NATIONAL GEOGRAPHIC

HORS-SÉRIE
JUIN-JUILLET 2021

PIRATES

- LEURS RÔLES CONTROVERSÉS
- MYTHES ET LÉGENDES
- PORTRAITS INATTENDUS

Réplique du *Golden Hinde*, célèbre galion corsaire anglais, qui écumait les mers au XVIe siècle.

BEL : 8.90 € – CH : 14 CHF – CAN : 13.99 CAD – LUX : 8.90 € – DOM : Bateau : 8.90 € – Zone CFP Bateau : 1100 XPF.

PM PRISMA MEDIA CPPAP

L 15607 - 49 H - F: 6,90 € - RD

NATIONAL GEOGRAPHIC HORS-SÉRIE JUIN-JUILLET 2021 PIRATES

AFFRONTEZ LES TEMPÊTES LES PLUS IMPRESSIONNANTES DES ÉTATS-UNIS
AUX CÔTÉS DE REED TIMMER ET DE SON ÉQUIPE
À LA POURSUITE DES TORNADES
TOUS LES MERCREDIS À 21.00
NATIONAL GEOGRAPHIC
DISPONIBLE AVEC CANAL+
CANAL 115
©2021 NATIONAL GEOGRAPHIC WILD

ÉDITO

Gravure représentant Anne Bonny et Mary Read, deux Anglaises qui embarquèrent à bord du bateau de Jack Rackham, au XVIIIe siècle.

Femmes à l'abordage

Les pirates nous fascinent. À leur évocation, des images d'hommes cruels au visage balafré, arborant barbe noire, jambe de bois ou crochet, et naviguant à bord de galions, nous viennent tout de suite à l'esprit.

Et pourtant la piraterie ne fut pas qu'un monde masculin. Les femmes aussi connurent leur lot d'aventures sur les mers. Rarement acceptées à bord des navires – selon les superstitions des marins d'antan, elles portaient malheur et pouvaient provoquer des catastrophes en mer –, elles réussissaient malgré tout à embarquer sous des noms d'emprunt ou travesties. C'est ce qu'entreprirent, au XVIIIe siècle, Mary Read et Anne Bonny, deux Anglaises qui sillonnèrent les eaux des Caraïbes, à bord du bateau du terrible Jack Rackham. Même si peu de traces subsistent de leurs exploits, la légende raconte qu'elles déployaient une ardeur remarquable lors des combats et qu'elles se montraient aussi féroces que leurs homologues.

Au début du XIXe siècle, de l'autre côté du globe, Madame Ching Shih succédait à son défunt mari et prenait la tête d'une flotte de près de 2 000 jonques et de 70 000 pirates. Elle régnait sans partage sur les mers de Chine et luttait contre les empires du Portugal et d'Angleterre pour en garder le contrôle.

Durant toute l'histoire de la piraterie, les « écumeuses des mers », éprises de liberté, courageuses et aventureuses, firent trembler les flots et surent s'imposer dans l'univers des flibustiers. Pas toujours des modèles certes mais, somme toute, très en avance sur leur temps !

Catherine Ritchie, rédactrice en chef adjointe

SOMMAIRE

LES ORIGINES DE LA PIRATERIE
6

CHAPITRE 1
PIRATES DE L'ATLANTIQUE
10

CHAPITRE 2
PIRATES, MODE D'EMPLOI
24

CHAPITRE 3
PIRATES DE L'HÉMISPHÈRE ORIENTAL
58

CHAPITRE 4
MYTHES ET LÉGENDES
80

Des naufrages semblables à celui-ci étaient monnaie courante le long des côtes périlleuses.

LES ORIGINES DE LA PIRATERIE

Le mot pirate évoque bien souvent l'image d'aventuriers sillonnant les mers aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, l'âge d'or de la piraterie. Mais leur existence est bien antérieure. Elle se confond avec les origines mêmes de la navigation. Les premiers actes de piraterie datent du XIV^e^ siècle avant notre ère et se produisent en mer Égée et en mer Méditerranée. Une inscription du pharaon Aménophis III, qui régna sur l'Égypte de 1390 à 1353 av. J.-C., l'atteste. Elle retrace la construction de défenses le long du delta du Nil pour repousser les pilleurs de marchandises. La piraterie se développe dans la région en partie parce que la géographie y limite la production agricole. Devant cette pénurie, les habitants, ceux du bord de mer en particulier, se tournent vers le commerce maritime pour se procurer poisson, fruits de mer, algues, sel et autres aliments. À cette époque, les embarcations ne peuvent pas parcourir de longues distances et se contentent de suivre le littoral et quelques voies navigables. Les pilleurs méditerranéens profitent du caractère découpé de cette côte et de ses innombrables bras de mer pour rester à couvert le temps que les navires marchands tombent dans leur piège et ne puissent plus leur échapper.

Bas-relief du temple de Ramsès III, à Medinet Habou, représentant la reddition des prisonniers des Peuples de la mer.

Illustration de la guerre menée par Pompée contre les pirates ciliciens.

Du Liban à la Grèce, de l'Égypte à Rome, des pirates prennent d'assaut des navires marchands en toute impunité ou presque, et ce jusqu'au Ve siècle de notre ère. Dans un échange épistolaire datant du XIVe siècle av. J.-C., le pharaon Akhenaton (qui régna de 1353 à 1336 av. J.-C.) et le roi d'Alashiya (actuelle Chypre) partagent leur inquiétude au sujet de deux groupes de pirates : les Lukka et les Shardanes. À Medinet Habou, le temple funéraire de Ramsès III, des textes et reliefs narrent la guerre qu'il a menée sous son règne (1187-1156 av. J.-C.) contre les Peuples de la mer, une confédération de pirates qui sévit entre le XIIIe et le XIIe siècle av. J.-C. Les Grecs d'Athènes, de Corinthe et de Rhodes doivent aussi repousser des pirates provenant de toute la Méditerranée. Ils tentent de mettre à profit leur supériorité navale pour les vaincre entre le Ve et le IVe siècle avant notre ère. Mais, dans l'ensemble, les Grecs recourent à des moyens moins onéreux pour combattre la piraterie. Ils créent des alliances et construisent des avant-postes maritimes. Il faut cependant attendre la formation de l'Empire romain pour qu'émerge un effort concerté visant à éradiquer la piraterie. Après le sac du port romain d'Ostie par des pirates en 67 ap. J.-C., une nouvelle loi donne carte blanche au général Pompée (r. 61-54 av. J.-C.) pour éliminer ce fléau. Avec l'arrivée au pouvoir de l'empereur Auguste (r. 27 av. J.-C.-14 ap. J.-C.), Rome connaît une période de paix, la *Pax Romana,* qui porte un coup aux pirates. Mais tous ne seront pas vaincus. En effet, au cours des 2 000 ans qui vont suivre, leurs descendants ne cesseront d'arpenter les mers du globe.

Sur cette mosaïque romaine, le dieu Dionysos, représenté sous les traits d'un jeune homme,

cherche à échapper aux pirates qui l'ont enlevé pour le vendre à un marchand d'Asie Mineure.

CHAPITRE 1

PIRATES DE L'ATLANTIQUE

La renommée des pirates des Caraïbes prédomine. Pourtant, des pirates ont croisé aussi bien le long des côtes de l'Amérique du Nord et du Sud qu'aux abords de l'Afrique de l'Ouest ou des îles. Le célèbre âge d'or de la piraterie désigne une époque de fortes activités déprédatrices dans l'océan Atlantique. C'est à cette période, comprise entre 1650 et 1730, que vécurent d'illustres pirates tels que Black Sam Bellamy, Barbe Noire, Stede Bonnet, Anne Bonny ou encore Mary Read.

À gauche : La Capture de Barbe Noire, 1718, de Jean-Leon Gerome Ferris.
Ci-dessus : Les grenades faisaient partie de l'arsenal utilisés par les pirates pour endommager les vaisseaux ennemis.

LES CHIENS DE MER D'ÉLISABETH Ire

La collaboration officielle entre chefs d'État et pirates ne date pas d'hier. L'histoire des Chiens de mer livre un témoignage intéressant sur la piraterie dans l'Atlantique au XVIe siècle. Recrutés par la reine d'Angleterre Élisabeth Ire pour renforcer la présence navale du pays, ils participent au développement anglais dans la zone et se forgent une sordide réputation auprès de la flotte espagnole, leur principale cible.

Ci-dessous : À la fois boussole et calendrier, ce compendium astronomique aurait appartenu à Francis Drake. Il date du XVIe siècle et a été fabriqué par Humphrey Cole.
Ci-contre : Détail de *La Défense de Cadix contre les Anglais,* œuvre peinte par Francisco de Zurbaran.

Les Chiens de mer officient en tant que corsaires sous les ordres de la reine. Deux choses les distinguent des corsaires ordinaires et des pirates : la lettre de marque en leur possession et leur appartenance au camp anglais. La lettre de marque, octroyée par la couronne, leur permet de piller des vaisseaux espagnols en toute légalité, et ce bien que les deux pays ne soient alors pas en guerre de façon officielle. Un avis que n'auraient probablement pas partagé les Espagnols !

De plus, sous le règne d'Élisabeth Ire (1558-1603), les tentatives de régulation de la piraterie sont, au mieux, timides. Il suffit donc souvent d'être anglais pour pouvoir se dispenser d'une lettre de marque. Tant que les attaques visent les vaisseaux étrangers, surtout espagnols, la couronne ferme les yeux sur l'absence de lettre de marque. Cela est d'autant plus vrai pour les bourgeois et les responsables locaux du sud-ouest de l'Angleterre. Bien que chargés de juguler la piraterie, ils relâchent souvent des pirates présumés, voire ne se donnent pas la peine de les arrêter. Pour l'opinion publique, les activités des Chiens de mer relèvent du patriotisme. Elles portent l'étendard de la religion protestante et renforcent la Royal Navy naissante. Les Espagnols considèrent en revanche ces hommes comme des pirates et les traitent comme tels dans leurs tribunaux.

Le financement de la piraterie

Quiconque aspire à piller les bateaux espagnols et dispose d'un navire peut devenir corsaire. Ne lui manque, pour s'en prendre aux navires marchands battant pavillon espagnol, qu'un mandat de la reine Élisabeth ou le parrainage d'investisseurs, de sociétés, ou encore d'actionnaires. Cependant, ceux qui mettent les voiles sont le plus souvent issus de la haute société. Sir Francis Drake (vers 1540-1596),

sir John Hawkins (1532-1595), sir Martin Frobisher (vers 1535-1594), sir Walter Raleigh (vers 1554-1618) ainsi que d'autres Chiens de mer célèbres sont de noble extraction ou ont été élevés à ce rang. Leurs origines familiales et sociales, souvent liées au commerce maritime, nourrissent leur goût pour le pillage en haute mer. Un penchant baptisé « piraterie sélective ». Ils officient dans tout l'Atlantique, et en particulier dans les colonies espagnoles du Nouveau Monde. Les Espagnols surnomment ces corsaires « Chiens de mer » estimant qu'ils ne valent pas mieux que des corniauds aux ordres de leurs maîtres.

Devenir corsaire ne garantit toutefois pas de faire fortune. À bord, avoir un salaire est rare. La rémunération de l'équipage est régie par le « *prey for pay* », un système de redistribution d'une partie des biens pillés. Un principe de rétribution qui encourage la prise de vaisseaux de toutes nationalités, y compris anglais. Quand Élisabeth Ire ne finance pas elle-même les aventures des Chiens de mer, ce sont de tierces parties qui s'en chargent. Un moyen pour la couronne de prendre ses distances avec les corsaires tout en renforçant les intérêts nationaux. La célèbre histoire du voyage de Thomas White pour se rendre sur la côte des Barbaresques, en Afrique du Nord, en témoigne. Faisant fi des directives de son commanditaire, l'Anglais fait main basse sur deux vaisseaux de la flotte des Indes chargés de l'argent des colonies espagnoles et les redirige vers l'Angleterre. Au vu du profit réalisé, Londres ferme les yeux sur l'absence de lettre de marque et sur ce qui a sans aucun doute été un acte de piraterie.

Devant l'arsenal déployé par les vaisseaux de la flotte des Indes, les Chiens de mer doivent réévaluer leurs cibles. Plutôt que de s'en prendre à des flottes armées jusqu'aux dents, ils se mettent à l'affût de maillons faibles et se tournent vers les

SIR FRANCIS DRAKE

Né entre 1540 et 1543, sir Francis Drake appartient à une famille de paysans de Tavistock, dans le comté anglais du Devon. Il s'extrait de la misère en travaillant d'abord comme apprenti sur le navire d'un voisin puis en devenant l'un des corsaires et explorateurs les plus célèbres de toute l'Angleterre. Dans sa jeunesse, il passe beaucoup de temps avec ses cousins, John et William Hawkins, de riches négriers et commerçants. Mais les Hawkins versent aussi dans la piraterie, un savoir-faire que Drake saura mettre à profit lorsqu'il entrera au service de la reine Élisabeth Ire (*reg.* 1558-1603) pour devenir un de ses Chiens de mer. Francis Drake est un corsaire si prolifique que les Espagnols le surnomment *El Draque* (le dragon). Devant ses prouesses, la reine Élisabeth le fait chevalier en 1581. Mais c'est peut-être son tour du monde réalisé en une seule expédition entre 1577 et 1580 qui l'a rendu le plus célèbre. Jusqu'à sa mort en 1596, il continuera de se livrer à des actes de piraterie, de vendre des esclaves et de parcourir le monde.

Élisabeth Ire adoubant Francis Drake, Fortunino Matania

ports comme Nombre de Dios, au Panama, San Juan de Ulúa, au Mexique et Carthagène, en Colombie. Sources de précieuses marchandises, ces lieux de transit offrent en outre la possibilité de faire des affaires en toute illégalité.

Les trois voyages de John Hawkins

Sir John Hawkins est l'un des premiers à se livrer au commerce illégal avec les Espagnols. À l'époque, l'Espagne prohibe tout échange commercial entre ses colonies et tout autre État européen. Au cours de son premier voyage, effectué au début de l'année 1563, Hawkins achète 300 esclaves en Afrique de l'Ouest et les emmène à Hispaniola (Haïti), où il les vend à un officier espagnol. Bien qu'illicite, cette entreprise fait de Hawkins l'homme le plus riche de Plymouth, en Angleterre. Enchantée de ce résultat, la reine Élisabeth finance un deuxième voyage de traite qu'Hawkins entreprend en 1564.

Ce voyage diffère toutefois du premier. Arrivé à Margarita, au Venezuela, Hawkins est forcé de s'en détourner. Plus tard, il fait escale à Borburata, au Venezuela, et à Riohacha, en Colombie. Sur place, il menace de raser des bourgades si les résidents refusent de faire affaire avec lui. Ils finissent par céder et, selon ses propres estimations, Hawkins parvient à vendre 400 à 500 esclaves. Ses gains dépassent ceux de son premier voyage. La somme, faramineuse, amène les Espagnols à demander réparation à la reine Élisabeth. Malgré cette plainte, Hawkins prépare une troisième expédition pour l'année 1567, un voyage à l'issue funeste.

Le Chien de mer essuie une forte résistance de la part des Africains, mais finit par emmener des esclaves vers les colonies espagnoles. Il met alors les voiles en direction de la Floride. À Veracruz (Mexique), il tombe dans un piège tendu par les Espagnols. Feignant d'aider Hawkins à réparer ses vaisseaux endommagés lors d'une tempête, ils l'attaquent. Ils tuent les marins anglais et chassent John Hawkins. Le pirate rentre en Angleterre avec seulement deux des six navires qu'il avait affrétés. Cet ultime voyage et les événements qui l'entourent marquent le début d'un long conflit entre l'Angleterre et l'Espagne. En 1585, la guerre anglo-espagnole éclate.

Sur le littoral colombien, une plage de la mer des Caraïbes que des pirates ont peut-être foulée.

Corsaires, succès et scandales

En dépit de tous les efforts entrepris par la couronne espagnole pour fortifier ses ports coloniaux, les Anglais empiètent sur ses territoires. Sir Francis Drake fait des Espagnols ses cibles de prédilection et s'en prend à leurs sites les plus sensibles. En 1572, il embarque avec le projet de prendre Nombre de Dios, ville panaméenne importante occupée par les Espagnols. C'est là que transitent l'or et l'argent en provenance du Pérou. Sir Francis Drake débarque avec tout juste

En 1586, sir Francis Drake s'empare de Saint Augustine (Floride) et met le feu à ses fortifications en bois. Suite à cet incendie, les Espagnols bâtissent en dur Castillo de San Marcos, le plus ancien fort des États-Unis.

Les raids contre les Espagnols se poursuivent jusqu'à ce que l'Angleterre et l'Espagne fassent la paix. Malgré la fin de la guerre, l'héritage des Chiens de mer perdure.

73 hommes répartis sur 2 modestes vaisseaux, le *Pascha* et le *Swan*. Il tente de s'emparer de la ville mais, blessé par une milice locale, il est obligé de se retirer avec ses hommes. Il demeure dans la région l'année suivante et fait même équipe avec Guillaume le Testu, un boucanier français. Ensemble, ils dérobent 20 000 livres sterling d'or et d'argent à une caravane de mules. Entre 1585 et 1586, Francis Drake démontre à nouveau la faiblesse des défenses espagnoles. Il parcourt les Indes occidentales espagnoles avec une flotte de 7 navires imposants et de 22 vaisseaux de plus petite taille. Ils mettent à sac et pillent Santiago, au Cap-Vert, avant de prendre une des villes les plus riches des Antilles, Saint-Domingue, sur l'île d'Hispaniola. Ils finissent par occuper la ville colombienne de Carthagène. Enfin, en 1586, Francis Drake et ses hommes détruisent Saint Augustine, en Floride, avant de rentrer en Angleterre. En plus des marchandises et de l'or saisis lors de la grande expédition de 1585-1586, ils engrangent plus de 135 000 ducats, une monnaie d'échange frappée en or, tirés de rançons qu'ils ont imposées aux villes et à leurs habitants.

Les raids contre les Espagnols se poursuivent jusqu'à ce que l'Angleterre et l'Espagne fassent la paix. Malgré la fin de la guerre anglo-espagnole (1585-1604), l'héritage des Chiens de mer perdure. En 1606, sir Richard Hawkins (vers 1560-1622), fils de sir John Hawkins, dénonce les relations commerciales florissantes

entre pirates et représentants légaux. Dans une lettre adressée au Conseil privé, il écrit : « Alors que sous ma houlette le commerce avec les pirates était banni et les contrevenants châtiés, voilà que désormais ils n'attendent pas midi pour donner libre cours à leur marché avec eux, ceux-là même qui prétendent que les deux parties pratiquent un commerce légal ou qui, du moins, ferment les yeux sur celui-ci. » En somme, l'implication de représentants du gouvernement dans cette économie illicite, ou du moins leur adhésion tacite, lève toute menace de châtiment pour les contrevenants. Hawkins fils omet avec adresse sa propre implication dans la piraterie, royaume aux contours flous, et dans le commerce illégal, comme cela avait été le cas de son père. À peine deux ans après s'être plaint du libre-échange dont il avait été témoin entre pirates, marchands et colons, il est mêlé à son tour à un scandale de piraterie.

En 1608, Guillaume Bouillon, marchand normand, engage ainsi des poursuites contre Richard Hawkins. Une affaire qui illustre fort bien la connivence mercantile entre gouvernement anglais et pirates. De telles confrontations ne sont pas rares, surtout entre Français et Anglais, et ces différends sont en général portés devant les cours de justice de leur pays respectif, à Londres et Paris. Guillaume Bouillon, qui naviguait sur *Le François,* déclare que l'infâme pirate Thomas Pin et son équipage l'ont détroussé au large de l'Angleterre alors qu'il rentrait de Lisbonne. Les pirates permettent à Bouillon de sauver sa vie et son bateau, mais pas ses marchandises. Peu de temps après, Guillaume Bouillon apprend que Thomas Pin a écoulé les biens dérobés au port de Plymouth.

Dans l'espoir de retrouver sa cargaison volée ou, du moins, de recevoir une compensation pour sa perte, Guillaume Bouillon sollicite Richard Hawkins, alors vice-amiral de Plymouth. D'abord affable, ce dernier arrête l'un des pirates, mais ne fait pas grand-chose pour que Bouillon soit remboursé. Rendu furieux par la situation, le Normand obtient un mandat des lords du Conseil à Londres pour appréhender les autres pirates impliqués. Bien qu'il rattrape un pirate et l'un de ses fournisseurs, Richard Hawkins ignore le mandat octroyé par les lords et permet aux pirates et au receleur de décharger et de transporter le reste de la cargaison volée. Le roi Jacques I[er], qui a succédé à Élisabeth I[re] en 1603, décrète que le pirate doit être exécuté. De peur de voir ses agissements découverts, Richard Hawkins fait emprisonner l'un des coupables. L'homme, qui n'est qu'un pantin destiné à rendre un simulacre de justice, est exécuté.

Le témoignage de Guillaume Bouillon dans cette affaire lève toute ambiguïté sur le fait que le vice-amiral Hawkins comme le maire de Plymouth se sont rendus « complices de ces desseins diaboliques ». Il avance qu'ils « ont détourné à leur profit » sa cargaison « et frayé avec ceux qui avaient acheté et dissimulé la marchandise en question ». Selon la déclaration de Guillaume Bouillon, non seulement les responsables locaux privilégient leurs propres intérêts, mais ils ménagent ceux qui sont en mesure de les aider à se maintenir au pouvoir.

Portrait de sir Richard Hawkins datant du XVI[e] siècle.

LA PIRATERIE DANS LE MONDE ATLANTIQUE

À partir du XVIe siècle, les villes portuaires de l'Atlantique contribuent à la bonne marche de l'économie locale comme mondiale. Elles doivent une part importante de leur développement à la piraterie. Des activités illégales menées grâce à la collaboration, officielle ou officieuse, de responsables coloniaux et impériaux. La mission de ces fonctionnaires – en particulier des gouverneurs – est alors de concilier les désirs du pays avec leurs propres désirs et ceux des marchands et des habitants de leur lieu d'affectation. L'entente avec les pirates remplit cette fonction tout en protégeant les intérêts de ceux qui investissent dans l'entreprise coloniale.

L'histoire des Antilles elle-même est une histoire d'antagonismes entre les intérêts locaux et les intérêts de l'Empire, faisant de la région un laboratoire des meilleures et des pires institutions et coutumes coloniales. Les dirigeants et les marchands y favorisent le développement d'économies parallèles ou d'économies d'opportunité. Ils s'adonnent aussi avec zèle à la traite atlantique. En outre, les monopoles nationaux interdisent souvent le commerce avec les navires d'un autre empire ou favorisent l'émergence de certains ports destinés exclusivement au commerce, au détriment d'autres ports et d'autres colonies.

SIR HENRY MORGAN

Henry Morgan naît au milieu des années 1630 près de Cardiff, au Pays de Galles. Fils de paysans, il va devenir le premier d'une longue lignée de militaires anglais. La plupart des historiens pensent que Morgan, décidé à laisser son empreinte, rejoignit les troupes d'Oliver Cromwell en 1654 sous les ordres du général Robert Venables à Portsmouth.

Ses années de service effectuées, Morgan prend ses quartiers en Jamaïque. C'est là qu'il se forge une réputation de corsaire pilleur de villes comme Portobelo, au Panama, ou Maracaibo, au Venezuela. Son fait d'armes le plus célèbre est le siège de la ville de Panama, entre 1669 et 1672, au cours duquel il amasse une fortune estimée entre 140 000 et 400 000 pesos. Grâce à son butin et à un mariage avec une riche cousine en 1666, il acquiert trois plantations de sucre en Jamaïque. Il est propriétaire d'esclaves. À sa mort, il en possédait officiellement 131. Henry Morgan est nommé Knight Bachelor en novembre 1674, et il rentre en Jamaïque pour y officier en tant que lieutenant-gouverneur. Jusqu'à sa mort, en 1688, il joue un rôle de premier plan dans la politique jamaïcaine.

Le monde atlantique regorgeait de marchés prêts à racheter aux pirates leurs marchandises volées. Le commerce triangulaire fut essentiel à la prospérité des colonies européennes.

La frontière entre pirate et corsaire se brouille à mesure que les alliances se délitent, que les traités sont rompus et que les guerres éclatent ou s'achèvent. Prenant modèle sur la coopération des Chiens de mer avec l'empire d'Élisabeth Ire, les colons anglais adoptent des tactiques similaires pour faire face aux déprédations maritimes. Bien que les Chiens de mer aient accordé autant d'importance à la revendication de territoires qu'à l'argent, leur action contribua à renforcer la position et l'influence de l'Empire anglais. Les bases du commerce triangulaire auquel les générations suivantes allaient se livrer étaient posées.

Pirates et alliances

Au XVIIe siècle, la stratégie de l'Empire anglais change, et ce n'est désormais plus à la couronne d'établir le lien avec les pirates mais aux responsables locaux. Plus tard, cette prérogative passe des tenants du pouvoir impérial aux colons eux-mêmes. Les réseaux solides et informels qui en résultent permettent de subvenir aux besoins des colonies insulaires en temps de guerre et de faillites impériales. Ils leur procurent des devises, des biens de première nécessité et même des renforts d'ordre militaire de façon à se protéger des attaques. Le pirate ou le contrebandier des uns est le marchand officiel des autres.

Le déroulement de la deuxième guerre anglo-néerlandaise (1665-1667) perturbe ainsi les échanges et ruine certains lieux comme Saint-Christophe-et-Niévès. Le gouverneur de Niévès, le colonel James Russell, adresse une requête à Charles II, roi d'Espagne de 1660 à 1685, au nom du conseil et de l'assemblée, institutions qui gouvernent alors les îles. L'île, explique-t-il, s'est transformée en refuge pour près de 5 000 hommes, femmes et enfants originaires d'îles voisines qui ont fui les « Français cruels et les Indiens cannibales et sanguinaires ».

Dans la région, peu de colonies anglaises ont reçu des provisions durant la guerre, laissant les habitants sans autres ressources pour se nourrir que « des plantes des champs bouillies avec pour seul condiment du sel ». Un dénuement qui pousse la population à se tourner vers les pirates pour obtenir des vivres.

En tolérant les pirates ou les corsaires itinérants qui écoulent des marchandises dans leurs ports, en permettant aux contrebandiers de se soustraire aux marchés légaux et en faisant commerce de produits de contrebande avec des pays sans se soucier de leur statut d'ennemis, les gouverneurs ne se contentent pas de s'enrichir, ils facilitent aussi la création de réseaux alternatifs. Une économie parallèle semi-officielle qui transcende les classes et voit se fréquenter criminels et fonctionnaires de haut rang. Qu'un gouverneur accepte, sciemment ou non, ces activités ou y participe activement légitime en partie ces pratiques.

Les bénéfices de la complicité

Ces relations illégales offrent des alternatives aux réseaux traditionnels de commerce et d'échanges entre les pays. Elles permettent de se soustraire à la tenue de registres (l'anonymat est en particulier préservé), aux connaissements

Panamá Viejo fut la première colonie européenne permanente sur la côte Pacifique. Sir Henry Morgan prit la ville d'assaut en 1671 avant de la réduire en cendres.

et au paiement de taxes ou de droits de douane. En plus de contourner les lois, ces réseaux abolissent les hiérarchies traditionnelles de façon à ce que ses membres coexistent. Il n'est pas rare que les gouverneurs équipent des navires pirates dans le but précis d'en tirer profit. En revanche, rassembler des preuves contre eux tient de la gageure.

Ces pièces d'argent portent le sceau de marchands chinois. Elles témoignent de l'influence de l'économie espagnole dans le monde. L'argent provenant des colonies sud-américaines était un matériau de choix pour les Espagnols.

En 1684, les résidents et les marchands originaires d'îles comme Saint-Christophe et Sainte-Croix protestent en nombre contre le gouverneur de Saint Thomas, un Néerlandais du nom d'Adolphus Esmit, qui apporte son aide aux pirates. Selon la déposition d'Edward Carty, pirate au service du capitaine George Bond, ce dernier a bénéficié de la complicité du gouverneur Esmit. Alors qu'il préparait son navire à repartir en mer pour commettre des actes de piraterie, le gouverneur lui a fourni espars, voiles et provisions. Esmit, explique Carty, « met son voilier et son entrepôt à disposition des pirates pour qu'ils y conservent les produits saisis, et il leur garantit une protection. » Edward Carty raconte que le capitaine Bond lui a prouvé qu'Esmit coopérait avec eux en lui montrant 60 pièces de huit et en affirmant que le gouverneur les lui avait données pour qu'il s'achète un bateau. Esmit nourrissait un double espoir en aidant les pirates dans leur entreprise. Il comptait à la fois prétendre à une part sur leurs prises et pouvoir faire appel à leur protection pour l'île le cas échéant.

Les réseaux tissés entre les gouverneurs et les pirates ou les contrebandiers participent à la croissance du commerce dans plusieurs parties des Antilles, et ce parfois au détriment d'autres zones maritimes ou de l'Empire en général. Les exemples de telles ententes ne manquent pas. En 1663, Edward Mansvelt envahit la Grenade et Campeche, au Mexique. Il est appuyé en secret par des dignitaires jamaïcains. En 1667, sur ordre du gouverneur de l'île de la Tortue, Frederick Deschamps de La Place, François l'Olonnais attaque Maracaibo, au Venezuela. L'incroyable sac de Panama par Henry Morgan bénéficie de la protection du gouverneur jamaïcain sir Thomas Modyford. Des arrangements par ailleurs en totale harmonie avec les objectifs de l'Empire. Rapportant esclaves, devises, marchandises et protection aux vulnérables îles des Antilles, ces accords pragmatiques comblent les lacunes laissées par des guerres endémiques et leurs conséquences. Le commerce triangulaire, auquel contribuent les pirates, a des conséquences dévastatrices pour ceux qui subissent l'esclavage ainsi que pour leurs familles. Des victimes ignorées au nom du profit économique.

Autre produit prisé, le bois de campêche importé dans les îles par les pirates. Les marchands se l'arrachent. Ils le réexportent ou l'utilisent dans la confection de leurs tissus. Ce bois donne en effet un extrait qui peut être mélangé à une variété de mordants pour produire des teintures noires, grises, bleu marine, pourpres, violettes et lavande. Cette variété de couleurs est non seulement attrayante et rentable, mais la teinture obtenue peut aussi être utilisée sur une série de matériaux allant du cuir fin au coton en passant par les fibres épaisses,

Il n'est pas rare que les gouverneurs équipent des navires pirates dans le but précis d'en tirer profit. En revanche, rassembler des preuves contre eux tient de la gageure.

la soie, le daim, le bois et la laine. Même si les Anglais commencent officiellement à en faire commerce pour concurrencer les Espagnols dans les années 1560, les bûcherons sont incapables de répondre à la demande car la majorité du bois de campêche pousse en territoire espagnol. Il faudra attendre le milieu du XVIII[e] siècle pour que des graines de campêche soient exportées vers les colonies anglaises, et quelques décennies de plus pour que ces arbres atteignent une taille exploitable. Avant cette période, les Anglais se tournent souvent vers les pirates pour faire main basse sur du campêche venu d'Espagne. Dans une lettre envoyée en septembre 1672 à sir Joseph Williamson de la Chambre des communes,

ANNE BONNY ET MARY READ

Illustration montrant Anne Bonny et Mary Read portant des vêtements masculins, prêtes à se battre.

Anne Bonny est la fille naturelle d'un avocat. Elle naît à une date incertaine, près de Cork, en Irlande. Connue pour « son tempérament féroce et courageux », elle épouse un jeune marin en 1715, au grand regret de son père. Avec James, son époux, elle se rend à Nassau, sur l'île de New Providence, dans l'espoir d'y trouver du travail. C'est là qu'elle fait la connaissance de Jack Rackham, pirate à la réputation sulfureuse. Il tombe vite sous le charme de cette servante irlandaise, la courtise et, vers 1718, l'éloigne de son mari. Elle accepte de le suivre en mer pour devenir pirate et se déguise dès lors en homme.

Mary Read, née vers 1695 en Angleterre, est élevée par sa mère qui l'appelle Mark. Habillée en homme, elle rejoint l'équipage de Rackham et de Bonny début 1720. Peu de traces de leurs exploits subsistent. Fin 1720, elles sont capturées par Jonathan Barnet, un corsaire. L'ensemble de l'équipage est condamné à la pendaison, Bonny et Read comprises. Mais toutes deux « plaident le ventre », prétendant être enceintes, et le gouverneur leur octroie un sursis. Selon Charles Johnson, auteur d'une histoire des pirates, Read mourut de fièvre en prison, tandis que Bonny échappa à la potence grâce aux relations de sa famille.

l'ambassadeur Richard Browne déplore le nombre de pirates et de corsaires qui, à l'instar du capitaine Yellows, interceptent des navires transportant du campêche, le plus souvent sur leur route vers la Jamaïque.

La piraterie à terre

Activité maritime par excellence, la piraterie s'exerce pourtant aussi à terre. De récentes études ont souligné « l'ancrage à terre » des pirates et des boucaniers. Ils entrent au port pour échanger des produits et des devises, se réapprovisionnent et profitent des divertissements du lieu. Parfois, ils saccagent aussi des maisons. Les plus célèbres pillages à terre sont peut-être ceux de sir Henry Morgan (vers 1635-1688). Vers 1667, il obtient un mandat pour immobiliser des vaisseaux espagnols. Il met à sac les villes de Puerto Principe, à Cuba, et de Portobelo, au Panama, et en profite pour s'emparer des richesses des habitants. L'année suivante, il pille les villes vénézuéliennes de Maracaibo et de Gibraltar et anéantit une vaste escadre espagnole lors de son retour vers la Jamaïque. Et en 1670, fort de 36 navires et d'un équipage de 2 000 marins, Morgan prend Panama, ville importante de l'empire espagnol en Amérique. Après sa traversée de l'isthme de Panama, il vainc un contingent espagnol conséquent, pénètre dans la ville et la réduit en cendres pendant que ses hommes la dévalisent.

Passer du temps à terre permet aussi aux pirates de faire des affaires et de développer de nouveaux réseaux dans des lieux publics comme les tavernes. C'est justement dans une taverne qu'Anne Bonny et Calico Jack Rackham se rencontrent vers l'an 1718 et décident d'unir leurs forces. Opérant en Jamaïque, ils étudient les routes commerciales et planifient des attaques.

Enfin, pour compléter l'inventaire des activités des pirates à terre, il faut inclure la contrebande et le commerce illégal. En offrant aux pirates, aux trafiquants et aux marchands un port où ils peuvent vendre leurs marchandises, se réapprovisionner, réparer leur navire et assouvir leurs désirs charnels en toute quiétude, les gouverneurs coloniaux pérennisent leur soutien et leur commerce.

Situé au confluent d'espaces discontinus, l'Atlantique fut un carrefour d'intérêts commerciaux, qu'ils soient de nature légale ou criminelle. Aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, les administrateurs des colonies y géraient leurs affaires comme bon leur semblait, à condition de pouvoir justifier de la nécessité de leurs activités. En définitive, que ce soit à terre ou en mer, les Antilles furent un refuge clément pour les activités de contrebande, alors même que le XVII^e^ siècle vit décliner l'influence du royaume d'Espagne et que des empires européens concurrents y établirent des comptoirs.

Situé au confluent d'espaces discontinus, l'Atlantique fut un carrefour d'intérêts commerciaux, qu'ils soient légaux ou criminels.

Sir Francis Drake assiégea l'île de Santiago au Cap-Vert en novembre 1585, comme en témoigne cette carte.

CHAPITRE 2

PIRATES, MODE D'EMPLOI

Les pirates ne reculent devant rien pour s'emparer de marchandises et s'enrichir sans peine. Pour y parvenir, il n'est pas rare qu'ils se fassent naufrageurs. Saborder un navire, piller un vaisseau endommagé ou bien ratisser les plages en quête d'objets, tous les moyens sont bons. Les pirates se livrent aussi au commerce triangulaire. Mais que faire de tous ces biens mal acquis une fois à terre ? La plupart des pirates passent leurs escales à la taverne tandis que d'autres économisent pour leur famille restée à terre.

À gauche : L'escalier de la reine a été sculpté dans la roche par des esclaves entre 1793 et 1794. Il se trouve au fort Fincastle à Nassau, aux Bahamas. *Ci-dessus :* Grâce à sa base étroite, cette théière s'imbrique dans le réchaud d'un navire.

LE TEMPS DES NAUFRAGEURS

Les naufrageurs et les pilleurs d'épaves existent depuis les origines de la navigation. Peuple insulaire, les Anglais ont vite appris à recouvrer le contenu des épaves disséminées le long de leur littoral. Et nombre d'entre eux ont exporté ce savoir-faire avec eux jusqu'aux Antilles. Au XVII[e] siècle, sir Thomas Lynch, gouverneur de la Jamaïque, se plaint fréquemment des crapules qui élisent domicile aux Bahamas.

Il estime d'ailleurs que ces îles sont « stériles et inexploitables », et qu'elles ne sont fréquentées que par des malfaiteurs qui s'y établissent pour aller butiner les épaves alentour. Les Antilles, avance-t-il, « regorgent de loups solitaires prêts à tout », et les épaves attirent dans la région tout ce qu'on peut imaginer de dégénérés. En 1688, Edwyn Stede, gouverneur de la Barbade, se désole à son tour qu'un « peuple de pirates ne répondant à aucune règle » se soit installé à New Providence, la plus grande et la plus peuplée des îles des Bahamas. Enfin, un prêtre jésuite venu de France, dont le navire a coulé à l'entrée du vieux canal de Bahama, suggère, lui, que seul l'enrichissement rapide que les trésors des épaves espagnoles fournissent justifie de vivre aux Bahamas.

Mais la colonie anglaise n'est pas la seule zone géographique où les criminels recherchent l'argent facile. L'archipel des Antilles fourmille lui aussi d'individus qui ont choisi la voie de la piraterie, du saccage, de la contrebande et du marché noir. Avant le XIX[e] siècle, les tentatives de la couronne britannique pour mettre fin au pillage d'épaves ou encadrer leurs fouilles se soldent par des échecs tant la pratique est lucrative. Le pillage transcende par ailleurs les classes sociales et donne à la population des objectifs communs (la richesse et la gloire), compliquant par là même la mise en œuvre de toute régulation.

Tirer profit de la destruction d'un navire

Les sources datant de l'époque décrivent l'activité des naufrageurs de multiples façons, et le vocabulaire légal n'aide pas à y voir clair. Un mot comme « intrusion » peut aussi bien désigner le vol que la destruction d'un bateau. Malgré les différents sens donnés à ce terme, les pirates ont, dans les faits, eu très souvent recours à la pratique de la destruction des navires.

Ci-contre : Illustration du naufrage du *Petrel* tirée des *Aventures de Morgan le pirate*, 1908.
Ci-dessous : Il était d'usage de clouer du métal sur les coffres en bois pour mieux protéger le butin.

Un lingot et des pièces d'or récupérés dans l'épave du *Las Maravillas,* un galion espagnol qui fit naufrage en 1656, près des Bahamas.

Les naufrages intentionnels prennent plusieurs formes. Lors d'une mutinerie, un capitaine ou l'équipage coule le navire pour accaparer sa cargaison. Autre méthode, prétendre avoir fait naufrage pour solliciter la compagnie d'assurance. Et, parfois, les pirates précipitent leur navire contre des récifs ou une plage pour éviter un combat en mer. Quant aux pillages des vaisseaux endommagés, ce sont les Espagnols qui en font le plus les frais. Mais, au large, la question de l'autorité des États est nébuleuse. Les Espagnols considèrent par exemple que remonter des objets d'une de leurs épaves relève de la piraterie, même si cela se produit en eaux extraterritoriales. Quant au battage de grève, il consiste pour les insulaires à récupérer des objets rejetés sur leurs plages. Les autorités peinent à faire appliquer une quelconque législation car cette pratique s'effectue de nuit avec facilité. Elle n'exige en outre aucune connaissance, savoir-faire ou équipement.

Piller une épave tombe sans distinction sous le coup de l'accusation de piraterie.

Des pirates chasseurs d'épaves

Il est tout aussi facile – voire plus facile – pour les pirates de piller une épave que de se livrer aux actes classiques de piraterie. Bon nombre d'autorités n'y voient d'ailleurs à cette époque aucune différence ; piller une épave tombe sans

distinction sous le coup de l'accusation de piraterie. Cela signifie que quiconque s'y livre peut être condamné pour acte de piraterie et court le risque de finir sur la potence. Né au large de la Grande-Bretagne, le pillage a été adapté aux besoins des Antilles. En 1716, Black Sam Bellamy et son associé Paulsgrave Williams mettent le cap sur la Floride afin de récupérer ce qu'ils peuvent de l'épave d'un navire de la flotte des Indes. Même s'ils repartent presque bredouilles à cause d'une flottille de la garde espagnole, l'expérience aidera plus tard Bellamy à s'emparer du célèbre *Whydah Gally* et à détruire des navires comme l'*Agnes*.

Mais, comme la piraterie, le pillage illégal ne pouvait se poursuivre indéfiniment sans être puni. En 1866, le gouverneur des Bermudes fait adopter un décret important visant à mieux le réguler. Celui-ci interdit à quiconque de revendiquer une épave à moins d'y avoir été autorisé par le gouvernement. Pour sûr, ce n'est pas la première fois qu'une loi de ce genre est promulguée, mais c'est la première d'une longue série qui va sonner la fin des pillages abusifs et qui prévoit des sanctions plus lourdes pour ceux qui sont pris la main dans le sac. À l'instar des Bermudes, les gouvernements des Bahamas et de la Jamaïque promulguent à leur tour des lois. En outre, une coopération internationale en matière de régulation du pillage fait naître un environnement dans lequel la piraterie et le pillage ne sont plus rentables. En effet, ceux qui finançaient autrefois ces expéditions se tournent désormais vers les profits plus sûrs offerts par les plantations et le commerce légal. La destruction et le pillage des navires deviennent alors une pratique encadrée, privant les pirates et les contrebandiers des épaves qui n'étaient pas encore protégées, au début du XX^e^ siècle.

Les pirates portaient des pistolets à silex comme celui-ci. Ils les nouaient autour de leur cou à l'aide d'un ruban de soie.

BLACK SAM BELLAMY

Né près de Plymouth, en Angleterre, Samuel Bellamy (vers 1689-1717) est un pirate anglais du début du XVIII^e^ siècle. Surnommé Black Sam en raison de sa chevelure brune et abondante retenue par un nœud noir, il est connu pour avoir été le pirate le plus riche de l'histoire. Réputé clément autant que brutal, il porte le surnom de « Robin des bois des mers ». Il fait ses débuts sur le bateau d'un voisin avant de s'engager dans la Royal Navy comme marin durant la guerre de succession d'Espagne, et ce jusqu'à son terme en 1714. Se trouvant alors sans emploi, Samuel Bellamy fait route vers Newport, ville de l'État de Rhode Island, où il rencontre Paulsgrave Williams. Ensemble, ils forment un duo impétueux et pillent de nombreuses épaves espagnoles.

Un équipage sort de l'eau l'ancre du vaisseau amiral de Barbe Noire, le *Queen Anne's Revenge*. Son épave a été découverte dans une baie près de Beaufort, dans le comté de Carteret en Caroline du Nord.

RAFLER LES RESSOURCES D'UN NAVIRE

Tout pirate aspirant à piller un navire peut s'y prendre de trois manières. L'une d'elles consiste à provoquer son naufrage. Les façons de procéder ne manquent pas. Le capitaine et/ou l'équipage peuvent par exemple forcer le navire à s'échouer dans un acte de mutinerie. Cela se fait bien entendu au détriment du propriétaire, mais se révèle lucratif pour les participants. Pour preuve, le célèbre cas du *Phoenix*.

Ci-dessous : Les pirates se servaient souvent de double-boulets. Tirés au canon à bout portant, ils détruisaient le gréement et les voiles ennemis. Grâce aux poids placés de chaque côté, ils vrillaient de manière incontrôlée. *Ci-contre :* Cette gravure du XIX[e] siècle montre des saboteurs essayant d'attirer un navire vers les rochers.

En 1675, le navire transporte une cargaison valorisée à quelque 12 000 livres sterling et destinée à des marchands de Lisbonne et de l'île de Madère. Mais l'équipage a prévu de se mutiner, de voler les marchandises et de les décharger en Virginie ou à la Barbade. Cependant, leur plan échoue. Les hommes coulent alors le navire, créant un prétexte pour « sauver » la cargaison, qu'ils vendent ensuite à plusieurs personnalités puissantes dans les colonies.

Le pillage non-interventionniste

Le battage de grève se distingue des autres opérations de récupération de marchandises. À la différence de la fouille d'une épave au large, il ne nécessite aucun effort et n'engage aucune dépense. Les pillards se contentent de ramasser les objets refoulés sur le rivage. La plupart du temps, ce qui s'échoue sur les plages a été jeté par-dessus bord pour sauver un bâtiment endommagé. C'est ce qui est arrivé au *St. Andrews*. Au large de Cape Florida, aux États-Unis, l'équipage a dû passer par-dessus bord une ribambelle de tonneaux de rhum pour remettre le navire à flot et lui permettre d'atteindre sa destination : Liverpool... en Angleterre ! Parfois, les pilleurs amènent un navire à s'échouer puis le dépouillent non seulement de sa marchandise mais aussi de son gréement, de ses mâts et de son bois, éléments de valeur pour des pirates.

Endommager et piller

Provoquer un naufrage fait partie des méthodes de prédilection des pirates. Il s'agit de forcer un navire à s'échouer sur un récif corallien ou sur une plage. Cela leur évite d'entreprendre des attaques à grande échelle, de perdre des membres d'équipage et d'endommager leur navire. Le pirate James Kelly est connu pour

Les criques comme celle-ci, située près de Bridgetown, à la Barbade, constituaient d'excellentes cachettes pour les pirates.

avoir causé le naufrage de nombreux navires. En 1698, il est accusé d'avoir essayé de détourner un navire vers les récifs des Bahamas et d'avoir précipité deux navires sur les côtes floridiennes à 120 miles nautiques (220 km) de New Providence pour faire main basse sur les marchandises et les écouler aux Antilles. L'appât du gain n'est pas la seule motivation des pirates. Ils peuvent aussi couler un navire pour empêcher qu'il ne soit utilisé contre eux, surtout s'il est capable de rivaliser de vitesse. C'est ce que fait le pirate Joseph Bradish en prenant le contrôle de l'*Adventure,* un bateau parti de Londres, et en le coulant en 1699 près de Nassau, aux Bahamas. Il s'assure ainsi qu'il ne le prendra pas en chasse à l'avenir. En plus de l'envoyer par le fond, Bradish en tire un butin de plus de 1000 livres sterling. Les pirates essaient par ailleurs de détruire ou d'endommager des navires dans le but de forcer leur équipage à lâcher du lest pour maintenir le

bâtiment à flot ou à l'abandonner avec sa cargaison. L'*Edmund and George* en fit les frais. Ses hommes jetèrent par-dessus bord les marchandises pour échapper à leurs poursuivants. Barbe Noire lui-même aurait été naufrageur. Accusé d'actes de piraterie au large de la Caroline du Nord et d'avoir rapporté un navire chargé de sucre et de cacao, il affirmait avec ses complices que le bateau en question était une épave qu'ils avaient découverte.

Piller des bâtiments déjà endommagés ou coulés est plus facile encore. En 1698, un navire fait naufrage au large des Bermudes avec à son bord une cargaison évaluée à 14 800 livres sterling. Nicholas Trott, procureur général de l'archipel, confisque les armes des survivants qui parviennent à terre et envoie un bateau pour sauver l'argent et la marchandise. L'année suivante, le vice-amiral John Benbow, envoyé aux Antilles pour anéantir la piraterie, est accusé d'avoir pris part à des activités illégales ayant trait au pillage d'épaves. Le gouverneur lui a bien octroyé la permission d'aller récupérer 150 barils d'huile dans une épave, mais Benbow ne les lui a pas restitués et a vendu l'huile aux habitants de l'île ou à des étrangers. Et en 1702, un résident des Bahamas se plaint que des pirates grouillent sur l'île et qu'ils font passer tout ce qu'ils ont pu piller pour des « biens en provenance d'épaves ». Les habitants, explique-t-il, sont plus qu'heureux de faire commerce avec ces pirates et d'acquérir leurs produits volés. Le pillage, renforcé par la piraterie et les réseaux de contrebande, devient une composante importante de l'économie de nombreuses îles à l'époque moderne.

Le pillage, renforcé par la piraterie et les réseaux de contrebande, devient une composante importante de l'économie de nombreuses îles à l'époque moderne.

BARBE NOIRE

Plus connu sous le nom de Barbe Noire, Edward Teach (vers 1680-1718) est né à Bristol, en Angleterre. Il se fait remarquer chez les corsaires grâce à « une audace rare et un courage personnel. » En 1716, il rejoint l'équipage de Benjamin Hornigold qui le place sur l'un de ses meilleurs navires. Ils naviguent de Providence jusqu'au littoral nord-américain et reviennent de leur voyage avec plusieurs prises, notamment un navire négrier français que Barbe Noire baptise le *Queen Anne's Revenge*. En 1717, Benjamin Hornigold obtient le pardon du roi, et Barbe Noire doit continuer sa route seul.

L'infortune n'attend pas pour frapper Barbe Noire, dont l'équipage tombe malade et commence à mourir. Alors qu'il se trouve au large de la Caroline du Sud, il croise un navire transportant certains des membres les plus éminents de la ville de Charleston. Il capture le bateau, retient les hommes en otage et promet de les libérer si le gouverneur lui fait parvenir de quoi soigner ses hommes. Ce dernier s'empresse d'obéir et envoie les médicaments demandés. Barbe Noire tient parole et renvoie les otages à terre, non sans les avoir dépouillés de tous leurs biens, vêtements compris.

LA VIE DE PIRATE

Pour reprendre les mots de l'historien français Hubert Deschamps, les pirates constituent « une race unique, enfants de la mer et d'un rêve brutal, un peuple émancipé, détaché des autres sociétés humaines et de l'avenir, sans enfants, sans aînés, dépourvus de domiciles et de cimetières, dénués d'espoir mais pas d'audace, un peuple pour lequel l'atrocité est un choix de carrière et la mort une certitude toute proche ».

Ci-dessus : Découverte à Rhode Island, cette pièce du XVII[e] siècle aurait fait partie du trésor de Avery. *Ci-contre : The Sailor's Return* du peintre londonien Francis Wheatley, 1786.

Pourtant, de nombreux éléments contredisent la description de Deschamps. Ils attestent que nombre de ces hommes sont mariés et entretiennent des liens familiaux ainsi que des relations avec des personnes restées à terre. Certains ont reçu une éducation, d'autres viennent de familles de notables. C'est le cas de Stede Bonnet, riche planteur de la Barbade issu d'un milieu aisé. En 1696, les frères Griffin, William et Benjamin, mais aussi Daniel Smith, tous membres de l'équipage d'Henry Avery, dépensent leurs butins pour acheter des terres aux Bermudes. Ils font du père de Smith le propriétaire en titre afin qu'il loue leurs terres, qu'ils voient comme un investissement. Mais Samuel Day, alors gouverneur des Bermudes, fait arrêter le père pour « forte suspicion d'avoir aidé Daniel Smith et d'autres pirates en achetant des terres pour eux ». Un cas qui illustre les relations souvent conflictuelles entre gouvernement et pirates.

Les communautés pirates

Les pirates ne sont pas étrangers à la vie de famille. À vrai dire, le célèbre capitaine Richard Want, pirate de Rhode Island, a laissé une veuve, et le capitaine John Hoar, lui aussi originaire de Rhode Island, a donné son nom et celui de son épouse à son navire : le *John and Rebecca*. En 1697, John Graves, inspecteur anglais, est envoyé à New Providence pour enquêter sur des rumeurs selon lesquelles Nicholas Trott, le procureur général, aurait porté assistance à Henry Avery et à son équipage. Graves découvre alors pas moins de sept des hommes d'Avery installés en heureux ménage dans les îles. En 1698, une part du trésor volé par l'équipage d'Avery à Aurangzeb, grand empereur moghol de l'Inde, permet même

STEDE BONNET

Le capitaine Charles Johnson, auteur de *A General History of the Pyrates*, publié en 1724, dit de Stede Bonnet (1688-1718) qu'il est un homme de « bonne réputation [...] à la fortune abondante », ayant reçu une bonne éducation, marié, et vivant à la Barbade. Certains pensent qu'il a souffert d'une crise existentielle, en raison d'un « désordre spirituel » imputable à une « gêne que lui procurait son mariage ». Il vend son entreprise et achète un navire qu'il nomme le *Revenge*, l'équipe de 10 canons et recrute 70 hommes à l'été 1717 pour l'aider à commettre ses forfaits.

Il commence par capturer des navires et voler leurs marchandises au large de la Virginie. Il met ensuite les voiles vers New York pour écouler son butin avant de faire route vers la Caroline du Sud. Stede Bonnet n'y est pour rien dans les succès de l'équipage et il passe le plus clair de son temps dans sa cabine car ses hommes doutent de son savoir-faire maritime. Plus tard, il rencontre Edward Teach, le célèbre Barbe Noire. Il décide alors de ne plus se soucier des affaires de son navire et délègue son pouvoir à Barbe Noire qui supervise les opérations jusqu'à ce qu'il cède au pardon du roi. Stede Bonnet aussi cède au pardon et accepte de devenir corsaire pendant la guerre anglo-espagnole (1585-1604). Mais sa nature de pirate reprend vite le dessus et il est arrêté, jugé et condamné à mort. Il est pendu en Caroline du Sud en décembre 1718.

à un de ces hommes, James Brown, d'obtenir la main de la fille du gouverneur de Pennsylvanie, William Markham. Brown, qui ne s'est pas installé dans les îles, sera plus tard nommé à l'assemblée législative de Pennsylvanie.

En 1709, les proches d'un clan de pirates anglais arrêtés et condamnés à la pendaison déposent sans succès une requête auprès de la reine Anne qui règne alors sur la Grande-Bretagne (1702-1714). Ils lui demandent d'épargner les marins, de leur laisser leur butin afin qu'ils rentrent chez eux s'occuper de leurs enfants. Cette affaire met en avant une réalité socio-économique : les pirates sont des hommes avec des familles à protéger. La piraterie leur permet de subvenir aux besoins de leurs proches à une époque où les emplois manquent. Et, avec le temps, nombre d'entre eux reviennent à leur famille. « Certains se lancent dans les plantations et la culture de tabac, d'autres ouvrent des tavernes, de manière que chacun trouve un moyen de gagner sa vie », selon Alexandre Exquemelin, ancien boucanier et auteur du livre *Histoire des Aventuriers, des flibustiers et des boucaniers d'Amérique,* un ouvrage de référence sur la piraterie au XVII[e] siècle.

Les communautés de pirates se structurent autour de règles sociales de façon à entretenir leurs relations pendant qu'ils courent les mers. Il n'est pas rare qu'un pirate rapporte les effets d'un comparse défunt à la famille de celui-ci. Exquemelin fait remarquer que si un pirate survit à un camarade, « celui-ci doit subvenir en partie aux besoins des amis du défunt ou de sa femme s'il était marié. »

Il n'est pas rare qu'un pirate rapporte les effets d'un comparse défunt à la famille de celui-ci.

Selon l'historienne Daphne Palmer Geanacopoulos, certains pirates possèdent même un système de courrier qui leur permet de rester en contact avec leurs proches. En 1699, le *Margaret,* navire du capitaine pirate Samuel Burgess, est saisi et avec lui un coffre qui contient plus de 200 documents, en particulier des

lettres échangées entre des pirates et leur bien-aimée. Pour l'historienne, la simple existence de cette correspondance permet d'écarter l'idée selon laquelle les pirates sont des parias illettrés. Cette capacité à transmettre des messages sur des distances de dizaines de milliers de kilomètres démontre toute l'importance qu'ils accordaient à la famille et à la communauté.

La famille, les pirates et la loi

Sarah Bradley Cox Oort Kidd est l'une des femmes de pirates les plus célèbres. Avant qu'elle n'entre dans la piraterie, elle mena une vie de malheur, ou bien de bonheur, tout dépend du point de vue. Son premier mari, William Cox, se noie après quatre courtes années d'un mariage heureux. Il lui laisse en héritage une belle somme, puis elle se remarie. Son second mari, John Oort, meurt lui aussi de façon mystérieuse en 1691, quelques jours seulement avant qu'elle ne dépose une demande officielle afin de pouvoir épouser William Kidd. Profitant de la fortune de Sarah, celui-ci acquiert le *Blessed William* et devient corsaire. Il officie au service de la couronne anglaise au cours des années 1690.

Le *Windfall,* une goélette, navigue au large de l'île d'Ocracoke, en Caroline du Nord, théâtre du baroud d'honneur de Barbe Noire.

Au début, le capitaine Kidd est un corsaire respecté qui bénéficie de l'appui de Richard Coote, comte de Bellomont et gouverneur de la province de New York. William et Sarah y vivent dans l'opulence et habitent une magnifique maison à Wall Street. Kidd possède même un banc attitré à Trinity Church et prête le palan de son navire lorsqu'il faut soulever les pierres de l'église. Après huit années de mariage, William est suspecté d'actes de piraterie, et Sarah soupçonné de l'avoir assisté dans ses méfaits.

Une vue de Pearl Street, à New York, au XVII[e] siècle, et de la maison occupée par le capitaine William Kidd, son épouse Sarah et leurs deux filles. Pour repère, Pearl Street correspond à l'actuelle Wall Street.

Coote prend alors ses distances avec les Kidd et, vers 1699, aide même à les faire arrêter. Accusée de connaître l'emplacement du butin, Sarah est emprisonnée. Le temps de son incarcération, ses affaires sont confisquées, ses servantes et ses relations interrogées. L'histoire ne dit pas combien de temps elle a croupi en prison, mais William a été retenu à Boston deux ans avant d'être envoyé à Londres pour être jugé. Inculpé, il est exécuté en 1701. Restée à New York, Sarah se voit enfin restituer ses biens. En 1703, elle épouse Christopher Rouseby. Il l'aide à élever les deux filles qu'elle a eues avec Kidd. À la mort de Rouseby, Sarah ouvre une taverne qu'elle tient jusqu'en 1744, date de son décès.

Mais toutes les familles ne gagnent pas à fréquenter des pirates. Maria Hallett, la promise de Black Sam Bellamy, connaît ainsi un triste destin. Selon la légende, Maria rencontre Sam au printemps 1715. Elle tombe tout de suite sous le charme de ce gentleman brun, et ils commencent à se fréquenter. Il est alors ouvertement question de mariage, mais les parents de Maria, de riches paysans, refusent de donner la main de leur fille à un vulgaire marin. Devant ce camouflet, Black Sam Bellamy reprend la mer, bien décidé à se bâtir une fortune et à épouser Maria. Après son départ, Maria découvre qu'elle est enceinte. L'hiver suivant, elle tient un bébé mort dans ses bras. Bien que les causes du décès n'aient semble-t-il pas été établies avec clarté, elle est fouettée en place publique, avant d'être emprisonnée dans l'attente de son procès pour infanticide. Selon certaines sources, le supplice lui fait perdre la tête. Elle part pour Wellfleet, dans le Massachusetts, où les habitants la surnomment la sorcière de Wellfleet.

Des liens indéfectibles

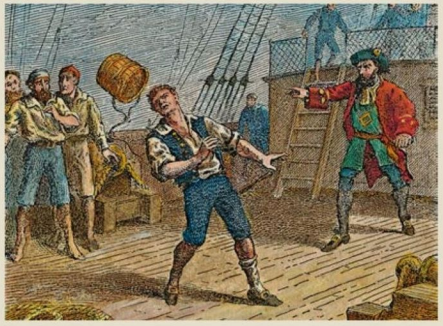
D'autres ont maintenu de solides attaches avec leur famille pendant leurs années de piraterie. C'est le cas de Paulsgrave Williams, le comparse du célèbre Black Sam Bellamy. Paulsgrave est le fils de John Williams, le procureur général de

Rhode Island. Lorsque son père meurt à la fin des années 1680, il n'a que 11 ans. Sa mère se remarie ensuite à un homme qui présente la famille aux plus importants contrebandiers et pirates de la région. Les liens qu'entretient la famille avec la piraterie se poursuivent au-delà de l'enfance de Paulsgrave. Sa sœur aînée, Mary, épouse Edward Sands, ami proche du capitaine Kidd, et sa cadette, Elizabeth, est mariée à Thomas Paine, neveu du pirate du même nom. Les deux sœurs trempent dans les affaires de Kidd et de son épouse Sarah. Ils les aident à cacher leur butin. Paulsgrave Williams, qui a fait fortune en tant que marchand, est lui-même marié, père de deux enfants et exerce comme orfèvre lorsqu'il rencontre Sam Bellamy aux alentours de 1715. La famille compte tant pour Paulsgrave qu'une fois, alors qu'il navigue à bord du *Whydah Gally,* il demande à faire un détour pour rendre visite à sa mère et à ses sœurs.

Il est important d'étudier ce qui pouvait lier les pirates à leur femme, leur famille et leur communauté. Cela nous permet de les considérer non comme des *hostis humani generis* (« ennemis de toute l'humanité » en latin), mais comme des êtres humains dont l'objectif principal est de satisfaire les besoins de leurs proches, ou même d'améliorer leur existence. Dans certains cas, les pirates étaient des membres respectés de leur communauté.

WILLIAM KIDD

William Kidd naît en Écosse vers 1645 et meurt sur la potence à Londres en 1701. D'apprenti-marin, il devient pirate, puis corsaire et chasseur de flibustiers et enfin capitaine de son propre bateau pirate. Pour des raisons qui demeurent inconnues, William Kidd prend part à une mutinerie en 1689. Il s'empare du navire et l'emmène sur l'île de Niévès. C'est alors que le bâtiment reçoit le nom de *Blessed Williams*. Désormais sous la coupe du capitaine Kidd, il est réarmé, et les pirates de l'équipage deviennent des corsaires mandatés par le gouverneur général des îles Sous-le-Vent. Leur mandat prévoit qu'ils soient payés sur les marchandises arrachées aux Français.



Pris de rage, le capitaine Kidd jette un seau sur un membre de son équipage et le blesse à mort.

Un des faits d'armes marquants de Kidd a lieu à Marie-Galante, en Guadeloupe. L'équipage détruit la seule ville de l'île, brûle toutes les plantations de sucre et pille tout ce qu'il trouve pour paiement. Le *Blessed Williams* a alors en sa possession un butin d'au moins 2 000 livres sterling. Mais lorsque les hommes de Kidd se rendent compte qu'ils devront aussi s'en prendre à des navires français dépourvus de marchandises et d'argent, l'inquiétude les gagne. De retour à Niévès, ils se mutinent et Kidd doit se réfugier à terre. Ce n'est toutefois pas le dernier périple du capitaine Kidd, dont les exploits deviendront légendaires et en feront l'un des pirates les plus célèbres de l'histoire.

L'IMPORTANCE DES TAVERNES

Impossible de parler des pirates sans évoquer les tavernes ou les pubs, ces lieux fréquentés avec assiduité par l'ensemble de la communauté. Les habitants comme les voyageurs de passage s'y retrouvent autour d'un verre bien rempli (ou de dix). Le pub tire son nom de *public house,* terme qui se traduit de manière littérale par maison ouverte au public. Et comme l'époque ne se soucie pas encore de réguler la production d'alcool ou de la taxer, chacun brasse sa propre bière de façon à faire des économies. Quiconque possède un excédent d'ale peut accueillir dans sa maison le badaud, et même le pirate. Les tavernes sont des espaces dont l'unique but est de vendre des boissons et d'offrir un divertissement. Ouvertes selon des horaires établis, elles servent, en plus de la bière, du vin, du rhum et du whiskey. Autre service proposé, la location d'une chambre pour passer la nuit. Malgré leur réputation tapageuse, c'est souvent entre leurs murs que se déroulent les activités de la communauté. Autour des tables, les dernières nouvelles circulent de manière informelle et des discussions politiques s'engagent. C'est ici que se diffusent les informations sur le dernier scandale ou sur les négociations d'un nouveau traité. À la Barbade, au XVII[e] siècle, l'assemblée qui gouverne la colonie tient plus souvent séance à la taverne qu'ailleurs. Enfin, des transactions commerciales s'y traitent en toute décontraction.

Deux gobelets typiques du XVII[e] siècle découverts à Port Royal, en Jamaïque.

Un soutien à l'économie

Au cours des XVII[e] et XVIII[e] siècles, les débits de boissons renforcent les réseaux économiques. Des individus d'horizons divers y concluent ou y rompent des contrats, y échangent des marchandises et des services. L'accueil de voyageurs étrangers et l'organisation de ventes aux enchères font des tavernes les plaques tournantes de la révolution de la consommation qui émerge alors. Elles facilitent le développement et la préservation de la sphère publique transatlantique. Pirates et contrebandiers sont bien plus volontiers accueillis dans une taverne ou dans une maison de passe que dans les lieux de commerce traditionnels. Ici, ces brigands participent et contribuent de façon active à l'économie

Ces *Flibustiers* peints par Gustave Alaux rencontrent de jeunes femmes dans ce qui est certainement un pub du XVII[e] siècle.

d'opportunité antillaise. Les tavernes participent à l'émergence de réseaux qui brassent les classes, les ethnies comme les nationalités, des associations essentielles aux économies (légales comme illégales) des empires.

L'effervescence de l'activité économique bourdonne entre les murs des tavernes. Affairisme y est le maître mot, et cela se passe toujours mieux après quelques libations. À n'en pas douter, pirates et contrebandiers aiment boire. Pourtant, ivrognerie, bassesse et débauche ne suffisent pas à les qualifier. Ils utilisent ces lieux publics à leur avantage. En 1709, un marin du nom de Laurence Waldron, venu de Caroline, fait une déposition au Parlement. Il y raconte son arrivée récente à Faial, île portugaise des Açores, en compagnie du capitaine John Breholt, qui se targue de vouloir devenir pirate. Quand plusieurs hommes, saouls au-delà du raisonnable, ont vent du projet de Breholt, ils se préparent en vue de se joindre à lui. Par malheur pour eux (ou par bonheur pour eux, tout dépend du point de vue), ils sont arrêtés pour ivresse sur la voie publique avant qu'ils puissent s'engager comme pirates.

Un plongeur inspecte les vestiges d'un bâtiment de Port Royal, en Jamaïque. En 1692, les deux tiers de la ville ont été engloutis à la suite d'un séisme.

L'étude de la culture des tavernes dans les Antilles au début des temps modernes met en évidence le rôle essentiel des pirates et des contrebandiers dans les économies locales du vaste monde Atlantique. Dans les îles, les débits de boissons servent surtout du vin de Madère, du punch, du brandy ou du rhum. Ces alcools au pouvoir désinhibant poussent ceux qui les consomment à accepter des risques qu'ils ne prendraient pas sobres. L'ébriété associée à l'esprit de connivence qui règne les rend plus enclins à prendre part à des activités illégales. De plus, de nombreuses tavernes ne possèdent pas de licence pour leurs activités. Dans ces établissements hors la loi, pas de trace écrite. Il est donc plus facile de nier son implication dans la piraterie. Bien qu'impossible à chiffrer, la présence d'un grand nombre de tavernes ou pubs illégaux dans l'Atlantique est de notoriété publique. En 1683, un certain John Taylor en visite à la Jamaïque remarque que les habitants de l'île possèdent de nombreuses richesses et disposent d'une foule de divertissements grâce aux pirates et aux corsaires qui investissent tavernes et maisons de passe. En 1661, à Port Royal, en Jamaïque, plus de quarante licences sont délivrées à des tavernes et à des débits de boisson en l'espace d'un mois seulement. Dès 1690, un bâtiment sur quatre y est « une maison de passe, un tripot, une taverne, un débit de boissons » fréquenté par des marchands, « des

pirates, des égorgeurs et des prostituées», selon Alexandre Exquemelin, un boucanier français du XVIIIe siècle. Et en 1710, le gouverneur de l'île d'Antigua est accusé de n'appliquer aucune réglementation aux tavernes de son île et d'autoriser des débauchés à y faire affaire en toute impunité.

Ce que nous savons des tavernes de l'Atlantique aux XVIIe et XVIIIe siècles nous vient en grande partie de sources culturelles et de vestiges archéologiques. La ville de Port Royal permet une fois encore de comprendre comment les pirates utilisaient à leur avantage les tavernes. Au début des temps modernes, c'est un port majeur pour les navires marchands, surtout pour les bâtiments anglais, et donc une cible de choix pour les pirates. En Jamaïque, le commerce se limite à quelques boutiques de bord de mer et de nombreuses tavernes. En 1692, un séisme engloutit les deux tiers de Port Royal. L'essentiel de nos connaissances sur les tavernes et la piraterie provient de deux fouilles importantes réalisées entre 1981 et 1990 grâce au programme d'archéologie sous-marine de l'université A&M du Texas. Pour les scientifiques, le premier site archéologique, l'excavation dite de « Lime Street », constitue une mine d'informations. Située à l'écart du port lui aussi submergé, cette zone permet de se faire une bonne idée de la ville car elle a coulé à la verticale, préservant ainsi le terrain. En outre, la faible teneur en oxygène des eaux a permis de récupérer de nombreux restes organiques.

Commodités, argent et liens

Le site de Lime Street révèle une rangée de bâtiments serrés les uns contre les autres dans le centre commercial de Port Royal. Des vestiges comme des bouteilles d'alcool en onyx, des fûts, des carafes et des chopes de styles et matériaux variés indiquent que deux salles faisaient office de taverne dans le premier bâtiment et permettaient d'y accueillir une clientèle hétérogène. L'emplacement de la taverne et son aménagement suggèrent qu'elle recevait de nombreux visiteurs : marchands, marins et pirates. Ces derniers avaient tout loisir d'engager la conversation avec des personnes de tous horizons. Ils pouvaient rallier des marins à leur cause, inciter à la mutinerie sur des navires marchands, se renseigner sur les routes maritimes et écouler leur butin tout juste acquis. Un élément d'importance pour les pirates qui pouvaient, au sein d'un même lieu, vendre leurs prises puis en dépenser les gains au bar. Les patrons de tavernes proposaient aussi, à l'instar des pirates, leurs propres marchandises : des objets de faïence bleue et blanche de style chinois importés d'Angleterre, des poteries du Westerwald, des bibelots décorés de motifs végétaux à la chinoise, des pichets de type Bellarmine.

Ainsi, les pirates contribuent-ils aux économies locales en fournissant aux habitants des produits qu'ils n'auraient pas pu obtenir autrement ou qu'ils n'auraient pas pu s'offrir. En raison de la présence des pirates et des contrebandiers, la consommation se développe en Jamaïque, facilitée par les transactions qui ▶

Ainsi, les pirates contribuent-ils aux économies locales en fournissant aux habitants des produits qu'ils n'auraient pas pu obtenir autrement ou qu'ils n'auraient pas pu s'offrir.

Une montre à gousset retrouvée lors de fouilles à Port Royal.

Cette reconstitution met en scène un capitaine rétribuant son équipage après l'attaque fructueuse de vaisseaux ennemis.

Les femmes jouent également un rôle important dans la vie des tavernes.

▶ s'effectuent, la plupart du temps, dans les tavernes. Marchands, taverniers, habitants et pirates créent de nouveaux marchés. Ils modifient ainsi la façon dont le commerce fondait ou renforçait les classes sociales. De nouveaux articles, allant de la monnaie à l'alcool, sont désormais en vente dans les tavernes.

En 1683, un visiteur du nom de Francis Hanson arrive à Port Royal. Il découvre à sa grande stupéfaction que, contrairement à d'autres lieux où l'économie repose sur des denrées comme le sucre ou le tabac, ici l'argent coule à flot. À tel point que la Jamaïque est alors presque aussi riche que Londres. Après un pillage en mer, un homme peut se permettre de dilapider mille pièces de huit, une monnaie espagnole, en un mois. Et par amour « du vin et des femmes », certains pirates dilapident même deux à trois mille pièces de huit en une seule nuit ! Selon Exquemelin, ce sont les tavernes et les maisons de passe qui récupèrent « la plus grosses partie » des trésors des pirates. Et pour les taverniers, un sou est un sou, quelle que soit son origine, ce qui les pousse à offrir aux pirates des verres de leur alcool préféré. Parfois, cela leur joue des tours. En 1721, des habitants de Port Royal accusent le tavernier John Dunks d'avoir fourni des hommes et des provisions à un pirate et d'avoir permis à un autre de s'évader de prison. John Perrie, tavernier d'Antigua, est poursuivi pour avoir traité avec des pirates dans sa taverne de Saint John's et pour en avoir protégé d'autres de la loi. Des plaintes sont même émises à l'encontre d'hommes importants et populaires comme sir Henry Morgan. Lord Vaughan, gouverneur de Jamaïque, trouve le comportement de Morgan si « effronté et déloyal dans les tavernes et dans sa propre maison » que ce dernier finit par soutenir les pirates dénoncés par Vaughan et presse les habitants de prendre des mandats français. Ces mandats délivrés par la couronne française permettaient à leur détenteur de s'emparer de tout navire ennemi.

La boisson, dénominateur commun

Les femmes jouent également un rôle important dans la vie des tavernes. Elles détiennent souvent une licence pour vendre de l'alcool aux Antilles. Et elles sont nombreuses à être citées à comparaître parce qu'elles tiennent des lieux de débauche sans licence. En 1655, Martha Harris est accusée de tenir un débit de boissons illégal. Elle est si impliquée dans la vente clandestine d'alcool qu'elle

déclare que si les autorités confisquent ses bouteilles, elle s'en procurera tout simplement d'autres. De plus, dans bien des ports fréquentés par les pirates, les femmes possèdent souvent des tavernes ou y travaillent.

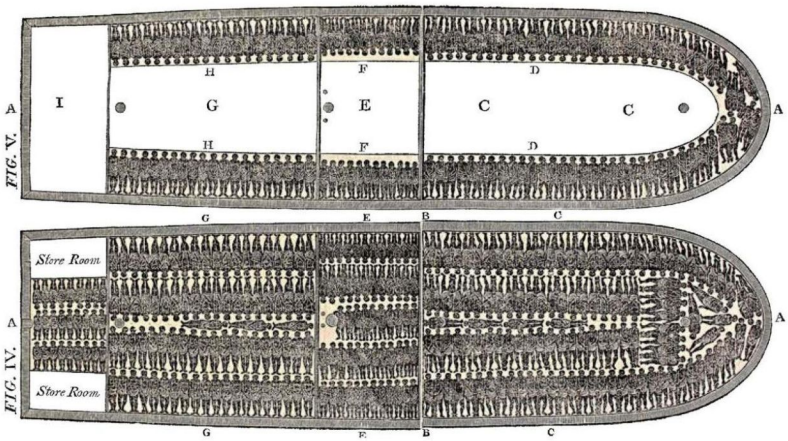
Ces lieux permettent aux habitants de l'Atlantique, pirates compris, de réaliser des affaires, de transmettre des informations et de tisser des réseaux économiques et sociaux sans que le gouvernement puisse interférer. Les îles de l'Atlantique se révèlent propices à de tels échanges car leurs populations comptent souvent sur les pirates et les nouveaux commerces pour se procurer des produits et des services de première nécessité qui viennent souvent à manquer en ces temps de guerre. Et sans tavernes, les pirates auraient eu bien plus de mal à écouler leur butin et à rééquiper leurs navires. Ils n'auraient pas eu non plus d'endroit où dépenser leur argent sale et où passer du bon temps.

La taverne White Horse de Newport, à Rhode Island, accueille des convives depuis 1673. C'est la plus ancienne des États-Unis. Elle fut un temps la propriété du pirate William Mayes Jr.

LES PIRATES ET LA TRAITE NÉGRIÈRE

En 1719, un Gallois du nom de Bartholomew Roberts s'engage comme second sur le *Princess*, un navire négrier dirigé par le capitaine Abraham Plumb. Accompagné de deux autres bâtiments du même type, le *Royal Hind* et le *Morrice*, le *Princess* arrive à Anomabu, petit port de la Côte-de-l'Or en Afrique, pour y acquérir des Africains devant ensuite être livrés en état de servitude aux Antilles.

Après le départ des trois navires négriers en direction des Antilles, le capitaine Howell Davis, pirate à la sinistre réputation et ancien capitaine en second sur un négrier, les prend par surprise, et la flotte se rend sans résistance. En plus des quantités considérables de poussière d'or et de denrées non périssables que transportent les navires, le *Morrice* compte à son bord environ 140 esclaves. Après avoir recruté de nouveaux pirates parmi les trois équipages de marins – dont un d'abord réticent Bartholomew Roberts –, Howell Davis emmène les esclaves vers l'île de Principe alors colonie portugaise. C'est sans aucun doute grâce à son expérience à bord d'un premier navire négrier que Howell Davis a pu s'emparer du *Princess* avec autant de facilité. Sa connaissance du commerce



À droite : Cette illustration datant de 1787 montre les conditions de voyage inhumaines à bord du *Brookes*, navire négrier, et souligne la souffrance des esclaves pendant la traversée. Sa publication fit avancer la cause abolitionniste.
Ci-contre : Ce chaudron de cuivre servait à préparer les repas des captifs à bord du négrier *Henrietta Marie*.

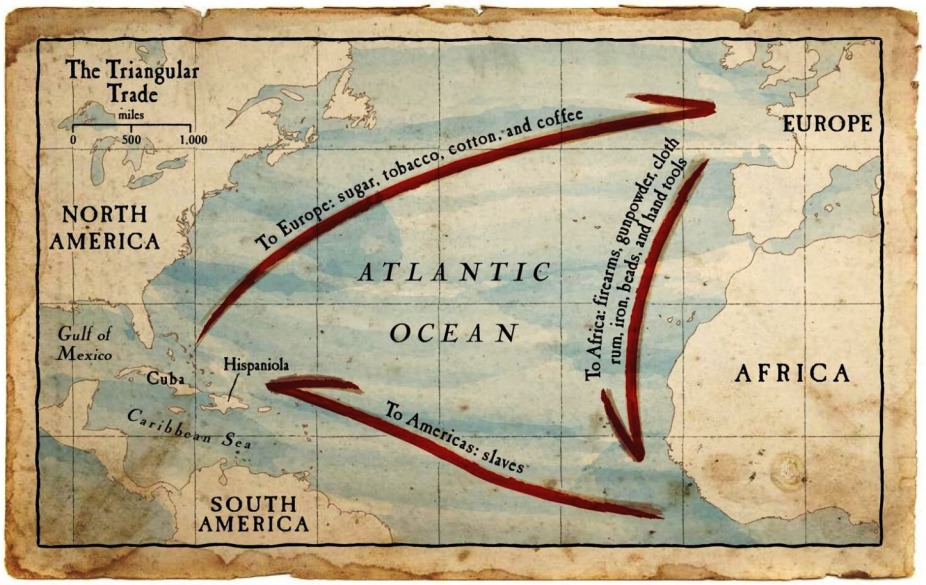
Bâtie sur l'île sénégalaise de Gorée, la Maison des esclaves, avec sa « Porte du voyage sans retour », fait désormais office de mémorial de l'esclavage.

triangulaire lui a peut-être aussi permis de négocier une belle somme en échange des produits et des humains qu'il a accaparés. Pour les Africains réduits en esclavage, la souffrance ne fait alors que commencer.

Le commerce triangulaire

À cette époque, les colonies européennes aux Amériques occupent une place centrale dans ce trafic connu sous le nom de commerce triangulaire. Des navires européens se rendent en Afrique pour échanger des produits manufacturés contre des esclaves qui seront ensuite revendus dans les colonies. Les négociants rentrent en Europe avec des matières premières (tabac, sucre et indigo) produites par une main-d'œuvre asservie en Amérique. Même après l'indépendance des colonies, la traite atlantique continuera pendant plus de 400 ans. En résultera la deuxième plus importante migration forcée de l'histoire : quand son abolition sera actée au XIX^{e} siècle quelque 12 millions de personnes auront été déplacées.

Les pirates prennent part au commerce triangulaire et participent à la croissance de l'économie de plantation qui repose sur le travail des esclaves. Les pirates sont souvent à la barre des navires qui transportent des esclaves. Ils empruntent



Le commerce triangulaire, qui eut cours dans l'océan Atlantique du XVI^e^ au XIX^e^ siècle, désigne le transport et l'échange d'esclaves, de marchandises et de denrées agricoles entre l'Afrique de l'Ouest, les colonies européennes des Amériques et l'Europe.

alors le périlleux « Passage du milieu », nom donné à la route maritime qui relie l'Afrique à l'Amérique. À bord des négriers, les esclaves sont massés dans des cales exigües et moites sous le pont. Les conditions de voyage sont parfois encore plus terribles à bord des bateaux pirates, plus petits que les négriers. Les esclaves passent entre vingt-et-un et quatre-vingt-dix jours au fond de ces bateaux surpeuplés. En proie aux maladies, ils sont enchaînés les uns aux autres de façon à ne pas pouvoir s'échapper ou se mutiner. Pourtant, entre 1699 et 1845, des rapports font état d'au moins cinquante-cinq cas d'esclaves s'étant rebellés.

Ancêtres les plus connus et les plus vénérés des pirates de « l'âge d'or », les Chiens de mer élisabéthains et les boucaniers débutent dans la piraterie en prenant part à la traite négrière espagnole et portugaise en Afrique. Grâce à l'aide de marchands anglais et de la reine Élisabeth I^re^, John Hawkins effectue trois voyages durant lesquels il prend en charge plus de 700 esclaves originaires d'Afrique de l'Ouest pour les emmener aux Antilles. Accusé par les autorités espagnoles de se livrer au commerce illégal, il doit quitter les îles. Ces enlèvements en Afrique engendrent d'énormes profits et se soldent par un coût humain effroyable : la torture physique et émotionnelle d'Africains arrachés de force à leur terre natale.

Les pirates sont souvent à la barre des navires qui transportent des esclaves.

L'esclavage dans les colonies

En 1617, le capitaine John Powell opère sous mandat pour le compte de la Somers Island Company of Bermuda. Avec son navire, le *Hopewell,* il capture un vaisseau portugais transportant un grand nombre d'esclaves et les livrent à la colonie anglaise des Bermudes, dans l'Atlantique Nord. C'est le premier groupe d'Africains à être réduit au travail forcé sur l'île. Le pourcentage élevé d'Africains vendus en esclavage dans les colonies avait pour but de participer à la croissance de l'économie du tabac de l'archipel. Les Anglais et les Portugais n'étant pas en guerre en 1617, ces derniers ne reconnaissent pas le mandat de corsaire délivré par la Somers Island Company à John Powell et considèrent que ses actions relèvent de la piraterie. Au cours des décennies suivantes, Powell va pourtant continuer de confisquer des navires négriers. Il est loin d'être le seul, car les bateaux et les esclaves arrivent de façon régulière dans les Bermudes et en Amérique depuis le début du XVII[e] siècle.

Marchands, entreprises privées et responsables politiques font appel aux pirates (et aux corsaires) pour contourner les monopoles impériaux ou métropolitains, essayer d'accroître leurs profits et développer le commerce des esclaves. Des membres de la Cour de Virginie remarquent même que les Bermudes forment un paradis pour « les hommes de guerre et les pirates que les habitants apprécient désormais beaucoup du fait des denrées qu'ils apportent ». Le gouverneur de Jamaïque estime, lui, qu'en une seule année, plus de 1500 esclaves ont été importés sur l'île de manière clandestine, un chiffre qui a sans aucun doute augmenté à mesure que la traite s'est amplifiée. En 1619, Daniel Elfrith, le capitaine du *Treasurer,* officie comme corsaire et négrier depuis les Bermudes. Bien qu'il se trouve au service du comte de Warwick, Elfrith capture le *São João Bautista,* un navire portugais parti de l'Angola, alors colonie portugaise, en direction du Mexique. Elfrith partage son contingent d'esclaves avec son partenaire John Jope, du *White Lion,* et les emmène aux Bermudes et en Virginie. Le développement de l'économie de plantation dans ces deux régions entraîne celui de l'esclavage, les profits financiers découlant du travail forcé des esclaves.

Avec l'essor du commerce triangulaire, les pirates deviennent une menace de poids pour les victimes de cette pratique inhumaine.

Arrachés à leur terre natale, les Africains étaient parfois forcés à parcourir des centaines de kilomètres jusqu'à l'océan où les attendaient des navires négriers.

Les Bermudes, comme les autres colonies des Antilles, n'ont aucun scrupule à accepter l'esclavage, et ce quels que soient la légitimité des négriers ou les moyens par lesquels ils s'emparent des esclaves. Nathaniel Butler, gouverneur des Bermudes et ancien corsaire, raconte l'arrivée du pirate Kirby en 1619. Ce dernier transporte des esclaves et propose de les offrir au gouverneur si celui-ci ferme les yeux sur ses transgressions et autorise l'équipage à se ravitailler en vue d'un nouveau voyage destiné à capturer et asservir davantage d'Africains. Même si le gouverneur craint que la transaction soit « mal reçue » en Angleterre, étant donné que Kirby ne possède pas de lettre de marque, la demande de

Datant du XVIIIe siècle, cette gravure représente le *Royal Fortune* et le *Ranger*, des bateaux ayant appartenu à Bartholomew Roberts. En 1722, ce pirate aurait capturé onze négriers près de la ville de Ouidah, au large de l'Afrique de l'Ouest.

Mais, bien que les pirates passent à autre chose, le commerce triangulaire perdure et l'esclavage n'est aboli qu'à la fin du XIXe siècle dans l'hémisphère occidental.

main-d'œuvre dans les plantations l'emporte sur les représailles possibles. En revanche, les conséquences pour les hommes, les femmes et les enfants réduits en esclavage à travers l'Atlantique ne pèsent en rien dans les décisions.

Un héritage qui dure

Dans les années 1690, les Européens renforcent l'asservissement des Africains de l'Ouest. Avec l'essor du commerce triangulaire, les pirates deviennent une menace de poids pour les victimes. Les archives révèlent que pirates et corsaires ont contribué sans aucun scrupule à la dévastation de communautés africaines.

Malgré l'implication des pirates dans la traite atlantique, certains esclaves en fuite trouvent refuge sur des bateaux pirates. À bord, les pirates noirs découvrent une égalité à laquelle ils ne peuvent aspirer à terre. Il est possible qu'ils aient

participé aux prises de décisions à bord des navires et qu'ils aient reçu une part équitable des trésors pillés. Malgré tout, ils étaient aussi souvent maltraités, et les sanctions qu'ils encouraient pour piraterie étaient bien pires dans leur cas, sans compter qu'ils vivaient sous la menace permanente d'être vendus.

À partir du milieu du XVIII[e] siècle, les nations européennes commencent à coopérer afin de mettre un terme à la piraterie dans l'Atlantique. Les pirates se tournent alors vers l'océan Indien, d'où retentissent les exploits de boucaniers comme Henry Avery, Thomas Tew et le capitaine Kidd. Ce changement d'océan met fin à « l'âge d'or » de la piraterie dans l'Atlantique. Mais, bien que les pirates passent à autre chose, le commerce triangulaire perdure et l'esclavage n'est aboli qu'à la fin du XIX[e] siècle dans l'hémisphère occidental.

Un jeune garçon se tient au bas des escaliers de la Maison des esclaves sur l'île de Gorée, au Sénégal.

CHAPITRE 3

PIRATES DE L'HÉMISPHÈRE ORIENTAL

Du XV^e^ au XIX^e^ siècle, les puissances de l'hémisphère oriental se lancent dans la piraterie. Des empires lointains, comme le Portugal, les Pays-Bas et l'Angleterre, marchent dans leur sillage. Et alors que, dans l'Atlantique, la piraterie décline au XVII^e^ siècle, elle atteint son apogée dans cette région aux XVIII^e^ et XIX^e^ siècles. Activité lucrative, elle permet à de nombreux souverains de se maintenir au pouvoir dans une période de grande incertitude politique.

Ci-contre : Sur cette gravure sur bois colorée à la main, des pirates chinois foncent sur un navire marchand. *Ci-dessus :* Une courte épée et son fourreau datant de la rébellion des Moros (1899-1913) aux Philippines.

PIRATES DU JAPON

Les pirates du Japon, les *wakō* (*wōkòu, waegu* ou *kaizoku*), ont avant tout sévi sur les côtes chinoises et coréennes. Du XIIIe au XVIe siècle, ils y raflent denrées et métaux précieux. Au printemps 1420, Song Hui-gyeong, ambassadeur coréen en mission au pays du Soleil-Levant, constate que la plupart des villages qu'il traverse abritent des pirates qui surveillent les voies navigables. Un siècle plus tard, des sources chinoises et européennes mentionnent, elles aussi, ces territoires pirates autonomes. Un navigateur européen y avertit même ses contemporains qu'ils ne pourront s'aventurer en eaux japonaises qu'avec la permission et la protection des chefs pirates de la région, suite à quoi de nombreux Européens surnomment l'archipel japonais les « Îles pirates ».

Une des nombreuses portes du village de Xiongyasuo, dans la province chinoise de Shandong, construite en 1388 pour repousser les pirates japonais.

D'origines japonaise, coréenne et chinoise, les *wakō* partent de l'archipel de Tsushima, de l'île de Kyushu, de la péninsule coréenne, de la région de Kumano dans la péninsule de Kii et, surtout, de la mer Intérieure pour aller piller la Chine continentale. Le fait que l'essentiel des échanges commerciaux transite par la mer, et non par des routes terrestres, leur facilite la tâche. Ils parviennent à tirer profit de ce contexte politique et économique pour prendre le contrôle des opérations, de la production à la distribution. Bien qu'ils se rendent coupables d'attaques, les pirates constituent la clé de voûte de l'intégration japonaise au sein des réseaux maritimes internationaux car ce sont eux, en général, que les étrangers rencontrent en premier. Les *wakō* peuvent aussi bien transporter, protéger et conduire ces visiteurs que s'en prendre à eux.

La piraterie au Japon connaît son apogée entre 1300 et 1600. À cette période, certains marins japonais pouvaient éviter d'être considérés comme des pirates en devenant des seigneurs maritimes, à la tête de puissances économiques et politiques. Les échanges maritimes entre les pays d'Asie de l'Est s'intensifient,

et les élites installées à terre se trouvent d'autant plus dépendantes des pirates. En mer Intérieure, les seigneurs maritimes installent leurs bases sur de minuscules îles au sein de communautés côtières et occupent des goulets d'étranglement stratégiques le long des routes commerciales. Cette interdépendance accrue exacerbe dans l'archipel japonais les craintes que la piraterie devienne toute-puissante. Le gouvernement adoptera par la suite un code de règlementation maritime connu sous le nom de *Kaisen shikimoku,* qui considérera la piraterie comme un fait de la nature incoercible méritant à peine d'être combattu.

La piraterie au Japon connaît son apogée entre 1300 et 1600.

Hommes et femmes

Les femmes occupent des postes importants dans la piraterie japonaise. Au sein des équipages, les assignations en fonction du sexe suivent les mêmes évolutions que dans la société japonaise. Alors que l'autonomie des femmes commence à s'éroder avec l'émergence de la féodalité et du néoconfucianisme sous

Des *wakō*, pirates japonais, à l'assaut d'un ennemi depuis leurs bateaux.

Une estampe du XIXe siècle représentant le pirate Hakata Kojurō attaquant le marchand Komachiya Sōshichi sous les yeux de Kezori Kuemon.

le shogunat Tokugawa, leur place se heurte à des contraintes propres à l'environnement maritime. Tout au long de son histoire, la piraterie japonaise compta des femmes dans ses rangs. Dès 869, deux d'entre elles sont capturées et jugées dans des tribunaux qui traitent des affaires de piraterie. Au bas Moyen Âge, les femmes sont de tous les coups, même violents. En 1315, une jeune femme est arrêtée et accusée d'avoir mis en place un *akutō sekisho,* c'est-à-dire un péage. Elle interceptait des navires entrant au port de Hyōgo et les forçait à lui payer un droit de protection alors que le seigneur local ne le lui avait pas permis. Tout au long du XIVe siècle, les Japonaises prennent part aux guerres au même titre que les hommes jusqu'à ce que des changements dans les règles d'héritage ne limitent leur indépendance. Lorsqu'elles n'appartiennent pas à l'infanterie, elles occupent d'autres postes dans l'armée. Elles officient en tant que comptables, quartiers-maîtres ou encore travailleuses du sexe.

La piraterie culmine en Chine au milieu du XVIe siècle, lors des raids wakō *menés sour le règne de Jiajing.*

Régulation et coopération

Même si l'activité *wakō* décline en Corée après l'invasion Ōei – expédition lancée en 1419 par la dynastie coréenne Joseon contre les bases pirates de Tsushima et du détroit de Corée, elle se poursuit un siècle durant en Chine. La piraterie y culmine au milieu du XVIe siècle, lors des raids *wakō* menés sous le règne de Jiajing. Mais, Toyotomi Hideyoshi, seigneur féodal japonais qui régna de 1585 à 1598, tente de s'allier ces pirates en faisant évoluer les restrictions commerciales

et en les recrutant comme force navale. Des seigneurs pirates issus des familles de Noshima Murakami Takeyoshi et de Kurushima Murakami Michifusa acceptent de devenir ses vassaux ou d'occuper des rangs aristocratiques moins élevés sous le règne de Toyotomi, puis pendant le shogunat Tokugawa. Les Murakami deviendront même experts dans la lutte contre la piraterie.

En 1588, Toyotomi Hideyoshi définit une stratégie pour se débarrasser des pirates et asseoir sa souveraineté maritime. Il décide non seulement de poursuivre en justice les *wakō*, mais aussi de punir les *ryōshu* (seigneurs locaux) qui leur ont donné l'autorisation de sévir sur leurs territoires. Ils perdront alors leur domaine, et leurs autres terres seront confisquées.

Ainsi, à l'aube du XVII[e] siècle, négociations et compromis avec divers seigneurs maritimes permettent d'éradiquer la piraterie dans les eaux japonaises.

LES MURAKAMI

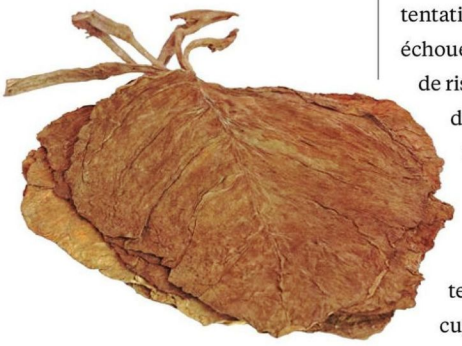
Au Japon, les Murakami désignent un ensemble de familles. Elles forment l'un des gangs de *wakō* les plus redoutés. En fédérant le pouvoir de ces groupes locaux, ce clan devient en moins d'un siècle une puissance soudée et qui fait autorité dans les îles. Noshima Murakami Takeyoshi (vers 1533-1604), connu comme le plus grand pirate du Japon, et Kurushima Murakami Michifusa (vers 1562-1597) en sont les plus illustres représentants. Plus Noshima étend et consolide l'autorité de sa famille sur les mers, plus il valorise son savoir-faire aux yeux des potentiels commanditaires, et plus son clan élargit son champ d'action sans rencontrer d'opposition. Alors que de plus en plus de voyageurs s'adressent à eux pour être protégés – diminuant d'autant le besoin de se défendre contre des rivaux –, les Murakami prospèrent.

Le château d'Innoshima Suigun, sur l'île japonaise d'Innoshima, était le quartier général des Murakami.

DE L'OCÉAN ATLANTIQUE À L'OCÉAN INDIEN

Comme l'illustrent les exploits de Henry Avery, de Thomas Tew et du capitaine Kidd, la piraterie a délaissé l'Atlantique pour l'océan Indien. Ces trois hommes ont, comme des milliers de pirates, débuté en Occident avant d'affluer en Orient à la fin du XVII[e] et au début du XVIII[e] siècle. Ils vont former un réseau commercial officieux reliant les deux territoires. À l'époque, marchands, négriers et pirates passent avec facilité d'un statut à l'autre. Établis pour la plupart sur l'île Sainte-Marie (aujourd'hui Nosy Boraha), au large de Madagascar, les pirates s'en prennent à des bateaux commerciaux européens transportant des cargaisons précieuses depuis les Indes orientales.

Ci-dessous : Aux XVII[e] et XVIII[e] siècle, les feuilles de tabac séchées était un produit recherché.
À droite : La baie de Saint-Augustin, dans le sud-ouest de Madagascar.



Débarquement à Sainte-Marie

En 1689, le révérend John Ovington, aumônier à bord d'un navire de la Compagnie anglaise des Indes orientales, croise à Sainte-Hélène un négrier en route vers l'Inde. Son capitaine informe le religieux que trois bateaux pirates se sont regroupés dans la baie de Saint-Augustin, à Madagascar. Deux battent pavillon anglais, le *Bachelor's Delight* et le *Cygnet*, le troisième est hollandais. Selon l'officier, ils transportent une généreuse cargaison de soieries et d'autres marchandises en provenance des Indes orientales qu'ils ont raflées sur la mer Rouge. La baie de Saint-Augustin constitue alors une escale importante pour les bâtiments ayant réussi à se frayer un chemin au-delà du terrible cap de Bonne-Espérance.

Madagascar ne se montre pas très accueillante avec les Européens. Les tentatives de colonisation des compagnies des Indes française et hollandaise y échouent, toutes repoussées par les Malgaches. Sainte-Marie présente moins de risques pour les pirates et offre de nombreux attraits depuis l'installation du marchand Adam Baldridge. Lorsque l'Anglais y crée un comptoir en 1691, il réussit à sceller une amitié avec les Malgaches. Baldridge propose ainsi aux pirates un port dans lequel réparer leur navire et se ravitailler en toute sécurité. Pendant six ans, il troque ses produits européens, comme du tabac et des denrées alimentaires, contre des prises des pirates telles que de soieries et de l'or, et construit une solide place forte. Mais sa cupidité le mène à sa perte. Il piège des Malgaches et les convainc de monter

Ruines d'un cimetière pirate sur l'île Sainte-Marie, au large de Madagascar.

à bord d'un négrier français qui les vendra ensuite à des colons français de La Réunion. En guise de représailles, les Malgaches détruisent son entrepôt et tuent plus de trente pirates. Les pirates de l'océan Indien continueront à opérer depuis Sainte-Marie mais resteront désormais à l'écart des Malgaches.

Des richesses faramineuses

Les pirates de l'océan Indien comptent parmi les plus accomplis. Dans les années 1690, la région fourmille de bâtiments marchands qui acheminent régulièrement des cargaisons précieuses, bien plus précieuses que celles de l'Atlantique.

Chaque année, de l'Inde à La Mecque, les bateaux transportent de riches pèlerins musulmans et des marchandises de valeur comme de la soie et des épices. Quand sonne l'heure du retour, la mousson s'est déjà installée au-dessus de Moka, au Yémen. Les navires se retrouvent donc tous contraints d'emprunter le même itinéraire, les cales lourdes d'or et d'argent. Dans leur sillage, des bateaux portugais et des vaisseaux des compagnies anglaise, française et hollandaise des Indes orientales. Tandis que les bâtiments qui se dirigent vers l'est acheminent de l'argent destiné à financer des expéditions, ceux qui progressent vers l'ouest sont chargés de soieries fines, de bijoux et d'épices. Mais

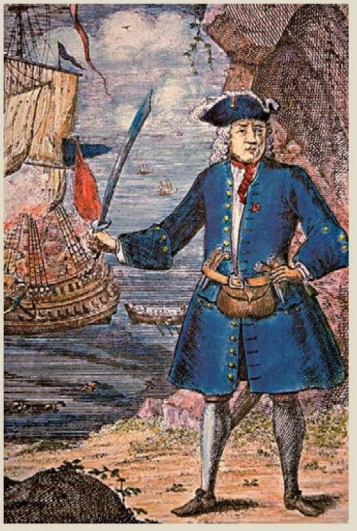
les navires les plus convoités appartiennent à l'empereur moghol Aurangzeb, qui régna sur l'Inde de 1658 à 1707, et au célèbre marchand Abdul Ghafur. Contrairement aux boucaniers de l'Atlantique qui faisaient main basse sur du bois exotique, du rhum et des étoffes, ceux de l'océan Indien s'emparent d'or, d'argent et de pierres précieuses. Les pirates en provenance de Sainte-Marie rencontrent un succès inégalé dans leurs aventures.

Les pirates de l'océan Indien comptent parmi les plus accomplis.

Thomas Tew (vers 1649-1695) est une figure de proue de la piraterie dans l'océan Indien. Originaire de Rhode Island, Tew débute aux Antilles où il amasse à lui seul l'équivalent de 3,4 millions d'euros. Pourtant, il décide que des richesses plus faramineuses encore l'attendent en Orient. En janvier 1695, il rassemble un petit groupe de navires corsaires, l'*Amity,* le *Dolphin,* le *Portsmouth Adventure* et le *Susanna* au départ de New York. Un cinquième bâtiment, le *Pearl,* finit par se joindre à eux. Benjamin Fletcher, le gouverneur colonial de New York, les autorise à attaquer les bateaux français qui voguent au large du Canada, mais les pirates n'ont aucune intention de s'attarder dans la région. Les vaisseaux du capitaine Tew préfèrent mettre les voiles vers l'embouchure de la mer Rouge, à l'est. Là, le groupe conclut sur le *Fancy* un partenariat avec le terrible Henry Avery. Plusieurs semaines passent avant que n'apparaissent à l'horizon le *Fateh Muhammed* et le *Ganj-i-Sawai,* leurs plus grosses prises. Tout se déroule à merveille pour Avery et son équipage, mais Thomas Tew et ses hommes ne verront rien des richesses raflées. Les hommes du *Fancy* refusent de partager avec eux

HENRY AVERY

Né non loin de Plymouth, dans l'ouest de l'Angleterre, Henry Avery (vers 1653-1696) sévit dans l'Atlantique et dans l'océan Indien au milieu des années 1690. Il débute sur un navire marchand avant de devenir second sur le *Charles II.* À bord, il persuade l'équipage de se mutiner et de filer avec le bateau. La mutinerie est un succès et Avery annonce : « Destination Madagascar où j'ai pour dessein de bâtir ma propre fortune ». Une phrase rapportée par Charles Johnson. Le *Charles II* devient alors le *Fancy.* Bien que considéré alors comme le roi des pirates, Avery ne sévira que deux ans. Son fait d'armes le plus célèbre est la capture du *Fateh Muhammed* et du *Ganj-i-Sawai.* Mais les Anglais réprouvent cette expédition car leur compagnie des Indes orientales connaît des difficultés. Les assauts de Avery mettent en péril les échanges commerciaux entre l'Inde et l'Angleterre. Pour apaiser Aurangzeb, l'empereur moghol, les Anglais promettent des compensations financières et offrent une prime de 500 livres sterling pour la tête du pirate, qu'ils doubleront un peu plus tard. Avery échappe, en fin de compte, à tout procès, mais ce qu'il est advenu de lui après sa vie de pirate reste un mystère.



Les deux faces d'un *koban*, une pièce d'or japonaise émise par la Compagnie hollandaise des Indes orientales.

plus qu'une modeste part du butin. Thomas Tew et une majorité de son équipage périront lors d'un assaut visant à récupérer les navires, et aucun des cinq vaisseaux ne reverra ni l'Europe ni l'Amérique du Nord.

Succès dans l'océan Indien

Thomas Tew n'a pas été le seul à chercher fortune dans l'océan Indien. Entre 1695 et 1699, de nombreux navires de guerre quittent l'île Sainte-Marie dont le *Mocha* et le *Soldado*. Le *Mocha* est le plus grand d'entre eux. Il a été confisqué à la Compagnie anglaise des Indes orientales par le pirate anglais Robert Culliford et ses hommes en 1697.

Quant au *Soldado*, il s'agit en fait du *Resolution* dont les marins se sont mutinés. Une fois maîtres à bord, ils élisent le Hollandais Dirk Chivers capitaine. Leurs débuts dans la piraterie remontent à l'été 1696 avec la prise en otage de vaisseaux de la Compagnie anglaise des Indes. Leur coup le plus audacieux date, lui, de novembre 1696. Les pirates bloquent quatre bâtiments dans le port de Calicut, dans l'État indien du Kerala. Chivers exige 10 000 livres sterling et menace de brûler tous les navires amarrés. Mais le gouverneur indien et les responsables de la compagnie des Indes refusent et font une contre-proposition qui s'élève à 5 000 livres. Vexé par cette offre et ne voyant pas la somme exigée arriver, Chivers fait hisser sur le *Soldado* les « couleurs de sang », un drapeau rouge annonçant une mise à mort imminente. Et, pour montrer sa détermination, il incendie un des navires captifs. Un autre compromis lui parvient alors : 4 000 livres sterling, qu'il accepte cette fois. Mais, à nouveau, la rançon n'arrive pas, et Chivers brûle un second navire. Ce qu'il ignore, c'est que le gouvernement indien et la compagnie des Indes ont mis au point un stratagène. Ils ont contacté des pirates indiens pour qu'ils attaquent Chivers et son équipage. Ces derniers quittent le port de Calicut bredouilles. Ils devront aller chercher des richesses ailleurs.

L'Anglais John Taylor et le Français Olivier Levasseur, surnommé « La Buse », se distinguent comme les pirates s'étant accaparé le plus de richesses dans l'océan Indien. En 1721, les capitaines respectifs du *Cassandra* et du *Victory* croisent la route du *Nossa Senhora do Cabo*. Ce bateau, un Indiaman, était utilisé par toutes les compagnies des Indes pour faire des affaires. Il transporte cette fois deux passagers de marque : l'archevêque de Goa et le comte d'Ericeira, vice-roi de l'Inde portugaise. Endommagé par une violente tempête, le vaisseau fait escale à La Réunion pour des réparations. Une cible facile pour Taylor et La Buse. À bord, des diamants d'une valeur de 500 000 livres sterling mais aussi des produits rares venus d'Asie, comme des soieries et de la porcelaine, estimés, eux, à 375 000 livres sterling. Les pirates s'emparent du vaisseau sans difficulté. En ajoutant leurs prises à leurs butins déjà accumulés lors du pillage de plusieurs petits vaisseaux marchands indiens, Taylor et La Buse filent avec un trésor dépassant les 900 000 livres sterling. Taylor abandonne La Buse en novembre 1722 et

fait route vers les Antilles pour demander le pardon du roi. Voyant sa demande refusée aux Bahamas comme en Jamaïque, il se rend à Portobelo, ville espagnole du Panamá où il achète le gouverneur en lui offrant le *Cassandra* ainsi que 121 tonneaux de pièces d'or et d'argent. Après quelques années de cavale à Portobelo, Taylor se rendra en Jamaïque où il se mariera et aura quatre enfants.

La Buse connaîtra un sort moins enviable. Après avoir renoncé à la piraterie en 1723, La Buse joue les intermédiaires entre négriers et chefs malgaches. En 1730, le capitaine Jean-Marthe-Adrien Lhermitte, négrier français, lui tend un piège. Il le fait arrêter et pendre pour ses méfaits. À partir de la fin du XVIII[e] siècle, avec l'intensification de la colonisation européenne dans l'océan Indien, les pirates auront de plus en plus de mal à y poursuivre leurs activités, mais ils ne disparaîtront jamais en totalité. Des actes de piraterie y ont encore lieu de nos jours, notamment au large de la Somalie.

Indiamans de la mer de Chine méridionale, William John Huggins.

PIRATES DE LA MER DE CHINE MÉRIDIONALE

Des pirates ont sévi en mer de Chine méridionale de 1500 à 1860. Avant les années 1790, seuls de modestes pillards attaquent à la faveur du crépuscule. Les pirates naviguent alors sur de petits vaisseaux, et ils sont en si petit nombre qu'ils ne peuvent infliger des dommages conséquents. Les Chinois considèrent alors la piraterie comme une simple nuisance facile à vaincre.

Ci-dessous : Pièce de monnaie datant du XVIII[e] siècle, frappée par Nguyên Huê lors de la rébellion des Tây Son. *À droite :* Des jonques servent d'hôtels flottants et emmènent des visiteurs voir les îles calcaires de la baie d'Along, au Viêt Nam.

En 1771, la rébellion des Tây Son, un soulèvement engendré par un siècle de guerre et de rivalités entre les familles Nguyên, au sud, et Trinh, au nord, marque un tournant. Quand elle éclate dans le sud du Viêt Nam, les rebelles Tây Son recrutent des pirates chinois. Vers 1788, Nguyên Huê, chef Tây Son, est sacré empereur et réunit le Viêt Nam. Il repousse les invasions chinoises en 1789. Et même si l'empereur Qianlong le reconnaît comme chef légitime du Viêt Nam cela n'empêche pas Nguyên Huê de venger les pertes infligées à son peuple. Il envoie de l'argent à des pirates chinois comme Chen Tianbao, Mo Guanfu et Zheng Qi pour qu'ils recrutent davantage de pirates afin d'assurer la sécurité du pays. Le nombre de pirates chinois croît rapidement après 1790 et de larges flottes de jonques s'organisent et viennent dominer le littoral du sud de la Chine.

Entre 1795 et 1810, la puissance des pirates de Chine méridionale atteint son apogée et force le gouvernement à affronter la plus grande menace maritime en présence depuis presque un siècle. En 1805, 50 000 à 70 000 pirates contrôlent le commerce maritime et la pêche en Chine méridionale. Structurés en confédération, ils obligent les navires en partance à payer pour ne pas être inquiétés. En raison de la complexité géographique du littoral, des conflits territoriaux entre états maritimes et de la quantité élevée de navires marchands qui y transitent, la piraterie fait des ravages en mer de Chine méridionale. Le long de la zone côtière qui sépare le Viêt Nam et le Japon, d'innombrables voies navigables mènent à des criques isolées et des baies tranquilles où les pirates peuvent se cacher sans peine ou échapper aux autorités. Mais les pirates ne se contentent pas de sévir sur le littoral. Ils règnent aussi sur les voies navigables intérieures où ils extorquent une taxe semi-annuelle à des bourgades et à des villes. En cas de refus, les communes sont réduites en cendres.

Gravure représentant la bataille de la rivière Tho Xuong pendant l'invasion Qing du Viêt Nam.

En Chine, les premiers pirates sont des pêcheurs ou des marins qui cherchent à compléter leur maigre salaire. Parmi eux, Ch'en A-ch'ang. En septembre 1795, il rejoint les Tien-pai Ta, un gang de pirates. Dans la baie de Qinzhou, ils capturent une jonque puis en prennent une autre dans les eaux intérieures de San-ch'a-kou. Lors de leur retour vers la rive, ils s'emparent de deux jonques supplémentaires et de plusieurs bateaux transportant du riz. Ces prises rapportent à Ch'en A-ch'ang plus qu'il n'aurait pu l'espérer avec son faible salaire. Autre exemple de pêcheur devenu pirate, celui de Ch'en Ya-hui, originaire de Suixi. En compagnie de douze autres pirates, il s'empare d'un ferry. Ils proposent alors leur butin à un réseau de pêcheurs notoire qui accepte de l'écouler. Leur prise comprend quinze yuans d'argent étranger, 4500 pièces de cuivre et vingt-cinq vêtements, dont certains en feutre, qu'ils revendent pour 3000 pièces de cuivre. Ces pirates mènent le plus souvent des expéditions courtes et rapides. Pour la plupart, ces hommes devenus pirates retourneront ou iront sévir à Giang Bình, où affluent les Chinois du secteur de la pêche.

Giang Bình, située à la frontière sino-vietnamienne, est à l'époque un repaire de pirates notoire. Les pirates chinois connaissent une prospérité telle qu'à partir de 1790, c'est la piraterie (et non la pêche) qui devient la principale activité économique à Giang Bình. Plusieurs facteurs ont imposé cette ville comme quartier général des pirates. Le premier, son emplacement idéal. D'importantes voies

commerciales la traversent. Malgré les restrictions édictées par le gouvernement chinois en matière de commerce maritime, les pêcheurs de Guangdong naviguent jusqu'à Giang Bìng pour y faire affaire. Second facteur, la défense facile de la ville. Située sur une rivière, elle est entourée d'un terrain très dense qui la rend difficile d'accès. Par ailleurs, seuls des vaisseaux de taille modeste peuvent en approcher. Bien qu'accessible aux pêcheurs, la zone est considérée comme reculée. Cette situation met Giang Bình à bonne distance des centres administratifs de la Chine et du Viêt Nam et permet aux pirates d'agir sans être dérangés.

L'annexion de terres et l'accroissement de la population chinoise à la fin du XVIII[e] siècle contribuent aussi à une augmentation des actes de piraterie en mer de Chine méridionale. Privés de leurs terres, des paysans qui cultivaient dans de minuscules deltas se tournent vers la piraterie pour survivre. D'autres, comme les marchands malheureux et les asociaux, se laissent aussi tenter par l'aventure. C'est le cas de Wu Hsing-hsin, un commerçant en faillite. Il se dirige vers Giang Bình et y découvre que la piraterie représente la seule alternative économique viable. Mais d'autres lieux se prêtent à la piraterie. Des villes du littoral vietnamien, comme Nghê An, Doan Mien, Hue et Hanoï, bénéficient de ports bien protégés et d'habitants coopératifs, éléments décisifs pour les pirates.

Les pirates chinois connaissent une telle prospérité qu'à partir de 1790, c'est la piraterie (et non la pêche) qui devient la principale activité économique à Giang Bình.

De nombreux attraits

En plus de la configuration géographique favorable à leurs affaires, l'activité commerciale maritime de la région attire les pirates. Les voies navigables le long du littoral débordent de jonques chargées de bois, de charbon, de riz, d'alcool et de soie qui sortent des villes portuaires majeures ou les approvisionnent. Celles qui acheminent des passagers sont le plus souvent pilotées par des femmes et

CHING SHIH

Ching Shih (vers 1775-1844), ou Cheng I Sao, débute comme prostituée dans une maison close flottante de Canton. En 1801, elle épouse Cheng I, pirate à la réputation sulfureuse. Cheng I et Ching Shih mettent au point un plan pour fédérer les pirates de la région autour d'un objectif commun. Les bandes de pirates locales passent alors sous les ordres de Cheng I. Chaque sous-flotte est commandée par son propre capitaine et arbore un drapeau riche en couleurs qui annonce ses intentions. Le couple va de triomphe en triomphe jusqu'à la mort de Cheng I, en novembre 1807. Ching Shih prend aussitôt la place de son mari. En l'espace de quelques années, les flottes passent de 50 000 à 70 000 hommes, comptent plus de 800 jonques de taille considérable et 1 000 jonques plus modestes. Mais leurs succès sont de courte durée et Ching Shih abandonne le commandement de la flotte en 1810.

ZHENG ZHILONG

Les XVI^e et XVII^e siècles sont le théâtre d'une lutte prolongée entre Hollandais et Espagnols, qui se disputent le commerce sino-japonais. Les Européens interceptent des jonques chinoises qui exportent des marchandises vers Manille. La Compagnie hollandaise des Indes orientales, qui veut mettre en place un libre-échange avec la Chine et contrôler les routes commerciales allant vers le Japon, se tourne vers Li Tan, un pirate, contrebandier et représentant des marchands chinois installés au Japon. La compagnie collabore avec les pirates chinois pour obliger la dynastie Ming à autoriser le libre-échange. Zheng Zhilong (1604-1661) est un marchand, corsaire et pirate de la fin de la dynastie Ming. Li Tan lui a déjà confié une mission qui l'a mené du Japon au littoral chinois. C'est lui qui, au début des années 1620, lui suggère de travailler comme traducteur pour la Compagnie hollandaise des Indes orientales où il finira par devenir corsaire. À la mort de Li Tan, Zheng Zhilong devient le chef incontesté des pirates chinois. À partir de 1630, il contrôle l'intégralité du transport en mer de Chine méridionale.

empruntent les mêmes voies maritimes le long du littoral. Cibles plus lucratives encore pour les pirates : les vendeurs de jonques qui naviguent sur des embarcations capables de s'aventurer au large. Ils concluent des affaires à grande échelle avec le Japon, les Philippines et l'ensemble de l'Asie du Sud-Est. Le commerce de jonques atteint son apogée à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e. Les pirates raflent des cargaisons précieuses qui contiennent des produits aussi variés que du riz, de l'huile de coco, des peaux d'animaux, de l'indigo, du coton et de l'ivoire. Les habitants vendent volontiers des provisions aux pirates en échange de leurs prises, qui finissent par retomber entre les mains de marchands chinois.

Au XVII^e siècle, Zheng Zhilong est l'un des pirates chinois les plus célèbres. Il doit son succès au fait d'avoir officié en tant que traducteur entre la compagnie hollandaise des Indes orientales et la Chine. Il a appris à cette occasion à repérer le moment où un navire s'apprête à sortir d'un port et est le plus vulnérable.

Une fois les marchandises volées, il faut partager le butin. Voici comment le gang de Ch'en Ya-hui s'y est pris après le succès de son expédition. Les treize membres ont eu droit à leur part, mais le trésor avait été préalablement divisé en quinze. Chaque homme en a reçu une sauf Mo Ya-kuei, le propriétaire de la jonque, et Ch'en Ya-hui, le chef de la bande, qui en ont touché deux. Cette façon de procéder était fréquente en mer de Chine méridionale.

Les pirates raflent des cargaisons précieuses qui contiennent des produits aussi variés que du riz, de l'huile de coco, des peaux d'animaux, de l'indigo, du coton et de l'ivoire.

Opérations contre la piraterie

Dès le début de l'année 1810, la dynastie Qing commence à mettre en œuvre des mesures officielles visant à éradiquer la piraterie en mer de Chine méridionale. Elle s'attaque aux flottes sous les ordres de Cheng I : la Flotte du drapeau noir, la Flotte du drapeau rouge, la Flotte du drapeau vert et la Flotte du drapeau jaune, nommées ainsi en raison de leurs pavillons aux couleurs vives. Le premier grand

chef pirate à se rendre est Guo Podai de la Flotte du drapeau noir. Il y gagne un poste de sous-lieutenant dans la marine Qing et prend ensuite part aux expéditions menées contre les pirates. Après sa reddition, plusieurs chefs pirates comme Feng Yong Fa et Lian Guang Mao l'imitent. De plus en plus de pirates apprennent le sort enviable de Guo Podai et veulent à leur tour se placer sous la protection du gouvernement. En avril 1810, ils sont 17 318 pirates de plus à se rendre à la dynastie Qing, et avec eux leurs 226 jonques. À l'été 1810, la capitulation de Dong Hai Ba de la Flotte du drapeau jaune met fin à l'âge d'or de la piraterie en mer de Chine méridionale.

À partir des années 1840, la marine britannique mène des opérations contre la piraterie sur le littoral du sud de la Chine. Elle manœuvre depuis Hongkong, colonie depuis 1841. Le port lui sert de base pour recenser et inspecter les jonques chinoises. Les navires de guerre britanniques ne se contentent pas de pourchasser et d'attaquer les pirates en mer, ils s'en prennent aussi aux refuges qui les abritent à terre. Cette domination britannique dans la région, qui se poursuivra jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, entraîne une baisse continue des actes de piraterie en mer de Chine méridionale.

Paysage luxuriant à Dongxing, là où se trouvait certainement Giang Bình.

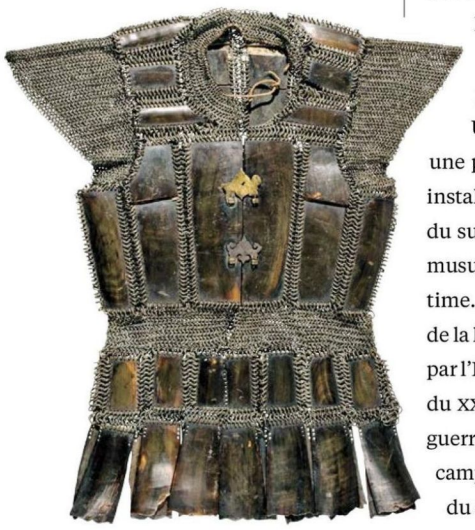
PIRATES D'ASIE DU SUD-EST

La géographie joue un rôle central dans l'émergence de la piraterie en Asie du Sud-Est au XVIIIe siècle. La région, gangrénée par la compétition commerciale féroce que s'y livrent les empires européens, devient un nid de pirates. Ces derniers s'en prennent en priorité aux Espagnols, qui mènent alors une guerre contre les Moros, peuple des Philippines de religion musulmane. Un conflit qui durera plus de trois siècles.

Dans la mer de Sulu

En mer de Sulu, la piraterie prospère grâce au commerce et à l'esclavage. La guerre de course constitue la méthode de prédilection du sultanat de Sulu comme de l'Espagne pendant le conflit qui oppose les Moros et les Espagnols (1565-1876). Plus la guerre dure, plus l'Espagne accole l'étiquette de pirates à ses rivaux. Aux Philippines, le pillage en mer est antérieur aux premières invasions espagnoles du XVIe siècle. Mais il s'intensifie à cause de la guerre et de l'intégration de la région dans le commerce international du début des Temps modernes. À travers les siècles de conflit entre l'Espagne et les peuples de la mer de Sulu, la guerre de course joue un rôle clé dans l'accumulation de richesses et le trafic d'esclaves. Elle représente aussi un moyen de résistance contre le colonialisme. La mer de Sulu et les régions environnantes sont devenues un havre pour la piraterie, qui n'y sera pas réprimée avant le début du XXe siècle.

Un facteur religieux est présent dans la piraterie de la mer de Sulu. Il tient une place importante dans les relations tendues entre les colons espagnols installés dans le nord des Philippines et la population en majorité musulmane du sud de l'archipel. En cause, les tentatives des premiers pour convertir les musulmans au catholicisme et pour exploiter leurs terres et de leur espace maritime. Les Espagnols comme les Moros considèrent ce conflit comme relevant de la lutte séculaire entre le christianisme et l'islam. Malgré les efforts entrepris par l'Espagne pour éradiquer la menace pirate, celle-ci subsistera jusqu'au début du XXe siècle. Quand l'Espagne cède les Philippines aux États-Unis suite à la guerre hispano-américaine de 1898, les troupes américaines se lancent dans une campagne de pacification de 1903 à 1913. Elle leur permet de prendre le contrôle du sud des Philippines et d'y museler la piraterie.



Les lourdes armures traditionnelles des guerriers moros se composaient de plaques de métal et d'un col et de manches en cotte de maille.

Un homme remonte en bateau un canal à Tanjung Batu, repaire de pirates notoire.

Le détroit de Malacca

Selon les observations des colons du XIXe siècle, le détroit de Malacca constitue, après la mer de Sulu, un autre grand repaire de pirates en Asie du Sud-Est. Ce bras de mer qui sépare l'île indonésienne de Sumatra de la péninsule de Malacca en Malaisie offre une géographie propice à la piraterie. Il sert alors – et aujourd'hui encore – de couloir commercial entre la Chine et l'Inde. L'existence d'une telle voie de communication procure une quantité de cibles bien pourvues aux pillards. La configuration de la région, avec ses nombreuses petites îles, ses baies isolées, ses rivières et ses littoraux densément boisés, joue en faveur des pirates. Ils peuvent non seulement y mener des assauts fulgurants mais aussi échapper sans peine à une arrestation, une fois leurs forfaits commis. Le détroit se trouve alors sur la route entre l'Europe, le canal de Suez, les pays exportateurs de pétrole du golfe Persique et les ports animés de l'Asie de l'Est.

En mer de Sulu, la piraterie prospère grâce au commerce et à l'esclavage.

Ci-dessus : Sur cette carte figurent des forteresses d'architecture européenne destinées à protéger les commerçants à l'étranger.
Ci-dessous : Un casque de bronze moro.
À droite : Trois pirates de l'île de Jolo, dans le sud-ouest des Philippines.

Les dirigeants de l'époque recourent aux pirates pour renforcer leur pouvoir. Au XIVe siècle, Parameswara (1344-vers 1414), prince de Palembang, survit par exemple à des tentatives d'invasion de chefs voisins grâce à l'aide de pirates de la région. Leur loyauté lui permet aussi de fonder le sultanat de Malacca, qui donnera son nom au détroit. Au-delà de ces menaces locales, les chefs d'État ont également affaire aux empires coloniaux comme le Portugal, les Pays-Bas ou l'Angleterre. La Compagnie hollandaise des Indes orientales s'établit comme la puissance dominante du détroit de Malacca et de la quasi-totalité de la presqu'île malaise dès le XVIIe siècle.

Aux XVIIIe et XIXe siècles, les actes de piraterie augmentent dans le détroit, en partie à cause de la volonté impérieuse européenne de contrôler le lucratif commerce des épices. Avec l'arrivée des navigateurs européens, la région connaît une période d'instabilité politique qui entraîne une nouvelle hausse des pillages, perpétrés par des marins européens comme malais. Dans les années 1830, les compagnies des Indes orientales anglaise et hollandaise unissent leurs efforts pour freiner cette piraterie dévastatrice.

CHAPITRE 4

MYTHES ET LÉGENDES

Cache-œil, perroquets, cartes au trésor..., un flot de clichés entoure les pirates. Ces aventuriers ont de tous temps captivé l'imagination, et leur vie a été idéalisée. Une image d'abord véhiculée par des livres populaires comme l'*Histoire générale des plus fameux pirates,* du capitaine Charles Johnson, et *L'Île au trésor,* de Robert Louis Stevenson. Puis, des adaptations cinématographiques et théâtrales de romans sur les pirates ont perpétué mythes et légendes.

Ci-contre : Un vaisseau pirate restauré naviguant dans la mer des Caraïbes.
Ci-dessus : Des caps de mouton équipaient le gréement des vaisseaux pirates.

LE PIRATE

Les films tel *Pirates des Caraïbes : Jusqu'au bout du monde* s'inspire souvent de descriptions fictionnelles pour mettre en scène la façon de s'habiller et de parler des pirates.

Qu'évoque pour vous le mot pirate ? Sans doute un homme vêtu d'une chemise ample et crasseuse, avec un bandana noué autour de la tête, une écharpe à la taille, des bas déchirés et des bottes abîmées, à l'image du capitaine Jack Sparrow dans *Pirates des Caraïbes*. Mais, et c'est fâcheux, cette allure a été fabriquée de toutes pièces, au même titre que les films. C'est l'artiste américain Howard Pyle qui l'a imaginée. Il s'est inspiré de la tenue de bandits espagnols du XIX^e^ siècle. Au XVIII^e^, la plupart des marins, et donc des pirates, portent des bas coupés au niveau du genou et des chemises qui retombent sur le haut des cuisses.

Et qu'en est-il de la jambe de bois ? Bien que certains pirates en aient une, ce n'est pas la norme. En effet, être amputé en mer revient à signer son arrêt de mort. Les soins médicaux incombent le plus souvent à un membre d'équipage, car

avoir un chirurgien à bord est rare. Pour cette raison, infection et pertes de sang se soldent par une mort certaine. Et, même si un pirate survit à une amputation, sa capacité à se battre s'en trouve limitée. Mais perdre un membre ne signifie pas cesser d'officier à bord ; les infirmes y deviennent souvent cuisinier.

« Ohé, moussaillon ! » « Yo ho, halte-là ! » « Mort de mes os ! » Ces phrases ponctuent à l'envi les films de pirates et fleurissent dans la culture pop. Mais, dans la réalité, de telles exclamations ne résonnent pas à bord des bateaux. C'est Robert Louis Stevenson qui en invente quelques-unes pour son roman *L'Île au trésor,* publié en 1883, soit plus de 150 ans après « l'âge d'or » de la piraterie. Le stéréotype du pirate qui jure est aussi un produit d'Hollywood. Il tire son origine de la performance de Robert Newton qui incarne Long John Silver dans l'adaptation de 1950 de *L'Île au trésor.* Robert Newton y définit l'accent pirate en singeant son propre accent du sud-ouest de l'Angleterre et popularise de nombreuses expressions que nous attribuons désormais aux pirates. Ces derniers s'exprimaient sans doute comme tous les marins de l'époque.

Les soins médicaux incombent le plus souvent à un membre d'équipage, car avoir un chirurgien à bord est rare.

Portrait de marin (Paul Cuffe ?), vers 1800.

Les illustrations créées par Howard Pyle au XIXe siècle ont perpétué une certaine idée de l'allure des pirates.

Une photographie de plateau de *L'Île au trésor*, film de 1950 dans lequel Robert Newton incarne Long John Silver.

LES RÈGLES

Même si rien ne prouve que les pirates enterraient leurs trésors, c'est un thème récurrent dans les légendes pirates.

À l'exception du capitaine Kidd et de quelques autres, les pirates n'enterrent pas leurs trésors. Ils le dépensent sans tarder, en général en femmes et en alcool dans des ports où les pirates sont admis. Enterrer son trésor, c'est prendre le risque de voir des sables mouvants l'engloutir ou des marées l'emporter. Et puis, la confiance n'est pas de mise. Rien n'empêche des traîtres de le déterrer en douce. En outre, la plupart du temps, les butins raflés ne contiennent pas d'or ou d'argent.

Bien que les pirates raffolent de ces métaux précieux, ils ont peu l'occasion d'en voler. La plupart du temps, ils raflent les marchandises et les denrées qui leur tombent sous la main : du bois, de la fourrure, de la soie, du coton, des épices, du ravitaillement médical, de l'ambre gris, etc. Ils pillent aussi de quoi effectuer des réparations sur leurs navires comme des câbles ou des pièces de gréement.

Selon une autre légende, les pirates infligent le supplice de la planche. Or, aucune preuve sérieuse ne l'atteste. En revanche, ils recourent au supplice de la cale. Ce châtiment, plus terrible encore, consiste à attacher une personne à une corde qui fait le tour du bateau et à tirer sur celle-ci de façon à faire passer le supplicié sous la quille. Les victimes se noient ou se vident de leur sang après s'être coupées sur les bernacles collées à la coque du navire. Être jeté en mer, abandonné sur une île déserte ou fouetté sont d'autres punitions courantes.

Nous savons enfin que beaucoup d'équipages pirates suivent un code d'honneur ou adoptent des statuts afin de maintenir l'ordre à bord. Ces textes abordent de nombreux aspects allant de la façon de partager les butins à la conduite à tenir si un pirate se blesse dans l'exercice de ses fonctions en passant par les sanctions infligées pour mauvais comportement et le traitement réservé aux prisonniers. Certains de ces codes nous sont parvenus, notamment les statuts de l'Anglais George Lowther et de son équipage, qui prévoie par exemple d'indemniser ceux qui ont perdu un membre au cours d'un combat.

À l'exception du capitaine Kidd et de quelques autres, les pirates n'enterrent pas leurs trésors.

The Articles on Board the *Revenge*.

1.

Every Man ſhall obey civil Command; the Captain ſhall have one full Share and a half in all Prizes; the Maſter, Carpenter, Boatſwain and Gunner ſhall have one Share and quarter.

2. *If*

2.

If any Man ſhall offer to run away, or keep any Secret from the Company, he ſhall be marroon'd, with one Bottle of Powder, one Bottle of Water, one ſmall Arm, and Shot.

3.

If any Man ſhall ſteal any Thing in the Company, or game, to the Value of a Piece of Eight, he ſhall be marroon'd or ſhot.

4.

If at any Time we ſhould meet another Marrooner [*that is,* Pyrate,] *that Man that ſhall ſign his Articles without the Conſent of our Company, ſhall ſuffer ſuch Puniſhment as the Captain and Company ſhall think fit.*

5.

That Man that ſhall ſtrike another whilſt theſe Articles are in force, ſhall receive Moſes's *Law* (*that is,* 40 *Stripes lacking one*) *on the bare Back.*

6.

That Man that ſhall ſnap his Arms, or ſmoak Tobacco in the Hold, without a Cap to his Pipe, or carry a Candle lighted without a Lanthorn, ſhall ſuffer the ſame Puniſhment as in the former Article.

7.

That Man that ſhall not keep his Arms clean, fit for an Engagement, or neglect his Buſineſs, ſhall be cut off from his Share, and ſuffer ſuch other Puniſhment as the Captain and the Company ſhall think fit.

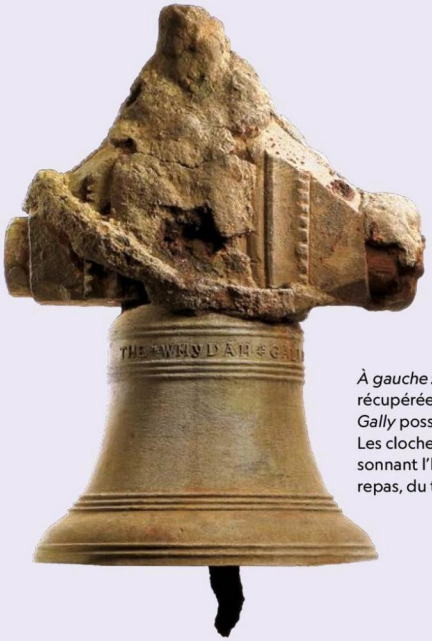
8.

If any Man ſhall loſe a Joint in time of an Engagement, ſhall have 400 *Pieces of Eight; if a Limb,* 800.

9.

If at any time you meet with a prudent Woman, that Man that offers to meddle with her, without her Conſent, ſhall ſuffer preſent Death.

Ces statuts de John Phillips, capitaine du *Revenge*, datent de 1724. Ils abordent des sujets comme le vol à bord et les indemnisations en cas de blessure grave.



À droite : Les pièces, comme celles-ci, datant du XVII^e^ et du XVIII^e^ siècle, venaient du monde entier. Leurs formes, leurs tailles et leurs styles variaient. Leur valeur dépendait de leur poids et de leur composition.

À gauche : Cette cloche de bronze récupérée dans l'épave du *Whydah Gally* possède une entretoise en bois. Les cloches rythmaient la vie à bord sonnant l'heure du coucher, des repas, du travail et du combat.

Cette illustration de Howard Pyle datant du XIX^e^ siècle représente le supplice de la planche. Même s'il n'existe aucune trace d'une telle pratique, celle-ci reste associée à la piraterie.

Cette illustration représente le supplice de la cale, un châtiment typique en cas de mutinerie.

La victime est jetée par-dessus bord et traînée sur les flancs du bateau ou dans le sillage du navire.

NAVIRES ET ARSENAUX

Le *Neptune* est une réplique d'un galion espagnol du XVII^e siècle.

Les pirates naviguent de préférence sur des bateaux de taille modeste et plus maniables. Ils leur permettent d'échapper aux bâtiments plus imposants qui les pourchassent. Aux XVI^e et XVII^e siècles, les pirates optent souvent pour des sloops ou des goélettes. Rapides, simples à manœuvrer et à faible tirant d'eau, ces voiliers peuvent voguer en eaux peu profondes et se cacher dans des estuaires.

Les motifs arborés sur les drapeaux varient beaucoup. Le célèbre pavillon Jolly Roger tire sans doute son nom du français « joli rouge », référence au drapeau de la même couleur utilisé par les corsaires au XVII^e siècle. Selon certaines sources, un drapeau noir signifie qu'un pirate est prêt à se montrer clément tandis qu'un rouge annonce que l'équipage ne fera pas de quartier. Alors que certains pirates, comme Edward England, déploient les classiques tête de mort et tibias croisés,

d'autres exhibent des modèles plus originaux, à l'image de Barbe Noire et son drapeau représentant un squelette tenant un sablier et transperçant un cœur. Les pirates confisquent aussi des pavillons de différentes nations. En fonction des bateaux qu'ils croisent, ils hissent le plus approprié de façon à passer pour un navire ami. Une fois à la bonne portée pour attaquer, le drapeau pirate apparaît.

Les pirates apprécient les armes polyvalentes. Les sabres d'abordage ou à lame courbe se montrent efficaces lors des combats rapprochés et peuvent par ailleurs découper la viande. Les pirates se servent aussi de pistolets appelés tromblons. Ceux-ci possèdent un canon évasé qui expulse de petites billes de plomb en direction des victimes. Bien souvent, des canons équipent les navires pirates. Ils sont en général armés de boulets enchaînés par deux, de mitraille (des petits boulets de canon) ou encore de boulets classiques.

Le type d'embarcation choisi, l'arsenal embarqué, le genre de pavillon hissé, les pirates usent de tous ces arguments pour insuffler la terreur dans le cœur de leurs victimes. Et, le plus souvent, avec succès.

Un drapeau noir signifie qu'un pirate est prêt à se montrer clément tandis qu'un rouge annonce que l'équipage ne fera pas de quartier.

Ci-dessus : Les pirates utilisaient des compas à pointe sèche pour pouvoir repérer la position de leur navire et ainsi tracer leur itinéraire en mer avec précision.

Ci-dessous : Des balances en laiton servaient à peser toutes sortes de choses comme des pièces d'or ou de l'ivoire.

Les pavillons servaient à transmettre des messages. Ils permettaient aussi d'intimider les ennemis. Celui de Black Sam Bellamy, classique, arborait un crâne et des tibias croisés au centre.

Le musée de la Marine royale, dans le Hampshire, en Angleterre, abrite un Jolly Roger. L'amiral Richard Curry l'avait confisqué à des pirates au large de l'Afrique du Nord en 1790.

Le sloop du capitaine Maynard fonce sur un vaisseau pirate, de Clive Uptton.

1

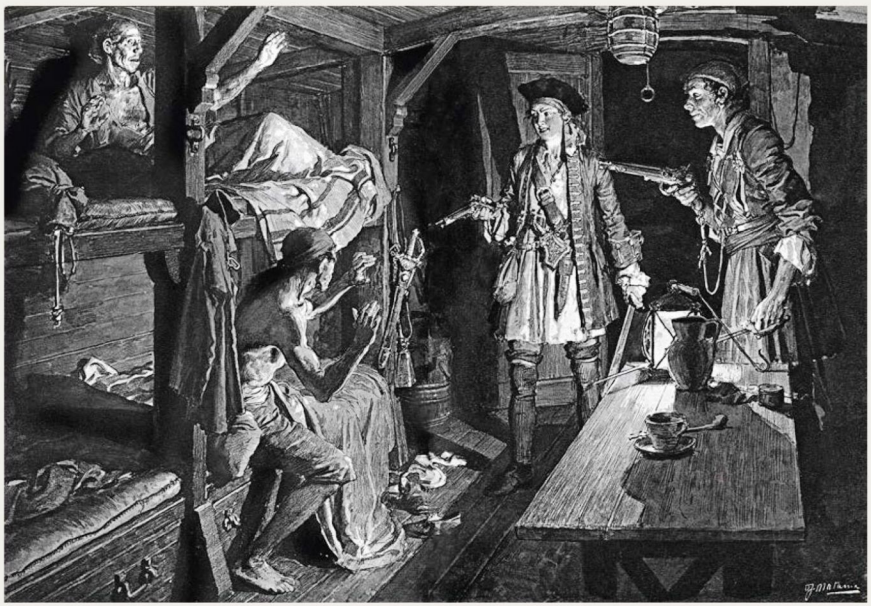
2

3

1. Le canon et la crosse de ce mousquet ont été sciés, sans doute pour le rendre plus maniable lors de combats rapprochés.

2. Les vestiges d'un sabre de pirate dont seule la garde en laiton a survécu.

3. Les vaisseaux pirates préféraient à ces boulets de canon des balles de mousquet de manière à ne pas endommager le navire ciblé et ses marchandises.



Ce tableau du XVIIIe siècle signé Fortunino Matania représente Anne Bonny et un complice en train de faire deux matelots prisonniers.

La cale servait à entreposer la cargaison des navires. Ceux-ci pouvaient transporter de 20 à 200 000 t de marchandises. Exemple ici avec la reproduction d'une goélette.

NATIONAL GEOGRAPHIC

VOIR PLUS LOIN

Recevez chez vous, tous les mois, les reportages les plus captivants, avec des photos à couper le souffle.

6€50 par mois au lieu de ~~8,95€~~

VERSION NUMÉRIQUE + ACCÈS AUX ARCHIVES NUMÉRIQUES

12 NUMÉROS/AN + 6 HORS-SÉRIES/AN

BON D'ABONNEMENT RÉSERVÉ AUX LECTEURS DE NATIONAL GEOGRAPHIC

❶ Je choisis mon offre :

OFFRE SANS ENGAGEMENT
12 numéros + 6 Hors-séries par an
6,50€ par mois (1) au lieu de ~~8,95~~/mois *
27% de réduction

OFFRE ANNUELLE
1 an - 12 numéros + 6 Hors-séries
89,90€ par an (2) au lieu de ~~107,40€~~/an*
16% de réduction

❷ Je choisis mon mode de souscription :

▶ @ EN LIGNE SUR PRISMASHOP **-5% supplémentaires !**

LES AVANTAGES

- 5% de réduction supplémentaire
- Version numérique + archives numériques offertes
- Un paiement immédiat et sécurisé
- Votre magazine plus rapidement chez vous
- Arrêt à tout moment avec l'offre sans engagement

COMMENT SOUSCRIRE ?

1. Rendez-vous directement sur le site **www.prismashop.fr**
2. Cliquez sur **Clé Prismashop**
3. Saisissez la clé Prismashop ci-dessous

HNGS2A21 **Voir l'offre**

▶ PAR COURRIER

❶ Je renseigne mes coordonnées** ☐ Mme ☐ M.

Nom** : .....

Prénom** : .....

Adresse** : .....

CP** : ☐☐☐☐☐

Ville** : .....

❷ À renvoyer sous enveloppe affranchie à :
National Geographic - Service Abonnement - 62066 ARRAS CEDEX 9

Pour l'offre sans engagement : une facture vous sera envoyée pour payer votre abonnement.

Pour l'offre annuelle : je joins mon chèque à l'ordre de National Geographic

▶ PAR TÉLÉPHONE **0 826 963 964** Service 0,20 € / min + prix appel

*Par rapport au prix de vente au numéro. **Informations obligatoires, à défaut votre abonnement ne pourra être mis en place. (1) Offre sans engagement : Je peux résilier cet abonnement à durée indéterminée à tout moment par appel ou par courrier au service clients (voir CGV du site prismashop.fr), les prélèvements seront aussitôt arrêtés. (2) Offre à Durée Déterminée : engagement pour une durée ferme après enregistrement de mon règlement. Offre réservée aux nouveaux abonnés de France métropolitaine. Photos non contractuelles. Le prix de l'abonnement est susceptible d'augmenter à date anniversaire. Vous en serez bien sûr informé préalablement par écrit et aurez la possibilité de résilier cet abonnement à tout moment. Délai de livraison du 1er numéro, 8 semaines environ après enregistrement du règlement dans la limite des stocks disponibles. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique par le Groupe Prisma Media à des fins d'abonnement à nos services de presse, de fidélisation et de prospection commerciale. Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez à tout moment d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, de limitation du traitement de portabilité des données qui vous concernent, ainsi qu'un droit d'opposition au traitement pour des motifs légitimes, en écrivant au Data Protection Officer du Groupe Prisma Média au 13 rue Henri Barbusse 92230 Gennevilliers ou par email à dpo@prismamedia.com. Dans le cadre de la gestion de votre abonnement au si vous avez accepté la transmission de vos données à des partenaires du Groupe Prisma Media, vos données sont susceptibles d'être transférées hors de l'Union Européenne. Ces transferts sont encadrés conformément à la réglementation en vigueur, par le mécanisme de certification Privacy Shield ou par la signature de Clauses Contractuelles types de la Commission Européenne.

HNGS2A21

CRÉDITS

Couverture, Gordon Gahan ; **3,** Stefano Bianchetti/Corbis/Getty Images ; **4–5,** Kenneth Riley ; **6,** Erich Lessing/Art Resource, NY ; **7,** Photo © Rava/Bridgeman Images ; **8–9,** Bridgeman Images ; **10–11,** Private Collection/Bridgeman Images ; **11,** Kenneth Garrett ; **12,** New York Public Library/Science Source ; **13,** akg-images/WHA/World History Archive ; **14,** © Look and Learn/Bridgeman Images ; **15,** rchphoto/iStock/Getty Images ; **16,** Tetra Images/robertharding.com ; **17,** incamerastock/Alamy Stock Photo ; **19,** Gregory Manchess ; **20,** Maximilian Müller/Getty Images ; **21,** © The Trustees of the British Museum ; **22,** Stefano Bianchetti/Corbis/Getty Images ; **23,** British Library/Granger ; **24–25,** Westend61/Getty Images ; **25,** Kenneth Garrett ; **26,** © Giancarlo Costa/Bridgeman Images ; **27,** AndyRoland/iStock/Getty Images ; **28,** Jeff Rotman/Nature Picture Library/Alamy Stock Photo ; **29 (H),** Kenneth Garrett ; **29 (B),** Gregory Manchess ; **30–31,** AP Photo/Robert Willett/The News & Observer ; **32,** Kenneth Garrett ; **33,** Universal History Archive/Universal Images Group/Getty Images ; **34,** Fabio Mauri/EyeEm/Getty Images ; **35,** North Wind Picture Archives/Alamy Stock Photo ; **36,** © Bob Breidenbach—USA TODAY NETWORK ; **37,** akg-images/De Agostini Picture Library ; **38,** Science History Images/Alamy Stock Photo ; **39,** Robert Clark/National Geographic Image Collection ; **40,** The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs: Picture Collection, The New York Public Library. "Pearl Street in the Seventeenth Century," The New York Public Library Digital Collections ; **41,** Sarin Images/Granger. All rights reserved ; **42,** Port Royal Project, Texas A&M University ; **43,** Pierre Barbier/Getty Images ; **44,** Port Royal Project, Texas A&M University ; **45,** Willis D. Vaughn ; **46–47,** Camillo Balossini/Associazione Culturale Crapa de Mort/Mondadori Portfolio/Getty Images ; **48–49,** Ian Dagnall/Alamy Stock Photo ; **50,** AF Fotografie/Alamy Stock Photo ; **51,** Courtney Platt/National Geographic Image Collection ; **52,** Curioso.Photography/Shutterstock ; **53,** Cartes du National Geographic ; **54–55,** Gregory Manchess ; **56,** Lebrecht Music & Arts/Alamy Stock Photo ; **57,** Gordon Gahan ; **58–59,** North Wind Picture Archives/Alamy Stock Photo ; **59,** Photo © Don Troiani/Bridgeman Images ; **60,** © SIPA Asia/ZUMA Wire/Alamy Live News/Alamy Stock Photo ; **61,** CPA Media Pte Ltd/Alamy Stock Photo ; **62,** akg-Images ; **63,** Ekaterina Bespyatova/Alamy Stock Photo ; **64,** bdspn/iStock/Getty Images ; **65,** Chris Hellier/Alamy Stock Photo ; **66,** jalvarezg/iStock/Getty Images ; **67,** Peter Newark Historical Pictures/Bridgeman Images ; **68,** © The Trustees of The British Museum. All right reserved ; **69,** Pictures from History/Bridgeman Images ; **70,** Robert Kawka/Alamy Stock Photo ; **71,** Reed Kaestner/Corbis/Getty Images ; **72,** CPA Media Pte Ltd/Alamy Stock Photo ; **73,** Prismatic Pictures/Bridgeman Images ; **75,** Imaginechina Limited/Alamy Stock Photo ; **76,** Interfoto/Alamy Stock Photo ; **77,** John Stanmeyer/National Geographic Image Collection ; **78 (H),** Fotosearch/Stringer/Getty Images ; **78 (B),** Photo © Don Troiani/Bridgeman Images ; **79,** Historia/Shutterstock ; **80–81,** Thomas Grau/Alamy Stock Photo ; **81,** Kenneth Garrett ; **82–83,** © Buena Vista Pictures/Everett Collection, Inc. ; **84,** akg-images ; **85 (H),** North Wind Picture Archives/Alamy Stock Photo ; **85 (B),** United Archives GmbH/Alamy Stock Photo ; **86–87,** Bridgeman Images ; **88 (LES 2),** © British Library Board. All rights reserved/Bridgeman Images ; **89 (HG),** Kenneth Garrett ; **89 (HD),** British Museum ; 85 (UP RT), British Museum ; **89 (B),** Bridgeman Images ; **90–91,** Mary Evans Picture Library/Everett Collection, Inc. ; **92–93,** Volodymyr Dvornyk/Shutterstock ; **94 (Toutes),** Kenneth Garrett ; **95 (H),** Gregory Manchess ; **95 (B),** Andrew Matthews/Getty Images ; **96–97,** © Look and Learn/Bridgeman Images ; **98 (H),** Kenneth Garrett ; **98 (MG),** Kenneth Garrett ; **98 (MD),** Kenneth Garrett ; **98 (B),** Historia/Shutterstock ; **99,** AWP/Alamy Stock Photo.

PIRATES

NATIONAL GEOGRAPHIC

«NOUS CROYONS AU POUVOIR DE LA SCIENCE, DE L'EXPLORATION ET DU STORYTELLING POUR CHANGER LE MONDE.»

Gabriel Joseph-Dezaize, RÉDACTEUR EN CHEF
Catherine Ritchie, RÉDACTRICE EN CHEF ADJOINTE
Elsa Bonhomme, DIRECTRICE ARTISTIQUE
Emanuela Ascoli, CHEF DE SERVICE PHOTO
Hélène Verger, MAQUETTISTE
Delphine Renard, SECRÉTAIRE DE RÉDACTION
Nadège Lucas, COORDINATRICE DE CONTENUS
Pierre Batteux, TRADUCTEUR

DIRECTRICE EXÉCUTIVE ÉDITORIALE
Gwendoline Michaelis

DIRECTRICE MARKETING ET BUSINESS DÉVELOPPEMENT
Dorothée Fluckiger

DIRECTRICE ÉVÉNEMENTS ET LICENCES
Julie Le Floch-Dordain

CHEF DE GROUPE Hélène Coin

DIFFUSION
Directrice de la fabrication et de la vente au numéro
Sylvaine Cortada (01 73 05 64 71)
Directeur des ventes Bruno Recurt (01 73 05 56 76)
Directeur marketing client
Laurent Grolée (01 73 05 60 25)

FABRICATION
Stéphane Roussiès, Mélanie Moitié

Imprimé en Pologne
Walstead Central Europe,
ul. Obr. Modlina 11, 30-733 Kraków, Poland

Provenance du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclées : 0 %
Eutrophisation : 0,016

Date de création : octobre 1999
Dépôt légal : juin 2021
ISSN 1297-1715.
Commission paritaire : 1123 K 79161

PUBLICITÉ
Directeur Exécutif PMS
Philipp Schmidt (01 73 05 51 88)
Directrice Exécutive Adjointe PMS
Virginie Lubot (01 73 05 64 48)
Directeur Délégué PMS Premium
Thierry Dauré (01 73 05 64 49)
Brand Solutions Director
Arnaud Maillard (01 73 05 49 81)
Automobile et luxe Brand Solutions Director
Dominique Bellanger (01 73 05 45 28)
Équipe commerciale
Florence Pirault (01 73 05 64 63)
Evelyne Allain Tholy (01 73 05 64 24)
Sylvie Culerrier Breton (01 73 05 64 22)
Pauline Garrigues (01 73 05 49 44)
Charles Rateau (01 73 05 45 51)
Trading Managers
Gwenola Le Creff (01 73 05 48 90)
Virginie Viot (01 73 05 45 29)
Planning Manager
Laurence Biez (01 73 05 64 92)
Sandra Missue (01 73 05 64 79)
Assistante Commerciale
Catherine Pintus (01 73 05 64 61)
Directrice Déléguée Creative Room
Viviane Rouvier (01 73 05 51 10)
Directeur Délégué Data Room
Jérôme de Lempdes (01 73 05 46 79)
Directeur Délégué Insight Room
Charles Jouvin (01 73 05 53 28)

National Geographic
Pour vous abonner, c'est simple et facile sur
ngmag.club
Pour tout renseignement sur votre abonnement ou pour l'achat d'anciens numéros
SERVICE ABONNEMENTS
62066 Arras Cedex 09
Par téléphone depuis la France
0 808 809 063 Service gratuit + prix appel
Abonnement au magazine France :
1 an - 12 numéros : 66 €
1 an - 12 numéros + hors-séries : 87 €

Licence de
NATIONAL GEOGRAPHIC PARTNERS
Magazine mensuel édité par :
PRISMA MEDIA
Siège social : 13, rue Henri-Barbusse, 92624 Gennevilliers Cedex
Société en Nom Collectif au capital de 3 000 000 € d'une durée de 99 ans, ayant pour gérant Gruner+Jahr Communication GmbH.
Ses principaux associés sont Média Communication S.A.S.U. et G+J Communication GmbH.
Directeur de la publication :
ROLF HEINZ

PEFC™
PEFC/29-31-337
PEFC Certified
www.pefc.org

La rédaction du magazine n'est pas responsable de la perte ou détérioration des textes ou photographies qui lui sont adressés pour appréciation.
La reproduction, même partielle, de tout matériel publié dans le magazine est interdite. Tous les prix indiqués dans les pages sont donnés à titre indicatif.

PIRATES
Jamie L. H. Goodall
PRODUCED BY NATIONAL GEOGRAPHIC PARTNERS, LLC
1145 17th Street NW,
Washington, DC 20036-4688 U.S.A.

Copyright © 2021 National Geographic Partners, LLC. All rights reserved.
Copyright © 2021 French edition National Geographic Partners, LLC. All rights reserved.
NATIONAL GEOGRAPHIC and the Yellow Border Design are registered trademarks of National Geographic Society and used under license.

NOUVEAUX AUTEURS et Ça m'intéresse Histoire présentent

LE GAGNANT DU PRIX DU SUSPENSE PSYCHOLOGIQUE 2021

Présidente Claire Favan

“ Des personnages chocs, un roman puissant ! ”

Claire Favan

Une traque haletante et impitoyable à travers les Balkans.

DISPONIBLE EN LIBRAIRIES ET EN VERSION EBOOK

Participez au PRIX DU SUSPENSE 2022

Vous aussi, envoyez votre manuscrit avant le 31 août 2021

Présidente
Claire Favan

Toutes les modalités sur :
www.lesnouveauxauteurs.com

REDOUTABLES, MAJESTUEUX ET INDISPENSABLES,
LES REQUINS SONT À L'HONNEUR SUR LA CHAINE NATIONAL GEOGRAPHIC WILD
SHARK
FESTIVAL
TOUS LES MERCREDIS À 20.45
NATIONAL GEOGRAPHIC
WILD
DISPONIBLE AVEC
CANAL+
CANAL 116
©2021 NATIONAL GEOGRAPHIC WILD