

# Pirates, Corsaires, Flibustiers

DOCUMENTAIRE N. 547

L'histoire de la piraterie se confond avec l'histoire même de la navigation. Depuis les temps les plus anciens, dès la naissance des premières flottes, les marins les plus audacieux furent des marchands en même temps que des guerriers, qui sillonnaient les mers poussés par l'appât du gain et le désir de conquêtes; mais, si l'occasion se présentait, ils n'hésitaient pas à attaquer et à piller les villages côtiers, ou les navires qu'ils rencontraient sur leur route.

Si les Phéniciens sont célèbres comme navigateurs et commerçants, ils méritent de l'être tout autant comme pirates, et c'était d'ailleurs une profession qu'ils ne considéraient pas du tout comme blâmable. Pendant longtemps l'apparition de leurs navires longs et minces, peints en noir, fut accueillie avec une terreur justifiée dans toute la Méditerranée. Parmi les navigateurs et les pirates occasionnels nous trouvons les Pélasges, les Hellènes, et les Egyptiens; les vaisseaux pirates infestaient, dans l'Antiquité, les côtes de la Dalmatie, de l'Asie Mineure, de l'Algérie et du Maroc.

Carthage vaincue ainsi que ses villes satellites, Rome dut prendre des mesures exceptionnelles pour combattre la piraterie, qui s'était considérablement développée au cours des guerres contre Mithridate. Les pirates, et surtout les Ciliciens, qui avaient leurs repaires sur les côtes du Sud de l'Asie Mineure, et dans les Iles Egée capturaient des navires marchands romains, et menaçaient continuellement les rivages de la République. Pompée prit contre eux, en l'an 67 av. J.C., le commandement d'une grande expédition militaire qui les anéantit en 87 jours de campagne. Après la chute de l'Empire romain la piraterie renaît et, pendant tout le Moyen Age, les pillards de la mer font à nouveau sinistrement parler d'eux.

Avec la découverte du Nouveau Monde, les trafics maritimes se déplacèrent de la Méditerranée vers l'Océan Atlantique et vers le Pacifique, et c'est alors que la piraterie trouva, sur de nouvelles routes maritimes, une alléchante occasion de piller des immenses richesses expédiées d'Amérique vers l'Europe. N'oublions pas, dans ce tableau sommaire, les mers lointaines d'Orient où Chinois, Japonais, Polynésiens, et Indiens pratiquaient la piraterie, depuis l'époque où les pre-

mières jonques furent mises à l'eau.

On peut donc affirmer que c'est de tout temps, et sur toutes les mers, qu'on trouva des aventuriers estimant plus rentable, au prix de quelques périls, de s'emparer par la violence des marchandises que d'habitude les honnêtes gens ont coutume de payer. Cependant, parfois, le phénomène de la piraterie ne se limite pas à l'action isolée d'un brigandage en mer. Il consiste dans une plus vaste opération et acquiert une importance certaine dans le cadre des événements historiques. Les Vikings en sont un exemple frappant. Le manque de terres cultivables dans leur pays les poussa à vivre de pillages et de rapines, et pendant cinq siècles ils terrorisèrent les populations des côtes d'Europe.

La piraterie se transforme alors en véritable guerre, comme ce fut le cas à l'époque des pirates barbaresques infestant la Méditerranée et participant à la bataille de Lépante à côté des navires de l'Islam.

Un autre exemple de piraterie organisée sur une vaste échelle et qui caractérise bien une époque historique, est fourni par l'association de flibustiers qui prospéra au XVII<sup>ème</sup> siècle dans les eaux des Indes Occidentales.

C'est maintenant qu'il convient de préciser le sens des deux termes — pirate et corsaire — employés, bien souvent à tort, comme synonymes.

On désigne sous le vocable de « pirates » des pillards de la mer qui attaquaient sans aucune discrimination les navires pour s'emparer de leur cargaison et, dans l'Antiquité, pour en vendre les marins des équipages comme esclaves.

Les corsaires, eux aussi, attaquaient les navires pour les piller mais leur action était uniquement dirigée contre les navires d'un Etat ennemi de leur pays. Ils étaient nantis d'une mission régulière, véritable autorisation de leur souverain à pratiquer la guerre de course; cette lettre patente les faisait considérer comme des combattants réguliers, tandis que les pirates, en cas de capture, étaient exécutés sans délai et pendus, comme de vulgaires détresseurs de grands chemins, à la grande vergue du navire qui les avait capturés.

En considération de cette distinction fondamentale, un cor-



Les pirates de Malaisie furent un cauchemar pour les marins qui sillonnaient les mers de Bornéo, Sumatra, et de la Nouvelle-Guinée au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle.



Pendant de longs siècles les navigateurs et les régions côtières de la Chine furent à la merci des raids de pillards qui venaient de l'archipel voisin du Japon.



*Les côtes de la Méditerranée offraient des repaires très sûrs aux pirates, dont elles subissaient les raids dévastateurs. C'est ainsi qu'assez souvent les Sarrasins débarquèrent sur les plages de l'Italie du Sud, pillant les villages, réduisant en esclavage les habitants qui n'avaient pu prendre la fuite.*

saire se serait tenu pour gravement offensé en s'entendant traiter de pirate ou de brigand des mers. D'où aussi la tendance à penser que le pirate est plus détestable que le corsaire. Pratiquement pourtant il y eut des corsaires qui se comportèrent en vrais pirates et de la pire espèce. Le corsaire tendait donc à dégénérer en pirate et le tribunal des captures, qui avait pour tâche de juger de l'action des corsaires, ne fut pas toujours en mesure de faire passer pour des faits de loyale guerre certains actes adominables de vulgaire brigandage.

Avec l'affirmation de la puissance arabe aux IX<sup>ème</sup> et X<sup>ème</sup> siècles les Etats chrétiens vécurent sous la menace continuelle des pirates sarrasins qui, partant des côtes de l'Afrique du Nord et de l'Espagne, infestèrent de leurs raids tout le bassin de la Méditerranée, paralysant le commerce, dévastant les rivages et parvenant à s'installer dans l'Italie du Sud, la Sicile, la Provence, l'île de Rhodes, la Crète, et les Baléares; au IX<sup>ème</sup> siècle ils détruisirent le port de Tarente, gagnèrent Rome et en pillèrent les églises. La République d'Amalfi les combattit énergiquement, et la puissante flotte de Byzance en

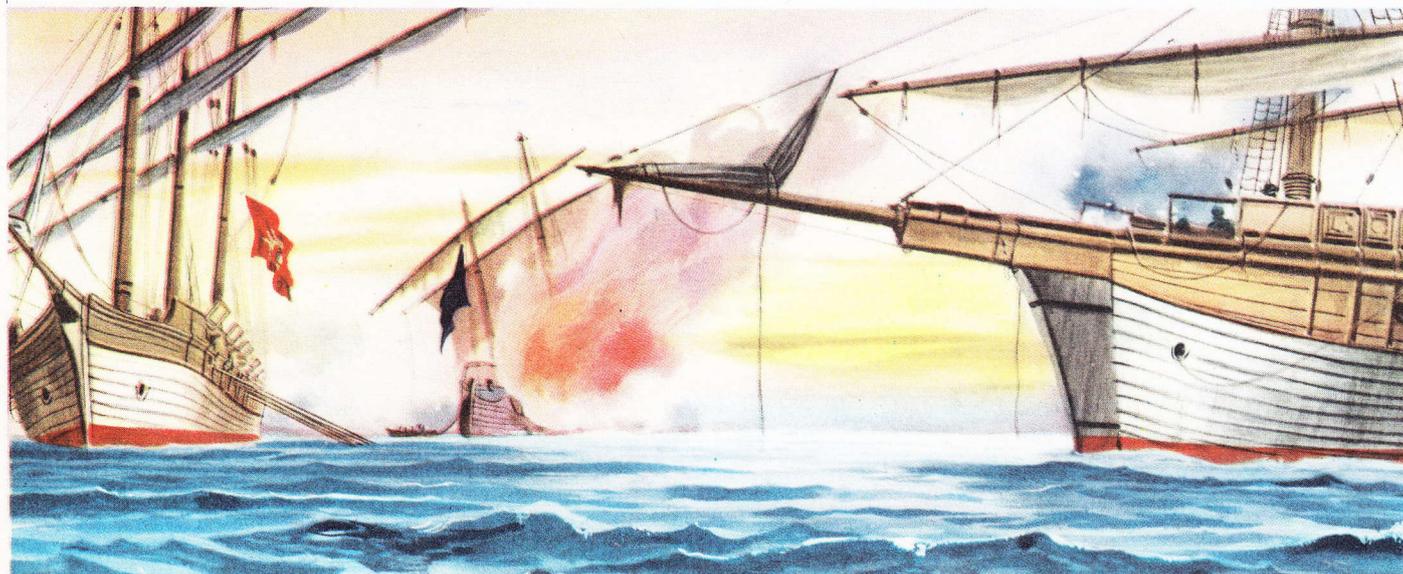
fit autant.

Au XI<sup>ème</sup> siècle les Sarrasins étaient pratiquement anéantis, mais quatre siècles plus tard leurs entreprises furent renouvelées par les pirates barbaresques, qui opéraient souvent sous le drapeau des sultans de Turquie. C'étaient des marins très habiles en même temps que des aventuriers téméraires. Parmi ces pillards on cite le fameux Khaïr-ed-Dîn, dit Barberousse, qui fut le maître d'Alger et de la Tunisie et capondan pacha (grand amiral) de la flotte turque vers 1535. Ses successeurs occupèrent la région comprise entre le Maroc et la Tunisie.

Peu à peu des aventuriers européens de tous les pays se joignirent à Barberousse, dont la puissance augmenta au point de rendre incertaines les routes de la Mer du Nord et ses rivages. Malgré les efforts des flottes française, anglaise, hollandaise et espagnole, la piraterie barbaresque ne tendit point à disparaître, et, en 1829 encore, de nombreux pays de la Méditerranée tels la Sardaigne, Naples, la Toscane, et bien d'autres payaient une redevance au souverain d'Alger pour ne point voir leurs navires attaqués et systématiquement pillés. L'année suivante la France occupait l'Algérie, et ce n'est qu'à partir de cette époque qu'une libre navigation fut assurée en Méditerranée.

Dans la lutte séculaire contre les Barbaresques les corsaires de Louis XIV se distinguèrent tout particulièrement. Pourvus d'une « lettre patente de course régulière » ils combattirent sur les mers les ennemis de leur roi et de la France.

Ils eurent un sens peu commun de l'honneur, et leurs entreprises ne dégénérèrent jamais en acte de vulgaire piraterie. Louis XIV leur accorda des grades militaires, voire même des quartiers de noblesse. Le plus fameux d'entre eux fut Jean Bart, que nous honorons comme un héros national. En 1672 Louis XIV déclarait la guerre à la Hollande. Jean Bart avait 22 ans, mais sa renommée de marin très audacieux et très habile était déjà telle qu'il reçut le commandement d'un navire de course, « Le Roi David ». Ce n'était qu'une modeste embarcation de 35 tonneaux, mais, grâce à l'audace de Jean Bart, elle lui permit d'attaquer et de capturer, dès sa première sortie, sept navires marchands hollandais. A la fin de la guerre, en 1678, Jean Bart, à l'âge de 28 ans, avait déjà gagné dix batailles. Il était devenu riche, ayant obtenu du Tribunal des Captures une partie de l'énorme butin pris à l'ennemi, et le Roi-Soleil lui prouva son contentement en le nommant lieutenant de vaisseau de la Marine Royale et en l'envoyant combattre contre les pirates barbaresques. En l'an 1688 la guerre éclata entre la France et l'Angleterre, et Jean Bart prouva, une fois encore, ses dons incomparables



*Les républiques italiennes florissantes perdaient souvent à la suite d'attaques des pirates, des cargaisons de valeur ramenées d'Orient par leurs flottes. Les galères vénitennes surtout, très entraînées donnèrent, pendant de longues années, une chasse impitoyable mais vaine aux embarcations barbaresques qui croisaient en Méditerranée, infestant les routes empruntées par les navires de la République.*

de marin et de corsaire en accomplissant des exploits qui tiennent du miracle. Nommé Chevalier de Saint Louis et amiral, il mourut à l'âge de 52 ans à la suite d'un banal refroidissement, lui qui avait risqué sa vie des centaines de fois. Pendant trois siècles sa famille avait pratiqué la piraterie; son grand-père et son père avaient été tués en montant à l'abordage, et un de ses oncles avait préféré sauter avec son navire plutôt que de tomber aux mains des Anglais qui l'avaient encerclé. Les Bart étaient originaires de Dunkerque, ce qui explique d'ailleurs cette vocation commune.

En effet, la petite ville de Dunkerque s'était transformée de paisible petite ville de pêcheurs en un redoutable repaire de corsaires, à la suite d'événements à complications, de dominations diverses et de luttes religieuses autant que de luttes d'intérêts économiques. Il en était résulté chez les habitants une haine implacable à l'égard des Anglais, et surtout à l'égard des Hollandais. Les pirates de Dunkerque, favorisés par leur situation géographique, interceptaient facilement les navires de commerce et de pêche qui passaient dans le Pas-de-Calais, en fondant littéralement sur eux avec leurs vaisseaux légers à fond plat.

Au XVIème siècle le champ d'action de la piraterie s'étend aux nouvelles voies atlantiques, à la Mer des Caraïbes, au Golfe du Mexique et aux Indes Occidentales, qui deviennent le théâtre de nouvelles entreprises de forfaiture, conduites avec une audace incroyable et, souvent, avec une férocité sans nom.

Les corsaires de la Reine Elisabeth, les flibustiers et les boucaniers, ont inspiré maints romans.

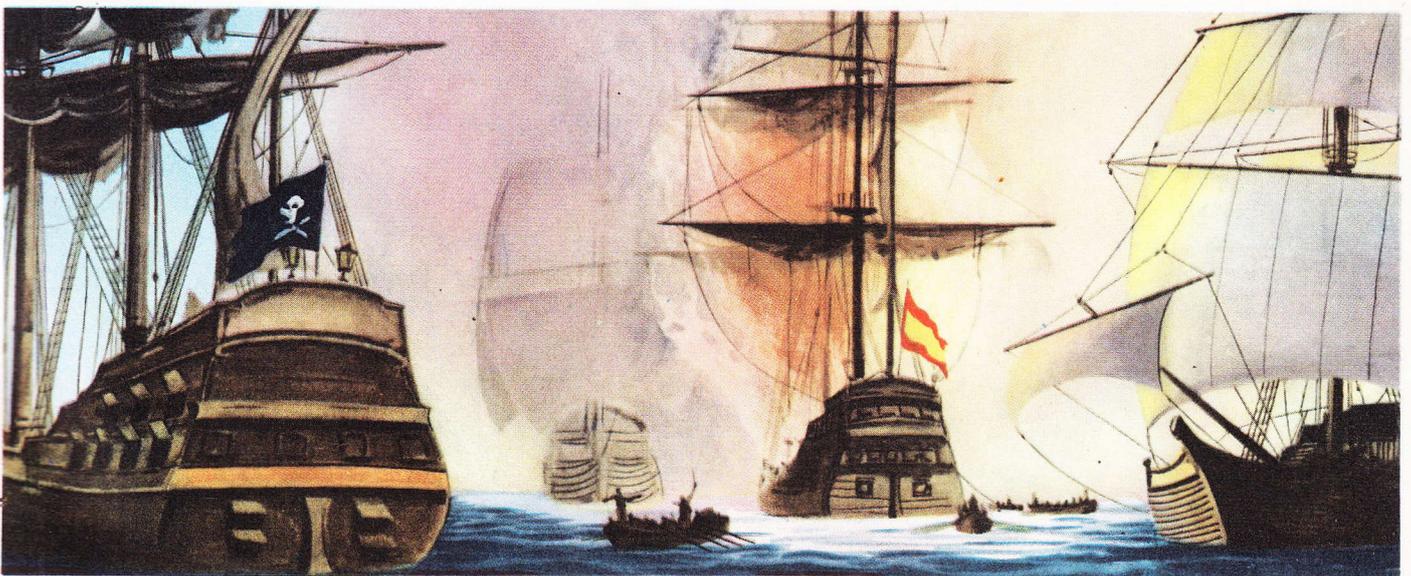
Dans cette période également, la piraterie acquiert l'aspect d'un phénomène historique typique. Après la traversée de Christophe Colomb, la colonisation espagnole alla en s'affirmant dans le Nouveau Continent, où s'ouvrirent de nombreux ports, tels Maracaïbo, Santa Maria, Puertobolo, Veracruz, Panama. Ce dernier se trouvait au cœur de l'Empire. Toutes les richesses des terres conquises y affluaient: l'or des mines, des temples, des palais des Incas, les pierres précieuses des Andes, les épices des Philippines. De Panama on transportait toutes ces richesses à dos de mulet à travers l'isthme, et on les chargeait à Hombre de Dios ou à Puertobolo sur des navires qui mettaient le cap sur l'Espagne. De la métropole on envoyait aux colonies les produits nécessaires à son existence, produits manufacturés, tissus, ustensiles, en quantité d'ailleurs insuffisante pour satisfaire à la demande. Ce fut le source de la contrebande, et par la suite de la pratique de la piraterie, par un processus très simple. En 1536 déjà un bâtiment de contrebandiers français avait arraisonné un bâti-



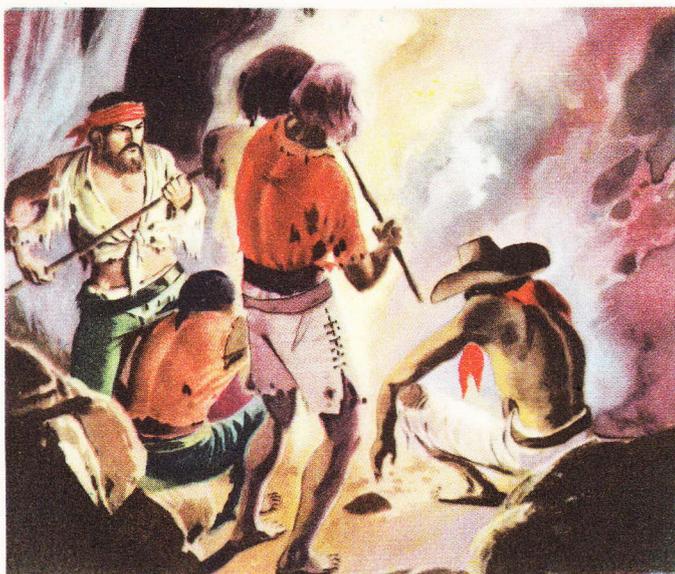
*La Reine Elisabeth aimait entendre, de la voix même de Drake, le récit de ses pérégrinations sur toutes les mers. Le nom de Francis Drake, célèbre pour ses entreprises guerrières est lié également à l'histoire de la navigation et des découvertes géographiques, et, détail curieux, on attribue à ce grand corsaire l'introduction de la pomme de terre en Europe.*

ment espagnol, et de là la piraterie prit de telles proportions qu'elle en vint à menacer sérieusement la puissance espagnole. En 1568 les exploits de l'Anglais Hawkins, contrebandier, pirate, négrier, furent considérés par ses compatriotes comme une réaction légitime contre l'hégémonie espagnole. En même temps que lui commençait la carrière de Francis Drake, qui allait devenir le corsaire le plus célèbre de tous les temps.

Francis Drake, en 1572 âgé d'environ 30 ans, avait conduit une expédition audacieuse contre la ville de Hombre de Dios et, revenu en Angleterre, sa réputation lui valut l'admiration et les appuis de la reine Elisabeth. Les rapports politiques avec l'Espagne étaient fort tendus, et la Reine approuva un plan audacieux que Drake avait établi, participant même de 1.000 couronnes à son financement. Drake se proposait de frapper l'Empire Espagnol, si l'on peut dire, dans le dos, attaquant par surprise les riches villes du Pacifique qui étaient peu ou pas défendues, à l'abri pensait-on, des incursions venant de la mer. Il partit de Plymouth en



*A suite de la découverte de l'Amérique, les corsaires français, anglais et hollandais, avec l'accord de leurs gouvernements, commencèrent à surveiller les routes de l'Atlantique et à donner la chasse aux galions espagnols. Ces bâtiments lourds et massifs, étaient chargés à pleins bords des trésors de l'Amérique, cette nouvelle source de richesses.*



*Voici quelques boucaniers en train de fumer des quartiers de viande salée. Leur apparence était celle de sauvages; ils portaient un grand chapeau, une chemise serrée à la taille par un ceinturon en cuir, des pantalons courts sur lesquels battaient le cornet pour la poudre, et les coutelas.*

1577 avec cinq navires. En refaisant la route de Magellan il toucha d'abord le Cap Horn et l'entra dans le Pacifique, fondant au passage sur quelques navires espagnols et sur quelques villages de la côte. Tout d'abord il s'aventura au Nord jusqu'à la baie où se dresse de nos jours San Francisco, puis il fit voile vers l'Ouest, atteignit les Moluques, doubla le Cap de Bonne-Espérance, et, après une absence de trois ans, il revenait à Plymouth avec un seul navire pourvu d'un équipage décimé mais alourdi d'innombrables prises. Il fut accueilli en triomphateur et nommé vice-amiral.

Sur les traces de Hawkins et de Drake nous trouvons Clifford, Cavendish, Norton, Frobisher, Raleigh, corsaires et pirates, selon les circonstances. Mais c'est surtout à cette époque (et le mérite leur en revient) que l'Angleterre affirma sa puissance sur les mers, en arrachant à l'Espagne son hégémonie.

Elisabeth finança la guerre de course de toutes les façons au profit de l'Angleterre et du trésor royal. Elle accorda sa

protection à Sir Walter Raleigh, qui pour conserver l'amitié de la Reine lui offrit le cinquième de l'immense butin conquis sur les Espagnols au cours des expéditions de 1592. Le succès de Raleigh ne survécut pas à la mort d'Elisabeth: il fut décapité sur ordre de Jacques Ier.

A la suite des grands capitaines du règne d'Elisabeth nous ne trouvons que les boucaniers, ramassés de brigands parmi lesquels on compte d'ailleurs quelques Français, unis par la haine commune envers l'Espagne sans parler, bien sûr, de l'avidité de s'approprier de riches butins.

Haïti et les autres îles secondaires abandonnées par leurs premiers conquérants espagnols foisonnaient alors de boeufs et de porcs vivant à l'état sauvage. Des marins, des déserteurs, des naufragés s'y étaient établis depuis le XVIIème siècle et y pratiquaient la chasse, vivant une existence terriblement primitive, réunis en une sorte de confrérie dite « Frères de la Côte ». La viande des animaux abattus, salée et fumée selon le procédé caraïbe, était vendue aux équipages des navires de passage. Bucan tait le nom des lieux où on la préparait. C'est de ce nom que dérive celui de boucaniers, pour qualifier les chasseurs.

Les boucaniers devenant de plus en plus nombreux, les Espagnols commencèrent à les combattre. C'est alors que les flibustiers se transformèrent en pirates, nouant des alliances avec leurs collègues anglais possédant leurs repaires sur les côtes de la Jamaïque. Le nom de flibustier qui, à l'origine, signifiait pillard, ou libre ravageur, eut pendant quelque temps une signification distincte de celle de boucanier. Puis les deux termes s'identifièrent et servirent à désigner, dans leur ensemble, les pirates des Antilles. La petite île de la Tortue (Tortuga) fut la place forte, bien protégée, des boucaniers et l'escale de tous les bâtiments qui se livraient dans les parages à la contrebande ou à la piraterie.

Le premier qui dirigea les boucaniers dans une opération de grande envergure fut François Naud, dit le Hollandais. Ce fut le ribaud le plus sanguinaire, qui ait jamais écumé les mers. Il quitta Tortuga en 1667 à la tête de huit navires dont l'équipage total était de 400 hommes. Il pilla les villes de Maracaïbo et de Gibraltar, en torturant les habitants, incendiant et dévastant tout sur son passage. Après d'autres exploits de ce genre, le Hollandais fut capturé par une tribu d'indigènes qui l'écartelèrent.

Plus connu que le Hollandais et non moins féroce et avide, l'Irlandais Henry Morgan commença sa carrière de flibustier



*Henry Morgan, qui vécut au XVIIème siècle, est entré dans l'histoire comme un des personnages les plus cruels de la guerre de course. Bien qu'il fut corsaire, sa cruauté dépassait parfois celle des pirates les plus impitoyables. Parmi les différents épisodes qui prouvent son manque total d'humanité à l'égard de ses prisonniers il suffit de rappeler le suivant: Pour s'emparer de la place forte de Puerto-Cabello, il ordonna à ses hommes de pousser devant eux, pour s'en faire un bouclier, les moines et les religieuses capturés dans les couvents de la ville; ces religieux furent tous massacrés. Mais tous les corsaires ne furent pas aussi cruels que Morgan. Drake par exemple fut toujours loyal et généreux avec les ennemis tombés entre ses mains.*

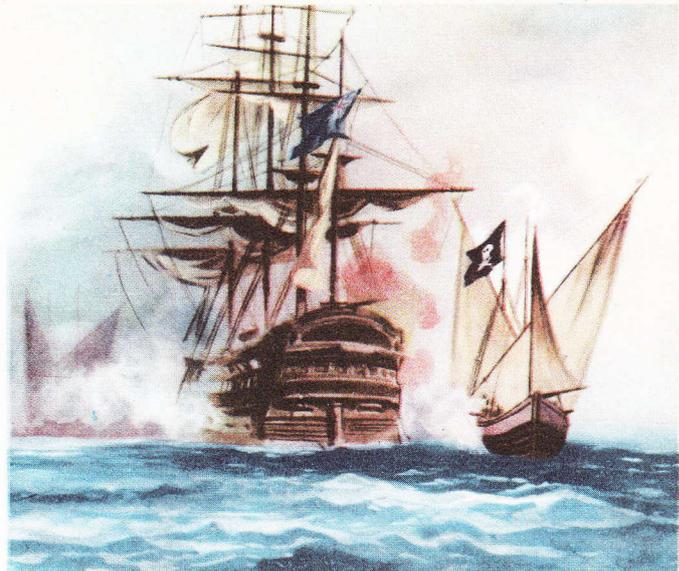


*Au cours de sa brève carrière de pirate, le corsaire Bartholomée Roberts captura environ 400 navires. Toujours vêtu de rouge, il interdisait à ses hommes de jouer aux dés même le dimanche. Lui-même ne buvait pas. Surpris par un bâtiment de guerre anglais un jour où son équipage s'était enivré profondément Robert fut tué d'une balle.*

à la Jamaïque, et c'est là aussi qu'il la termina, avec le titre de Sir et une nomination de vice-gouverneur des Iles qui lui fut accordée par le roi d'Angleterre, Charles II, en récompense de ses campagnes contre l'Espagne. Mais ces exploits furent surtout ceux d'un pillard; la prise de Puerto-Cabello se termina par un carnage et une mise à sac qui durèrent quinze jours. Les habitants de Maracaïbo et de Gibraltar furent soumis à des tortures indicibles; Panama fut saccagé et livré à la furie destructrice des flammes.

A la fin du XVIIIème siècle les flibustiers furent pourchassés et dispersés par les efforts conjugués de la France et de l'Angleterre qui, jusqu'à ce jour les avaient plus ou moins favorisés en considération des pertes qu'ils infligeaient aux navires espagnols.

Reprise de la piraterie après le traité d'Utrecht (1713) quand, le désarmement des bâtiments de course ayant été décidé, de nombreux capitaines préférèrent aux offres de

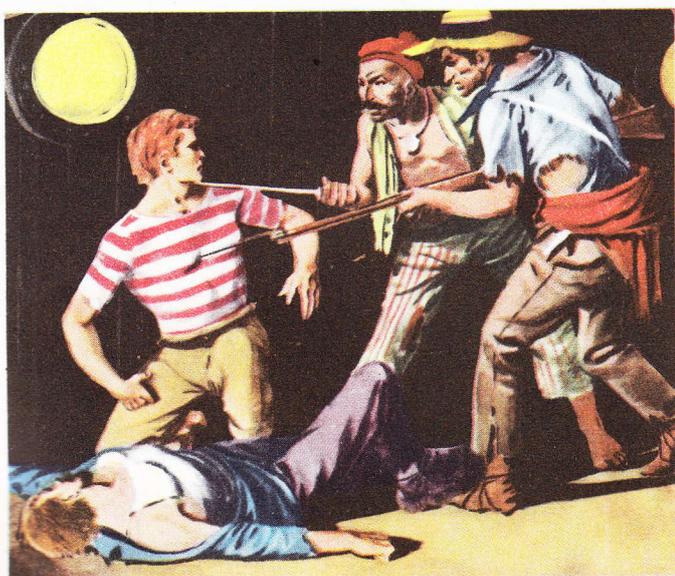


*Parmi les corsaires qui servirent Napoléon se trouvaient de nombreux marins ligures qui forcèrent le blocus des Anglais avec leurs tartanes aux grandes voiles latines. La lettre patente dont ils étaient munis était valable pour la durée de 6 mois et coûtait 7.000 francs; mais le butin d'un navire pillé suffisait à rembourser largement tous les frais de l'expédition.*

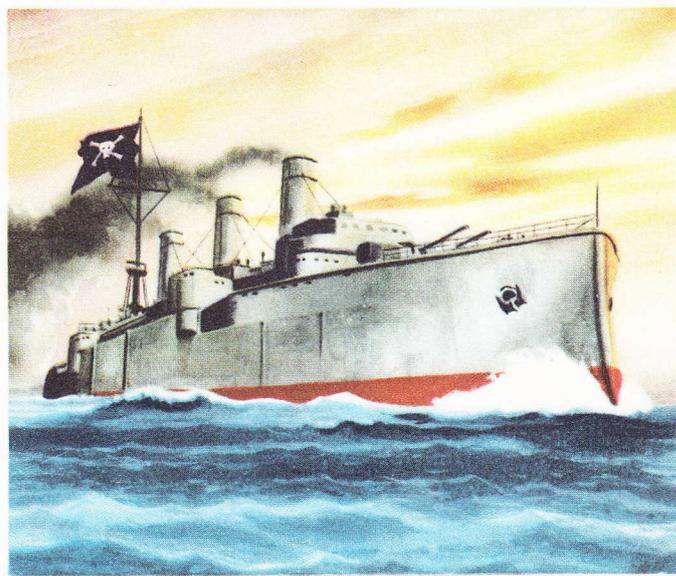
paix la continuation du brigandage en haute mer. L'île de la Providence, au Sud de la Floride, fut alors le refuge des pirates aux drapeaux avec tibias et tête de mort. Et les tristes héros de Jolly Roger s'appelèrent: Roberts, Teach, Barbenoire, Capitaine Kidd, John Avery; un bon nombre de ces malfaiteurs finirent au bout d'une vergue, exécutés par leurs compatriotes eux-mêmes.

La guerre de course connut encore un réveil en 1806, quand l'Angleterre mit le blocus devant les ports français. Encore quelques épisodes de piraterie pendant tout le XIXème siècle, surtout dans les mers orientales et aussi d'ailleurs en Méditerranée.

Puis, la navigation à vapeur, le contrôle des mers, le télégraphe sans fil, mirent un terme définitif à ce phénomène qui, s'il revêtit parfois certains aspects curieux ou romantiques, n'en demeura pas moins un des plus déplorables fléaux de la longue histoire de l'humanité.



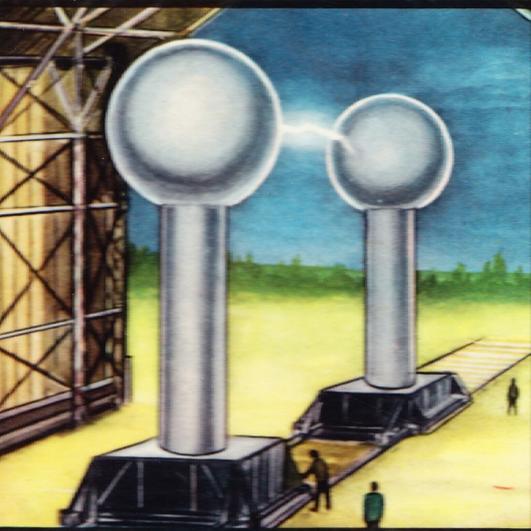
*En 1825 Garibaldi se trouvait sur le brigantin « Costance » qui fut attaqué, dans la mer Egée, par deux tartanes de pirates turcs. La Grèce s'était, à l'époque, révoltée contre les Turcs, et ses corsaires attaquaient les navires de ses oppresseurs. Il ne manquait pas non plus de corsaires poussés par la nécessité, pour attaquer des navires d'autres nationalités que ceux du pays ennemi.*



*Au cours de la guerre de 1914-18 certains bâtiments allemands pratiquèrent la guerre de course sur les océans. L'Emden, qui, au début de la guerre, se trouvait en Chine, et les croiseurs auxiliaires Möwe, Wolf, et Seeadler, qui parvinrent à échapper au blocus de la flotte anglaise, furent les derniers bâtiments corsaires.*

ENCYCLOPÉDIE EN COULEURS

# tout connaître



ARTS

SCIENCES

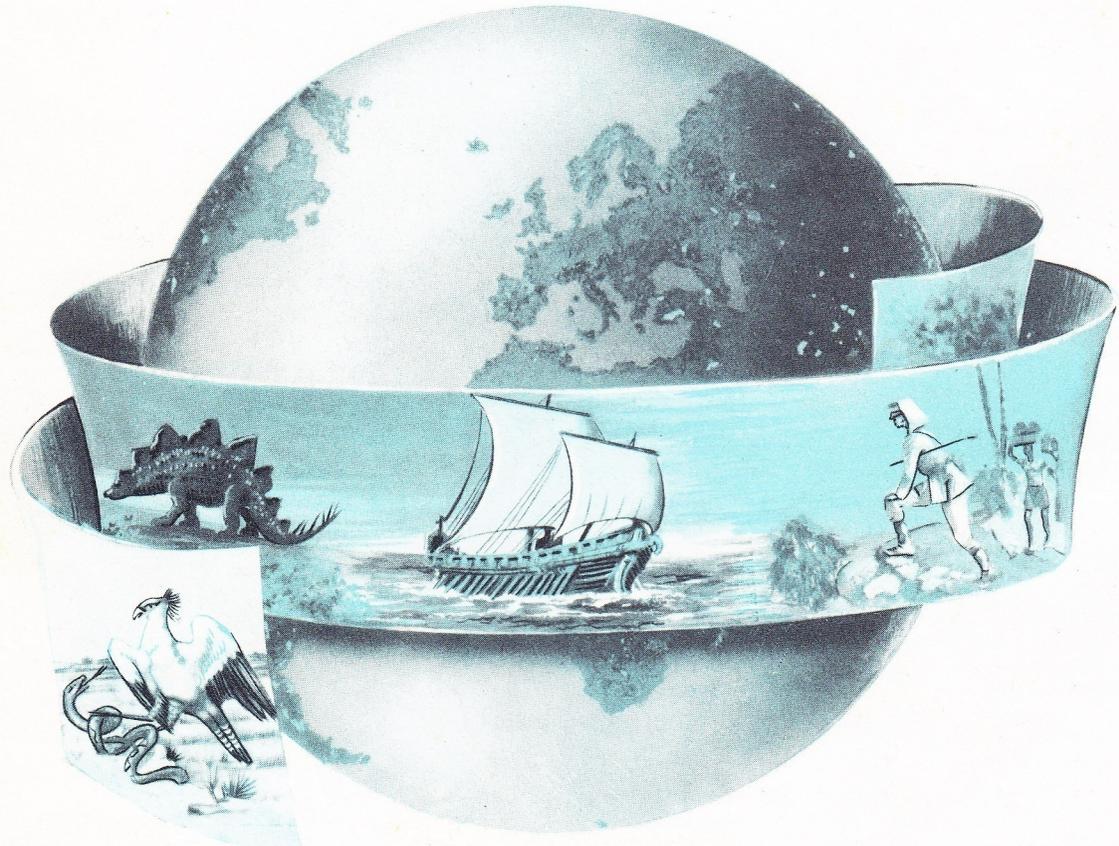
HISTOIRE

DÉCOUVERTES

LÉGENDES

DOCUMENTS

INSTRUCTIFS



**VOL. IX**

TOUT CONNAITRE

M. CONFALONIERI - Milan, Via P. Chieti, 8, - Editeur

Tous droits réservés

BELGIQUE - GRAND DUCHÉ - CONGO BELGE

AGENCE BELGE DES GRANDES EDITIONS s. a.  
Bruxelles