras, senão de um banco de areia, o que nos dava esperança de que não desapareceria tão rapidamente, mas que se afundaria lentamente na areia, dando-nos tempo de salvar-nos de qualquer maneira.

A bordo tínhamos a lancha que era maior que o bote. Procuramos deitá-la ao mar, para que os naufragos, em grupos diferentes pudessem alcançar a costa. Mas quando, após incríveis esforços, conseguimos baixá-la foi impulsionada pela força do vento e das ondas e desfez-se miseravelmente e, com ela toda a nossa esperança de salvação”.

7.7.3. As alternativas ou salve-se quem puder

“Ficava-nos ainda um último meio de salvar o barco de submersão. Devíamos cortar o mastro grande e o da popa, e atirar, à agua, os canhões¹¹¹ do lado em que se inclinava a embarcação, para assim restabelecer o equilíbrio do navio. O comandante deu as ordens e tudo se fez com a maior presteza. Visto que nem isto surtiu efeito algum, voltou-se o comandante com cara triste para os passageiros, pronunciando as fatídicas palavras – Agora salve-se cada qual como puder! Com isto tirou

¹¹⁰ Na época, com alcance médio de 91 metros.

¹¹¹ Confirmando que estava armado e autorizado, por Carta de Marca, a abordar e/ou defender-se de naus inimigas.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

sua roupa, atirou-se à água e alcançou a costa. Muitos imitaram esta valente atitude, mas nem todos com o mesmo resultado, porque muitos foram arrebatados e tragados pelas ondas.

Restavam os que não sabiam nadar e, seguindo o conselho do capitão, trataram de encontrar algum meio de salvação. Todos estavam reunidos na ponte, donde se costuma governar a embarcação. Era o único lugar seguro que ainda nos restava, porque as ondas já varriam o resto do navio em todas as direções.

Não havia mais nenhuma embarcação, pois, o bote estava em terra e a lancha havia se destroçado. Restavam ainda dois últimos recursos. O primeiro era servir-se dos mastros cortados, que ainda andavam nadando por perto do navio encalhado. Podíamos tentar alcançar a costa com eles. O segundo era fazer uma espécie de balsa com alguns mastros menores, de que havia grande provisão. Podia se fazer uma espécie de embarcação e com ela tentar a travessia, que certamente seria perigosa.

A primeira proposta foi abandonada unanimemente, porque ninguém queria se expor a tanto perigo de vida na tentativa de salvá-la, especialmente depois que um dos mais experimentados marinheiros disse que nem todos chegariam vivos à costa. O segundo alvitre agradou a todos e imediatamente puseram mãos à obra, e com bom resultado, porque quase todos, que se aventuraram à balsa, tiveram a felicidade de escapara da morte”.

7.7.4. As balsas e a salvação do PJ Strasser

“Como também eu salvei a vida em uma destas balsas, quero descrevê-las em pormenores. Tomamos dois troncos das árvores, que se usam para mastros. São mais

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

grossos e algo mais fortes do que as lanças¹¹², que, na Alemanha, usam os agricultores em seus carros de carga, quando vão recolher feno ou as colheitas dos cereais.

Unimos estes dois troncos com tábuas bem seguras com pregos e grandes cabos de cânhamo, mas com tal distância entre os dois troncos, que os naufragos pudessesem se agarrar, com ambas as mãos, nos dois troncos. Nas duas extremidades atamos dois cabos compridos, um para puxar para a terra a balsa e outro para poder voltar ao navio encalhado.

Construímos duas dessas balsas. Na primeira esquecemos de atar o cabo na extremidade posterior da balsa e não se fez senão uma viagem para a terra. Com a segunda balsa, porém, se efetuaram três viagens, mas com resultados bem diversos.

Os primeiros que tentaram alcançar a costa nesta ponte flutuante estiveram três vezes em perigo de vida, porque, com a violência das ondas, a balsa se virou três vezes em cima dos passageiros, afundando-os nas águas revoltadas. Mas, conseguiram agarrar-se outra vez a esta tábuia de salvação e por fim chegaram à costa desfalecidos e meio mortos. Entre estes não havia nenhum membro da Companhia de Jesus, já que com razão prevíamos que o navio não afundaria tão depressa, e quisemos deixar aos passageiros seculares a primeira ocasião de pôr-se a salvo.

Chegados os primeiros à praia, os que ficaram no navio puxaram a balsa, e dispuseram-se para a segunda travessia. Entre os passageiros iam dois escolásticos – Lourenço Gonzáles e Ambrósio Gomez. O mar estava tão embravecido, que os infelizes lutaram por quase duas horas com as ondas furiosas (Ambrósio até perdeu os sentidos), sem poder avançar e assim tiveram que regressar ao navio.

¹¹² Madeiro colocado em posição central e extensão longitudinal de um carroção de tração animal.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

Durante a sua volta, rezava, de cor e sem livro, como melhor me foi possível, a Prima do Breviário¹¹³ daquele dia. Notei então que o escrivão do navio, de nacionalidade francesa, se tirava as roupas com a intenção de saltar na balsa vazia. Juntaram-se lhe o piloto-mor e mais quatro outros. Senti um impulso especial e pedi, ao Padre Procurador, licença para ir com eles, o que me concedeu imediatamente.

Foi com grande emoção que me despedi do resto de meus companheiros. Tirei toda a roupa, menos as calças. Pendurei, no pescoço, o rosário e um agnus dei¹¹⁴ e desci do convés à balsa. Quiseram vir ainda dois irmãos (Joaquim Ergizia e Antônio Geisler). Chegaram tarde, porque os tripulantes já haviam largado a balsa. Meus companheiros pediram que rezasse a Nossa Senhor pela sorte feliz da nossa travessia tão perigosa, enquanto eles dirigiam e adiantavam a balsa com pequenas tabuinhas, já que não dispunham de remos.

Cantei no meio deles a ladainha de Nossa Senhora¹¹⁵. Eles trabalharam com denodo e como estavam práticos nesta ocupação, se houveram com tanta perícia, que percorremos a metade da travessia sem maior perigo de ser desalojados de nossos lugares, quando alguma onda nos colheu e nos arrojou para o alto. Na segunda metade da travessia aumentou o perigo. Sobreveio tão grande fúria nas ondas, que se virou a balsa e fomos despejados. Mas, graças a Deus, pudemos recuperar sem detença o nosso posto, com perda, infelizmente, das tabuinhas de remar. Tivemos, pois, que utilizar as palmas

¹¹³ Primeira Hora Canônica ou Oração da Manhã, por volta das 6 horas, oferecendo e recomendando a Deus a jornada diária de trabalho.

¹¹⁴ Medalha ou pingente com a impressão de um cordeiro, como símbolo religioso cristão católico e relacionado à proteção dos males, perigos e tentações da vida.

¹¹⁵ Prece dirigida à Virgem Maria, que faz referência aos muitos Títulos de Maria, seguidos da petição *rogai por nós*.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

das mãos para seguir remando, abandonando-nos ao sabor da indômita ressaca, que, entretanto, ia nos levando mais e mais para a praia”.

7.7.5. A chegada à praia

“Faltavam somente uns sete passos para tocar em terra. Da praia correu um para nos ajudar e atreveu-se a entrar na água até o pescoço. Neste momento, as furiosas ondas descarregaram o resto de seu furor contra nós, virando uma segunda vez a balsa. Já ninguém pensava em agarrar-se aos troncos, mas em alcançar a nado a costa que estava tão perto.

Pusemos nela os pés, pelas 9 horas da manhã, arrastando com grande trabalho o cabo que retinha a balsa errante. Eu havia perdido, nesta última luta com o mar, a camisa e as calças. Tive que ocultar-me de alguma maneira na areia da praia, até que o padre Moreno me trouxe alguma roupa. Ainda que fossem tão grandes os esforços e terríveis e espantosos os trabalhos que passei, não senti nenhum mal-estar, nem me assaltou febre alguma. Não experimentei nenhum outro prejuízo à saúde, a não ser um derrame de água pelas narinas”.

7.7.6. O último transporte da balsa

“O terceiro e último transporte chegou à praia pelas duas horas da tarde, devido a um contratempo que houve. Tal qual como nós, quando já estávamos perto da costa, também com eles virou a balsa. Salvaram-se todos, menos o padre José Tolpeit¹¹⁶. Este padre estava muito debilitado que não pode alcançar a balsa, nem pôr os pés na praia. Morreu afogado pelas ondas.

Também seus companheiros não estiveram muito longe da morte, porque quando os estávamos arrastando

¹¹⁶ Missionário da Companhia de Jesus, nascido em Puster/Áustria.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

juntamente com a balsa pela praia, rompeu-se o cabo em que puxávamos, e as ondas os levaram à grande distância. Era curto demais o cabo com que a balsa estava ligada ao navio, de modo que este cabo não os deixava ir à costa. Não havia esperança de pôr os pés em terra.

Nestas circunstâncias não lhes restava outro meio senão cortar o segundo cabo que estava entre a balsa e o navio, expondo-se ao perigo de serem arrastados, sabe Deus para onde, pelas ondas enfurecidas. Com esta ação, cortaram também, aos que estavam no navio, a última possibilidade de alcançar a terra firme a bordo de tão frágil balsa.

A mão de Deus os conduziu à terra. Entre os salvos estavam o escolástico Lourenço Gonzáles e dois irmãos [da Companhia de Jesus] Joaquim Erzigia e Pascual Ausmendi. Todos os demais, à exceção de uns poucos, por inescrutável disposição de Deus, foram devorados pelas ondas”.

7.7.7. Os náufragos remanescentes no navio

“Quando os infelizes, que estavam no navio, perceberam que jamais voltariam a ter uma balsa, que era o único meio de salvação, içaram uma bandeira branca e romperam ao mesmo tempo em soluços comovedores, clamando aos céus e pedindo misericórdia e ajuda. Nós, que estávamos na praia, ouvíamos com bastante clareza os seus gritos e lamentos.

Eu, profundamente comovido pelo perigo de 24 de meus irmãos de Companhia, e de 40 passageiros seculares que ainda estavam no navio, chamei o capitão, o piloto e outros experimentados marinheiros, para ver que meio podíamos empregar para ir em auxílio dos infelizes. Propus que se deitasse ao mar o bote, em que os primeiros se haviam salvado, e intentar com todas as forças, chegar ao navio e recolher alguns dos náufragos. Mas, todos foram de parecer que nem o meio que eu propunha, nem

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

outro meio algum seria capaz de evitar a catástrofe naquelas circunstâncias. Só a mão da onipotência divina podia dar socorro e que era isto que devíamos implorar com a oração comum a todos, a fim de que a misericórdia de Deus os amparasse. Voltamo-nos todos para o navio e entoamos Ladaínhas¹¹⁷ à Nossa Senhora”.

7.7.8. A noite de 11/01 e a madrugada de 12/01/1744

“Já começava sobre nós a escuridão da noite e nos afastamos todos da beira da praia com a desolação no coração. Como passariam a noite no navio? Será mais fácil imaginá-lo do que descrevê-lo.

D. Juan de Mansilla foi o último dos que se salvaram. Relatou que, no navio, os nossos [da Companhia de Jesus] convidaram a todos para a ceia grande, a última ceia que o Pai dos Céus lhes preparava. Prepararam-se para a viagem à eternidade, renovando as confissões que haviam feito e praticaram atos apropriados para as circunstâncias. Padre Ravenal, que era nosso Procurador, fez ainda esta noite, uma confissão geral de toda a sua vida ao padre José Wittner.

A maior parte dos seculares, à vista da penetração cada vez maior de água no navio, se retiraram para o deque superior, defendendo-se quanto podiam contra as águas furiosas. Pelas 3 horas da madrugada, era domingo [12/01/1744], a arrebentação, numa última e furiosa acometida varreu todo o navio, arrancando o deque superior. Nesta ocasião, as vagas revoltas arrebataram a muitos, que não podiam mais resistir à violência.

Outros cortaram o mastro de vante, ataram-se fortemente e se arrojaram com ele ao mar para tentar

¹¹⁷ Ladaínha ou litania: prece que consiste na recitação sequencial de curtas invocações em louvor e apelo à Nossa Senhora.

escapar da morte. Estes naufragos, em número de nove, foram arrojados à praia e se viram são e salvos, auxiliados por nós que já estávamos na praia. Um deles estava morto e os outros pareciam mortos também, mas logo voltaram a si.

O que a mim causava mais pena e aflição, era que entre estes salvos não se achava nenhum da Companhia. E saber que, se estivessem com vida, estariam completamente exaustos de forças pela prolongada luta contra as ondas, que a morte lançava contra eles.

Todos estávamos profundamente comovidos por esta triste situação. Por fim, o mestre Boiset resolveu com um outro homem secular a subir no bote e ir em auxílio dos que estavam em extrema necessidade. Era desprezar a própria vida. Por isto, os marinheiros experimentados lhes asseguraram a ruína, a que se lançavam, além da inutilidade do sacrifício para os necessitados. Como estas informações não bastassem para fazê-los desistir, foi preciso retê-los à força.

Já que não havia mais nenhum outro meio de salvação, tivemos que abandoná-los à Divina Providência e redobrar nossas orações aos céus para os salvassem. Para demonstrar nossa compaixão, repetimos as orações que no dia anterior tínhamos feito, e antes de nos retirar da praia para o descanso da noite, encorrecidamente a Deus a necessidade em que se achavam.

Quão intranquilo tenha sido o nosso sono durante a noite, se pode deduzir do fato de termos percebido claramente a voz de D. Pedro de Mansilla, que cantava o Te Deum¹¹⁸ no meio da arrebentação, próximo à costa. Levantamo-nos e acudimos em seu auxílio. Foi

¹¹⁸ *Te Deum laudamus*, expressão em latim, que, na liturgia cristã, significa *Louvamos-te Senhor*. Expressa o agradecimento por bênçãos recebidas e por proteção ao que advirá.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

com espanto que se nos deparou este homem, que era extraordinariamente grande e gordo. Estava deitado de costas e se deixava empurrar pelas ondas em direção à praia. Contou-nos que uma hora antes da meia-noite, achava-se agarrado a um poste no convés do navio, para não ser arrastado pelas ondas como os outros o haviam sido. De repente foi atirado ao mar, mas teve a felicidade de poder tirar a camisa e deitar-se de costas nas águas revoltas. Disse que várias vezes foi mergulhado e virado em torvelinhos, mas que voltava à tona por uma graça extraordinária de Deus e escapara da morte depois de três horas de luta com as águas. Referiu que todos os outros tiveram a desgraça de serem varridos do convés pela violência do mar e foram tragados pelo mar furioso”.

7.7.9. O rescaldo de vítimas e de salvados

“O número de vítimas ascende a 54 homens (30 seculares, em sua maioria espanhóis, e 24 jesuítas). [Na Figura 3 há outra quantificação]. Dos alemães se afogaram os padres Paulo Weit, Francisco Tuerck, Mathias Pfeifer, Mathias Bugent, Júlio Wittner, José Tolpeit, Ernhaus, etc e os irmãos Antônio Geisler, Jacó Horn e Simon Hoecht.

Salvamo-nos seis da Companhia de Jesus: eu [padre Strasser] e padre Moreno, os mestres Boiset e Gonzáles, e os irmãos Ergizia e Ausmendi. Devemos agradecer de modo especial a Deus, por ter-nos salvo. Mas, temos que rezar para que nos preserve de morrer de fome, nesta região desamparada, e que nos leve ao fim de nossa destinação.

Depois de nosso infeliz naufrágio no dia 11 [11/01/1744], ocupamo-nos nos dias 12 e 13, parte em enterrar os mortos que o mar arrojava à praia, parte em recolher víveres que o mar havia varrido do interior do navio e vinha atirando sobre a praia.

Entre os mortos, que, com minhas mãos, enterrei na areia da praia, o primeiro foi o padre João Gallego, o segundo foi o Sr. Bartolo, que era o oficial de bordo e que, no convés, nos havia afirmado, com tanta certeza, de que todos nos salvaríamos. Procurei o cadáver do padre Tolpeit, pois em minha frente fora arrebatado e tragado pelas ondas, mas não apareceu neste dia, nem no dia seguinte, o que muito me surpreendeu, porque quase todos os cadáveres já haviam aparecido.

Na manhã de segunda-feira [13/01/1744] juntaram-se mais alguns outros homens e continuamos a prestar o último ato de caridade aos naufragos que haviam se afogado. O trabalho era tão excessivo, que ao meio-dia achávamo-nos sem forças para continuar e tivemos que interromper os enterros, deixando para mais tarde o do nosso Procurador, cujo cadáver achamos à maior distância. Entre os muitos seculares que havíamos enterrado, estava o irmão Santiago Hoern, que era da minha Província e iria ao Chile”.

7.7.10. As decisões na praia e a ilha desabitada

“A praia, a que tão milagrosamente chegamos depois do naufrágio, era arenosa, e, a julgar por tudo que se via, exposta a muita borrasca e constante açoite do mar, pois em parte alguma achamos rastro de homens ou de animais. Era desabitada e talvez até esta data não tenha sido pisada por nenhum viageiro. Temíamos morrer de fome neste deserto. E, se o mar não se mostrasse generoso, nos subministrando os alimentos que havíam ficado no porão do navio encalhado, correríamos o perigo de ter que nos afastar mais do nosso caminho, pois estávamos em uma região desconhecida, ou também de cair nas mãos de alguma tribo de bárbaros. Mas, sucedeu, logo nos primeiros dias, que a Divina Providência, que nos havia salvo das águas, também nos trouxe os alimentos do navio.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

*Depois da comida fui chamado com todos os outros para uma consulta geral. Não se podia esperar mais nada do navio. Por outra parte, estávamos numa **região desabitada e desconhecida**. Resolveu-se enviar imediatamente uma expedição terra a dentro, para examinar a região em que estávamos e verificar se havia feras e selvagens, ou entre cristãos portugueses, ou o que **parecia mais provável, numa ilha desabitada**.*

O capitão e o piloto afirmaram que se tratava de uma ilha desabitada, por haver-nos sobrevindo a desgraça entre os graus 30 e 31 de latitude Sul. Julgavam que, segundo algumas cartas, a Ilha de Santa Catarina ficava ao norte e o Rio Grande ao sul. Este na sua desembocadura tinha três léguas [15 km].

Opinavam que devíamos nos dirigir em uma destas direções. A sorte caiu sobre mim, por unanimidade de votos fui escolhido, junto com mestre Boiset e irmão Erzigia, para fazer a tentativa e empreender sem demora a viagem terra a dentro. Juntaram-se também muitos espanhóis e a maior parte dos franceses.

*Antes de meter-me a caminho, me confessei e reconciliei com Deus. Meus companheiros, **em número de 44**, levaram boa provisão de víveres, pois não sabíamos se haveríamos de encontrar durante o percurso.*

Durante três dias [12, 13 e 14/01/1744], as ondas haviam penetrado em compartimentos do navio e arrojado ao mar os víveres que trazia. Mas, no porão, onde se amontoavam as mercadorias e a rica provisão da missão do Chile, ainda não haviam penetrado. A praia se assemelhava a um acampamento destruído. Jaziam amontoados muitos barris, caixas e baús, em parte destruídos, em parte ainda intactos, cheios de vinho, rozoli¹¹⁹, farinhas, amêndoas e

¹¹⁹ Rozoli/Rosolí/Rosolí de Turín. PAGE (2007), p.213. “El rosolí es preparado empleando rosas, anís, almendras [amêndoas] amargas, hinojo [anis], semillas [sementes] de damasco, coloreado en rojo con cochinilla [pigmento]. Para otra preparación del rosolí se usaba además de los pétalos

JOSÉ VANDERLEI BORBA

outras coisas semelhantes. Havia, além disso, chouriços, cebolas, galinhas (que se afogaram), frangos e até um porco que ainda vivia. Tudo isto era de muito proveito naquela extrema necessidade.

Quando estava tudo pronto para a viagem [na tarde de 14/01/1744], despedimo-nos dos demais e começamos a marcha ao longo da costa do mar. Eu dirigia a expedição, rezando o rosário, a que todos respondiam em voz alta e com grande confiança na intercessão da Mãe de Deus. Depois de duas ou três horas encontramos um riacho de águas claras e frescas e pensamos em passar a noite ali. Mas, alguns haviam penetrado mais terra a dentro para buscar lenha, descobriram um capãozinho¹²⁰ de mato. Encaminhamo-nos todos para lá e depois de um bom trago de vinho e uma torta, que havíamos feito, passamos a noite ao relento e deitamos sobre a terra nua. Mas, não durou muito, o céu encapotou, rompendo em uma chuva torrencial, que caía ao ribombar de raios e trovões.

Resolvemos ficar até o meio-dia, examinando melhor a região que nos cercava, para o que mandamos vê-la 4 homens. Mas, os quatro não voltaram no tempo que se lhes havia fixado. Por isso, despachamos outros dois e mais tarde outros dois. Um destes últimos, quando já estavam longe, nos fez sinal para que lhes seguíssemos. Não julguei acertado empreender aquela viagem, fiado unicamente naquele sinal. Por isso escolhi um dos companheiros de viagem que havia demonstrado mais capacidade e mandei-o examinar melhor as coisas e dar-nos um sinal de prosseguir

de rosa, frutas, cáscaras de cítricos frescos, canela, y especias puestas a macerar por varios días en alcohol puro. Sucesivamente, se incorporaba todo al almíbar [xarope] obtenido con agua de lluvia y azúcar. Una semana después, se tamizaba [peneirava] la infusión y se dejaba reposar antes de probarlo".

¹²⁰ Capão/capãozinho: palavra de origem tupi com duas etimologias possíveis: *mata redonda* (ka'a (mata) e pu'ã (redonda)) e *ilha de mata* (ka'a (mata) e 'yapa'ũ (ilha)).

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

somente depois de ter indício certo de povoação ou rancharia.

Como também este nos chamasse pouco depois, empreendemos a marcha através de uma planície coberta de macega alta e espessa o que nos causou tanto trabalho que mal podíamos avançar. Víamos ante de nós uma manada de animais, um banhado profundo e um bosque de palmeiras. Não descobrimos rastro algum de homem ou de casa humana. Por isso não nos atrevemos a penetrar mais terra a dentro, sem fazer antes uma consulta entre todos os presentes”.

7.7.11. Ao Rio Grande ou à Santa Catarina?

“O piloto que estava conosco, pôs diante de mim um mapa marítimo e me demonstrou que desde ali até o Rio Grande havia 30 léguas [150 km]. Mas que, se não se vadeasse o passo, para seguir viagem, teria 200 léguas [1.000 km] de caminho. Pelo contrário, para Santa Catarina o caminho era melhor, pois só tinha 70 léguas [350 km] de distância.¹²¹ Acrescentou que aqueles que quisessem ir para Santa Catarina, seguissem sempre pela praia, em direção norte, e não se apartassem muito dela, e o que queriam ir para o Rio Grande deviam seguir, em direção sul, o caminho em que estávamos.

Como soubesse que os franceses escolheriam a Ilha de Santa Catarina pois encontrariam mais facilmente ocasião para voltar à Europa, do que em qualquer outro ponto situado nos domínios espanhóis, os aconselhei que se separassem de nós e voltassem para trás. Eu persisti na

¹²¹ Com a léguas portuguesa de 5km, até Rio Grande seriam 150km; pela via alternativa 1.000 km; e, 350km à Santa Catarina. Em qualquer das estimativas, o piloto estava errado quanto às distâncias para o sul, pois até Banda Norte do Rio Grande (São José Norte) seriam 286,5 km.

minha primeira resolução de continuar o caminho até Rio Grande e Buenos Aires.

Os franceses voltaram para a costa e por justas razões tive que ceder às suas insistentes súplicas de dar-lhes, por companheiro de viagem, o irmão Erzibia. Comigo ficaram alguns espanhóis. Estes, ao entrar-lhes a dúvida de que se nos bastariam as poucas provisões para uma viagem de 30 ou 200 léguas, deram-se a entender que tinham mui pouca vontade de continuar a marcha para o sul, e que preferiam voltar com os franceses à costa e dali tentar outro caminho para o Rio Grande. Cedi às suas insistências, voltei e chegamos à meia-noite, debaixo de chuva torrencial, ao sítio em que acampávamos.

Na manhã do dia 16 [16/01/1744], separaram-se os franceses para a viagem à Santa Catarina. Resolvemos esperar para o dia seguinte [17/01/1744]. Tanto os franceses como nós, demos nossas palavras de honra, para que aqueles que por fraqueza ou inchação das pernas não pudesssem seguir viagem, de que, desde a primeira povoação em que topássemos, se lhes havia de mandar ajuda, e que todos seriam levados ao Rio Grande ou à Ilha de Santa Catarina”.

7.7.12. O desconhecido caminho até o Rio Grande

“Na manhã do dia 17 [17/01/1744], partimos todos [13, em direção Sul] pela praia, o padre Moreno, padre Strasser, os mestres González e Boiset, e o irmão Ausmendi, mais oito espanhóis seculares, cada um com seu fardo nas costas. Por ser esta a primeira vez que carregava um saco de farinha, não sabia como me haver com ele, mas não tardei em ajeitar-me.

Como teria olhado estupefato, quem me visse nesta estranha figura, com um saco de farinha às costas, um porongo atado ao cinturão, com vestes pequenas demais e sapatos desiguais.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Tudo isto era fácil de suportar, mas era difícil viajar por sendas desconhecidas, sem guia, sem saber quantos dias, semanas ou meses duraria a marcha, sem saber de onde tirar o que haveríamos de comer, sem saber se os rios podiam ser vadeados e como fazê-lo. Estas incertezas nos teriam deprimido mais se não tivéssemos posto nossa confiança na Divina Providência. Avançamos um grau [por 1 hora] pela costa do mar sem sair do nosso caminho. A praia tinha sempre uma largura de 50 passos [cerca de 15 m] e a areia não era movediça".

7.7.13. As jornadas diárias e a alimentação

"As jornadas que fazíamos eram reduzidas e constavam só de umas quatro léguas [cerca de 20 km], porque estávamos muito carregados e não podíamos nos alimentar bem. Nos primeiros dias fazíamos uma espécie de torta, isto é, preparávamos uma massa, que depois achatávamos e estendíamos sobre brasas até que secasse e estivesse de alguma maneira cozida. Mas, como desta maneira gastávamos muita farinha, começamos a fazer uma espécie de sopa sem azeite e sem sal, pois este era substituído pela água do mar. Mais apetitoso nos pareceu um caldo ou sopa de caracóis ou mariscos que cozinhávamos com água. Estes animais encontrávamos em toda parte da praia, bastando cavar um palmo de profundidade na areia.

Ah! Quantas vezes nos dizíamos: enquanto encontrarmos mariscos não haveremos de morrer de fome. Pareciam-nos bem saborosos, quer crus, cozinhados ou assados. Os mariscos foram uma das principais causas de não querermos nos apartar da costa do mar.

A vasilha em preparávamos nossas comidas se reduzia a uma cafeteira velha, a uma lata que conteve tabaco e um recipiente de cobre que encontramos. Havia levado também duas bacias de madeira. As conchas dos mariscos nos serviam de colher e de copo, e nelas tomávamos um pouco de aguardente que íamos poupando. Descansávamos

ao ar livre, junto ao fogo, que procurávamos conservar aceso durante toda a noite, para afugentar tigres e outros animais.

Até o sexto dia de marcha [23/01/1744] ainda encontramos cadáveres de jesuítas e de seculares, que haviam sido nossos companheiros no navio. Mas já estavam tão decompostos, que não possível reconhece-los nem lhes dar sepultura pelo cheiro desagradável que exalavam".

7.7.14. As jornadas diárias e os santos do dia

"Cada dia escolhíamos, por guia de nosso caminho, algum santo do calendário. No dia 24 [24/01/1744], que era uma quinta-feira, caiu a sorte sobre São Rafael, que nos 'enviou' uma carpa de 16 libras [cerca de 7,25 kg]. Ao mesmo tempo, 'pescávamos' alguns 'fermejuelos' [pequenos mariscos] com a mão e preparamos uma saborosa comida, no almoço e na ceia, e ainda sobrou para a primeira refeição do dia seguinte. Em outro dia, a amorosa Providência de Deus nos fez deparar com outra pesca parecida, pois encontramos atum na praia, que ainda estava fresco e que durante dois dias nos forneceu abundante alimento.

Havíamos feito 7 dias de marcha e calculamos que, em breve, deveríamos encontrar o Rio Grande, que a juízo do piloto estaria a 30 léguas do ponto do naufrágio. Mas continuamos ainda o oitavo, nono e décimo dia de viagem e não encontramos nem rastro do Rio Grande que procurávamos".

7.7.15. A jornada e os erros nas distâncias

"Entrou-nos a suspeita, de que tanto o capitão, como o piloto estavam enganados em calcular o ponto do nosso naufrágio entre os graus 30 e 31 e que havíamos encalhado ao sul do Rio Grande e não ao norte como se pensava.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Neste caso, o Rio Grande estaria à nossa retaguarda. Entre outros argumentos prováveis desta última opinião, alguém aduziu que os 'fermejuelos' de que havíamos comido com abundância nos últimos dias, se apanhavam com a mão no Rio da Prata. Daí, concluía que já estávamos longe do Rio Grande e perto de Castilhos, aonde poderíamos chegar no Dia da Purificação [13 de fevereiro].

Com estas dúvidas continuamos nossa peregrinação no dia 27 [27/01/1744], que era uma segunda-feira, sob a proteção de São Luís, que havíamos escolhido para nosso protetor daquele dia, que já era o 11º dia de nossa viagem.

Foi tão feliz este dia, que ainda naquela mesma manhã nos demos conta do ponto em que nós estávamos, e para onde devíamos nos dirigir nossos passos durante o resto da viagem. O bondoso santo se valeu de mim, como instrumento, para tirar toda a comitiva da angustiosa dúvida. Eles sentiam um apetite especial por carne de tartaruga. Eis que pelas 9 horas da manhã, se apresenta na praia uma tartaruga marinha de 1 quintal [50 kg]. Não havia dúvida alguma de que o bondoso santo queria satisfazer a nossa fome e ao mesmo tempo condescender com o desejo dos naufragos. Todos se atiraram sobre o animal e enquanto o preparavam, subi uma duna bastante elevada, que estava ali perto, donde poderia observar, a grande distância, os arredores daquela região".

7.7.16. A choupana e a Guarda da Buchura

*"Olhei com cuidado para todos os lados e vi ao longe uma pequena choupana coberta de palha. Minha alegria foi tão grande que gritei: **Casa! Casa!** Não me fiendo do que via, gritei para que todos subissem a duna para ver aquilo. Eles largaram tudo quanto levavam até mesmo a carne de tartaruga, que tanto haviam desejado, subiram a duna e logo se lançaram em direção à casa, apesar*

de ter que atravessar uns banhados cobertos de espessos juncais.

Já estávamos perto, quando dela saiu um homem a toda pressa. Montou a cavalo e se afastou apesar de termos levantado um lenço branco atado numa vara comprida. Nós, porém, não fizemos caso do incidente e continuamos a caminhar até a choupana. Cinco ou seis cães saíram a ladrar em torno de nós, anunciando a nossa chegada.

Por fim, um homem se atreveu a sair. Mas não quis responder a nenhuma de nossas perguntas, até que lhe perguntamos se era cristão. Sim! Cristão, nos respondeu. Oferecemos alguns presentes. Então voltou e trouxe queijo e leite e nos deu a entender que estávamos em terras de portugueses, em uma choça da Guarda da Buchura¹²², em que costumavam abrigar-se um oficial com alguns soldados e índios, e que daí se podia andar em dois dias até o Rio Grande”.

7.7.17. Guarda da Buchura e o caminho a Rio Grande

“Apesar da alegria de tão boa nova, voltei ao lugar em que havíamos deixado nossas coisas. Os portugueses, com muita cortesia, nos cederam quatro cavalos para levar as coisas para Buchura. Levamos também alguns pedaços da carne de tartaruga, que tem o gosto parecido com o de terneiro. Não chegamos a comer muito da tartaruga, porque os portugueses haviam carneado um novilho e preparavam a carne para comer.

Quando voltamos à Guarda com nosso equipamento, saíram ao nosso encontro, pessoal do nosso barco - o capitão, o capelão e um francês. Estava admirado

¹²² Corresponde à localidade de Bojuru, na porção setentrional de São José do Norte. FURTADO (1969), p.32. Bojuru ou Bujuru ou Bogerú: boca de arroio, vem de *yembó* = arroio, e *juru/yuru* = boca.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

da maravilhosa Providência de Deus, que parecia brincar conosco, exclamei: 'Haec dies quam fecit Dominus'¹²³.

Este dia, 27 de janeiro [27/01/1744], é o dia do Senhor, o dia de nossa salvação e vida. Se não tivéssemos saído ao encontro da tartaruga, teríamos continuado nossa jornada pela praia. Nem eu e nenhum outro teria subido na duna e nem teríamos descoberto a guarda portuguesa da Buchura.

Minha alegria aumentou ao encontrar com todos aqueles de quem nos apartamos na costa, por haverem adoecido nos pés e saber os meios maravilhosos de que Deus se servira para levá-los até aqui.

Os franceses, que, no dia 16 [16/01/1744], haviam começado sua marcha para a Ilha de Santa Catarina, depois de andarem um trajeto, na costa, de umas 30 léguas [cerca de 40-45 km], chegaram a um sítio, chamado Guarda do Sena, onde toparam com um oficial e uma guarda portuguesa, referindo nossa lamentável sina e dos que haviam ficado na praia.

O nobre cavalheiro se dirigiu com alguns soldados ao sítio do naufrágio e levou todos os desamparados à sua guarnição e dali levou-os até Buchura e, juntamente conosco, até o Rio Grande.

Os franceses, porém, foram levados à Santa Catarina, para onde viajaram, até com certa comodidade, porque seu caminho passava pelas guardas portuguesas, de que está cheio todo o trajeto até a Ilha.

Não faz mais de 7 anos [1737-1744] que os portugueses têm sua guardas nesta costa. A primeira é Tremendi¹²⁴ [Tramandaí], que não dista mais de 4 léguas

¹²³ 'Este é o dia que o Senhor fez'. Livro dos Salmos 118, versículo 24.

¹²⁴ PAGE (2007), p.219. Em 26/10/1732, Manoel Gonçalves Ribeiro obteve sesmaria na região, que se denominou Paragem das Conchas. A Guarda de Registro de Tremendi, desde 1738, controlava as mercadorias e tropas de gado que ali passavam. FURTADO (1969),

[20 km] do lugar do naufrágio. Se, no primeiro dia de nossa jornada, tivéssemos continuado uma hora a mais na mesma direção, teríamos dado com ela. Não se pode culpar a carta do piloto, como se não fosse exata, porque ela era antiga e não podia ter indicações destas guardas portuguesas".

7.7.18. Da Guarda da Buchura ao Rio Grande

"Em 28 [28/01/1744] partimos da Buchura e pela noite chegamos ao Estreito [da Banda do Norte]. No dia seguinte [29/01/1744], pelas 4 horas da tarde chegamos finalmente ao tão desejado rio.

Cruzamos o rio sobre uma pequena balsa e, pelas 5 horas da tarde, chegamos à povoação do Rio Grande, na margem sul do rio. Neste ponto, Rio Grande se chama de Rio Grande de São Pedro".

7.7.19. Do acolhimento em São Pedro do Rio Grande

"Em São Pedro, nos recebeu o comandante do Porto, dando muitas mostras de comiseração pelo nosso naufrágio e nos ofereceu albergue para essa noite. Como manifestássemos grande desejo de visitar naquele dia ao Senhor Governador D. Diogo Osório Cardoso, que vivia a meia légua portuguesa dali [2,5 km], nos levaram num carro tirado por bois. O Governador, com incrível alegria, carinho e afabilidade, nos obsequiou como se fossemos hóspedes da maior categoria.

Para que pudéssemos recobrar as forças perdidas, nos destinou uma casa que havia sido habitada antes por dois padres capuchinhos, e em que havia, na ocasião, um capelão castrense com dois soldados.

p.173. Tramandaí: rio de meandros ou rio sinuoso, vem de *taramanda* ou *tamanda* = meandros ou sinuosidades, e *y* = rio.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Todos os dias nos punham, à mesa, carne fresca e bom pescado, que consumíamos com apetite, mas não nos fartavam, porque quanto mais comíamos mais fome sentíamos. A causa disso poderia ser o clima, ou que a comida daqui não seja tão nutritiva como a de Espanha.

Devemos essa boa acolhida, em parte à liberalidade de S.M. Rei de Portugal e, em parte, ao Governador. S.M. tem ordenado a todos os seus oficiais reais destas partes, que a todos os naufragos se dê gratuitamente carne, farinha e pescado, como aconteceu conosco e antes com uns britânicos que há dois anos naufragaram no Estreito de Magalhães, os quais, depois do naufrágio, construíram, com os restos de sua nave [Wager], uma embarcação, e arribaram aqui em extrema necessidade, sendo socorridos com abundância de toda a espécie de víveres.

Ao Governador, entretanto, devemos agradecer tão amplo e cortês acolhimento, porque, com sua bondosa solicitude para com nossa Companhia de Jesus, nos regalava todo os dias, especialmente aos missionários, com muitas gentilezas e dádivas, sem levar-se por ordens reais".

7.7.20. Das ações do Governador e a Cia de Jesus

"Pouco antes de nossa partida para Buenos Aires nos adiantou 500 pesos para que pudéssemos nos refazer de vestimentas e provisões necessárias para a viagem.

Interpôs, também, seu valimento por nós junto ao Visitador Episcopal que, por nossa sorte, se encontrava em São Pedro, a fim de que nos permitisse celebrar a Santa Missa, o que em vão havíamos solicitado ao cura-pároco da povoação. Sob severas penas eclesiásticas havia sido proibido, pelo Bispo do Rio de Janeiro, permitir a sacerdote algum a celebração do Santo Ofício em sua igreja, sem licença prévia do Bispo. Foi a 1º de fevereiro [01/02/1744], sábado, o ditoso dia em que, pela primeira vez, na América, subi a um altar, o que não esquecerei jamais na vida.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

Como nossa partida daqui atrasou-se ainda mais, enviamos dois dos nossos companheiros ao sítio do naufrágio para ver se o mar havia arrojado à praia todo o carregamento, especialmente, o que estava encerrado no porão, que se destinava à missão do Chile. Voltaram, porém, com a triste notícia de que na praia nada haviam visto nada de toda nossa bagagem, que, com tão crescido gastos, havíamos reunido na Europa, e que, possivelmente, jazia no fundo do mar dentro do bojo da desventurada nau.

Bendito seja o nome do Senhor! Ainda mais lutadores expeditos continuaremos agora nossa viagem.

Enquanto os dois expedicionários iam e voltavam do local do naufrágio, entreteve-me em estudar com exatidão, com informes de pessoas entendidas, o Rio Grande, as povoações e tribos situadas em suas margens e toda a costa que se estende desde 30º até ali; e sinto ter perdido a oportunidade que tive de copiar um mapa novo e perfeito de todos os rios: Rio Grande e Rio de Janeiro, que tive o prazer de ver na casa do senhor Governador.

As cartas que escrevi para a Europa nos primeiros dias de minha chegada [em São Pedro do Rio Grande] tiraram-me o tempo que necessitava para copiar este belo mapa e acondicioná-lo para remeter à Lisboa, mas não me sobrou tempo para isso. Espero que a Coroa Portuguesa publique esse mapa em proveito de todos os navegantes”.

7.7.21. Da povoação de São Pedro do Rio Grande

“Os habitantes da povoação do Rio Grande [da Banda do Sul] me contaram que a região em que agora vivem faz apenas 7 anos que era uma horrível selva emaranhada, em que se refugiavam além de inúmeros papagaios, grande número de tigres ferozes. Os papagaios se aninharam no oco e copas de altas árvores, os tigres se refugiaram terra a dentro, e em quase todas as casas dos moradores encontrava-se uma ou duas peles de tigres, que colocam em suas cadeiras ou assentos.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

A povoação de São Pedro do Rio Grande foi fundada recentemente, e não tem mais de 7 anos. Por ocasião da recente guerra [Guerra do Rio da Prata, 1735-1737], lusos e espanhóis lutaram e se defenderam com o uso de baluartes, palicadas e canhões. Conta com 1.400 almas, e dista 2 léguas [10 km] da desembocadura do rio nas águas do mar.

O sítio é salubre, a terra é fecunda, em que tudo cresce facilmente e depressa. Topamos com uvas maduras, melões, melancias e outros frutos americanos, que comemos diariamente sem perigo de contrair febres ou outras enfermidades.

As casas são muito pobres e miseráveis, piores que as da Bavária. Tanto o 'palácio' do Governador como a nossa capelinha têm somente palha por cobertura. Os moradores também não estão seguros de outra infelicidade, por se verem quase sepultados pela muita areia que o vento acumula ao redor das casas.

Junto a este Rio Grande, mas ao norte, há outras povoações, mas formada de gente pobre, sendo somente de cristãos, e não podendo, por sua pobreza, manter um pároco, é atendida, no espiritual, pelo pároco de São Pedro. Este, a cada ano, ouve, durante a quaresma, suas confissões, trasladando-se para lá, com uma viagem de oito dias [até Viamão], à moda portuguesa, isto é, a todo galope de cavalo.

Para oeste desta povoação [de São Pedro do Rio Grande] estão os limites das reduções¹²⁵ do Paraguai, mas elas não têm comércio algum entre si, porque tudo que passa de um lado para outro do rio, é considerado por ambos como hostilidade.

Para o sul, há outro São Miguel, chamado também Chuí¹²⁶ que dista somente três léguas [15 km] da povoação

¹²⁵ Ver BORBA (2022), p.34-45.

¹²⁶ São Miguel situado na enseada/saco sul da Lagoa Mirim. Chuí (arroio ou guarda), no limite marítimo meridional sudeste do Rio

espanhola de Castilhos. Desde ponto até Montevidéu, que está na parte do Rio da Prata, há uma distância de quase cem léguas [500 km]. Desde Montevidéu à Buenos Aires, umas quarenta léguas [200 km] de distância; para onde, se Deus quiser, seguiremos em breve numa caravana de carretas, tiradas por bois".

7.7.22. Da Costa de Areia

"Toda a costa entre este Rio Grande e o sítio em que naufragamos não tem denominação alguma nos mapas terrestres ou marítimos, por ser desconhecida, mas sem ofensa alguma se poderia chamar de Costa Brava e Desastrosa, por ser em todo o tempo muito borrascosa, e haver posto a pique muitas naves. Em São Pedro ouvíamos o rugir e o bramir do mar, não obstante estarmos a duas léguas [10 km] de sua costa".

7.8. Do Local do Naufrágio

A localização do ponto naufrágio na costa sul-rio-grandense é, ainda, ponto de discórdia, pois vários autores, em diferentes épocas, indicam que era preciso: *"averiguar mais exatamente o lugar do naufrágio"*¹²⁷; *"para determinar el sitio del naufragio, tomemos estos datos de Strasser a través de lo manifestado por el piloto, es decir 30 leguas [150 km] al sur hacia Río Grande y 70 leguas [350 km] al norte a la isla de Santa Catalina. No sabemos si tomaron la legua francesa (4,44 km), pues era un barco*

Grande do Sul. Dicionário Reverso Context: *Chuy* de origem indígena, significa *pequeña tortuga* [tartaruga pequena]. FURTADO (1969, p.57), Chuí é pequeno, com referência a animais. É também, com pequena modificação, *chue-y*, onde *chué* = tartaruga e *y*= água, rio, logo rio/arroio/riacho das tartarugas.

¹²⁷ BRUXEL (1958), p.59.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

*francés, la legua castellana (4,19 km), la legua portuguesa (5 km) o la legua marítima (5,5 km), pues todas difieren*¹²⁸; e, na Carta do PJ Strasser diz que “ocorreu nas imediações de Tramandaí”.

Ficam várias informações:

(a) na Carta do PJ Strasser (1744): “quatro léguas [20 a 25 km] ao sul da guarda do Tremendi”, e, como refere adiante “que a 4 leguas cortas (al norte) del naufragio había una guardia portuguesa llamada Tremendi”;¹²⁹

(b) o naufrágio ocorreu “na praia da Xarqueada”¹³⁰. Considerando registros históricos, como o Mapa das Sesmarias de 1741 (ver Anexo 3, p.163), as fazendas situadas ao sul de Tramandaí, eram de propriedade de José da Costa e de Francisco Pinto Bandeira;

(c) a barca francesa deveria percorrer, sem muita deriva, cerca 5.200 milhas náuticas até Buenos Aires, mas o naufrágio ocorreu após um percurso de 4.700 milhas náuticas;

(d) a costa de Tramandaí, conhecida, nas cartas náuticas francesas do início do século XVII. Há um histórico de afundamentos nesta área costeira, que cartas inglesas atribuíam ao *baixio de Reid*¹³¹ e, estudos mostraram que, nesta zona costeira, a plataforma continental atinge seus níveis baixos¹³²;

(e) “es cierto que, entre uno y otro sitio [Rio Grande a Florianópolis], por la playa, hay aproximadamente 590 km por lo que la legua marítima sería la más apropiada, que dando

¹²⁸ PAGE (2007), p.213.

¹²⁹ BRUXEL (1958), p.59.

¹³⁰ PORTO (1937, p.201).

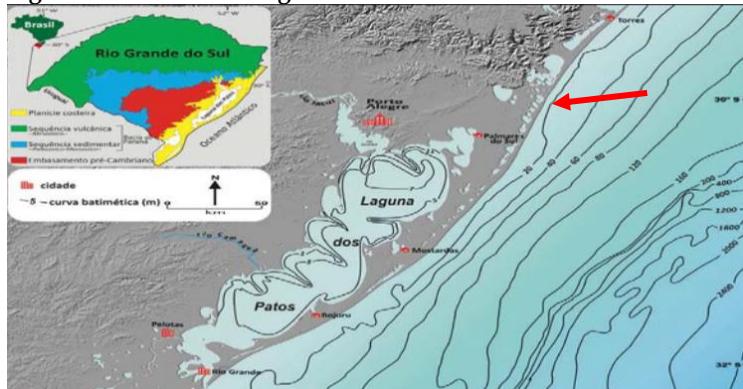
¹³¹ VERECKER (1860), p.25-26.

¹³² CORRÊA et al (2019), p. 72-158.

el sitio del naufragio aproximadamente a la altura [latitude] de Porto Alegre.”¹³³

Considerando os elementos arrolados, o naufrágio provavelmente deve ter ocorrido a cerca de 20 a 25 km ao sul da foz do rio Tramandaí, o que indica situar-se entre as **Latitudes Sul 30° 14' a 30° 19'** e **Longitude Oeste 50° 18'**, na praia de Salinas, no atual município de Cidreira, no Estado do Rio Grande do Sul/Brasil.

Figura 4. Área do Naufrágio



Fonte:

https://www.researchgate.net/publication/337800477_PLATAFORMA_CONTINENTAL_DO_RIO_GRANDE_DO_SUL

¹³³ PAGE (2007), p.214.

8. Relatório do Governador em São Pedro do Rio Grande

A chegada de naufragos em São Pedro do Rio Grande não era ocorrência incomum, pois o acesso pela Barra era difícil para pilotos inexperientes ou com cartas de marear incompletas, baseadas apenas em latitude e com referenciais estelares diversos do Atlântico Norte. A chegada do *Wager*, em 1742, com naufragos ingleses já fora uma experiência que o Governador Osório Cardoso relatara ao reino.

A chegada de novos naufragos a partir do encalhe e afundamento da barca francesa *Duc de Chartres*, na madrugada de 11/01/1744, com uma posterior jornada, de 28 dias, pela Costa de Areia até o Rio Grande, foi relatada pelo Coronel Diogo Osório Cardoso, Governador de São Pedro do Rio Grande, em Ofício¹³⁴ ao Cardeal João da Mota e Silva, em 20/08/1744, passados sete meses e dez dias do naufrágio.

8.1. O Ofício-Relatório

O texto do Governador principia por informações (fls 01 a 07) sobre o estado geral da região; a falta de

¹³⁴ Documento do Arquivo Histórico Ultramarino. 22 fl. AHU-Rio Grande do Sul, cx. 1, doc. 46. AHU_ACL CU_019, Cx. 1, D. 49.

pessoal, selas, armamentos e fardamentos; as dificuldades de abastecimento; a falta de mapas; e, a necessidade de casais para assentamento. Porém, indica alguns fatos favoráveis como a produção das Estâncias Reais, as condições de compra de gado dos indígenas e as providências para defesa. A questão do naufrágio da barca *Duc de Chartres* está descrita nas fls 07 a 13 (dados gerais, acomodação dos sobreviventes, sindicância dos bens¹³⁵ e recolhimento ao porto).¹³⁶

fl. 01

"Emmo. Revmo. Sr.

*Nunca deixarei de persuadir-me, é constante à V.
Em^a a assistência que faço a seus pés, e do grande desejo que
sempre me acompanha, de me ver restituído a eles, para de*

¹³⁵ Ministério da Educação e Saúde/Brasil (1951), p.123-127: “*O ouvidor geral da comarca de Pernaguá [Paranaguá], expõe a Vossa Majestade por este Conselho, ... a violência que fazia e faz àquela comarca o coronel Diogo Cardoso Osório, a cujo cargo está o governo do presídio do Rio Grande de São Pedro do Sul, e que como as tais representações era factível não chegassem a real presença de Vossa Majestade se fazia forçoso reforma-las e repeti-las por assim o pedir a gravidade da matéria, expondo que entrara o dito coronel ... na ideia de impedir, em todo aquele Continente, as execuções das justiças da vila de Laguna, ... com notório escândalo e insolência da jurisdição daquela comarca, que comprehende todo aquele Continente, e se estendia até o rio da Prata. ... ouvidor na passagem que fizera pelo Rio de Janeiro para aquela comarca porque já está interirado das competências do dito coronel como o ouvidor antecedente, particularmente sobre a arrecadação das fazendas de uma importantíssima nau de comércio que dera à costa na praia da Charqueada, das quais o dito coronel mandando-as conduzir para aquele presídio dispusera a seu arbítrio sem atenção do regimento e ordens ao juízo da provedoria, ... a quem pertencia a arrecadação*”.

¹³⁶ Cópia do texto original consta no Anexo 2 (p. 143); enquanto que o texto paleografado, aqui apresentado, mantém a grafia de nomes e de topônimos.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

mais perto, cumprir a obrigação de fiel criado de V. Em^a, como mais obrigado, rogo em pensamento a Deus N. Sr., conserve a vida de V. Em^a, com perfeita saúde, para consolação, amparo meu e a todos, de que tanto se necessita.¹³⁷

O ano passado [1743], a 26 de dezembro, alcancei as cartas à frota que se acharia de volta nessa Corte, apesar de não receber a de V. Em^a, pois é a única consolação que alcanço neste desterro, e trabalhando, com todo o desvelo, faço por merecê-la, sem me poupar à causa alguma. Assim, espero da incomparável bondade de V. Em^a, que se compadecerá em favorecer-me.

Chegaram as fardas do Regimento, pois V. Em^a teve a bondade de as mandar, o que certamente jamais nos alcançariam, como as da Infantaria e Artilharia, que aqui saíram destacadas, que sem destempo, para aqui vieram, se acharam desde mais, que em letra, que lhe mando passar, em que cresce mais a despesa do Rio Grande, para se fazer menos conceito dele; não apareceram os frasquinhos e fiadores com as caixas de guerra, que V. Em^a também mandava. Por esquecerem no primeiro fardamento, caísse o Regimento com diminuição de lençóis, tanto comuns (uso geral), como seus (uso pessoal).

fl.02.

Do mapa nº 2, vejo não se completaram.¹³⁸ Se V. Em^a não tiver a bondade de mandar da Europa ou ordem ao General para que os mande dos mais capazes, que se fizerem de novo na Capitania, pois estes provam melhor que os disciplinados, e da mesma forma, alguma falta de soldados

¹³⁷ CARVALHO NETO (2108), p.97. As cartas dos altos dignitários deviam conter tratamento cortês e regrado. Se desrespeitado, poderia ser tomado como ofensa, o que ocorria com relativa frequência, justificando que, **em 1739, D. João V emisse lei para regrar a questão.**

¹³⁸ Não encontrado na base digital do Conselho Ultramarino.

Infantes Artilheiros, pois não tem quem move Artilharia e nem para guarnecer as guardas de Infantaria. Estes destacamentos devem ser mudados em 1 ou 2 anos. Desde que dei conta à V. Em^a na carta antecedente, só há 60, a maior parte dos seus Oficiais passou à Corte, com um ano de licença. O Sargento-mor do Regimento - Manuel de Barros, gravemente molesto, apresentará à V. Em^a, o estado em que me entregaram o Rio Grande, e como presentemente se acha. Na sua ausência ficou na comandância do dito Regimento, o Cap. Thomas Luiz Ozorio, que se emprega com grande cuidado e zelo, não só na sua conservação, mas também em adiantá-lo quanto for possível.

Como não teve efeito merecerem-se os cavalos do Regimento que enviaríeis, usaram-se certos deles para o serviço da Campanha. Mostrou a experiência a grande despesa que faziam as selas e nenhuma bastava a prepará-las para a ocasião, pelo que me resolvi mandar fazer curtume de sola para lombilhos, que levam obrando por um pequeno preço, de que dei conta ao General Gomes Freire de Andrade, necessitando-se tão somente de fivelas mais fortes que as ordinárias para os seus arreios, que são de serviço.

f1. 03.

Como são os costumes do País, necessita-se também, para o Regimento, de estribos, coldres, chapéus e boleias, para o seu uniforme, e mais o que consta na Relação nº 2.¹³⁹

O estabelecimento vai se aumentando conforme as remessas dos materiais, que já vem mui atrasadas, porém eu não sei como adiantá-las, quanto me é possível com os do País. As tropas da guarnição estão pagas, no fim do ano de 1743, porém mui diminutas de soldados de Infantaria e Artilharia, como se mostra do Mapa nº3,¹⁴⁰ tendo-se pedido por várias vezes. Reclutam-se ao General, ademais tento

¹³⁹ Não encontrado na base digital do Conselho Ultramarino.

¹⁴⁰ Não encontrado na base digital do Conselho Ultramarino.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

consegui-lo, como também alguns casais, dos muitos que se acham no Rio de Janeiro, vindos das Ilhas, passando pobramente, pois com pequena despesa se podiam transportar nas embarcações de sua Majestade, que todos os anos vem a este Porto. Se lhes dariam terras para as cultivarem, que são de muitas léguas devolutas na Banda do Sul, e com as filhas dos mesmos se casariam os soldados e em poucos anos se faria populoso. Acham-se presentes 63 casais, devendo-se 44 deles, ao especial cuidado de V. Em^a, que tanto favorece ao Rio de São Pedro, ordenando ao Bispo que mandasse, para a sua freguesia, o vigário Lovara, que com a sua chegada, se adiantou aos ditos 43 casais, como consta da Certidão do Pároco, nº 4 – Anexo ao Relatório; se houvessem mulheres, todos os soldados estariam casados e o estabelecimento mais adiantado na cultura, porém ainda ...

fl. 04.

... assim, houve trigo e cevada bastante para um ano; e, em grande abundância, milho e feijão, para mais de dois [anos]; quantidade de melões, melancias, abóboras, e muita variedade de hortaliças e cebolas, com tanta grandeza que se remeteu uma grande porção delas para a Vila de Santos.

As estâncias dos lavradores vão medrando, tanto na cultura como na variedade dos gados de que se compõem, a saber: vacas, éguas, potros, ovelhas. Criam-se também algumas bestas muares, como se vê do Mapa nº 5.¹⁴¹ À sua proporção devem crescer os dízimos para sua Majestade, se não arrematarem para o triénio por preço tão diminuto como o passado.

As Estâncias Reais vão em grande aumento, pois se terão ainda gado para sustento das guarnições, comprando, para esse efeito, novilhos aos estancieiros, e, com os mesmos, couros. Satisfaz a sua importância sem despesa da Fazenda Real. A todas as guardas tenho fornecido com uma grande

¹⁴¹ Não encontrado na base digital do Conselho Ultramarino.

porção de gado para se sustentarem do seu produto, sendo os Comandantes delas obrigados a darem, a todo tempo, conta do principal.

Tenho mandado fazer nas duas estâncias, grandes e fortíssimas estacadas de madeiras, que vão acabadas, para dividir os potros, que se abrigavam entre as éguas, que passam estas de sete mil ...

fl. 05.

... fora a sua criação. Mandei apartar 600 com os pais em um rincão também fechado, para a produção de bestas muares. Todos os anos se capam mais de 600 potros, para o serviço do Regimento, e das mesmas estâncias que principiam no Estreito de Bugeru [Bojuru/Bujuru/Buchura] na Banda do Norte, há o sítio chamado das Mostardas, que está 30 léguas entre o Mar e a Lagoa, a que chamam Rio Grande, em que se acham as quantidades de animais que constam do Mapa das Estâncias¹⁴², no princípio dele e do mesmo os que se acham desta Banda do Sul, na de Tororitama [Turitama/Torotama].

Tenho ordenado que se matem novilhos no açougue dos moradores e proibido saírem vacas do Continente, é este o melhor meio de se aumentar, haver sempre novilhos para socorrer todas as mais partes, como a Ilha de Santa Catarina e Laguna que mandam, às compras, tropeiros, que entram à Serra do Viamão para a cidade de São Paulo, em que utiliza a Fazenda Real nos direitos, que estes lhe pagam, das tropas que todos os anos levam.

Promete o País grandes vinhas, pela grande admiração com que produzem as videiras, que há 17 meses plantadas deram uvas perfeitas e bem sazonadas, de que já se gostam neste País, e, da mesma sorte, figos produzirá e todas as frutas da Europa de que já tenho algumas ...

¹⁴² Ver Anexo 3, p. 162.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fl. 06.

... pequenas plantas, e as mando buscar a toda parte onde se encontram; os laticínios são com vantagem melhores do que os da Europa, com tal abundância, que já se repartem para o Rio de Janeiro e diversas partes; e, finalmente será este País, por anos, mui delicioso, ainda que sempre há de se fazer alguma despesa à Fazenda Real, mais construção de trincheiras e sua subsistência. É de grande utilidade a conservação delas para os Estados da América, e seria inconquistável por esta parte quando se transplantasse da Praça da Colônia para a Angostura de Castilhos Chico, de que já dei conta à V. Em^a.

O gentio minuano, que existe a maior parte do ano nas vizinhanças do Forte de São Miguel, entre os rios chamados São Luiz e Cebollaty, trazem todos os anos àquela fronteira, para cima de mil vacas, que vendem aos nossos paisanos, por preço de mil e duzentos réis. Também mando comprar algumas para sustento das guarnições, sem fazer, como acima dei conta, despesa à Fazenda Real, pois com seus couros ficam satisfeitos, de onde suponho nasceu dizer-me o General no último capítulo de uma carta de 12 de março 1742, o seguinte; aqui corre a notícia, que desse estabelecimento saem partidas de migueletes¹⁴³, que vão roubar e matam os Tapes, e que vem com grande porção de gado vender ...

fl. 07.

... a esses moradores; não acredito que VS^a permita tal fato, pois sobre tal feito, não se poderá contar em Paris, uma formal infração do Tratado, que naquela Corte se estipulou. V. S^a me dirá o que nesta matéria é importante e prevenirá logo todo o remédio, porque, do contrário, nos pode resultar grande novidade. Respondi ao General com o capítulo seguinte, satisfazendo o último capítulo de sua

¹⁴³ Alusão aos indígenas guarani da Redução de São Miguel, situada, à época, no encontro dos rios Vacacaí e Jacuí.

Carta de 12 de março de 1742; asseguro a V. Ex^a que nestas Campanhas jamais faltarão os três L: lombilhos, lais e ladrões de todas as castas, que levam o gado aonde melhor lhes pagam.

De presente, são os índios minuanos e os migueletes que trazem a maior porção de gado para vender no Estreito de São Miguel e Chuí. Sendo bárbaros, dizem eles que os Padres os retiraram antigamente da Campanha, que era sua; houve entre eles e os Tapes, que guardam os postos, quantidade de mortes, onde se deixam ver os Minuanos, mais bem arroupados, com os vestuários dos seus contendores, e se lhes não comprarmos as vacas, as tiram vender a Monte Vedio [Montevidéu], que carecem mais delas do que nós. O afamado ladrão Caroya, em que quem falei à V. Ex^a, por certo motivo morreu às mãos de Pelungo Sandoval, a quem havia 'quebrado' um olho de um tiro. Este se acha agora cego de ambos, cegando-o de outro um tigre, sendo estes os mais temidos de todas estas Campanhas ...

fl. 08.

... aonde se conservaram muitos anos, entrando e saindo por toda a parte a vender toda a variedade de animais, sem outro valhacouto que as mesmas Campanhas. Se acham presentemente providas aquelas más companhias em um castelo chamado Maldonado e outro Paraguai. É quanto, por ora se me oferece dizer à V. Ex^a neste particular e que nunca consentiria em coisa que contrariasse ao armistício¹⁴⁴, e quando V. Ex^a me ordene não comprem, os moradores, vacas, nem aos castelhanos nem aos minuanos, que as vêm vender à nossa fronteira, me determine, assim como a pena imposta a quem os fizer, para lhe dar inteira execução.

¹⁴⁴ Referente à cessação de hostilidades depois da Guerra Luso-Espanhola no Rio da Prata - 1735-1737.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Despachei estes Capítulos para certificar à V. Em^a, se não aumenta o Rio Grade, por meios tão estranhos, quem o tem aumentado é Deus N. Sr., tomando a V. Em^a por especial instrumento de sua conservação, aonde se tem visto por muitas vezes a sua Providência infinita, de que se não sei dar graças, nem à V. Em^a os agradecimentos.

Naufrágio - No dia 11 de janeiro, ao amanhecer, deu à costa, defronte à Estância chamada a Charqueada, 15 léguas da Guarda de Tramandy, para a Banda do Sul, um navio francês por nome Duque de Chartres, saído de Cádiz, com 70 dias de viagem, fretado ...

fl. 09.

... pelos castelhanos, o qual ia para B. Ayres. Importantíssimo, ficando perto da praia a um tiro de mosquete, se perderam as pessoas que constam da Relação nº 6.¹⁴⁵ Se salvaram as que contém a mesma. A todos, dei a hospitalidade que El Rey manda, lhes tendo ao meu quartel todos os naufragados a quem se serviu à mesa todos os dias por caridade e depois lhes mandei despejar, no Porto, duas casas, para se lhes terem os mercadores e seus familiares. Com os seis R.P. da Companhia de Jesus, lhes dei o Hospício, que foi dos R.P. Barbonios, que me pediram com grandes estimas para viverem com mais desimpedimento, aonde lhes mandei pôr camas e as vestir com travesseiros e os mais, pelos oficiais da Fazenda Real, e pela mesma lhes mandei emprestar 500 pesos aos mesmos R.P., que pediram para o seu transporte, de que passaram letra por três vias para a sua Província, obrigando-me a pô-los seguros dentro das guardas de S. Miguel e Chuí, chegados que fossem ao seu Colégio ou satisfazê-los em vacas (pelo preço que corressem no País) à Praça da Colônia, de onde tenho notícia, por Carta do Brigadeiro Jozé da Silva Paes, que não quis condescender o Governador de B. Ayres, nem tampouco satisfazer a mesma Colônia, o que gastei com os castelhanos neste estabelecimento, ...

¹⁴⁵ Ver Anexo 2, p. 143.

fl. 10.

... e deduzia ou devia enviar na mesma espécie à dita Praça, donde também, me diz o Brigadeiro, não as poderia conseguir do dito Governador, dizendo que as devo mandar entregar dentro das guardas do Rio Grande, às ordens do seu Governador, que eu havia assistido com elas aos castelhanos naufragados. Eu estou de acordo em dá-las aos peões que os trouxeram, para mostrar as de B. Ayres, o pouco caso que faço delas e as muitas em que abunda este Continente.

O nosso Brigadeiro me avisa, ficaram entregues dezoito contos pesos dobles, a saber quinhentos dos R.P. e mais o que se emprestaram aos mercadores castelhanos, que mandei conduzir em carros a Monte Vedio [Montevidéu], junto com os R.P., depois de dois meses e meio, com a escolta de um Cabo de Esquadra e quatro soldados, para não gastar a farinha de guerra necessária a esta guarnição e trazerem-me na volta algumas plantas.

Aos 48 marinheiros franceses deixei ficar na banda do Norte, na Estância Real de Bugerú [Bojuru], aonde também se lhes assisti com carne, farinha, leite e de tudo, se fez lembrança pela Vedoria, ...

fl.11.

... para no fim se lhes ajustar a sua despesa. Tenho mandado para o Rio de Janeiro a maior parte deles, sendo dos primeiros o seu Capitão. Ainda se acham alguns por falta de embarcações, que brevemente partirão. Dizem todos os mercadores castelhanos e afirmam o mesmo os R.P. da Companhia, que os marinheiros franceses e alguns de seus familiares roubaram as suas arcas e papeleiras, que muitos deles viram a roubar e passaram a enterrar o que não podiam carregar. À sua petição os mandei registrar e se lhe achou o que consta da Relação nº 7¹⁴⁶, notadamente dos

¹⁴⁶ Ver Anexo 2, p. 143.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

marinheiros e o mais que da mesma teve, achar-se em várias partes, a quem os ditos haviam passado, o que tudo junto mandei recolher a este estabelecimento por um Alferes, que ordenei fosse a esta diligência, com um Cabo de Esquadra e seis soldados, o escrivão do navio e dois castelhanos, para presenciarem a tal diligência, para que constasse a todos eles, que não se praticava entre nós os descaminhos, que levavam as fazendas dos navios portugueses, que davam à costa nas suas praias. Chegado que fosse ao lugar ...

fl.12.

... do porto, se pôs tudo patente, presente o Capitão Andante e o Comissário de Mostras, aos quais encarreguei mandassem entregar na presença dos R.P. e mais castelhanos naufragados, o que pertencesse a cada um, debaixo de juramento dos Santos Evangelhos. Assim tiraram os R.P. as suas roupetas e os castelhanos os seus vestuários, o que se encontrou no dia 27 de fevereiro (27/02/1744), porque ficaram muitas coisas sem lhes aparecer dono, as mandei entregar ao escrivão da nau por uma relação, de que passou recibo na Vedoria, para entregar em Buenos Ayres, a quem ordenasse o seu Governador.

Afirmam todos, que a maior parte da carga ou quase toda vinha segura, e da mesma forma o mesmo navio, e que dele não saiu à praia mais que as sobreditas arcas e papeleiras, que traziam nos seus camarotes entre pontes, e que o dito se virara com a escotilha aberta, e da sua carga não havia saído (em 20 dias que estiveram alguns naquela praia) coisa alguma, e quando por tempo alguma tormenta

...

fl.13.

... o desfizesse, tudo sairia podre, de que firmam perante mim sua justificação, levaram todos o seu treslado e agora se deixa ver que tudo o que tem saído não serve para nada.

Mandei recolher, a este Porto, o escaler do navio por se necessitar dele e juntamente 48 quintais de ferro, a

JOSÉ VANDERLEI BORBA

sua pregaria, os mastros, ainda que cortados, 6 barris de breu, alcatrão, 12 pipas que mandei para a guarda do Forte de São Miguel, de que muito carecia, e uma amarra; de tudo mandei fazer avaliação. Sendo o caso, que ignoro, pertenciam, à Fazenda Real, alguns direitos das fazendas naufragadas nas suas praias, ficará satisfeita nesta parte quando não se mandar satisfazer a quem pertencer.

É quanto por hora se me oferece dar conta à V. Em^a, que a de ter a bondade de mandar ler e ouvir as representações que ...

fl.14.

... nesta Relação, e as que adiante lhe fizer, pois de tudo lhe ei de dar em individual conta, e seguir inteiramente as suas resoluções, para haver de se acertar.

Peço à V. Em^a me lance a sua benção e que não duvide que hei sempre de confessar os repetidos favores que tenho recebido da benevolência de V. Em^a, e que em obediente serei sempre o mais pronto, com o mais profundo respeito.

Deus guarde a pessoa de V. Em^a, como lhe possa e seja mister.

Rio de São Pedro, 20 de agosto de 1744.

Exmo. Revmo. Sr. Cardeal da Motta

Beija a sagrada púrpura de V. Em^a seu mais fiel e favorecido criado.

Diogo Ozorio Cardozo

8.2. Certificado do Padre Azevedo

Certificado emitido pelo Padre João da Costa Azevedo, em 16/7/1744, sobre os registros de casamento, como **anexo** ao Ofício do Governador.

fl.15.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

O Padre João da Costa Azevedo, vigário na Paróquia da Igreja de Jesus Maria José, da Povoação do Rio Grande de São Pedro, nela e todo seu distrito de Tramandy, Viamão e a Guarda de São Miguel do Sul; Vigário Lovara, Juiz das Justificações, Casamentos, Capelas e Presídios; pelo Exmo. Sr. Frei João da Cruz; por mercê de Deus e da Santa Sé Apostólica, Bispo da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro e toda sua diocese, do Conselho de sua Majestade, que Deus N. Sr. guarde, certifico, que revendo o Livro que serve aos assentos dos casados nesta Freguesia, nele achei estarem feitos por mim 44 casamentos, nos quais entram alguns de índios e escravos. Tem o Livro, por todos, sessenta e três assentos de casados; e, por me ser pedida a presente, pelo grande zelo e cuidado do Coronel e Governador deste estabelecimento, o Sr. Diogo Ozorio Cardozo, o mais empenhado no aumento dele, a passei que juro 'in verbo sacerdotis'.

Povoação do Rio Grande de São Pedro, 16 de julho de 1744.

Eu, Vigário João da Costa Azevedo, que a declarei e assinei.

8.3. Relação dos naufragos mortos

Indica os naufragos que pereceram no evento, como contido no anexo do Ofício do Governador.

fl.16.

Lista das pessoas que se afogaram (84) no navio francês chamado Duque de Chartres, naufragado nas praias de Tramandy, neste Rio Grande de São Pedro do Sul, em 11 de janeiro de 1744.

Religiosos (27): 26 R.P. da Companhia de Jesus (sendo 20 das Missões do Chile e 6 das do Paraguai); e, 1 Religioso - Frei Lourenço Ramos.

Passageiros (8): D. Thomas Alonso e seu filho; D. Vicente Roy; D. Miguel Mozón; D. Francisco Lourenço de Noboa; D. Duarte José; D. Pedro Melchior de Labres; D. José de Arce (Governador do Porto e Capitão da Praça de Buenos Aires)

Moços (31): 21 criados do Governador de Buenos Aires; Francisco Ortiz; Bernabé Roiz; Diogo Ortiz; João Antônio; Feliciano; José Araújo; 1 barbeiro

Os do Navio (18): 1 encarregado; 2 encarregados; 3 marinheiros; 4 cozinheiros; 1 mordomo; 2 pajens; 1 mulato.

8.4. Relação dos sobreviventes

Indica os sobreviventes do naufrágio, como consta no anexo do Ofício do Governador.

fl.17.

Os que escaparam (77)

Religiosos (6): 6 da Cia de Jesus, sendo 2 de Missão, 2 escolásticos e 2 leigos da Província do Chile

Passageiros (17): D. Juan de Mansilla; D. Bernabé de Mansilla; D. Pedro de Mansilla; D. José Araujo; D. José Aragóles; D. Bráz Izquierdo; José Roiz; Euzébio Manos; Antônio García; João Cano; Toribio; Balthazar; Francisco; Félix; Juan Serrano; Jacinto; Juan Corrales

Franceses (54): Capitão do Navio (Merenciano de la Matrie Baudran); Oficial, Capelão; Escrivão, D. Marcos Puirsan e um escravo; 48 marinheiros franceses.

8.5. Relação dos bens recuperados

Indica os elementos materiais encontrados na costa e na posse de terceiros, como consta no anexo do Ofício do Governador.

fl.18. [em duas colunas por folha]

Relação das Fazendas que se acharam na praia por várias mãos

Em poder de Gaspar Porto

9 pares de meias de seda; 2 lanços de linhas de laia; 1 vidro de linhaça; 1 lenço de seda; 30 retalhos de seda; 10 pares de luvas; 5 capas de pano; 526 lenços de seda; 30 retalhos de fita

Em poder de Antônio José

25 calções de seda verde; 22 lenços encarnados; 11 lenços de veludo; 23 pacotes de lenços de seda; 11 pacotes de lenços de linho; 8 pacotes de fita de bico; 20 das estreitas; 50 retalhos de renda; 20 maços de retrós; 10 lenços de seda; 10 casaquinhos bordados; 20 retalhos de chita; 10 capas pretas; 10 casacos de flanela; 32 casacos de seda preta; 4 latas de tabaco

Em poder de marinheiros franceses

30 agulhas de prata; 20 chapinhas; 1 sineta; 184 pares de meias de seda; 30 lençóis bordados de prata; 30 lençóis de algodão; 20 vestes de galas; 1 porta velha de angico; 1 retalho de renda de prata; 10 peças de fustão de linho; 4 pares de [ilegível]; 20 lenços de seda; 10 cortes de tecido bordado; 2 vestes bordadas em ouro e prata; 2 calções de veludo preto; 1 xairel coberto de veludo azul bordado; 2 calções de veludo verde bordado; 1 capote de flanela; 1 capote de padre; 1 breviário; 1 campainha; 1 par de esporas de metal

Em poder de Manuel Bernardes

4 casacos velhos; 7 pacotes de fita de seda; 42 pares de meias de seda; 11 pares (de meias) de linho; 10 pares de (ilegível); 1 retalho de renda; 12 [ilegível] de seda; 8 barretes de algodão; 12 maços de retrós; 1 veste velha; 1 calção; 1 par de luvas de seda; 2 gargantilhas de mulher; 2 frasqueiras com frascos; 1 barril de aguardente

Em poder de João Antunes

50 peças de veludo pardo; 7 maços de retrós; 12 pacotes de fitas de [ilegível]; 24 pares de meias de seda; 8 abotoaduras de cabelo; 12 peças de renda; 1 retalho de seda fina; 2 meias velhas de seda; 2 chamarretas [casaco curto] de couro; 2 vestes velhas de pano; 3 casacos de pano velho; 2 pacotes de lençóis velhos; 4 chapéus de Padres; 1 sotaina de Padre; 1 veste bordada; 1 Imagem de N. Sra. da Conceição; 1 coroa de uma Santa

fl.19. [em duas colunas por folha]

Escondido na mata da sesmaria de José Antunes

10 calções de veludo; 38 calções de seda; 16 calções de veludo azul; 40 calções de veludo lavrado; 32 calções de veludo negro; 44 calções de seda fina; 2 calções de veste bordada

Com Francisco Santana

23 calções de veludo preto; 23 calções de organza; 4 lenços de seda lavrada; 4 lenços de seda preta; 76 pares de meias de seda; 2 pacotes de fita dourada; 4 pacotes de meias de linho; 14 peças de lenços de linho; 4 sacos com fitas de [ilegível]; 3

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

pedaços de [ilegível] de ouro; 1 [ilegível]; 2 cornetas; 7 abotoaduras de seda; 7 camisas grossas; 4 coletes branco; 2 calções de cambraia; 13 casacos velhos; 2 escovas; 1 peça de seda fina azul

Com João Moreira

7 peças de fustão; 2 maços de retrós; 2 peças de cambraia; 3 pacotes de lenços [ilegível]; 1 colete de pano velho; 1 casaco velho; 2 maços de várias fitas; 1 saia de seda com fitas; 5 abotoaduras de cabelo; 1 casaco; 3 [ilegível] falsos; 3 maços de retrós; 2 pares de meias; 1 retalhos de renda; 2 vestes velhas; 1 capa e chapéu de Padre; 2 retalhos de seda fina

Em poder do Cabo Antônio Rodrigues

2 vestes bordadas; 1 veste de gala; 3 colheres de sopa de prata; 18 calções de seda lavrada; 20 calções de cambraia; 10 calções de seda; 8 calções de seda preta; 27 calções de linho lavrado; 11 calções de linho azul; 25 calções de linho verde; 17 pacotes de meias de seda; 2 chapéus de palha; 4 camisas; 3 latas de tabaco; 1 breviário

Com os soldados da Guarda de Tramandy

42 calções de tafetá; 2 cintos de seda; 9 pares de meias; 3 maços de retrós; 2 latas (?) de tabaco; 1 batina; 2 véus

O que se achou no mato da Guarda

36 pares de meias de seda; 11 camisas; 4 vestes de pano; 2 [ilegível]; 1 casaco; 3 calções; 1 saia; 1 par de meias de laia; 1 par de lençóis branco; 2 fronhas; 11 peças de renda; 1 chamarreta; 3 toalhas; 10 guardanapos; 2 jalecos; 1 maço de retrós; 3 pacotes de fita

fl.20. [em duas colunas por folha]

Com Manuel de Barros

1 painel com N. Sr. Crucificado; 1 frontal; 1 casula; 1 missal; 1 cortina de seda; 2 chapéus de palha; 5 pacotes de fita

Em poder do Cabo Francisco José de Figueiredo na Guarda de Viamão

2 peças de seda; 12 pacotes de fitas; 5 maços de retrós; 6 pares de luvas; 1 retalho de renda; 1 casaco; 1 bolsa de cabeleira

Em poder de soldados da Guarda

24 pacotes de meias de seda; 44 pacotes de fita; 7 retalhos de renda; 40 calções de cambraia verde; 1 maço de luvas; 2 casacas; 18 calções de seda; 1 corte de veste de gala; 16 calções de seda de [ilegível]; 2 pacotes de meias de laia; 1 peça de veludo lavrado; 68 calções de [ilegível]; 144 calções de linho amarelo; 10 pacotes de fitas de cores; 2 chapéus; 1 chamarreta; 1 pistola; 4 bastões com castão de prata; 186 guizos que se acharam; 1 xairel; 1 veste de seda; 1 avental; 1 relógio quebrado; 1 peça de tafetá; 1 par de abotoaduras.¹⁴⁷

¹⁴⁷ Conforme texto do Ofício do Governador Diogo Osório Cardoso.

9. Viagem do Rio Grande a Buenos Aires e Chile

No Relato do PJ Strasser, para dar início à viagem (de São Pedro do Rio Grande a Montevidéu, Buenos Aires e Chile),

“... pedimos licença ao Senhor Governador e saímos de São Pedro a caminho de Montevidéu, de onde se passará pelo rio [Rio da Prata] a Buenos Aires. Felizmente chegamos ali, com a graça de Deus, são e salvos, no dia 14 [14/4/1744].

... no mês de junho, houve pilhagens de indígenas, e a 12 léguas daqui [Buenos Aires] mataram a 12 espanhóis e a outros 21 levaram prisioneiros. Era um grupo de 600 indivíduos. O Comandante daqui mandou um destacamento de 60 cavalarianos, os quais mataram a 50 indígenas.

*Partiremos daqui acompanhados de outros viajantes, em 50 carretas e com uma boa escolta, em uma viagem por terra à Província do Chile”.*¹⁴⁸

Ao final de 1744, já estabelecido no Chile, relata que a Companhia de Jesus teve de pagar

*“uma boa propina ao Ministro [espanhol] para que despachasse favoravelmente uma licença de substituir por novos recrutas os que se sabia terem perecido no naufrágio ‘frente ao Rio Grande’, entre Buenos Aires e a Ilha de Santa Catarina”.*¹⁴⁹

¹⁴⁸ Conforme o encerramento da Carta do PJ Strasser.

¹⁴⁹ BRUXEL (1958), p.58.

10. Cronologia de Eventos (1735-1748)

Quadro com ordenamento cronológico sobre os acontecimentos relacionados direta ou indiretamente ao naufrágio da barca francesa *Duc de Chartres*, que partiu do porto de Santa Maria/Cádiz/Espanha para o porto Buenos Aires (então vinculado ao Vice-Reino do Peru).

Os fatos, pré-naufrágio (**Quadro 1**), constituem-se de eventos na Europa, nos mares (Mediterrâneo e Caribe), na América do Sul e no Oceano Atlântico.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

Quadro 1. Cronologia Geral (1735-1748)

Ano	Ações	Espaço territorial	Fatos relevantes	Observações
1735- 1744	Cia de Jesus	Continente europeu (em guerra) e América do Sul	Relações dos jesuítas com as Coroas europeias e o Sacro-Império Romano Germânico.	Coptar sacerdotes e irmãos para as missões da América do Sul. Usar portos espanhóis.
1735- 1737	Portugal (com apoio da Royal Navy) versus Espanha	Rio da Prata e Atlântico Sul	Guerra Luso-Espanhola no Rio da Prata	Disputa por territórios: Colônia do Sacramento e Montevidéu
1737	Portugal	Atlântico Sul	Ocupação da costa meridional Jesus Maria José em São Pedro do Rio Grande	Instalação do Forte
1739- 1748	Grã-Bretanha versus Espanha	Mar do Caribe, Atlântico Norte, Mar Mediterrâneo	Guerra do Asiento ou da Orelha de Jenkins	Espanha com aliada França. Grã-Bretanha com aliado <i>neutro</i> (Portugal)
1739- 1743	Província do Chile da Cia de Jesus	Continente europeu (em guerra)	Preparar viagem para América do Sul	Reunião de pessoas e bens em portos da Andaluzia, na baía de Cádiz
1740-	Coroa da	Território	Definição de	Reunião de

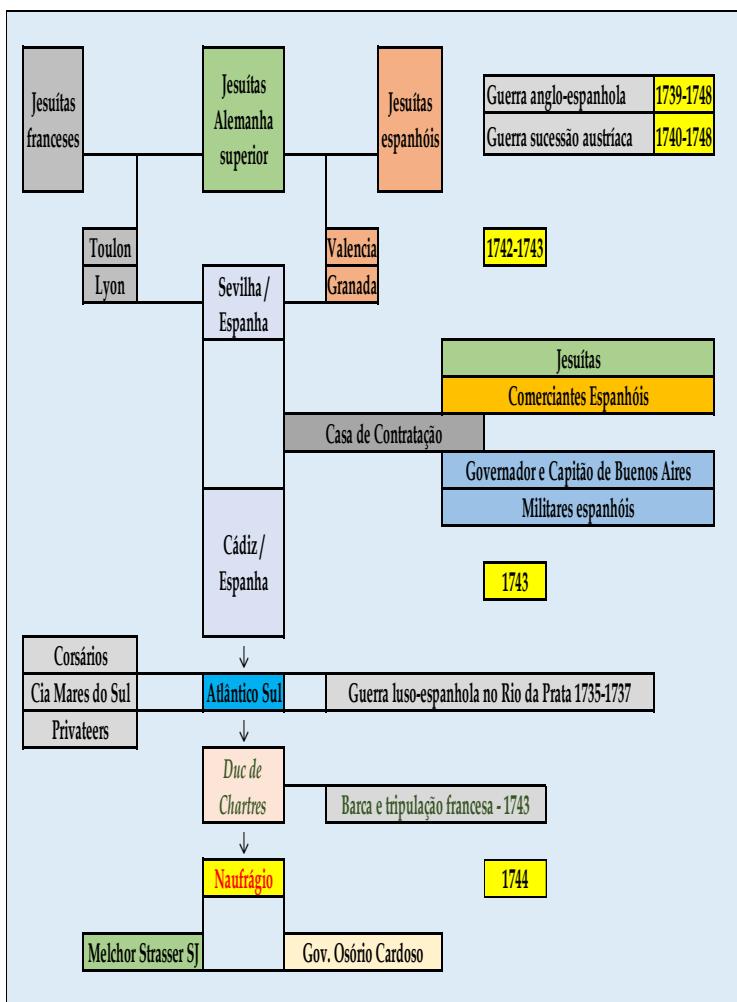
NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

1743	Espanha	espanhol (Madri, Sevilha, Cádiz)	Governador para Buenos Aires. Liberação de navios.	recursos e pessoas na Andaluzia, portos da baía de Cádiz
1740-	Áustria, Grâ-Bretanha	Continente Europeu, Mar Mediterrâneo, e outros	Guerra de Sucessão da Áustria	Portugal
1748	versus França, Espanha e outros	Canal da Mancha		<i>neutro</i> (pró-Grâ-Bretanha). Ações de corso no Oceano Atlântico.

Elaboração: BORBA (2024).

O **Quadro 2** sintetiza graficamente a cronologia dos eventos, a partir das ações nas Casas Professas dos jesuítas na Europa, as ações na Espanha e a partida da barca francesa *Duc de Chartres* até o naufrágio na costa rio-grandense.

Quadro 2. Síntese Gráfica da Cronologia



Elaboração: BORBA (2024).

11. Cronologia da viagem e naufrágio (1743-1744)

O período da viagem e do naufrágio (**Quadro 3**), de novembro de 1743 a janeiro de 1744, constam nos relatos do Governador de São Pedro do Rio Grande, Coronel Diogo Osório Cardoso e do Padre Melchor Strasser S.J., da Companhia de Jesus, respectivamente, de agosto e de setembro de 1744, e encontram-se em arquivos (eletrônicos ou físicos) de várias organizações (ver Bibliografias).

Quadro 3. Cronologia da Viagem e Naufrágio (1743-1744)

Ano	Ações	Espaço territorial	Fatos relevantes	Observações
1743				
08/11	Partida da barca francesa <i>Duc de Chartres</i> . Viagem de 90 dias	Porto de Santa Maria /Cádiz / Andaluzia	273 toneladas, 161 passageiros.	Corsários ingleses no Mediterrâneo e Atlântico Norte
08/11 a 15/11	Viagem (do 1º ao 8º dia)	Cádiz – Ilhas Canárias	650 milhas náuticas; em 8 dias, a média de 81 milhas/dia.	Morreram 3 marinheiros, no 3º dia de viagem.
15/11 a 25/11	Viagem (do 9º ao 19º dia)	Ilhas Canárias – Ilhas de Cabo Verde	890 milhas náuticas; em 10 dias, a média de 89 milhas/	

JOSÉ VANDERLEI BORBA

				dia.
25/11 a	Viagem	Ilhas de	1430 milhas	
18/12	(do 20° ao	Cabo Verde	náuticas;	
	45° dia)	- Linha do	em 25 dias,	
		Equador	a média de	
			57 milhas/	
			dia.	
18/12 a	Viagem	Linha do	1.406	
04/01	(do 46° ao	Equador -	milhas	
	63° dia)	Trópico de	náuticas;	
		Capricórnio	em 17 dias,	
			a média de	
			83 milhas/	
			dia.	
1744				
04/01 a	Viagem	Trópico de	394 milhas	
11/01	(do 64° ao	Capricórnio	náuticas;	
	73° dia)	- local do	em 14 dias,	
		naufrágio	a média de	
			28	
			milhas/dia.	
11/01	Local de	Costa sul-	Latitude	Latitude Sul
(04 h)	Encalhe e	rio-	Sul	30°47'
	Naufrágio	grandense	estimada	Praia de
	(73° dia)		em 30-31°	Salinas
				/Cidreira /
				RS
12/01 a	Local do	Costa sul-	Enterro de	
13/01	naufrágio	rio-	mortos e	
	(73° e 74°	grandense	coleta de	
	dias)		víveres.	
14/01	Jornada	Costa sul-	Com 77	
(pela	para o Sul	rio-	salvados	
manhã)	(75° dia)	grandense		
14/01	Divisão	Costa sul-	Para o Sul:	Para o Norte:
(fim da	dos	rio-	jesuítas,	tripulação de
tarde)	salvados:	grandense	mercantes e	franceses,
	rumo Rio		militares	mercantes e
	Grande e		espanhóis	militares
	rumo Ilha			espanhóis

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

	de Santa Catarina			
16/01	Chegada à Guarda de Tramandaí do grupo de rumo Norte (77º dia)	Costa sul-rio-grandense	Recolheram náufragos que estavam na praia	Voltaram a rumar para o Sul, em transporte tirado a bois.
25/01 (11º dia - S. Luís)	Chegada à Guarda do Bojuru (83º dia)	Costa sul-rio-grandense	Trajeto de 240 km, a média de 20 km/dia	Encontro com o Grupo do Norte
26/01	Guarda do Bojuru ao Estreito da Banda do Norte (84º dia)	Costa sul-rio-grandense	Trajeto de 38 km	Transporte tirado a bois
27/01 (início da tarde)	Estreito à Banda do Norte do Rio Grande	Costa sul-rio-grandense	Trajeto de 36 km	Transporte tirado a bois
27/01 (fim da tarde)	Banda do Norte a São Pedro do Rio Grande (85º dia)	Costa sul-rio-grandense	Travessia do canal de 2,5 km	Recebidos pelo Governador Osório Cardoso

Elaboração: BORBA (2025).

12. ANEXOS

ANEXO 1

Carta¹⁵⁰ del R. P. Melchor Strasser, S. J., al R. P. Santiago Dedelley, S.J., de Alemania

“Buenos Aires, 15 de setiembre de 1744.

Reverendo en Cristo Padre:

La constante conformidad con que he sobrellevado, con la gracia de Dios, en mi viaje a América, el desgraciado naufragio, con las tristes consecuencias, es fruto de aquella sólida enseñanza que V. R., como mi primer maestro espiritual, infiltró con tanto cuidado durante el primer año de noviciado en Landsberg¹⁵¹.

Todo, excepto la vida, lo he perdido en la mar; y cuando, con trabajo, alcancé la costa y estuve a punto de perderla también, me acordaba de lo que V. R. nos inculcaba tanto, siendo tiernos novicios, en sus exhortaciones sobre la confianza que habíamos de tener en la providencia de Dios, aun en los casos más difíciles y desesperados. Durante todo el tiempo conservé la tranquilidad de ánimo, y cuando en mar y tierra peor se presentaban las cosas, cobraba mayor ánimo y confirmaba la esperanza de mejor éxito.

No creo que V. R. tomará a mal el que relate por extenso los caminos maravillosos por los que la Divina Providencia me ha salvado a mí con algunos otros del naufragio, preservado del hambre y conducido felizmente a un puerto. Servirá de consuelo y edificación para todos cuantos lean estas líneas.

¹⁵⁰ A versão em espanhol, consta em PAGE (2007), p.203-224; e, a versão em português, em BRUXEL (1958), p.58-73.

¹⁵¹ Landsberg am Lech, pequena cidade na Bavária/Alemania, dista 65 km a oeste de Munique.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

El 8 de noviembre del último año de 1743, embarcamos en el Duc de Chartres, treinta misioneros de nuestra Compañía, con otros centenares de compañeros; veintiséis iban destinados para Chile y los restantes para Paraguay. Emprendimos el viaje a América, con intención de desembarcar en Buenos Aires, sita sobre el Río de la Plata en la provincia del Paraguay. El primer viaje fue desdichado para nosotros, pues perdimos el ancla mayor, que había penetrado demasiado, y además tres marineros que cayeron en la mar, mientras se ocupaban en recoger la vela mayor. Además, corríamos peligro de ser tumbados y perecer por las olas que batían y acometían fuertemente por un lado la embarcación, que iba demasiado cargada y con la carga mal distribuida. Después que obviábamos este peligro mediante la mejor colocación de las mercancías, continuamos los siguientes días el viaje, con próspero viento y tanta felicidad, que el 15 del mismo dejamos a nuestra derecha las Islas Canarias y el 25 las de Cabo Verde.

Antes de llegar al trópico de Cáncer, tuvimos fuerte calor, de suerte que la ración ordinaria de agua no bastaba. En cambio, no lo tuvimos en la zona tórrida ni en el Ecuador, que pasamos el 18 de diciembre.

Los marineros ejecutaron sus juegos de costumbre, y el Padre Procurador les repartió, en nombre de toda la expedición, como 20 pesos. Desde la línea llegamos en 17 días, esto es, el cuatro de enero del corriente, al trópico de Capricornio, y hubiéramos completado el resto de nuestro viaje a Buenos Aires en 70 días, si poco después no nos hubiese alcanzado la desgracia.

Hasta aquí estábamos en el barco bien y en orden; todas las horas estaban reguladas para la oración, examen, lectura espiritual, y otros ejercicios. Con frecuencia, y en la octava de San Francisco Javier, se tenía todos los días una alocución a todos los pasajeros, en las que sobresalía el celo del Reverendo Padre Procurador, que era el orador ordinario.

Todos los días se celebraba una misa, la que se ha tenido que omitir tres veces por las borrascas del mar; los domingos y días de fiesta se celebraban dos misas, y en esos días se distribuía la comunión a los demás; esto se hacía en nuestro camarote, que estaba en el centro del barco, a fin de que nosotros no estorbáramos a la

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

buenas marchas del oficio que celebraba en su lugar el capellán del barco.

Agradable era la unión fraterna tanto entre nosotros, y eso que había misioneros de diferentes nacionalidades, como también entre el resto de los viajantes, teniendo todo un corazón y siendo del mismo sentir; añádase a esto que la liberalidad de nuestro Padre Procurador no nos dejaba sentir escasez en comida y bebida, pues todos los días, junto con un buen vaso de vino, recibíamos carne y pan fresco en la mesa.

Mucho nos entretuvieron la viva competencia entre algunos peces, en especial la de los bonitos y voladores, que inamistosamente se hacen la guerra. Desde el ojo de buey de nuestro camarote, observábamos como el primero perseguía al segundo, y cómo éste, acosado, valiéndose de sus alas, emprendía el vuelo, y cómo el infeliz era arrebatado en las garras de cierta ave de rapiña que lo perseguía.

Los marinos nos recrearon también con la pesca ingeniosa de los bonitos, cuyo instinto era la destrucción de los voladores. El pescador ata en el anzuelo algunos trapillos en forma de un pez espada, con dos plumitas en lugar de alas; lo arroja a la mar, y el bonito, tomándolo por un volador, se lanza sobre él y el marino se convierte en el ave de rapiña, al sacar, con hábil maniobra, el anzuelo. Ellos pescaron piezas de siete y ocho libras y aun los trajeron a nuestra cocina; el sabor de su carne no cede mucho a la del dorado.

Entre semejantes pasatiempos agradables continuamos hasta el 10 de enero en alta mar nuestro viaje con rapidez, y como ya habíamos pasado la isla de Santa Catalina, nos hallaríamos a los 21° de anchura, y el capitán del barco dio entonces orden de parar, para ver de descubrir algún puerto. La causa de interrumpir tan feliz viaje, fue la noticia que en carta recibió uno de los viajeros, de que dos barcos de corsarios ingleses, habían salido en dirección a Buenos Aires, para esperarnos allí para el pillaje. Para escapar de ese peligro, pensaba el capitán buscar por allí algún seguro refugio, y desde donde pudiese despachar a alguno de los suyos a Castillos, situado a los 34°, para obtener una información de la cosa.

El 10 por la noche se dirigió hacia tierra; pero como el viento nos era más favorable que nunca, arrió la vela principal y continuó

JOSÉ VANDERLEI BORBA

con sólo cuatro, para no encallar en alguna peña o banco de arena ocultas en estas costas desconocidas. ¡Más esta precaución fue vana! Estábamos ya demasiado cerca de la costa, lo que ignoraba tanto el capitán como los demás pilotos, y esta ignorancia nos había de acarrear el desastre esa misma noche.

El 11 de enero por la mañana, a eso de las cuatro y media, abrió una ola la ventana de la cámara secreta del barco y penetró con gran ímpetu en el mismo. Nos hallábamos, en realidad, sobre tierra, y como el viento borrascoso, con ímpetu indecible, nos empujaba más y más hacia el banco de arena, percibíamos una tras otra las acometidas

cada vez con mayor fuerza, de suerte que esperábamos por momentos, la temida destrucción del barco y la nuestra.

Yo que sentí quizá el primero, el peligro en nuestro comportamiento, grité en alta voz: ¡¡Naufragio!! ¡¡Confesión y penitencia!! Todos los nuestros se reconciliaron con Dios, y el Padre Procurador, en nombre de todos, hizo un voto a San Francisco Javier, de ayunar tres días ahora, y luego durante toda la vida, la víspera de su fiesta, si nos salvaba del peligro.

Afuera todo era confusión en el barco. Algunos acudían a nuestro departamento para confesarse; otros deliberaban cómo salvarían su desahuciada vida y saldrían de la desdichada nave a tierra; otros cobraban nuevas esperanzas de que el viento y las olas amainarían, y de que con la luz del día, los pilotos los sacarían del peligro; algunos, en número de 29, entre ellos también nuestro Padre Diego Moreno y Cipriano Boiset, escolar, tomaron un bote, lo echaron a la mar y subieron en él, y después de larga lucha con las olas embravecidas, alcanzaron la costa que, felizmente atinaron, pues era todavía muy oscuro.

Nosotros, que estábamos en el barco, al amanecer, vimos la costa, que a mi juicio no distaba un tiro de fusil, y examinamos también el estado del barco, y como había encallado, no en peñas, sino en un banco de arena, nos daba esperanzas de que no desaparecería pronto, sino que lentamente iría hundiéndose más y más en la arena, dándonos así tiempo para ponernos en salvo de alguna manera.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

A bordo teníamos todavía la lancha, que es mayor que el bote; procuramos arrojarla al agua a fin de que, en ella, en diferentes grupos, todos alcanzaran la costa; pero cuando después de increíble trabajo bajamos ya a la embarcación, debido a la impetuosidad del viento, y de las olas, tropezó con la punta del áncora lateral del barco, deshaciéndose miseramente y con ella el resto de esperanza de salvación.

El último medio de salvar el barco del hundimiento nos quedaba todavía; y era el cortar el mástil mayor y el de popa o parte posterior, y el sumergir los cañones emplazados en el lado por el cual amenazaba ser tumbado, restableciendo así el barco el equilibrio. Todo se hizo al mando del capitán, con la mayor presteza; como no surtió el efecto apetecido, volvió se a todos los de a bordo con semblante triste, diciendo estas palabras: «¡Sálvese ahora cada cual como pueda!». QUITÓ se los vestidos y se arrojó a la mar, nadando hacia la costa, la que alcanzó felizmente. Esta valiente actitud imitó otros muchos, pero no con el mismo resultado, porque muchos fueron arrebatados por las olas y se ahogaron.

Los restantes que no sabían nadar, según el consejo del capitán, miraban por otros medios de salvación; todos se habían reunido en el puente, desde donde se suele gobernar el barco, por ser ese el único sitio seguro que les restaba, debido a las olas que invadían por todos lados el barco.

En defecto de toda embarcación (pues el bote estaba en la costa y la lancha se había arruinado) se ofrecieron dos medios: el primero era servirse de los dos mástiles cortados que andaban nadando allí cerca y probar de alcanzar con ellos la costa; el segundo era hacer una especie de balsa con otros árboles menores, de los que había gran provisión, que hiciera las veces de embarcación, y hacer con ella la travesía, que no carecía de peligro. La primera propuesta fue desechada unánimemente por no haber quien quisiera salvar su vida con tanto peligro, especialmente al asegurar uno de los más experimentados tripulantes, de que todos no serían conducidos vivos a la costa. Lo segundo agrado a todos, y todos se pusieron a la obra, y no sin resultado, porque casi todos los que se valieron de semejantes balsas, escaparon felizmente de la muerte.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

Y como yo también salvé mi vida en una de esas balsas, la he de describir aquí con todos sus pormenores. Nos tomamos dos troncos de árboles de aquellos que se usan para mástiles; más gruesos y algo más fuertes que la traviesa que en Alemania usan los labradores en sus carros de carga, con los que recogen heno o el grano. Esos dos troncos los unimos con tablas bien claveteadas, y con sogas recias, pero de tal suerte que entre ambas quedara el espacio suficiente, de manera que los pasajeros pudieran asirse fuertemente con ambas manos a los troncos. En los dos extremos atamos dos largas sogas, con el fin de que por el anterior pudiese la balsa ser sacada a tierra, y por el posterior pudiese volver al barco.

Construimos dos de esas balsas: en la primera, por habernos olvidado sujetar la soga posterior en el barco, no se hizo sino una travesía; con la segunda, empero, se hicieron tres travesías, pero con los diversos resultados que voy a describir. Los primeros que se atrevieron a intentar alcanzar la costa mediante ese puente flotante, estuvieron tres veces en peligro de la vida, porque debido a la impetuosidad de las olas, la balsa se tumbó tres veces sobre los tripulantes, sumergiéndolos en el profundo, pero en esa áncora de salvación, pronto se recogieron de nuevo, llegando por fin a tierra enteramente desfallecidos y medio muertos. Entre éstos no había ninguno de los nuestros; porque como prudentemente preveíamos que el barco no se iría a pique tan pronto, dejamos que los pasajeros seglares aprovecharan los primeros la ocasión de ponerse a salvo.

Llegados los primeros a tierra, fue arrastrada la balsa hacia el barco por los que en él quedaban, y se dispusieron a la travesía; entre ellos, dos de nuestros escolares, Lorenzo González y Ambrosio Gómez. El mar estaba tan embravecido entonces, que los infelices tripulantes, después de haber luchado en vano por espacio de casi dos horas con las furiosas olas, hasta casi la muerte, y nuestro Ambrosio hasta la pérdida del sentido, no pudiendo avanzar, tuvieron que retroceder al barco.

Durante su vuelta rezaba yo sin libro, lo mejor que podía, la Prima, de memoria, y durante ese tiempo advertí que el escribano del barco, un francés de nacimiento, comenzaba a desvestirse con intento de montar la balsa vacía. A él se juntaron el piloto mayor y otros cuatro, y yo, como sentía un especial impulso, pedí al Reverendo

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Padre Procurador, permiso para ir con ellos en la travesía, lo que obtuve también en seguida.

No sin notable emoción me despedí del resto de mis compañeros; me desvestí hasta los pantalones; me eché al cuello el Rosario y Agnus Dei y bajé del barco a la balsa, la que querían montar también nuestros hermanos Joaquín Ergizia y Antonio Geisler, pero fue tarde, porque los tripulantes habían adelantado la partida. Ellos me exhortaban a que orase a Dios por el feliz resultado de tan dudosa travesía, mientras ellos dirigirían, por falta de remos, con pequeñas tablas, el vehículo.

Yo les cantaba las letanías de Nuestra Señora, y ellos trabajaban con diligencia, y como en el remar estaban ejercitados, lo hicieron con tanta pericia, que anduvimos la mitad de nuestro camino, sin otro peligro de ser arrojados de nuestras sillas, cuando fuimos arrebatados en alto por una ola que se nos echó encima. En la otra mitad del camino, el peligro fue en aumento, porque la furia indescriptible del oleaje que sobrevino, volcó la balsa y a nosotros no arrojó de nuestros asientos; pero, gracias a Dios, recuperamos pronto nuestros puestos perdidos, pero sin nuestras tablas remeras; tuvimos, por consiguiente, que seguir remando lo mejor que podíamos, con las manos vacías, abandonándonos en lo demás a las indómitas olas, las que, con todo, nos empujaban más hacia la costa.

Estábamos ya a sólo unos siete pasos distantes de la costa, y uno venía en nuestra ayuda, atreviéndose a meterse en la mar con el agua hasta el cuello, cuando las caprichosas olas descargaron sobre nosotros el resto de su furor, volcando por segunda vez la balsa. Nuestro cuidado ya no era montar de nuevo la balsa, sino alcanzar a nado la tan cercana costa; la alcanzamos a eso de las nueve, no sin gran trabajo, trayendo a tierra la soga de la errante balsa.

Yo que, en la última lucha con la mar, había perdido la camisa y pantalones, me tuve que ocultar lo mejor que pude en la arena de la playa, hasta que el Padre Moreno me trajo algo de ropa. Aunque los peligros en que estuve fueron tan terribles y espantosos, no he experimentado ningún malestar ni me ha asaltado fiebre alguna. En la salud no he experimentado cosa alguna, a excepción de algún derrame de agua por la nariz.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

El tercero y último transporte arribó a la costa a las dos de la tarde, debido a un desgraciado contratiempo. Como nosotros estando muy cerca de la costa, fueron también ellos tumbados, pero se salvaron todos, menos el P. José Tolpeit, misionero de nuestra Compañía, nacido en el valle de Puster de la provincia de Austria. Este Padre, no pudiendo por su debilidad, alcanzar la barca tumbada, ni la costa, pereció ahogado.

Los demás no estuvieron lejos de la muerte, porque cuando estábamos ocupados en arrastrarlos en su balsa a tierra, se cortó la soga y ellos fueron llevados por las olas a tanta distancia, que siendo demasiado corto el cabo con que estaban asidos al barco, perdieron toda esperanza de alcanzar la costa, de la que esa soga precisamente los retenía.

Apelaron al único medio que en estas circunstancias les quedaba y cortaron el segundo cabo, exponiéndose al mismo tiempo al peligro de ser arrastrados Dios sabe dónde por las enfurecidas olas. Con esto quitaron también al resto de los que quedaban en el barco, la esperanza de llegar a tierra con la balsa. La mano de Dios los condujo a tierra, y entre ellos al escolar Lorenzo González, medio muerto, y a dos hermanos, Joaquín Ergizia, muy extenuado, y a Pascual Ausmendi, fuerte y con sus vestidos. Todos los demás, exceptuando unos pocos, fueron, por inescrutable juicio de Dios, devorados por el mar.

Cuando los infelices que estaban en el barco se dieron cuenta de que jamás volverían a tener la balsa, que era el único medio de salvación, izaron la bandera blanca y rompieron, al mismo tiempo, en un sollozo conmovedor clamando al cielo misericordia y ayuda y a nosotros que estábamos en la costa y percibíamos con bastante claridad sus compasivos lamentos.

Yo, conmovido hondamente por el peligro de mis 24 hermanos en religión y de los 40 seglares que quedaban todavía en el barco, convoqué al señor capitán, piloto y otros experimentados marinos, en consulta, para ver qué medio se podría tomar para acudir al auxilio de los infelices. Propuse que se echara al mar el bote en que nos habíamos salvado los primeros de nosotros, e intentar, con todas las fuerzas, llegar a la desdichada nave y tomar a bordo a algunos de los náufragos.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Pero todos fueron del parecer que ni el medio que yo proponía, ni otro alguno, sería capaz de evitar la catástrofe en las actuales circunstancias. Sólo la omnipotente mano de Dios podía venir en auxilio, y que ésta se había de implorar con la oración común, a fin de que su misericordia se amparara de los desamparados; vueltos hacia el barco, entonamos todas las letanías lauretanas, y como la noche se echaba encima, nos retiramos algún tanto desolados de la costa.

*Cómo pasarían los infelices esa noche en el barco, es más que considerarlo que para describirlo. Don Juan de Mansilla, comerciante, fue el último de los que se salvaron, y de una manera bien maravillosa, como luego referiré. Según refiere ese testigo de vista, los nuestros se invitaron unos a otros *ad coenam magnam* [para la última cena] que el Padre Celestial les preparaba, quizá para esa noche ya, preparándose para el viaje a la eternidad, mediante la renovación de sus confesiones y de los actos apropiados a esas circunstancias; que el Padre Ravenal, que era nuestro Procurador, hizo todavía esa noche una confesión general de toda su vida con el Padre José Wittner; que la mayor parte de los seglares, por penetrar cada vez más agua en el barco, se encerraron en la cámara superior, defendiéndose lo mejor que podían contra el agua; que a eso de las tres de la mañana del día 12 de enero, que era domingo, el enfurecido mar, como última acometida, había ascendido por encima del encallado barco, arrancando con inaudita violencia, toda la cubierta superior; que en esa ocasión las encrespadas olas arrebataron y devoraron a muchos que ya no podían resistir su ímpetu; que otros cortaron el mástil que había todavía en la parte anterior, y atándose fuertemente al mismo, se arrojaron al mar, con ese dudoso y peligroso medio, para escapar de la segura muerte que en el barco les esperaba, etc.*

Estos últimos, en número de 9, arrojados por el oleaje a la playa, consiguieron esta tarde ponerse a salvo, auxiliados por nosotros que acudimos en su socorro. Uno de ellos estaba muerto y los otros parecían muertos, pero poco después volvieron en sí. Lo que a mí me causaba mayor pena y aflicción, era que entre esos no había ninguno de los nuestros, y el tener que saber que ellos estaban con vida todavía, pero completamente exhaustos de fuerzas por la

JOSÉ VANDERLEI BORBA

prolongada lucha contra las olas que se lanzaban contra ellos, próximos a la muerte.

Movido por la profunda compasión que todos teníamos por su triste situación, se resolvió el maestro Boiset con otro seglar, a subir en el bote y acudir en auxilio de los que estaban en extrema necesidad, despreciando su propia vida. Pero los marinos experimentados les hicieron presente su segura perdición y la inutilidad para los necesitados, y porque esas representaciones no bastaron para que desistieran de la empresa más impetuosa que juiciosas, se los retuvo por la fuerza.

En la imposibilidad de hallar medio alguno de salvación, tuvimos que abandonar el último desenlace de los desgraciados a la divina providencia, y redoblar nuestras súplicas al cielo por su salvación.

Para demostrar nuestra compasión, repetimos hoy nuestras plegarias de ayer, y antes de retirarnos de la playa al descanso de la noche, encomendamos encarecidamente su necesidad a Dios en voz alta, que tanto ellos como nosotros podíamos percibir fácilmente. Cuán intranquilo y flojo haya sido esa noche nuestro sueño, se puede deducir del hecho de que, a eso de las dos de la madrugada, percibimos claramente la voz del señor Mansilla, que cantando lo Te Deum, nadaba cerca ya de la costa; nosotros nos levantamos y acudimos para auxiliarle.

Con espanto vimos cómo ese hombre extraordinariamente grueso y gordo, echado de espaldas, era empujado a la costa por las olas. Nos contó cómo una hora antes de medianoche, estando asido a un poyo sobre el barco para no ser arrastrado como otros por las olas espantosas, fue arrancado impetuosamente y arrojado al mar, teniendo la felicidad de arrancarse la camisa y echarse de espaldas. Decía que varias veces fue zambullido y arrollado, pero que el mismo oleaje le sacaba de nuevo a flote, llegando, por una extraordinaria gracia de Dios, a escapar de sus fauces, después de una lucha de tres horas con la muerte.

Refería que todos los demás tuvieron la desgracia de ser barridos de a bordo en su presencia, por la impetuosidad de la inundación, siendo sepultados en la mar. El número de las víctimas remonta a 54 sujetos, 30 seglares y los restantes jesuitas, en su

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

mayor parte españoles; entre los alemanes se hallaban los padres Pablo Weit, Francisco Türck, Julio Wittner, Matías Pfeiffer, Matías Buggent, José Tolpeit, Ernahuus, etc., y los hermanos Antonio Geisler, Santiago Horn, Simón Höcht, etc., a quienes Dios conceda la eterna paz.

Nosotros los seis sobrevivientes, de tantos, a saber: el Padre Moreno y yo; los maestros Boisset y González, y los hermanos Ergizia y Ausmendi, somos deudores de especial gratitud a Dios, por habernos salvado de las aguas, y al mismo tiempo quedamos obligados a suplicar que nos preservara del hambre en una región desierta y desamparada, y para que nos condujera felizmente al fin de nuestra vocación.

La playa, a la que tan maravillosamente aportamos después de nuestro naufragio, era arenosa y, según todas las apariencias, borrascosa, por el constante azote del que se juntaron muchos españoles y casi todos los franceses para hacer la tentativa y emprender sin demora el camino.

Yo, antes de emprender el viaje, me reconcilié con Dios; y mis compañeros de expedición, en número de 44, se llevaron buena provisión de víveres, pues no sabíamos si los encontraríamos durante nuestro viaje.

Durante esos tres días había penetrado el oleaje en todos los departamentos del barco y había barrido y arrojado al mar todos los víveres. En la bodega donde se almacenaban las mercancías y la rica provisión para la misión de Chile, no había penetrado todavía. La playa se parecía a un campamento destruido. En la playa yacían amontonados muchos barriles, cajas y baúles, en parte deshechos y en parte íntegros todavía y llenos de vino, rosoli, harina, almendras y otras cosas por el estilo; había, además, jamones, cebollas, gallinas ahogadas y capones y un cerdo vivo todavía, etc., todo lo cual nos vino muy bien en aquella apremiante necesidad. Listos todos para el viaje, nos despedimos de los demás y emprendimos la marcha a lo largo de la costa marina. Yo dirigía toda la expedición, rezando el santo rosario, al que todos contestaban en alta voz y con gran confianza en la intercesión de la Madre de Dios. El camino nos conducía al sitio donde yacían todavía los cadáveres del Padre Procurador y Padre Ernhaus, que enterramos.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

Después de dos o tres horas de camino, topamos con un fresco arroyuelo, y pensamos hacer noche allí, pues era ya noche; pero una encantadora espesura descubierta por los que habían penetrado más tierra adentro en busca de leña, excitaba nuestra curiosidad. Todos nos encaminamos allá donde después de fortalecernos con un buen trago de vino y con una torta, pasamos la noche sobre el desnudo suelo y al aire libre, pero pronto se encapotó el cielo, rompiendo finalmente entre terribles truenos, en una lluvia deshecha.

A la madrugada del 14 de enero resolvimos permanecer allí hasta mediodía, examinando mejor, entretanto, la región circundante, mediante el envío de cuatro sujetos. A éstos se les dio orden que a lo más tarde volvieran para las doce y relataran la constitución de la región. Pero ellos no volvieron para el tiempo prefijado, por lo cual despachamos a otros dos, y tras éstos, otros dos, y uno de éstos, desde lejos, nos hizo una señal de que también nosotros siguiéramos. Yo no juzgué prudente emprender el viaje por aquella sola señal, por lo cual escogí a un compañero de viaje de los más capaces, quien había de examinar mejor la cosa y darnos la señal de seguir sólo después de tener indicio cierto de pueblo o ranchería.

Y como también éste nos llamó poco después, emprendimos la marcha a través de una planicie, cubierta espesamente de alto pasto, con tanto trabajo, que de cansancio no podíamos avanzar. Veíamos delante de nosotros una manada de animales, un hondo bañado y un bosquecillo de datileras, según afirmaba uno de los nuestros, pero no descubrimos rastro alguno de hombre ni de humana vivienda, por eso no nos atrevimos a penetrar más tierra adentro antes de tener una deliberación.

El piloto que estaba con nosotros, puso delante de mí la carta marina, y me mostró que desde allí a Río Grande había treinta leguas, pero que, si no se podía vadear para recorrerlo, había doscientas leguas de camino; en cambio, el camino mejor era hacia la Isla Santa Catarina, con setenta leguas de viaje. Añadió que era conveniente que aquéllos que querían ir hacia la isla Santa Catarina, siguieran la playa y no se apartaran mucho de ella, y que los que querían ir hacia el Río Grande, siguieran el camino emprendido, el cual los conduciría allí.

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Como yo sabía que los franceses eran del primer grupo, y que desde la isla Santa Catarina, encontrarían antes ocasión de volver a Europa que, en cualquier otro punto español, les aconsejé que volvieran a nuestra costa. Yo persistí en mi primera resolución de continuar mi camino al Río Grande y a Buenos Aires.

Los franceses emprendieron el viaje a la costa, y por justas tuve que ceder a su impetuosa petición, dándoles al Hermano Ergizia para compañero de viaje. Conmigo quedaron algunos españoles; éstos, al comenzar a dudar si la provisión alcanzaría para un viaje de treinta o doscientas leguas, me hicieron entender a las claras, las pocas ganas que tenían en continuar el viaje emprendido, y que ellos preferían volver con los franceses a la costa y desde ella intentar conmigo otro camino hacia Río Grande. Yo cedí: volví y llegué a media noche, con lluvia torrencial, al sitio en que habíamos acampado últimamente.

El 16 por la mañana se separaron de nosotros los franceses, listos para el viaje a Santa Catarina; nosotros resolvimos emprender al día siguiente 17, nuestro viaje hacia el Río. Tanto nosotros como los franceses, teníamos que dar la palabra, a los que por flaqueza o por hinchazón de las piernas, no podían seguir, de que desde el primer poblado que topáramos, se les despacharía ayuda, y que serían llevados al Río Grande o a la isla. Ellos pedían que para su consuelo me quedara con ellos; pero yo dependía de las órdenes del Padre Moreno, nuestro Superior, a quien no le parecía eso conveniente, y que la expedición que se había reducido a seis individuos, se aminorara más todavía, y así me dio orden de partir con los demás al siguiente día.

El viernes 17 por la mañana, partimos de la playa el P. Moreno y yo, los maestros Boisset y González y el H. Ausmendi más ocho españoles seglares, cada uno con su carga a las espaldas. Por ser esta la primera vez que había de cargar un saco de harina, no sabía al principio cómo entenderme con él, pero pronto me lo acomodé. ¡Qué ojazos hubiera abierto el que me viera en esa extraña figura, con un saco de harina a cuestas, la calabaza al cinto, un corto vestido y zapatos desiguales, hechos a fuerza de ligaduras!

Todo esto era fácil. Pero no el viajar sin guías por sendas desconocidas, sin saber cuántos días, semanas y meses duraría el

JOSÉ VANDERLEI BORBA

viaje, ni de dónde conseguiríamos el sustento; sin saber si los ríos se podían vadear, ni cómo lo haríamos, etc. Esto hubiera sido lo más pesado, a no haber puesto nuestra plena confianza en la Divina Providencia, la que nos conduce maravillosamente.

Avanzamos un grado por la costa del mar para no descaminarnos. La playa tenía siempre una anchura de cincuenta pasos, y la arena no era movediza. Los viajes que hacíamos eran cortos, de unas cuatro leguas, porque estábamos muy cargados y comíamos mal. En los primeros días hacíamos ciertas tortas, esto es: hacíamos una masa, la extendíamos y la colocábamos sobre brasas hasta que se secara y cociera. Pero como en esta forma se nos iba mucha harina, en lo sucesivo hacíamos una especie de papilla sin aceite ni sal, ésta era sustituida por el agua de mar; más apetitoso nos era todavía el caldo o sopa de caracoles marinos o almejas cocidas y hervidas, que en todas partes encontrábamos junto al mar, a un palmo de la socavada arena. ¡Ah, cuántas veces nos decíamos unos a otros: ¡mientras encontremos almejas, no moriremos de hambre! Nos son apetitosas, crudas, cocidas y asadas, y ellas fueron una de las principales causas por la que no nos apartamos de la costa.

El ajuar en que preparábamos nuestras comidas se reducía a una cafetera vieja, a una lata en la que antes había tabaco y a un recipiente de cobre que encontramos en la costa, al tercer día de nuestro viaje. Dos fuentes de madera habíamos llevado con nosotros. Las almejas marinas nos servían de cuchara y de vaso, tomando en ellas, casi hasta el último día, un poco de aguardiente que habíamos ahorrado.

Nuestros descansos eran al aire libre, junto al fuego que procurábamos conservar durante toda la noche, para ahuyentar a los tigres y otros animales. Hasta el sexto día de viaje, fuimos encontrando todavía cadáveres de seglares y de los nuestros, compañeros en el barco; pero por lo descompuestos que estaban, no los podíamos reconocer ni enterrarlos por el hedor muy desagradable.

Cada día escogíamos por guía de nuestro camino a algún santo. El 24 de enero, que era jueves, tocó la suerte al Arcángel S. Rafael, quien nos envió para nuestro sustento una carpa de 16 libras; así como allí envió entonces a Tobías un pez para su remedio, nos envió a nosotros una carpa. Al mismo tiempo pescamos algunos

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fermejuelos, con la mano y nos preparamos una apetitosa comida y cena, quedándonos todavía una porción para un buen desayuno. La amorosa providencia de Dios nos deparó otro día otra pesca parecida, encontrando un fresco atún en la playa, que durante dos días nos suministró abundante comida.

Después de haber andado siete días en nuestro viaje, sacamos la cuenta de que pronto llegaríamos a encontrar el Río Grande que, a juicio del piloto, estaba a treinta leguas del punto donde naufragamos. Pero nosotros continuamos los días octavo, noveno y décimo, sin divisar rastro de ese río.

Venimos a sospechar que tanto el capitán como el piloto habían errado al describir el punto del naufragio entre los grados 30 y 31, y que quizá habíamos encallado en ésta y no aquella parte del río, el cual estaría ya a retaguardia. Entre otras probabilidades que afirmaban nuestra opinión, adujo uno la siguiente, a su parecer convincente, y era que los fermejuelos, de los que habíamos comido muchos los días pasados, se cogen con la mano en el Río de la Plata; de aquí concluía él, que estábamos ya lejos del Río Grande y cerca de Castillos, donde podríamos llegar el día de la Purificación, y ofrecer de nuevo el Santo Sacrificio del altar.

Con estas dudas continuamos el lunes 27 de enero nuestro viaje bajo la protección de San Luis, que habíamos escogido por guía del undécimo día de viaje, y fue este día tan feliz que aquella misma mañana, y por cierto de una manera bien impensada, nos dimos cuenta de la región donde nos encontrábamos, y a qué punto habíamos de dirigir el resto de nuestro viaje.

El bondadoso santo se valió de mí como instrumento para sacar a toda la comitiva de la angustiosa duda en que estaba. Ellos tenían ambición especial por una tortuga, que hasta el presente no habíamos gustado ni visto; y he aquí que hacia las nueve se asoma a la playa una de un quintal (de 50 kg); no había duda de que el santo bondadoso quería satisfacer nuestra hambre, condescendiendo a nuestro inocente anhelo. Todos se echaron sobre el animal, y mientras ellos lo preparaban para la comida, subí al próximo monte bastante elevado, desde donde podía observar a bastante distancia los alrededores de aquella región.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

Miré diligentemente a todos lados y en lontananza divisé una pequeña choza cubierta de paja; mi alegría fue tan grande que grité ¡vivienda! ¡vivienda!, y no fiándome de mis ojos, invitó a todos a subir al monte. Ellos, dejando todo cuanto llevaban, hasta la tan anhelada tortuga, se dirigieron al monte, y luego también hacia la casa, a pesar de tener que atravesar algunos pantanos muy tupidos de juncos. Estábamos ya cerca de la habitación, cuando salió uno de ella a toda prisa y montando a caballo se alejó, a pesar de que nosotros, en señal de paz, traíamos un largo palo con un pañuelo blanco. Nosotros, no haciendo caso de eso, continuamos con denuedo el camino hacia la casa, donde cinco o seis perros salieron a ladrarnos, anunciando al mismo tiempo nuestra llegada a los habitantes.

Uno se atrevió a salir, pero no quería responder a ninguna de nuestras preguntas, hasta que preguntamos si era cristiano. El respondió: ¡sí, cristiano! – y porque nosotros le ofrecimos algunos regalos, nos trajo él queso y leche, y nos hizo entender que nos hallábamos en tierra portuguesa, en una choza de guardia, llamada Buchura, en la que solían cobijarse un oficial con algunos soldados e indios, y que desde allí habíamos de andar dos días para llegar a Río Grande. Yo, a pesar de la alegría de tan buena nueva, volví al sitio donde habíamos dejado todas nuestras cosas, y los portugueses nos enviaron, por cortesía, cuatro caballos para que lleváramos nuestras cosas a Buchura. Nos llevamos también algunos trozos de la carne de tortuga, que en gusto se parece a la de ternera; pero luego gustamos de ella muy poco, porque en el intervalo se había matado y preparado, en la choza de guardia, un buey.

Cuando llegamos a Buchura, con todo nuestro equipo, nos salieron al encuentro el capitán, el capellán y un francés de nuestro barco y me recibieron amigablemente. Yo, admirado de la admirable providencia divina que así jugaba con nosotros, exclamé, lleno de alegría: ¡Haec dies quam fecit Dominus! Este día, 27 de enero, es el día del Señor, el día de nuestra salud y salvación. Si hoy no nos hubiese salido al paso la inesperada presa de la tortuga, hubiéramos continuado nuestro camino, y ni yo ni otro alguno hubiera subido al monte y consiguientemente, tampoco hubiéramos descubierto la guardia de Buchura. Mi alegría se acrecentó más todavía al

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

encontrarme en la guardia con todos aquellos que habíamos tenido que dejar a lo largo de la costa, por haberse enfermado de los pies, y al enterarme de ellos por qué medios los había Dios conducido aquí.

Los franceses, que el 16 de este mes emprendieron su camino hacia Santa Catarina, desde la costa, después de haber andado un camino de unas treinta leguas, llegaron a un sitio llamado Guarda de Sena, y tomaron allí, junto con la guarnición portuguesa, a un oficial al cual refirieron la lamentable suerte suya, la nuestra y la de los que habían quedado en la costa. El noble caballero se dirigió con algunos de sus soldados al sitio de la catástrofe y se llevó a los desamparados a su guarnición, y desde allí trajo luego algunos aquí, a Buchura, y después más lejos, a Río, con nosotros; a los franceses, empero, los condujo a la isla Santa Catarina; éstos hicieron su viaje hasta con comodidad, porque hicieron el camino por las guarniciones portuguesas de que está lleno todo el trayecto hasta Santa Catarina.

Hace tan sólo siete años que los portugueses tienen sus guarniciones en esta costa; y la primera, llamada Tremendi, dista tan sólo cuatro leguas cortas del sitio del naufragio. Si el día primero de nuestra marcha, 14 de enero, hubiésemos seguido una hora más nuestro camino tierra adentro, hubiéramos llegado a ella. El que eso no haya sucedido, no se puede achacar a la carta del piloto, como inexacta; porque era una de las viejas que no tenían indicaciones señaladas de las últimas guarniciones portuguesas, como tampoco lo podía saber el piloto.

El 28 de enero partimos de Buchura, y por la noche llegamos a Estrecho; al día siguiente, a eso de las cuatro de la tarde, llegamos al tan buscado Río Grande. Sobre una barquilla cruzamos el río, arribando hacia las cinco de la tarde a la población de San Pedro sita en la otra ribera. Desde este punto, Río Grande se llama también Grande Río de San Pedro. En San Pedro nos recibió caballerosamente el Comandante del Puerto, dando muchas muestras de commiseración a nosotros náufragos, y nos ofreció generosamente albergue durante la noche.

Como nosotros manifestamos el gran deseo que teníamos de visitar aquel día al gobernador Diego Osorio Cardoso, que vivía a media legua portuguesa de allí; en un carro tirado por bueyes nos

JOSÉ VANDERLEI BORBA

condujo al gobernador, quien, con increíble alegría, cariño y afabilidad, nos obsequió como a los mejores huéspedes.

Para que pudiéramos descansar y recobrar nuestras fuerzas perdidas, nos señaló una casa, que había sido habitada antes por dos padres capuchinos, y en la que había en esa coyuntura un capellán castrense, con dos soldados. Todos los días se nos ponía en la mesa carne fresca y buen pescado, que nosotros tomábamos con apetito, pero no nos podía hartar, porque cuanto más comíamos más hambre sentíamos.

La causa de eso podrá ser el aire, o el que la comida de aquí no será tan nutritiva como en España. La buena acogida la hemos de atribuir, en parte, a la liberalidad de Su Majestad el Rey de Portugal, y en parte a la del gobernador de aquí. Su Majestad tiene ordenado a todos sus oficiales reales de estas regiones, que a todo naufrago se le dé gratis, carne, harina y pescado, como lo experimentamos ahora nosotros y antes lo experimentaron unos ingleses que hace dos años naufragaron en el Estrecho de Magallanes, en el Cabo de Hornos, quienes, construyéndose después del naufragio con los restos de su nave, una embarcación, arribaron aquí en extrema necesidad, siendo socorridos con abundancia de toda clase de víveres.

Al señor gobernador, empero, le hemos de agradecer tan largo y cortés albergue, porque con bondadosa amistad hacia nuestra Compañía, nos llenaba todos los días, especialmente a los misioneros, con exquisitas galas y dádivas sin miramiento a las órdenes reales. Poco después de nuestra partida para Buenos Aires, nos adelantó 500 pesos, para que nos pudiéramos procurar alguna vestidura y la provisión necesaria para este viaje. Interpuso también su petición para nosotros ante el visitador episcopal, que a dicha nuestra se hallaba en aquella ocasión en S. Pedro, de suerte que nos permitió celebrar la misa, lo que habíamos pedido en vano al párroco del pueblo. Porque bajo severas penas eclesiásticas, tenía prohibido por la Señoría Ilustrísima de su Obispo de Río de Janeiro, permitir a sacerdote alguno extraño, religioso o seglar, la celebración del Santo Sacrificio en su iglesia sino tenía licencia escrita de su Obispo.

El 1º de febrero, sábado, fue para mí el dichoso día en que por primera vez en América subía al altar; lo que no olvidaré jamás en mi vida. Como nuestra partida de aquí se atrasó algo más,

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

enviamos a dos de nuestros compañeros al sitio del naufragio para ver si el oleaje había arrojado de la playa todo el cargamento, aun lo que estaba encerrado en la bodega para la misión de Chile. Pero ellos volvieron con la triste noticia de que en la playa no habían visto nada de toda nuestra carga que con tanto gasto habíamos reunido y que probablemente todo yacía con la infortunada nave en el profundo del mar. ¡Bendito sea el nombre del Señor! ¡Tanto más luchadores expeditos, continuaremos ahora nuestro viaje!

Mientras nuestros dos expedicionarios iban y volvían del puesto, me entretuve en estudiar, con exactitud, de personas entendidas, el Río Grande, las poblaciones y tribus situadas en sus riberas, y toda la costa que se extiende desde los 30 grados hasta allí; y siento grandemente el haber descuidado la oportunidad que tuve para copiar un mapa nuevo y perfecto de todos los dos ríos, Río Grande y Río de Janeiro, que tuve el gusto de ver en la casa del señor gobernador. Las cartas que tuve que escribir a Europa durante los primeros días después de mi llegada, me quitaron el tiempo que necesitaba para copiar ese hermoso mapa y empaquetarlo luego, para enviarlo a Lisboa: en los restantes días era ya tarde. Espero que la corte portuguesa publicará ese mapa, en provecho de todos los navegantes.

Los habitantes del pueblo de San Pedro me contaron lo que sigue: la comarca en que ellos viven actualmente era todavía, hace siete años, una horrible selva enmarañada, en la que se refugiaban, fuera de innumerables papagayos, gran número de fieros tigres. Los primeros anidan todavía en los agujeros de los altos árboles; los tigres se refugiaron tierra adentro; con todo, en casi cada casa de los vecinos se encuentran una o dos pieles de tigre, que colocan en sus sillas y asientos.

Junto a este río, hacia el Norte, hay, además, otra población, pero formada toda por gente pobre, la cual, siendo de solos cristianos, y no pudiendo por su pobreza, mantener un párroco, es atendido en lo espiritual por el sacerdote de San Pedro; este oye anualmente, durante la cuaresma, sus confesiones, trasladándose al efecto allá, en un viaje de ocho días, a usanza portuguesa, esto es: a todo andar de caballo.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

Al otro lado de esa población, están los límites de las reducciones del Paraguay, de las que la más próxima es la de San Miguel. Pero ellos no tienen comercio alguno entre sí, porque todo lo que pasa del uno al otro lado del río, es considerado por ambos como una hostilidad.

Hacia el Norte, hay otro San Miguel, llamado también Chuy, que dista tan sólo tres leguas de la población española Castillos. Desde este punto queda un viaje de casi cien leguas hasta Montevideo, que está a esta parte del Río de la Plata; a la otra parte, a unas cuarenta leguas de distancia, está Buenos Aires, a donde, Dios mediante, nos encaminaremos pronto en diligencia, una caravana tirada por bueyes.

La ciudad de San Pedro, llamada también Río Grande de San Pedro, por el río sobre el cual está, ha sido fundada recientemente hace siete años, y con ocasión de la guerra entre portugueses y españoles, que se tiraron de las greñas en estas comarcas, ha sido defendida también con baluarte, palizada y cañones. Cuenta con unas 1,400 almas, y de la desembocadura del río en el mar, dista dos leguas. El sitio es sano, la tierra fecunda y todo crece fácil y a prisa, sin grande trabajo del labrador.

Hemos topado con uvas a sazón, melones, sandías y otros muchos frutos americanos, que nosotros comemos todos los días, sin peligro alguno de contraer fiebre u otra alguna enfermedad. Las casas son muy miserables; son peores que las de las aldeas de Baviera, y tanto el palacio del señor gobernador, como nuestra capilla, están cubiertas solamente de paja. Los infelices vecinos tampoco en ellas están seguros, por ser casi sepultados por la mucha arena que el fuerte viento acumula en derredor.

Toda la costa, entre este Río Grande y el sitio en que naufragamos, no tiene nombre alguno en la carta terrestre ni en la marina, por ser muy desconocida; pero sin agravio alguno, se la podría llamar Costa Brava y Desastrosa, por ser en todo tiempo muy borrascosa y haber echado ya a pique muchas naves. En San Pedro percibíamos el rugir y bramar de la mar, a pesar de distar dos leguas de su costa.

Por fin, preparado todo para el viaje planeado, con licencia del señor gobernador, dejamos la ciudad de San Pedro, y

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

emprendimos el camino a Montevideo, y desde allí por el Río de la Plata a Buenos Aires, donde arribamos, con la gracia de Dios, felizmente, el 14 de abril, sanos y salvos. Si describiera nuestro viaje, las ciudades de Montevideo y Buenos Aires, el Río de la Plata, repetiría inútilmente lo que V. R. quizás habrá leído en cien pasajes del Neue Welt-Bott¹⁵².

Todo ello lo paso por alto, y antes de terminar, anotaré una que otra cosa de interés. El 3 de marzo observamos en el cielo estrellado, entre la constelación de la Ballena, un hermoso cometa, el cual fue visible hasta el fin de junio. En el puerto de Montevideo, vimos dos barcos de aquellos que en 1742 emprendieron el viaje hacia Mediodía y que por la tempestad fueron destrozados. El uno no era más que un aglomerado montón de madera útil solamente para la cocina; el otro, en cambio, llamado Asín, era de extraordinaria magnitud y hermosura, habíase le renovado y arreglado para el viaje a España o al Perú.

De Buenos Aires han venido también algunos mineros que descubrieron en esta parte del Río de la Plata, dos minas de oro; pero encontraron que una era, a la verdad, de oro, pero la otra de mercurio.

En estas partes andan de nuevo las cosas muy revueltas. En el mes de junio último renovaron los salvajes sus piraterías, y a 12 leguas de aquí mataron a 10 españoles y a otros 21 los llevaron cautivos. Era un grupo de 600 individuos; el comandante de aquí despachó 60 jinetes en pos de ellos, los que mataron a 50 de los indios. Esa insurrección dificulta nuestro viaje, que se ha fijado para el 10 de octubre; partiremos de aquí acompañados de otros viajeros, en 50 carros y con una buena escolta. Dios, que tan maravillosamente nos salvó del naufragio, nos protegerá también por tierra, conduciéndonos felizmente por los adorables caminos de su

¹⁵² La traducción es el *Nuevo Mensajero Universal*, extensa obra alemana de 38 tomos que reúne 780 cartas de jesuitas escritas entre 1642 y 1762. La obra es análoga a otra francesa. La monumental obra alemana no fue traducida al castellano y cuenta con 40 cartas referidas al Río de la Plata de las que el jesuita Juan Mühn seleccionó y publicó, en 1930, solo 18. Una de ellas es esta carta del P. Strasser.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

*providencia, a Chile, término de nuestro viaje y de nuestro anhelo.
Sírvase V. R., acompañarnos con sus oraciones, que así iremos con
mayor seguridad.*

Me encomiendo humildemente en las OO. de V. R.

Buenos Aires, 15 de setiembre de 1744.

Siervo e hijo en Cristo.

Melchor Strasser, S. J.
Misionero en Chile"

ANEXO 2

Ofício-relatório, de 20/8/1744, do Governador de São Pedro do Rio Grande¹⁵³ ao Cardeal João da Mota.

¹⁵³ **Diogo Osório Cardoso** foi coronel do Regimento dos Dragões criado por ele, em 03/05/1737. Depois comandante militar e, por fim, governador da Capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul, de 22/12/1740 a 28/6/1752.



ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO



CONSELHO ULTRAMARINO

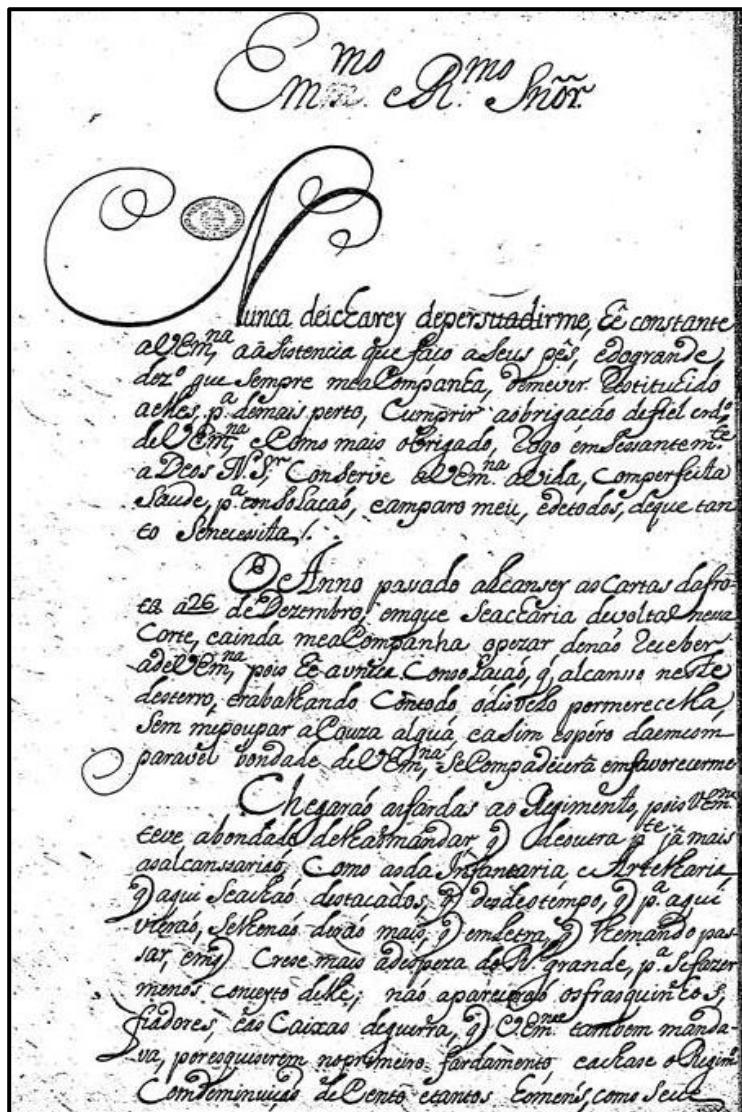
BRASIL—RIO GRANDE DO SUL

1744, Agosto, 20

Rio Grande de São Pedro

49- 1744, Agosto, 20, Rio Grande de São Pedro

OFÍCIO do comandante militar coronel Diogo Osório Cardoso ao cardeal D. João da Mota e Silva, sobre a chegada de fardas, a falta de soldados para artilharia e infantaria, a necessidade de complementos de cavalaria, solicitando o recrutamento de soldados e a vinda de casais que se acham no Rio de Janeiro e a doação de terras para o cultivo, e comunicando a produção de vários tipos de grão e fruta, o aumento de estâncias de gado, a venda de vacas pelos índios Minuanes e o naufrágio do navio francês Duque de Chartres, vindo de Cádis para Buenos Aires, e o salvamento dos passageiros. Anexo: relação do armamento, lista de passageiros do navio francês, relação de fazendas que se acharam na praia e certidão
AHU-Rio Grande do Sul, cx. 1, doc. 46
AHU_ACL CU_019, Cx. 1, D. 49.



NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fl. 02

Domapa n^o V, cvejo Senão Comandaria, secl^o de
nao. tioh^o abondade demandar da Europa, ou o^o dem-
asgn, p^o que omande desmais Capaces, q^o desfueron de
novo malapieania, poia estes gravas militas, q^o os dese-
plinados, edameira forma q^o a falta de soldados. In-
fanteria extrer, poia n^o tem quem move a Arter, nem p^o
goarneur argoardas de Infantaria, ceteros Desvalamentos
levoum^o de fidellos em l^o ou dous armas, de q^o desv^o unica
allem^o na l^oaria antecedente, só Secl^o de amayor p^o
dos Seus Of^oce passou a Corre Coméu armas de l^ouanya,
o^o Sang^o mor do Regimento M. de Barros, gravemente
moldoso, ceteo Representara a allem^o, avendo em que me-
cnegarau^o o^o d. M. V grande escom^o de representem^o Secl^o,
en sua alcunha frou na Comandancia d^o d. Re-
gim^o o Cap^o am. Tomás Llin Ozorio, em^o Sempre q^o com
grande Cuid^o etello, nas s^o suas conservau^o, mas
também em diantais q^o for possivel.
Como n^o ha efeito mueremse os Cava-
los do Regim^o emiwallares, ezeram se don^o certo Delfo
q^o o Servo da Campanha, mostrou recuperenia a
grande despoia q^o fizerio as feras, encen^oua bantava
q^o desparadas p^o as terras, q^o de q^o me^o esculij mandar
fazer corcione de dola p^o Lombikos, q^o Iewa^o obrando
p^o l^o pequeno pre^o de q^o desv^o com a asq. Tomás P.^o
du^o Ananada necessitando se tão somente desvelhas
mais fortes q^o as ordinarias p^o o Seus aleys, q^o Eas deles.

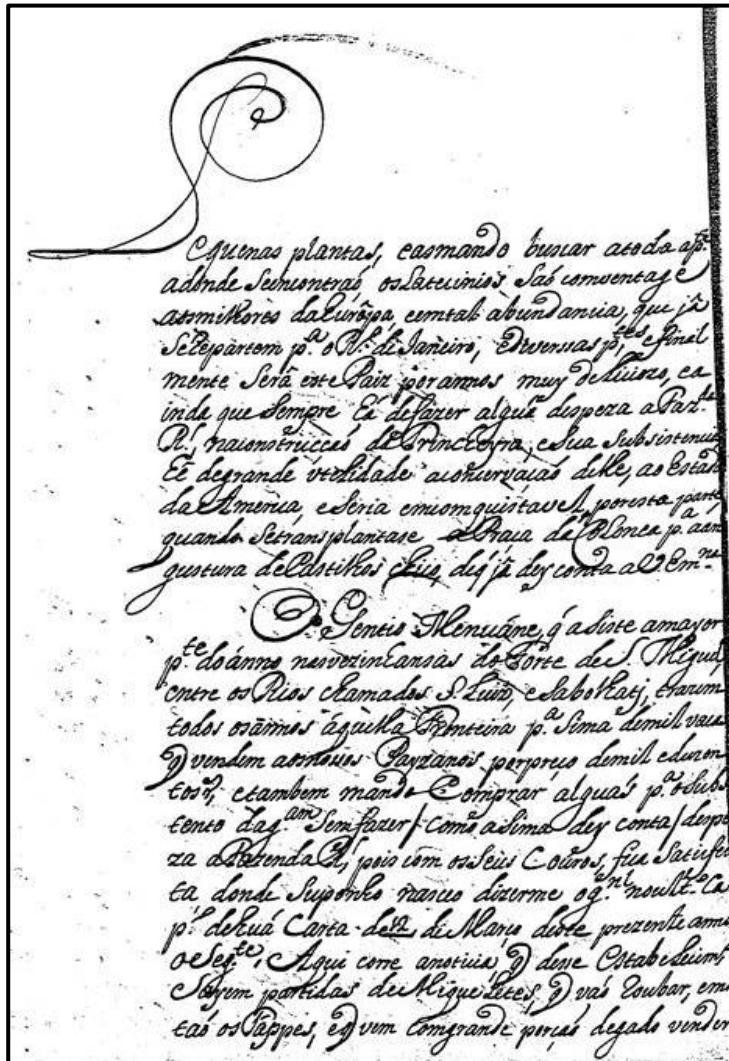
ORA a sua Criação. Mandej apagar os seus censos
Com os pais em seu Círculo também fechado, p' produzir
debrutos muários. Todes os armos Seccapaz mais de
seus censos p'clos p' o Serviço do Regimento, e destrui-
mas estes principios no Estrelado de Buzená de
banda do Norte, etc etc chamado de armamento
D'humor eternia legras, entre o Rio, e lagos aq'
chamado o N. grande, em que secaão ayuntadade e
de animais D'humor domaria das estrelas, regim-
ento delle elementos ou secaão desta banda do
Sul, nado por vitamina,

Penho ordenado Smacem novitos ns à
Souque desmonedora cyphibido Salom vacas
del Conimere, El eue smikor meyo descaumentar
hauer Soupre novitos p. Scenor todos armas p.
Coms a Iha del Cabochina, laguna D mandas com
prando Reggimento D meraç astora de Ormias p. al-
dade de São Paulo emq Scutelha a Pazienda R. nas
dimitos D eues Reggais das Trppas D todos os armas
Levar.

Levas. Promete o País grandes vinhas, pole ade
miradas e óm̄a produtiva avidez, q̄ abranda as mesmas
plantadas dadas suas vinhas efeitas e bem sacudadas;
Dá Seguramente o País clamorosa Sone quejor, por
dávam eodas artifícias de Europa digne já temos alguma

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fl. 04




 Meus monarcas; não acredito que V.S. permita cum-
 falso, que sobre tais feitos, Senayorá conter em Pará
 Esse formal infracção denunciada, D'naquella Corte
 Securípula. C.R. medira a) a nusta materia em
 portante, eheprincipiá logo todo o Comédio, p'ro o
 contrario, n'ri'pide resultar grande novidade. Respon-
 di'arão. Com o Cap. 12.º, I.º, I.º, I.º, I.º, I.º, I.º, I.º
 Cap. d'nhua Caria d'la d'nhua, Seguro al'ho.
 que n'ras Campanhas ja' mais faltaram estes eley-
 Lombikos, Lays, chadres, decodas escatas, certes
 levá' os zales aonde m'hor Ver pagas. Depois
 São os Indios. Menuanos os Miquiletes que tra-
 tem amayor porção de gado aonde n'viverão de
 C. Alizud e hui e Fendo Barbans, dissem E.
 -la, D. o R. P. Hotinana' antiga m'ra de Campanha
 D'naehua: ouve entre elles los Tappes, D'gaardas
 asportais quanitidá de demores, donde they' ch'as
 os Menuanos mais bom a'coupados, com vestuários
 dos seus concôndores, e'lethemas, Comprarmos avacas,
 asturias vender a Monte Uchi, D'carrenum mais d'las
 dej'now. D'afamado Lebras, Caroya em, falej
 al'ho por'nto motivo, morro armas de P'longa
 Sandoval, a' m' Eauia quebrado Eu' oho delu' tiro, ente
 Secha agora S'go Leambor, Segundo o docu'ro d'lm
 e'ye, Esendo estes omias temidos decodas entas campas

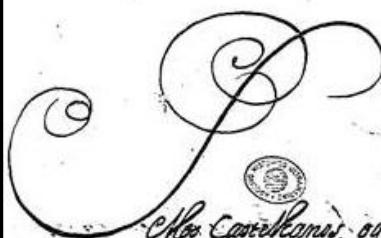
NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fl. 06

Adonde Suuunveras m^o am^o querendo e Salindo
pontada aq^o a vender cada avançada de canimaco;
Sem outro vello aonto que acomiadas Camp. ad^o e^o
aílos prezencem^o providas aquelas más Camp em
tu^o Cast^o Chamalo Maltonalo, couro Paraguay;
chagoniza; E quanto porreira Simeoffre Dizer
ad^o do nre particular, q^o nunca consentiria em
couro q^o contrariava a^o Armazéis, quando V^o Ex^o
meordine ná comprem os moradores vacas nem aos
Cast^o nem aos Pernambuc^o, D^o avem vender anessa
Promessa, maldecremente assim com apena impôrta
aq^o oficio q^o a^o ledas entira coacimado.

Preceei estes Capp, ^{os} a Certificar alho
Senai aumento o P. grande, por meysas cas extra
nas, quem tem aumentado. E Dcos nosso S.
contando al ^{os} Em por especial instrumento deu
Conservar, aonde Setem visto porm vries a sua
Providencia infinita, dey) Rmias Soy das agravas
nem al ^{os} Em na paga d'essimentos.

*Voluntariamente omo de Juncos as amantes ser
deu álora defuncie dalgas chamada alarguado
queimado Segundo dalgas de alarguado
queimado abanda do Sul de
Nauis Frances por nome Duque de Bráeres, Seu filo
de Cadiz, Com Setenta dias de Regem, fccado*



 Che Castelhanos, qual fiz p. a. B. Ar. em
 portantissimo, eficando ponto da praga Eu' ciso de
 copingarda, Segundas asepeas & constas de lela
 coi. M. L. e. S. de Salvaras asquê contem amarra, a
 todos des acomodado. D'Ellas manda, Castelhan
 os acomiu quarel todos os maltratados, q. q. ador-
 amora esse biss porcaria. q. q. castelhanos
 pejar no Poco duas Cegas, p. a. q. q. Castelhanos amora
 dons, & seu familiares ciso Sis R. P. da Comp. de
 des o S. Gaspar q. q. fiz los R. P. Barbonas, que mepe-
 lhas Congradou Estas p. a. vivorem Commais Castelha-
 mento, donde Castelhanos por Camas, cadastrar comuni-
 cuniversario, e comiai pello off. da Parada R. epe
 la mesma Castelhanos provar quincentos pesos
 acomodos R. P. que pedira p. a. seu transporete, de
 que passaria Letra porreia vies p. a. sua Província
 obrigandose apols Seguros donos das gardas
 S. Miguel, Chui, Segados q. q. sonem ao seu
 Colégio, ou sacufando emvalas p. pelo jorus q.
 comhom no Poco, atraia de Blanca donde temos
 noticia por Carta do Brigâdor José da Silva
 Paes, mas quis condescender o Governador de B.
 fiz, nom tas jorus Sacufazer amarra Blanca q.
 que jareos com os Castelhanos niste Estado deimanto

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fl. 08

*Recorri adiante unha razonma especie
á illa Praia, donde tambem mirei o Brigadeiro
armado podera coneguir dodd. Gov, dizendo arman-
da entregar venido das gozadas do P. grande
aonlón de seu Govorador, qd. Eavid adscidos
Com illas as Castelhanas naufragados, seu
escou decaudo siakas att Perné D'aserrouse
reim, permoserar as d'as P. Atq. opono Caze qd
faço d'akas cain^{tais} emq. abunda este Continente.*

*O d. P. Brigadeiro meuvizas fiz en
Ereque dous cotos pezas dóbles, as abas quinzenas
do d'as P. co maio qd. Se prestaram aos moradores
Castelhanas, que mandar conduzir emcaras a Ilha
et d'as d'as, juntas com os d'as P. addigois debois mores.
emq. com aoculta delu' Cabo de laquedra, que
era solbado, pormai p'car aq'arimta d'as guerra
nunemaria aera p'arniu, et razeonm-me nevol-
ea alguma plantas.*

*Al 48º Marinheiros Franceses des-
tros fuzi dabanda do Norte na Ria da Real
de P'rujeru, aonlón tambem Sete L'vias Comeone,
fam'la, etc, etc, etc, qd. Lembraus p'chel' d'el'oria,*



 N.R. refim. Se haverem acha despeza.
 Tenho mandado p.º o Of. de Janeiro amayar
 parte delles, Sendo os primeiros o seu Capo,
 caixa. Scellar algum porfalte de Embarcacion,
 que breue mente partiras. Dizem eodos os
 mandados Cabo, es conforma os meus R.º. d'alonj,
 D'omarinhos e Frances, e algum seu gama
 Lâo, e outras as suas armas e papelaria. O
 m.º delles vias a combinar, epanavao a enterrarr
 que não podias carregar, cada petiu o seu
 hez existar, e se haverem, o conta das R.º.
 n.ºs. not. d'omarinhos, eomia o d'almorim
 Seu, e haverem embarcado, aquem os dicos o
 Envias passado, o eudo juntos mandar e se haver
 auec encabotamento por eu e o general que or-
 deno, fove atra diligencia, Comiu Cabo de quebrada,
 colins solado, o escrivais do Nauio, e ouvir
 Casethans, para preveniriam atal diligen-
 cia, para que constare aodos estes, Senão pra
 tuuas entre nos os docamibos, que levavao
 aforas das Naus Portuguezas, o havas o
 Costa nra sua praya, estrejado que fove o lugar

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fl. 10

*D. Pedro, Sepo tudo patente, prezente
e de Capp. mandante, co Commissario de
Monas, aos quais meus respeitos, mandam entre
gar na proximidade dos P.R. Estreitos caravelas naufra-
gados, o qual por consegue acaba Eu, debaixo do juro
mento dos Santos Evangelhos, assim tirara os
P.R. anelos Tongadas, escaravanas os Seus
vessuários, aque Sequejou zedie vinte e Sete
de Fevereiro, e por que fuiam muntas Cowzas
sem Recapacito dono, a mandar entregar as
corridas da nau por sua' Etcholas, de que passou
sou Eu de navegatoria, para entregar em B.^o
Cabo, aquem ordinare o seu Governador.*

*Assimão todos, que amayor
parte da L. Atiga, ou quasi toda, vinha Segura,
chamerna forma offensiva. Navio, e) delle nas
Salas apraya mais das sobre ditas arcas, e pa-
pilhas, e) eram no seu Camarote, entre
pontes, e) odiio Invâra com aerostika, e das
Carga nas Erias Salas) eminte deas que
desentras aluns naquela praia/ cowze,
algus, egitando portomgo alui comenta*



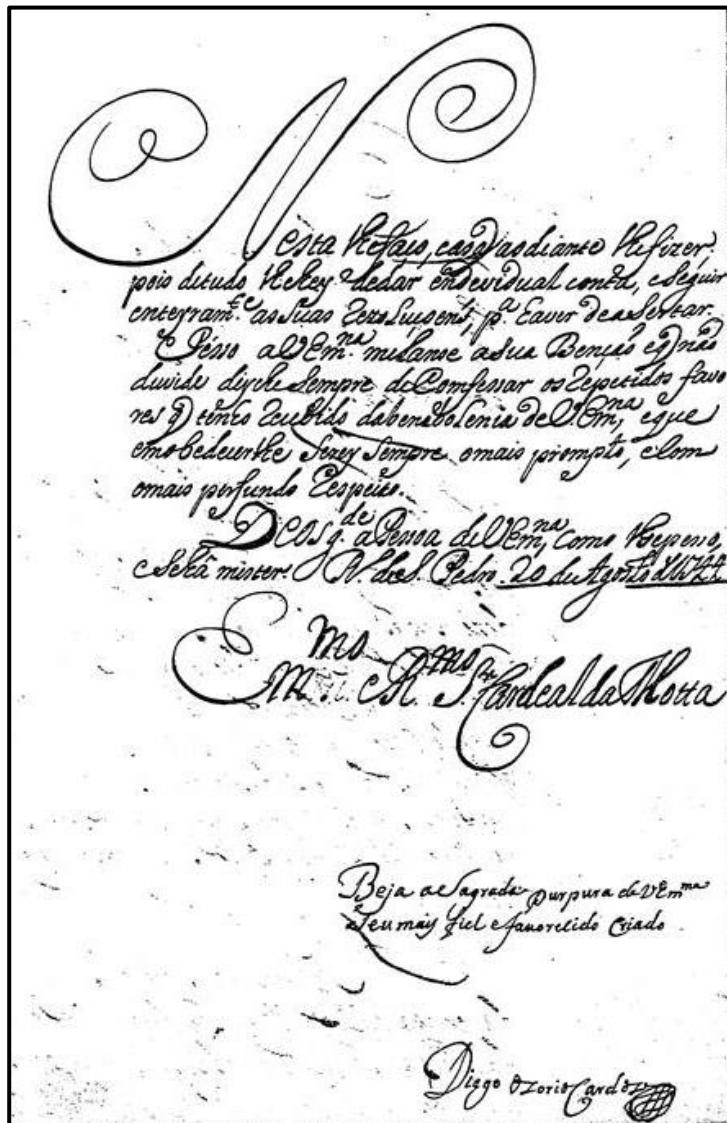
desfizerse, tudo Sahista podre,
de que fuias e piorante min tua justesfiaas,
Nevanas eodas o seu enlado, e agora sedy-
cha vor, que tudo o que em la lido, nai serve
para nada.

Mandey Eusker ante Poos oes-
caler donavio por sereniscitar delle, e juntamen-
te 48 quintais de ferro, dasua pregaria, os mas-
eis voda d'oculados, e barro d'obreu, caldeiras,
doze pipas que mandey para a ágoada do-
Pone de S. Miguel, de que muitos Careuia,
Eua amârra, Idecuo mandey fazer avaliação
e Sindo Careu (que ignoro) pertenças afazendas
at algum. direitos das fazendas naufragadas
nas suas praga, fuiarão Satisfita nessa parte,
e quando nai mandar se Et Satisfazer aquem
pertencem.

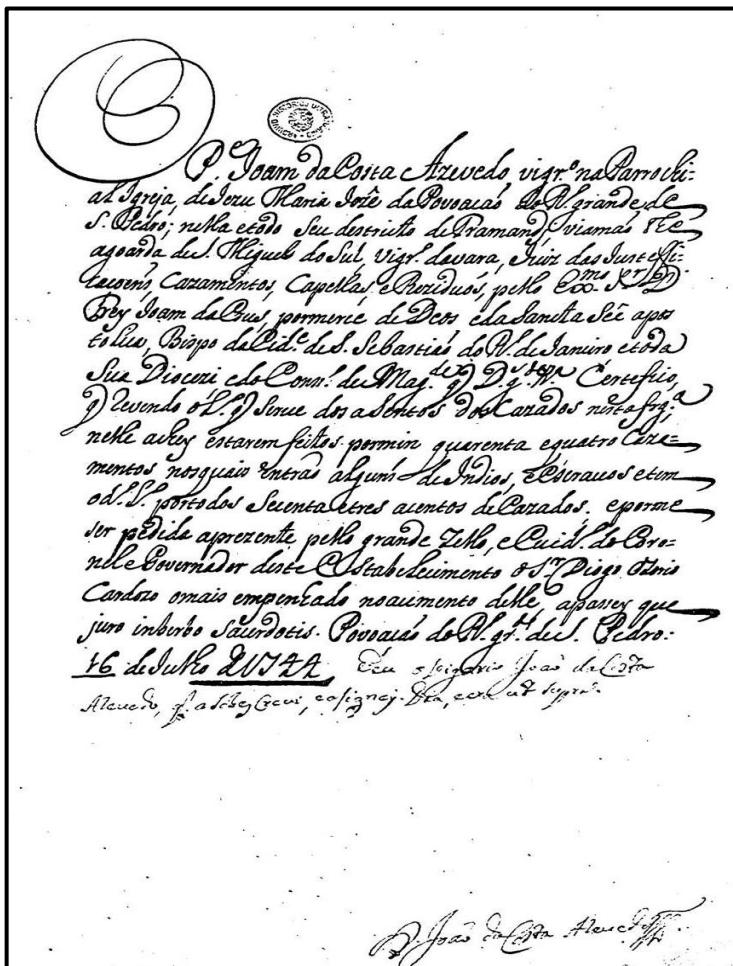
Se queres porcora Semeofrue
dar conta al Dm, que Ei devo abbaldade
demandar ser, e ouvir as representações q

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-
GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA,
MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fl. 12



fl.13 - 1º Anexo do Ofício-relatório do Governador Osório Cardoso, com a Certidão do Padre João da Costa Azevedo, vigário da Paróquia e Igreja de José Maria Jesus da Povoação do Rio Grande de São Pedro, de 16/7/1744.



NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fl.14 e fl.15 - 2º Anexo do Ofício-relatório do Governador Osório Cardoso, com a **Lista das pessoas que se afogaram** no navio francês chamado Duque de Chartres, naufragado neste Rio Grande de São Pedro do Sul, em 11 de janeiro de 1744.

fl.14

fl.15

*Lapages
y Chilotes*
Peligranado
200.000,00 libras, 2 existencias, 200.000
Provinces de Chile
Paracitos
D. Juan de Marín
D. Bernardo de Marín
D. Pedro de Marín
D. José Bracamonte
D. José Bracamonte
D. Pedro Bracamonte
D. Pedro Bracamonte
José Bracamonte
Eduardo Allende
Capitán García
Jean César
Toribio
Baltasar
Provinces
Félix
Juan Pérez
Santiago
Juan Barreda
Provincias Andinas
D. Capo de Nauy Río de la Plata
D. Capo de Nauy
D. Mariano Quiroga
El Chacón Seu
2. D. Mariano Quiroga

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fl.16 a fl.18 - 3º Anexo do Ofício-relatório do Governador Osório Cardoso, com a **Relação das Fazendas que acharam na praia por várias mãos.**

fl.16 - (com duas colunas)

JOSÉ VANDERLEI BORBA

fl.17 - (com duas colunas)

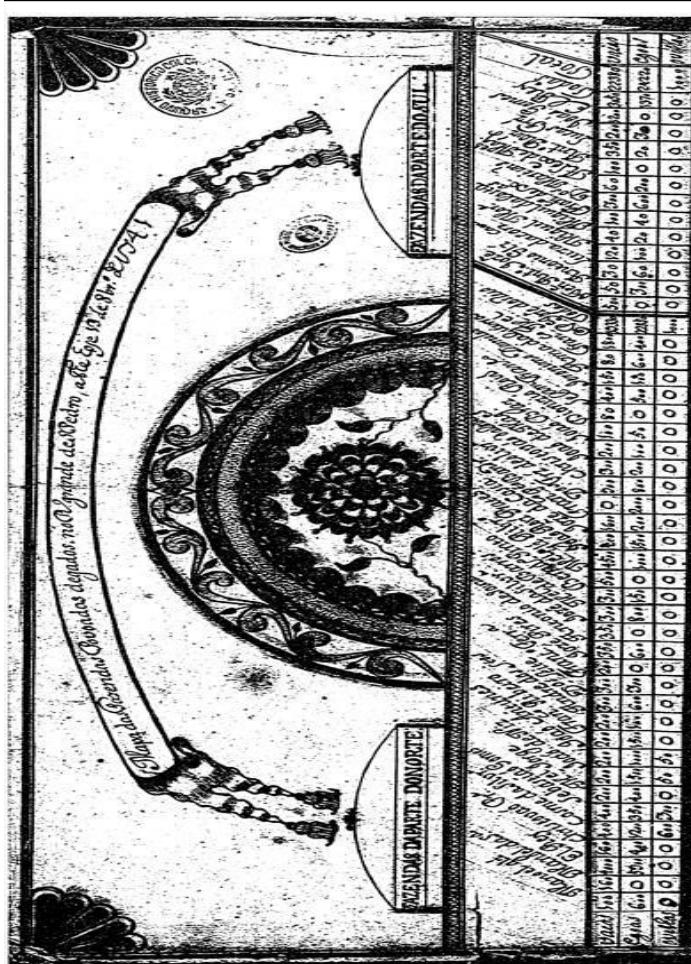
NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

fl.18 - (com duas colunas)

40. Sayer
 40. y per domino de leyes
 40. per del. Brancas
 20. Gomley
 40. p. de Blanca
 40. de Simeonete
 30. Crables
 40. y grandez y yo
 40. y jefes
 40. micos de Mont
 30. p. de leyes
On M. de leyes.
 40. y original Comis. Trujuels
 40. General
 40. Carcel
 40. mical
 40. incinera de leyes
 20. leyes de yglesias
 30. p. de leyes
Empresario de la Gran Vía de leyes.
 1. 40. y. del reino
 20. y. de leyes
 30. micos de leyes
 40. y. de leyes
 40. de Atalaya de Blanca
 40. Cazeres
 40. Bolos de leyes
Empresario de la G. V. de leyes.
 20. y. de leyes de leyes
 40. y. de leyes
 40. Atalaya de Blanca
 40. y. de leyes de Blanca
 40. micos de leyes
 20. leyes
 40. de leyes
 40. leyes de Atalaya de Blanca
 40. y. de leyes de Blanca

ANEXO 3

Mapa das fazendas povoadas de gados na costa sul-rio-grandense, 04/8/1744.



Fonte: https://resgate.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=019_RS&pagfis=210

NAUFRÁGIO DE 1744 *DUC DE CHARTRES* NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

Fazendas da Parte do Norte (lidas da esquerda para a direita)

- | | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 1. Manoel Gonçalves | 2. Manoel da Silveira | 3. El Rey |
| 4. Cristóvão Pereira | 5. Cosme da Silveira | 6. Sebastião Gomes |
| 7. Manoel Jorge | 8. João de Ruiz | 9. João Antunes |
| 10. Francisco Ribeiro | 11. André dos Santos | 12. Domingos Leite |
| 13. Francisco Ferreira | 14. José Pires | 15. Antônio de Souza |
| 16. José da Silveira | 17. Manoel de Barros | 18. Bernardo Pinto |
| 19. Manoel Gonçalves
Ribeiro | 20. João Roiz Prates | 21. José da Costa |
| 22. Francisco Pinto
Bandeira | 23. Domingos
Francisco de Oliveira | 24. Cristóvão da Costa |
| 25. João de Magalhães | 26. João Braz | 27. Dionísio Reis |
| 28. Sebastião Francisco | 29. Jerônimo de
Ornelas | 30. Anna da G. Terra |
| 31. Francisco Manoel | 32. Padre José dos Reis | |

Fazendas da Parte do Sul (lidas da esquerda para a direita)

- | | | |
|----------------------------|------------------------------|-----------------------|
| 1. Tenente Antônio
José | 2. Antônio Gonçalves | 3. Luiza da Conceição |
| 4. Miguel Florêncio | 5. Miguel da Costa | 6. Francisco de Assis |
| 7. Domingos Mariense | 8. Alexandre de
Magalhães | 9. Antônio Roiz |
| 10. Lucas Francisco | 11. João Gomes | 12. El Rey |

13. Bibliografias

ALVES, Francisco das Neves (1995). A Revolta dos Dragões na visão dos naufragos do *Wager*. In: ALVES, Francisco das Neves & TORRES, Luiz Henrique. **A Cidade do Rio Grande: estudos históricos**. Rio Grande: FURG – SMEC. p.34-48.

ANDERSON, Mathew Smith (1995). **The War of the Austrian Succession 1740-1748**. London: Longman. Disponível em: <https://lib.ugent.be/catalog/rug01:000349282>

ARAZOLA CORVERA, María Jesús (1998). **Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires (1737-1757)**. Diputación de Sevilla / España. Disponible en: <https://aportesdelahistoria.com.ar/hombres-barcos-y-comercio-de-la-ruta-cadiz-buenos-aires-1737-1757-por-maria-jesus-arazola-corvera/>

ARTUÑEDO, Wenceslao Soto SJ (2022). Bibliography on the History of the Society of Jesus. In: **Archivum Historicum Societatis Iesu**. Vol. XCI, fasc. 182. Disponível em: https://arsi.jesuits.global/wp-content/uploads/2023/04/5_AHSI-2022-II-Bibliography.pdf

ASENSIO, Raúl Hernández (2001). Fábulas y Sueños de Españoles: el Fracaso de la aventura jesuita en el sur de la Provincia de Buenos Aires (1740-1753). In: **Revista Ecuatoriana de Historia**, nº 17, p.3-34. Disponible en: <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/1563/1/RP-17-ES-Hern%C3%A1ndez.pdf>

BAD'URA, Bohumil (1995). El caso de algunos ex-misioneros jesuitas austriacos. In: **Ibero-American Pragensia**. N° XXIX, p. 167-188. Disponível em: https://publications.iai.spk-berlin.de/servlets/MCRFileNodeServlet/Document_derivate_00001663/BIA_076_133_168.pdf

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

BARRADAS, Fernando da Conceição (1998). Poder Político, Religião e Absolutismo Monárquico. In: **Revistas UNIPAR**. p.42-47. Disponível em: <https://ojs.revistasunipar.com.br/index.php/akropolis/article/download/1737/1507/6300>

BASCUÑÁN, Pilar (1993). **A 400 años de la llegada de los jesuitas a Chile - 1593-1993**. Santiago: Editorial Los Andes. 114p. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1AukZB47z6YWlxRTq5kxKlgt2tSEmx56w/edit>

BEAUCHESNE, Geneviève (1962). **Voyageurs clandestins dans la marine marchande au XVIIIe siècle, d'après les archives du port de Lorient**. In: **Outre-Mers - Revue d'histoire**, n° 174. p. 5-79. Disponível em : https://www.persee.fr/doc/outre_0300-9513_1962_num_49_174_1346

BOLLE, Willi & KUPFER, Eckhard (2005). **Cinco Séculos de Relações Brasileiras e Alemãs**. São Paulo: Editora de Arte e Cultura. Coleção Relações Brasil-Alemanha. v.1. Séculos 16-18. Disponível em: <http://brasil-alemanha.com.br/#continue>

BORBA, J. Vanderlei (2021). O Comércio no Porto do Rio Grande (1891-1900): decênio de instabilidade políticas e econômicas. In: ALVES, Francisco das Neves (org). VII Seminário Internacional para Pensar a Pesquisa Histórica - Reflexões acerca da Revolução Federalista: ensaios históricos. **Coleção Riograndense**, 54. p.188-233. Lisboa/Portugal - Rio Grande/Rio Grande do Sul/Brasil. Disponível em: https://issuu.com/bibliotecariograndense/docs/cole_o_rio-grandense_54

_____. (2022). Cachoeira do Sul e a história olvidada: guarani, castelhana, jesuítica, platina, missionária, lusa, brasileira. **Coleção Rio-Grandense**, 56. 166p. Lisboa/Portugal - Rio Grande/Rio Grande do Sul/Brasil. Disponível em: https://issuu.com/bibliotecariograndense/docs/cole_o_rio-grandense_56

_____ (2024). Naufrágios na Costa Sul-Riograndense (1737-1889): com registros de bases digitais do Reino Unido. In: ALVES, Francisco das Neves, BORBA, J. Vanderlei & TORRES, Luiz Henrique. Três Estudos sobre a História da Cidade do Rio Grande. **Coleção Riograndense**, 75. p.45-80. Lisboa/Portugal - Rio Grande/Rio Grande do Sul/Brasil. Disponível em: <https://www.edicoesbibliotecariograndense.com>

BRAGA, Guilherme da Silva (2009). O tratamento literário da terminologia náutica em uma nova tradução de *The Shadow Line*, de Joseph Conrad. Porto Alegre: UFRGS/Instituto de Letras. Disponível em:

<https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/17838/000725323.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

BRAÑES, María José; PÉREZ, Elvira; PÉREZ, Fernando; BROWNE, Sara & SILVA, Carlos (2019). Descripción Geográfica de la Misión de Chiloé. In: **Anales de Literatura Chilena**. Año 20, nº 32, p.243-268. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7538897>

BRUXEL, Arnaldo (1958). Um naufrágio nas praias de Tramandaí, litoral sul-brasileiro. In: **Pesquisas**. Porto Alegre: Instituto Anchietano de Pesquisas, nº 2, p.55-74.

BURRIEZA SÁNCHEZ, Javier (2008). La Compañía de Jesús y la Defensa de la Monarquía Hispánica. In: **Hispania Sacra**. vol. LX, nº 121. p.181-229. Disponível em: <https://digital.csic.es/bitstream/10261/15836/3/54.pdf>

_____ (2021). La Compañía de Jesús, su expansión en España y los primeros Habsburg. In: CALLADO ESTELA, Emilio (ed). **El Advenimiento de la Casa de Austria a los Reinos Hispánicos**. Madrid: Dykinson, p.129-186. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8294692>

CARDOSO, Diogo Osório (1744). **Ofício** ao cardeal D. João da Mota e Silva. Disponível em: https://resgate.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=019_RS&pagfis=260

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

CARVALHO NETO, Henrique Maria Craveiro Reis de (2018). Os homens da confiança régia ao tempo de D. João V. **Dissertação de Mestrado**. PPG em História Moderna e dos Descobrimentos. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Letras. p.92-113. Disponível em: <https://run.unl.pt/bitstream/10362/61060/3/Henrique%20Neto%20corrigido%281%29.pdf>

CORRÊA, Iran Carlos Stalliviere; WESCHENFELDER, Jair; CALLIARI, Lauro Júlio; TOLDO Jr, Elírio Ernestino; NUNES, José Carlos & BAITELLI, Ricardo Baitelli (2019). Plataforma Continental do Rio Grande do Sul. p.72-158. In: DIAS, Marcelo Sperle; BASTOS, Alex Cardoso & VITAL, Helenice (org). **Plataforma Continental Brasileira**. 1ed. Rio de Janeiro: Programa de Geologia e Geofísica Marinha, P2GM. Disponível:

https://www.researchgate.net/publication/337800477_PLATAFORMA_CONTINENTAL_DO_RIO_GRANDE_DO_SUL

CRESPO, Jorge Cerdá (2008). La Guerra de la Oreja de Jenkins: un conflicto colonial (1739-1748). **Tesis Doctoral**. Universidad de Alicante. 479p. Disponible en: <https://www.cervantesvirtual.com/descargaPdf/la-guerra-de-la-oreja-de-jenkins-un-conflicto-colonial-17391748-0/>

DEMERLIAC, Alan (1995). **Nomenclature des Navires Français de 1715 à 1774**. Paris: Editions Omega. Disponível em: https://threedecks.org/info/index.php?display_type=show_source&id=384

DIEZ, Carlos Simón Alonso (1996). El traslado da Casa de la Contratación a Cádiz. In: **Revista da Faculdade de Letras**/Universidade do Porto. v.13, n.1, p.353-364. Disponível em: <https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2167.pdf>

ESPARTEIRO, Armando Marques (2013). **Três séculos no mar: 1640-1910**. Lisboa: Ministério da Marinha/Livraria Castro e Silva. Disponível em: <https://www.iberlibro.com/servlet/BookDetailsPL?bi=18060005912>

JOSÉ VANDERLEI BORBA

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1910). **Historia de la Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón**. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval. Tomo VI - 1701-1758. Cap. XVII, p.281-296. Disponible en: https://armada.defensa.gob.es/html/historiaarmada/tomo6/tomo_06_17.pdf

FLECK, Eliane Cristina Deckmann & ROGGE, Jairo Henrique (org) (2018). **A ação global da Companhia de Jesus: embaixada política e mediação cultural**. São Leopoldo: Oikos. E-book. Disponível em: <https://digital.csic.es/bitstream/10261/15836/3/54.pdf>

FRANZEN, Beatriz (2003). Açorianos no Rio Grande do Sul: a identidade açoriana nas obras de cronistas, viajantes e historiadores sul-rio-grandenses. In: **Arquipélago** – Revista de História da Universidade dos Açores/Portugal. vol. 7, p.123-142. Disponível em: <https://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/385>

FUNES, Gregorio (1816). **Ensayo de la historia civil del Paraguay, Buenos-Aires y Tucumán**. Madrid, Imprenta de M.J. Gendarillas. Tomo II, Libro IV, pp.390-401.

FURTADO, Júnia Ferreira (2011). Guerra, diplomacia e mapas: a Guerra da Sucessão Espanhola, o Tratado de Utrecht e a América portuguesa na cartografia de D'Anville. In: **Topoi**, v. 12, n. 23, p. 66-83. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/topoi/>

FURTADO, Nelson Franca (1969). Vocábulos Indígenas na Geografia do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora Champagnat. Biblioteca Digital Curt Nimuendajú. Disponível em: https://etnolinguistica.wdfiles.com/local-files/biblio%3Afurtado-1969-vocabulos/Furtado_1969_VocabulosIndigGeogrRS.pdf

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

GALÁN GARCÍA, Agustín (1995). El “Oficio de Índias” de Sevilla y la Organización Económica y Misional de la Compañía de Jesús (1566-1767). *Colección FOCUS*, nº 8. Sevilla: Fundación Fondo de Cultura de Sevilla.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. (1988). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Cádiz/Espanha. Tomo I, p.225-302. Disponible en: https://revistas.usal.es/index.php/Studia_Historica/article/download/shhmo2017392185219/17701

GODOY, José Eduardo P. de (2007). *Naus no Brasil Colônia*. Brasília: Senado Federal. Edições do Senado Federal, vol. 88.

GONZÁLES, María Guadalupe Carrasco (2000). *Cádiz y el Báltico*. In: SANTANA, Alberto Ramos (coord.). *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*. p.317-345. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=974678>

GOUVÉA, Maria de Fátima & BICALHO, Maria Fernanda (2013). A Construção Política do Território Centro-Sul da América Portuguesa (1668-1777). In: *História, histórias*. Brasília, v. 1, nº 1. Disponível: <https://periodicos.unb.br/index.php/hh/article/download/10706/9402/19179>

HAMEISTER, Martha Daisson (2002). O Continente do Rio Grande de São Pedro: Os Homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c.1727 - c.1763). *Dissertação de Mestrado*. PPG em História Social. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ. Disponível em: https://www.academia.edu/11924913/O_Continente_do_Rio_Grande_de_S%C3%A3o_Pedro_os_homens_suas_redes_de_rela%C3%A7%C3%A7%C3%95es_e_suas_mercadorias_semoventes_c_1727_c_1763?auto=download&email_work_card=download-paper

JOSÉ VANDERLEI BORBA

LEAL, Antônio Henriques (2012). Apontamentos para a história dos jesuítas no Brasil. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial. **Edições do Senado Federal**, v. 166.

MAINKA, Peter Johann (2011). Historiografia Alemã sobre a Companhia de Jesus. Pesquisas Recentes sobre os Jesuítas e a sua Atuação nas Américas Portuguesa e Espanhola. In: **Diálogos**. v. 15, n° 1, p. 199-231. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=305525027011>

MARTÍN PINTO, José & GONZÁLES MATAS, Enrique (2013). Andalucía y las reducciones jesuíticas de los guaraníes en el Paraguay: una utopía hecha realidad. In: Revista de Estudios Histórico-Jurídicos, Universidad de Málaga, n° 35. Disponível em: <https://www.rehj.cl/index.php/rehj/article/view/667>

MARTÍNEZ, Elda E. González (2002). **Guía de Fuentes Manuscritas para la Historia del Brasil Conservadas en España**. Madrid: Fundación MAPFRE TAVERA; Brasília: Ministério da Cultura do Brasil. Disponível em: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_manuscritos/_mss1054736/mss1054736.pdf

MEIER, Joahannes (2007). *Totus mundus nostra fit habitatio* - Jesuitas del territorio de lengua alemana en la América portuguesa y española. In: SANTOS, Zulmira Coelho dos (2007). **Nos 550 anos da morte de São Francisco Xavier (1506-2006)**. Porto: Inova Artes Gráficas. Repositório da Universidade do Porto. Faculdade de Letras. Centro Interuniversitário de História da Espiritualidade e Instituto de História Moderna. p.57-86. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream?10216/7025/3/SFranciscoXavier000055936.pdf>

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÜDE (1951). **Documentos Históricos. Consultas do Conselho Ultramarino.** Rio de Janeiro - 1726-1756. vol. XCIV. Brasil: Biblioteca Nacional. Divisão De Obras Raras e Publicações. Disponível em: https://memoria.bn.br/pdf/094536/per094536_1951_00094.pdf

MONROY, María Baudot (2014). Política Naval y Movilización de Recursos para la Defensa Colonial al Inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1740). In: **Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval.** n.69. Disponível em:

<https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/69cuaderno/cap02.pdf>

MÜLLER, Michael (2007). Jesuitas centro-europeos o «alemanes» en las misiones de indígenas de las antiguas provincias de Chile y del Paraguay (siglos XVII y XVIII). In: SANTOS, Zulmira Coelho dos (2007). **Nos 550 anos da morte de São Francisco Xavier (1506-2006).** Porto: Inova Artes Gráficas. Repositório da Universidade do Porto. Faculdade de Letras. Centro Interuniversitário de História da Espiritualidade e Instituto de História Moderna. p.87-102. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/7025/3/SFranciscoXavier000055936.pdf>

MURADÁS, Jones (2008). A geopolítica e a formação territorial do sul do Brasil. Tese de Doutorado. Porto Alegre: IGeo/UFRGS. p.148-161. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/15718>

OLIVEIRA, João Rafael Moraes de (2005). Conflito e Governo na Segunda Metade do Século XVIII. In: ANPUH - XXIII Simpósio Nacional de História. Disponível em: <https://anpuh.org.br/index.php/documentos/anais/categor/1-anais-simposios-anpuh/28-snhs23?start=1380>

OTERO LANA, Enrique (2004). La Guerra de la Oreja de Jenkins y el Corso Español (1739-1748). In: Cuadernos

JOSÉ VANDERLEI BORBA

Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval. nº44. Madrid. Disponible en: <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/44cuaderno/CM44.pdf>

PAGE, Carlos Alberto. (2007). **Los viajes de Europa a Buenos Aires según las crónicas de los jesuitas de los siglos XVII y XVIII**. Córdoba/Argentina: Báez Ediciones. 325p. Cap. 11. Disponible em: <https://www.carlospage.com.ar/wp-content/2008/06/>

PIAZZA, Walter (1988). **O Brigadeiro José da Silva Paes - Estructurador do Brasil Meridional**. Florianópolis: UFSC. p. 96-99.

PORTO, Aurélio (1937). Presídio do Rio Grande de São Pedro. In: **Terra Farroupilha: Formação do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre. Volume Comemorativo ao Segundo Centenário da Fundação do Rio Grande do Sul (1737-1937). Cap. IV, p.201-202.

PRADO, Fabrício Pereira (2003). Colônia do Sacramento: a situação na fronteira platina no século XVIII. In: **Horizontes Antropológicos**, v. 9, nº 19. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ha/a/bhIQdDsjGvzqVFXd93ND5rz/?lang=pt>

QUEIROZ, Maria Luiza Bertolini (1985). A Vila de São Pedro do Rio Grande. **Dissertação de Mestrado**. PPG em História. Florianópolis: UFSC. 320p. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/75245/175751.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

RICHMOND, Herbert William (1920). **The Navy in the War of 1739-48**. Cambridge/UK. Disponível em: https://books.google.com.br/books/about/The_Navy_in_the_War_of_1739_48.html

RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel & MILLÁN, José Martínez (2021). La Compañía de Jesús, la expansión portuguesa y la casa de Avís. In: **Historia Moderna. Siglos XV al XIX**. Madrid: Alianza Editorial, p.198-203. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=849700>

NAUFRÁGIO DE 1744 DUC DE CHARTRES NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

SANTOS, Eugenio dos (2001). O povoamento da Bacia Platina durante o Período Colonial: a contribuição dos nortenhos. In: **Actas do XII Congresso Internacional da Associação de Historiadores Latino-americanistas europeus** (AHILA). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. p.89-97. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/20740>

SATURNINO MONTEIRO, Armando da Silva (1996). **Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa**. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1989-1996. Vol. VII, p.54-58. Disponível em: https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/1703/1/21632_ulfl071884_tm.pdf

SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel & ÁLVAREZ GILA, Oscar (2012). En el servicio real de las armas: ascenso social y adscripción nobiliaria de los militares vascos en la América del siglo XVIII. In: **Vasconia**, nº 38, p. 313-384. Disponible en: <http://www.eusko-ikaskuntza.eus/PDFAnlt/vasconia/vas38/3803130384.pdf>

SIDY, Bettina Laura (2011). Crecimiento urbano, necesidades y conflictos: las ordenanzas del gobierno local en torno a los extranjeros (Buenos Aires 1740-1760). In: **Fronteras de la historia**, v.16, nº2, p.392-415. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/311550735>

SOUZA, Susana Bleil de (1996). Política e administração na sociedade colonial espanhola. In: WASSERMAN, Cláudia [coord]. **História da América Latina: cinco séculos (temas e problemas)**. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS.

[**SOUZA DOCÇA, Emílio Fernandes de \(1954\). História do Rio Grande do Sul**](#). Rio de Janeiro: Edição da Organização Simões. p.152-153.

STRASSER, Melchor (1744). **Carta** al R. P. Santiago Dedelley, de Alemania. Disponível em duas versões: (a) em espanhol, ver PAGE (2007), p.203-224; e, (b) em português, ver BRUXEL (1957), p.58-73.

JOSÉ VANDERLEI BORBA

TORRES, Luiz Henrique (1995). A Fundação do Rio Grande na obra de Simão Pereira de Sá. In: ALVES, Francisco das Neves & TORRES, Luiz Henrique (org). **A Cidade do Rio Grande - Estudos Históricos**. Rio Grande: FURG/SMEC. p.22-33.

UESSLER, Cláudia de Oliveira (2006). SÍTIOS Arqueológicos de Assentamentos Fortificados Ibero-Americanos na Região Platina Oriental. **Tese de Doutorado**. Programa de Pós-Graduação de História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Porto Alegre: PUC/RS. Disponível em: <https://tede2.pucrs.br/tede2/bitstream/tede/2486/1/379756.pdf>

URQUIJO, José M. Mariluz (2003). **Catálogo de los buques llegados al Río de la Plata (1700-1775)**. Buenos Aires: Universidad Católica Argentina. Facultad de Filosofía y Letras. Centro de Historia Argentina y Americana. Temas de historia argentina y americana. p.95-158. Disponível em: <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/16603/1/catalogo-buques-llegados.pdf>

VARGAS, Fábio Aristimunho (2017). **Formação das fronteiras latino-americanas**. Brasília: FUNAG. p.140-146 e p.289-297. Disponível em: https://funag.gov.br/biblioteca-nova/produto/1-251-formacao_das_fronteiras_latino_americanas

VIANA, Larissa, SANTOS, Lincoln Marques dos, ALMEIDA, Maria Regina Celestino de & OLIVEIRA, Ricardo (2014). **História da América I**. 3^a ed. Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ. p.197-221. Disponível em: <https://canal.cecierj.edu.br/022022/9c0d95ba92bc64a1a99ae2d9fbebd6f1.pdf>

VERECKER, Henry Prendergast (1860). British Shipmaster's Hand Book. In: **Verecker, 1860: roteiro da Costa do Rio Grande do Sul**. Tradução e organização de João Reguffe (2001). Rio Grande: Editora da FURG.

NAUFRÁGIO DE 1744 *DUC DE CHARTRES* NA COSTA SUL-RIO-GRANDENSE: JESUÍTAS EUROPEUS, TRIPULAÇÃO FRANCESA, MILITARES E COMERCIANTES ESPANHÓIS

SITES

Archivo de la Provincia Jesuita de Chile

<https://www.jesuitas.cl/la-compania-de-jesus/archivo-de-la-provincia/>

Archivos de España de la Compañía de Jesús

<https://jesuitas.es/es/component/content/category/95-archivo-historico>

Arquivo Histórico Ultramarino

AHU_ACL CU_019, Cx. 1, D. 49

https://resgate.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=019_RS&hf=www.google.com&pagfis=47

Archives Jésuites de France

<https://archives.jesuites.com/>

Arquivo Nacional Torre do Tombo

<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=8766732>

Archivum Romanum Societatis Iesu - ARSI

<http://arsi.jesuits.global/en/home-eng/>

Dicionário Priberam

<https://dicionario.priberam.org/traduzir/es/chui>

Dicionário de Termos Náuticos

<https://www.suport-es.org.br/letrac.asp>

Dicionário Reverso Context

<https://context.reverso.net/traducao/portugues-espanhol/Chu%C3%AD>

French Privateer Brig – *Le Duc de Chartres*

<https://threedecks.org/info/index.php>

The National Archives

<https://www.nationalarchives.gov.uk>

Quora

<https://pt.quora.com/>



COLEÇÃO RIO-GRANDENSE

A Cátedra CIPSH (Conseil International de la Philosophie et des Sciences Humaines/UNESCO) de Estudos Globais da Universidade Aberta e a Biblioteca Rio-Grandense reuniram esforços para editar a *Coleção Rio-Grandense*. Mais meridional unidade político-administrativa brasileira, o Rio Grande do Sul, tem uma formação prenhe em peculiaridades em relação às demais regiões do Brasil, estabelecendo-se uma sociedade original em vários de seus fundamentos. Da época colonial à contemporaneidade, a terra e a gente sul-rio-grandense foram edificadas a partir da indelével posição fronteiriça, resultando em verdadeira amalgama entre os condicionantes luso-brasileiros e platinos. A *Coleção Rio-Grandense* tem por intento fundamental a divulgação da produção intelectual acerca de variadas temáticas versando sobre o Rio Grande do Sul, com preferência para as abordagens de natureza cultural, histórica e literária.



UNIVERSIDADE
AbERTA
www.uab.pt
Cátedra CIPSH
de Estudos Globais
2020-2025

