

## Les rendez-vous de l'île de la Tortue Salée en 1687

---

par Raynald Laprise

---

*À la fin des années 1680, quelques centaines d'hommes condamnés pour leur participation à une rébellion contre le roi d'Angleterre furent déportés à la Barbade pour servir les planteurs de cette colonie comme travailleurs forcés. Six de ces rebelles parvinrent néanmoins à s'enfuir de l'île. L'un d'eux nommé Henry Pitman fit publier, à son retour en Angleterre, une brève relation de leurs mésaventures dans la mer des Antilles. Il y raconte, entre autres, que ses compagnons d'infortune et lui furent confrontés à deux petites bandes de flibustiers anglais, l'une formée de membres de la compagnie du capitaine Yankey, et l'autre qui revenait d'un voyage en Afrique occidentale et au Brésil. Il y mentionne également que ses cinq camarades furent victimes d'Espagnols, sans préciser qui ils étaient exactement. Entre autres points, le présent texte établit formellement l'identité du second groupe de flibustiers rencontrés par ces fugitifs de la Barbade, et celle de ces « pirates » espagnols, qui appartenaient, en fait, à une escadre privée armée avec l'autorisation du roi d'Espagne pour donner la chasse aux flibustiers anglais et français ainsi qu'aux marchands faisant de la contrebande avec les colonies espagnoles. Dans une perspective plus large, il replace la relation de Pitman dans le contexte qui prévalait en Amérique au moment où survinrent les événements qui y sont rapportés.*

### **Le récit de Pitman**

En février 1685, le roi Charles II d'Angleterre et d'Écosse mourut après un règne d'un quart de siècle. Les dernières années de la vie de celui dont on avait pourtant louagé l'accession au trône après les guerres civiles et le gouvernement autoritaire d'Oliver Cromwell, avaient été marquées par des troubles politiques, parfois violents, fortement teintés d'anti-catholicisme. L'enjeu était alors la succession même du monarque qui devait échouer, et qui échut effectivement pour un temps, à son frère le duc d'York, un catholique. Or, le nouveau souverain était-il à peine couronné sous le nom de James II qu'éclataient deux révoltes, l'une en Écosse conduite par le comte d'Argyll, et l'autre en Angleterre par le duc de Monmouth, toutes deux initiées conjointement en Hollande, où le second de ces chefs, un bâtard légitimé du roi défunt, vivait en exil. Cependant, l'une et l'autre rébellion tournèrent rapidement court : leurs chefs furent capturés puis exécutés, plusieurs de leurs partisans jugés pour haute trahison subirent le même sort, mais d'autres plus chanceux furent condamnés pour dix ans à la déportation dans les colonies anglaises des Amériques.<sup>1</sup>

C'est dans ces circonstances que le chirurgien Henry Pitman, de Yeovil, dans le Somerset, revenant d'un voyage en Italie, se retrouva — par un malheureux concours

---

<sup>1</sup> L'étude de cette rébellion a fait l'objet de nombreux livres et articles en anglais. Dans la mesure où je me contente ici d'en esquisser les grandes lignes, je renvoie le lecteur au seul livre que j'ai lu sur le sujet, celui de Peter Earle, *Monmouth's Rebels: the Road to Sedgemoor, 1685* (Londres: Weidenfeld and Nicholson, 1977), 236 p.

de circonstances — dans le camp de l'armée de Monmouth, et après la défaite, il fut capturé puis condamné comme rebelle. À l'exemple de quelques centaines d'autres, il fut déporté à la Barbade pour y être vendu comme engagé à quelque planteur de cette île pour une période de dix ans. Cet « esclavage » ne dura pourtant pas 18 mois, au bout desquels Pitman, que l'on devine fort entreprenant, prit la fuite en compagnie de cinq autres déportés ainsi que de deux habitants de la Barbade fuyant leurs créanciers. Ce fut durant les semaines et les mois qui suivirent que ces fugitifs eurent l'occasion de côtoyer des flibustiers anglais. Si Pitman put rallier l'Angleterre avant la fin de 1687, ses camarades n'eurent pas cette chance puisqu'ils furent capturés par les Espagnols qui, à l'exemple des maîtres qu'ils avaient eus à la Barbade, les firent travailler comme des esclaves pendant environ six mois. Amnistié pendant son absence, Pitman ne fut pas inquiété à son retour en Angleterre. Et lorsque le roi James fut destitué, à l'occasion de ce qu'on appela la Glorieuse Révolution, qui plaça conjointement sur le trône la fille aînée du monarque déchu, une protestante, et l'époux de celle-ci, l'ambitieux prince d'Orange, le chirurgien put même faire publier un récit des « grandes souffrances » qu'il avait endurées à cause du monarque déchu et des « étranges aventures » qu'il avait vécues lors de son séjour forcé en Amérique.<sup>2</sup>

Ce petit livre serait sans doute tombé dans l'oubli, comme bien d'autres, souvent à connotation politique, qui furent publiés tout au long de ce turbulent XVII<sup>e</sup> siècle en Angleterre, si près de 200 ans plus tard, l'érudit qui la fit alors redécouvrir au public anglais n'avait esquissé un parallèle entre le texte de Pitman et l'un des romans anglais les plus populaires, *Robinson Crusoe*, de Daniel Defoe.<sup>3</sup> Ce fut ainsi qu'il y a une vingtaine d'années, la relation de Pitman commença à être considérée comme l'une des principales sources d'inspiration de ce roman.<sup>4</sup> De là aussi l'intérêt, sans doute, d'en

---

<sup>2</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman, chyrurgion to the late Duke of Monmouth, containing an Account; 1. Of the occasion of his being engaged in the Duke's Service. 2. Of his Tryal, Condemnation, and Transportation to Barbadoes, with the most severe and Unchristian Acts made against him and his Fellow-sufferers, by the Governour and General Assembly of that Island. 3. How he made his escape in a small open boat with some of his fellow Captives, namely, Jo. Whicker, Peter Bagwell, William Woodcock, Jo. Cooke, Jeremiah Atkins, &c. And how miraculously they were preserved on the Sea. 4. How they went ashore on a uninhabitable Island, where they met with some Privateers that burnt their boat, and left them on that desolate place to shift for themselves. 5. After what manner they lived there for about three Moneths, until the said Henry Pitman was taken aboard a Privateer, and at length arrived safe in England. 6. How his Companions were received aboard another Privateer that was afterwards taken by the Spainards, and they all made Slaves; and how after six Moneths Captivity they were delivered, and returned to England also; licensed, June 13th, 1689* (Londres: John Taylor, 1689), 39 p. [en ligne] <http://name.umd.umich.edu/A54930.0001.001> (consulté le 15 décembre 2021).

<sup>3</sup> Edward Arber, *An English Garner: Ingatherings from Our History and Literature, Volume VII* (Birmingham: E. Arber, 1883), p. 333-378. La référence à Defoe et à son roman se trouve à la page 374 de cet ouvrage, et elle ne concerne qu'un point de détail du récit de Pitman, ou plutôt de celui de son camarade John Whicker, dont je reparlerai plus loin.

<sup>4</sup> Cette hypothèse a véritablement popularisée par Tim Severin, *In search of Robinson Crusoe* (New York: Basic Books, 2002), p. 253-284, 320, 324-328, 331-332.

donner, il y a deux ans, une première traduction française.<sup>5</sup> Mais laissons aux spécialistes de la littérature le soin de se perdre dans ce genre de spéculations.<sup>6</sup>

Examinons plutôt les faits en ce qui concerne les flibustiers. Pour ce faire, il faut d'abord établir la crédibilité de Pitman. Est-il bien celui qu'il prétend être? A-t-il bien été déporté en Amérique? Bref, il s'agit de déterminer si nous sommes en présence d'une oeuvre de fiction, d'une relation d'événements véritablement vécus par l'auteur, ou de quelque chose entre les deux. La question est d'autant plus significative que l'opuscule de Pitman fut publié sous un régime politique (celui du prince d'Orange devenu roi sous le nom de William III) qui avait succédé par la force à celui qui avait fait condamner le chirurgien. La prudence est donc de mise, même si la question sera rapidement vidée pour l'essentiel. En effet, le nom de Pitman figure sur plusieurs listes de rebelles condamnés pour haute trahison à la déportation dans les Antilles, produites à l'époque même tant en Angleterre<sup>7</sup> qu'à la Barbade où il se retrouva. L'une de ces listes est, par ailleurs, particulièrement utile pour corroborer toute la première partie du récit de Pitman, et y ajouter certaines précisions. Elle fut dressée sur ordre du lieutenant-gouverneur Edwin Stede, qui gouvernait alors la colonie en l'absence du gouverneur en titre, un peu avant la mi-février 1686, environ un mois après l'arrivée de Pitman, et après que tous les déportés qui y figuraient eurent été vendus à des planteurs de l'île, dont les noms y sont également donnés.

Cette liste<sup>8</sup> révèle que les 72 hommes qui y sont nommés arrivèrent à la Barbade à bord du *Betty*, de Londres, maître James May. Ils appartenaient au groupe de rebelles condamnés qui furent assignés par le roi à Jérôme Nipho, ancien agent anglais en Flandres, son pays d'origine, alors secrétaire de la reine consort Marie de Modène. Nipho avait confié à un certain George Penne la tâche de pourvoir à leur transport à la

---

<sup>5</sup> Sophie Jorrand et Frantz Olivié (éd.), *Henry Pitman, Aventures dans les Caraïbes* (Toulouse: Éditions Anacharsis, 2019), 128 p. Si je me fie aux extraits que j'ai pu lire, cette traduction m'apparaît somme toute excellente, mais je suis assuré que l'appareil critique qui l'accompagne ne contient aucun élément nouveau concernant les flibustiers rencontrés par Pitman et ses compagnons.

<sup>6</sup> À l'inverse, on pourrait tout aussi bien se demander si Defoe est bien l'auteur du fameux roman... surtout lorsque l'on sait — et on l'oublie souvent — que celui-ci fut publié anonymement et présenté comme une véritable autobiographie : *The Life and Strange Surprising Adventures of Robinson Crusoe, of York, Mariner, Who lived Eight and Twenty years, all alone in an un-inhabited Island on the Coast of America, near the Mouth of the Great River of Oroonoke... Written by himself* (Londres: William Taylor, 1719), 364 p. [en ligne] <http://name.umd.umich.edu/004845034.0001.000> (consulté le 22 décembre 2021). D'ailleurs, si d'une part la très sérieuse British Library (ci-après « BL ») attribue bien la paternité de à Defoe, elle se garde une certaine réserve puisqu'elle y note également, quant à l'auteur, « *Anonymous - believed to be Daniel Defoe* ». Voir sur le site de la BL, la page « First edition of Daniel Defoe's *Robinson Crusoe*, 1719 » [en ligne] <https://www.bl.uk/collection-items/first-edition-of-daniel-defoes-robinson-crusoe-1719> (consulté le 24 décembre 2021).

<sup>7</sup> Notamment celle figurant dans William A. Shaw (comp.), *Calendar of Treasury Books, 1685-1689, preserved in the Public Record Office, Vol. III Part I* (Londres: His Majesty's Stationery Office, 1923), p. 423.

<sup>8</sup> United Kingdom, The National Archives [ci-après « TNA »] CO/1/59/n° 15v, liste de 72 rebelles condamnés arrivés à bord du *Betty*, suivi d'un certificat attestant de leur vente à la Barbade, 1<sup>er</sup>/11 février 1686.

Barbade et à leur « disposition » dans cette colonie. Penne les avaient consignés, à son tour, à son propre frère John et à Charles Thomas, qui prirent effectivement réception des déportés à leur arrivée à la Barbade, et qui organisèrent leur « vente aux enchères ». Environ un mois après leur arrivée, chaque déporté avait été vendu à un planteur de l'île qu'il devait servir pendant 10 ans. La liste révèle d'ailleurs que Henry Pitman et un William Pitman furent achetés par un nommé Robert Bishop. Or, Pitman mentionne que lui et son frère, condamné lui aussi comme rebelle, furent bien vendus à Bishop, et ce William Pitman est manifestement ce frère dont il ne donne pas le prénom dans sa relation. Si Pitman ne précise pas non plus le nom du navire qui les menèrent à la Barbade, ni le nom de son capitaine, et qu'il se trompe aussi sur le prénom de Nipho, son récit se voit donc confirmer d'emblée par cette liste.<sup>9</sup> Enfin, celle-ci contient également les noms de trois des cinq autres condamnés qui s'enfuirent ensuite de la Barbade en compagnie de Pitman, et que ce dernier nomme dans sa relation, et également dans la page de titre de celle-ci : John Whicker, Peter Bagwell et John Cooke.<sup>10</sup> Quant aux deux derniers, dont la présence à la Barbade est attestée par d'autres listes, ils n'appartenaient pas au même groupe, et ils arrivèrent après eux : Jeremiah Atkins à bord de la frégate *John*, capitaine William Stoaks, arrivée le 20 janvier 1686,<sup>11</sup> et William Woodcock à bord du *Jamaica Merchant*, capitaine Charles Gardner, le 21 mars suivant.<sup>12</sup>

Toutefois, le récit de Pitman contient, dès le départ, au moins deux incohérences mineures, suffisamment flagrantes pour les souligner. D'abord, au début de son récit, le chirurgien anglais reproduit la loi adoptée par l'Assemblée de la Barbade qui visait principalement à s'assurer que les déportés servent effectivement leur peine de 10 ans dans l'île, et à empêcher qu'ils ne s'en échappent. Pitman la qualifie d'inhumaine et de peu chrétienne,<sup>13</sup> mais il omet de rappeler que lui et les autres déportés avaient été condamnés, peu importe que ce soit à tort ou à raison, pour l'un des pires crimes de l'époque, celui de haute trahison, crime qui — n'eut été la toute relative clémence du roi James — aurait pu leur valoir la peine capitale. C'était sans compter — ce que Pitman omet encore de dire — que c'est sur ordre exprès du roi que l'Assemblée vota cette loi.<sup>14</sup> Le problème se situe toutefois ailleurs. En introduisant le texte de la loi, Pitman

<sup>9</sup> Cf. *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 5-6, 11.

<sup>10</sup> TNA CO/1/59/n° 15v, liste de 72 rebelles condamnés arrivés à bord du *Betty*, suivi d'un certificat attestant de leur vente à la Barbade, 1<sup>er</sup>/11 février 1686.

<sup>11</sup> TNA CO/1/59/n° 15iv, liste de 77 rebelles condamnés arrivés à bord de la frégate *John*, capitaine William Stoaks, La Barbade, 29 janvier/8 février 1686. Pour la date exacte d'arrivée de ce navire, voir TNA CO/33/14/fol 44, état des navires arrivés à la Barbade du 10/20 janvier au 10/20 avril 1686.

<sup>12</sup> TNA CO/1/59/n° 44, liste de 67 rebelles condamnés arrivés à bord du *Jamaica Merchant*, capitaine Charles Gardner, La Barbade, 12/22 mars 1686. La date exacte d'arrivée de ce navire était également consignée dans TNA CO/33/14/fol. 44 (voir la note précédente).

<sup>13</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 6-11.

<sup>14</sup> John D. Rockefeller Jr. Library, Colonial Williamsburg Foundation [ci-après « ViWC »] Blathwayt Papers/Vol. XXXIII/5/lettre du lieutenant-gouverneur Edwin Stede à William Blathwayt, Barbade, 9/19 janvier 1686.

écrit que celle-ci fut adoptée, peu après leur arrivée, par l'assemblée coloniale, et la date qu'il donne pour sa sanction par le lieutenant-gouverneur Stede est le 4 janvier 1685, date qui, une fois convertie dans le calendrier grégorien, correspond au 14 janvier 1686. Or, si c'est bel et bien à cette date que la loi entra en vigueur,<sup>15</sup> l'on sait d'autre part que le *Betty*, à bord duquel Pitman voyageait, arriva à la Barbade exactement le même jour!<sup>16</sup> On peut donc difficilement affirmer, comme le fait Pitman, que cette loi fut passée quelques jours après son arrivée, mais ce point de détail est humainement excusable. Ce qui l'est moins en revanche concerne le décès de son propre frère, ce William Pitman de la liste des déportés du *Betty*. Il écrit à ce sujet : « Nous n'étions pas ici depuis longtemps que mon frère mourut. »<sup>17</sup> Cela est grossièrement faux puisque ce dernier décéda quelques semaines avant que Henry ne s'enfuit de l'île, soit une quinzaine de mois après leur arrivée!<sup>18</sup> Aurions-nous là un pieux mensonge visant à démontrer que les conditions de travail sous leur maître Bishop furent si dures — et elles l'étaient assurément — que son frère en était presque aussitôt décédé? Il y a lieu de le croire.<sup>19</sup>

Autre chose curieuse, qui touche cette fois l'évasion de Pitman et de ses cinq compagnons d'infortune, datée, selon son récit, du 19 mai 1687.<sup>20</sup> Dans aucune des lettres écrites de la Barbade, dont celles formant la correspondance relativement importante du lieutenant-gouverneur Stede, qui furent rédigées durant l'année 1687 et que j'ai pu consulter, il n'est fait mention de la fuite de déportés. Pourtant, dans une lettre écrite quelques jours après la date présumée de l'évasion et adressée au secrétaire du Comité du commerce et des plantations, Stede parle de la mauvaise

---

<sup>15</sup> Je n'ai pu trouver une copie de cette loi ailleurs que chez Pitman, mais la loi de la même assemblée qui l'abrogea en mars 1690 (à la suite de l'amnistie générale proclamée par les nouveaux souverains William et Mary, pour tous les participants à la rébellion de Monmouth, et datée de novembre 1689) mentionne effectivement qu'elle fut adoptée le 4 janvier 1685 (vieux style), soit le 14 janvier 1686, selon le calendrier grégorien. Voir *The Laws of Barbados collected in One Volume by William Rawlin, of the Middle-Temple, London, Esquire, and now Clerk of the Assembly of the said island* (Londres: William Rawlin, 1699), p. 176-177.

<sup>16</sup> TNA CO/33/14/fol. 43, état des navires arrivés à la Barbade du 17/27 octobre 1685 au 17/27 janvier 1686.

<sup>17</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 12 (ma traduction).

<sup>18</sup> Barbados Department of Archives [BDA] RL1/1/p. 282, acte d'inhumation de William Pitman, rebelle condamné au service du colonel Robert Bishop, 30 avril/10 mai 1687.

<sup>19</sup> Non seulement Pitman estimait-il avoir été injustement condamné comme rebelle, mais il faut également noter qu'il était dissident de l'Église anglicane officielle, membre de la Religious Society of Friends, c'est-à-dire un *Quaker* comme les appelaient vulgairement leurs ennemis. Or, les Quakers étaient notoirement connus pour leur pacifisme, refusant de porter les armes, et d'aller à la guerre.

<sup>20</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 15. En fait, la première date qu'il donne est celle à laquelle ils levèrent l'ancre dans leur bateau, le 10 mai vieux style, soit le 20 mai. Il est important de noter que, dans le présent texte, toutes les dates en « vieux style », donc suivant le calendrier julien que seule l'Angleterre utilisait encore parmi les grandes nations de l'Europe, ont été converties dans notre calendrier actuel, sauf dans les notes où elles sont données dans les deux calendriers pour les documents de source anglaise.



gestion de ceux des déportés qui furent confiés en Angleterre à Sir William Booth et James Kendall, mais pas une ligne concernant de quelconques fugitifs. Il faut dire que le gouverneur administrant une colonie de plusieurs milliers de personnes avait alors bien d'autres préoccupations que cette évasion, somme toute insignifiante.<sup>21</sup> En plus, en Angleterre, quasiment au même moment de la fuite des six prisonniers, le roi James amnistiait une trentaine des rebelles qui avaient été condamnés à la déportation, incluant Pitman et son défunt frère William.<sup>22</sup> Malgré cela, son récit peut être considéré comme exact et digne de foi. Ce constat, l'analyse des événements impliquant flibustiers qu'il contient va venir le renforcer.

### **Salt Tortuga**

Dans la soirée du 19 mai 1687, Pitman et cinq autres déportés (Whicker, Bagwell, Woodcock, Cooke, et Atkins) mirent leur plan à exécution et s'enfuirent de la Barbade à bord d'un petit bateau non ponté. Ils étaient accompagnés par deux résidents de l'île fuyant leurs créanciers, John Nuthall et Thomas Waker, le premier étant celui qui avait servi de prête-nom à Pitman pour acheter l'embarcation. L'intention de ces huit hommes était de gagner l'île de Curaçao, possession de la Geoctrooieerde Westindische Compagnie (GWC), et l'un des principaux centres de la traite des esclaves en Amérique. Pour ce faire, ils passèrent successivement par les Grenadilles, la Grenade puis les Testigos. Poursuivant leur route, ils longèrent la côte nord de l'île Margarita, habitée par les Espagnols. La tentation fut alors très forte de s'y arrêter, parce que l'eau qu'ils avaient embarquée à leur départ était devenue imbuvable. Cependant, le fort courant qui menaçait de les jeter sur des rochers, les en dissuada. Ils résolurent alors d'aller tenter leur chance plus à l'ouest, sur l'île voisine, Tortuga. Après avoir essuyé une tempête, ils y arrivèrent le 26 mai, une semaine après leur départ de la Barbade.<sup>23</sup>

Pitman consacre plusieurs pages à cette île, ses salines, sa faune, surtout les tortues de mer qui venaient y pondre leurs oeufs, ainsi que la manière dont lui et ses camarades y vécurent pendant trois mois.<sup>24</sup> C'était justement à cause de la présence de ces tortues que les Espagnols avaient donné à cette île le nom de Tortuga. Quant à ses salines naturelles, elles n'avaient été d'aucune utilité pour ces derniers qui en avaient déjà à leur disposition à la péninsule d'Araya, sur le continent, dans la province de Cumana. L'île étant ainsi inexploitée et inhabitée par les Espagnols, les Néerlandais y étaient venus dans les années 1620 et 1630, presque à chaque année, pour charger du sel qu'ils menaient dans les ports de Frise et de Hollande pour approvisionner, entre autres, l'industrie du poisson salé des Provinces-Unies des Pays-Bas. Ils y avaient

---

<sup>21</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXXII/3/lettre de Stede à Blathwayt, Barbade, 16/26 mai 1687. Parmi les six fugitifs, seul Jeremiah Atkins avait « appartenu » à ce groupe de condamnés ayant échoué à Sir William Booth.

<sup>22</sup> TNA SP/44/337/p. 281, mandat du roi aux juges d'assises et de délivrance des prisons du circuit de l'Ouest, Windsor, 31 mai/10 juin 1687. Pitman n'en fut toutefois informé qu'à son retour en Angleterre, vers la fin de l'année comme il le rapporte dans sa *Relation* (p. 12, 31).

<sup>23</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 15-19.

<sup>24</sup> *Idem*, p. 21-26.

même construit un petit fort, qui fut détruit en 1638 lorsque les Espagnols vinrent les chasser de l'île par la force. Après cette date, les Néerlandais, qui avaient entretemps conquis Curaçao, Aruba et Bonaire, îles possédant quelques salines naturelles, ne visitèrent que rarement Tortuga.<sup>25</sup> Quelques décennies plus tard, les Anglais s'étaient intéressés à leur tour aux salines de l'île. Les navires des colonies de la Nouvelle-Angleterre avaient ainsi coutume, lorsqu'ils allaient commercer avec la Barbade, de s'y arrêter au retour pour charger le sel nécessaire à leurs pêcheries.<sup>26</sup> À cause de cette ressource, l'île devint pour eux Salt Tortuga, c'est-à-dire « la Tortue Salée ». Ils choisirent ce nom pour la distinguer de l'île de la Tortue, à la côte nord-ouest de Sainte-Domingue (leur « French Tortuga ») et des Dry Tortugas (les îles des Tortues Sèches), cayes au sud-ouest de la pointe de la Floride.<sup>27</sup> Son orthographe était très variable (Salt Tortudos, Salt Tertudas, etc.), et même chez Pitman, elle n'est pas fixe non plus.<sup>28</sup> En temps de paix, plusieurs navires faisaient escale dans l'île, de mai à août inclusivement, au moment où les salines produisaient le plus. Il y en avait parfois une vingtaine en même temps.<sup>29</sup> La majorité d'entre eux venaient du Massachusetts. Par exemple, pour la seule saison 1687-1688, et ce après le séjour de Pitman et de ses compagnons, pas moins de sept navires arrivèrent à Boston en provenance de cette île, chargés de sel.<sup>30</sup> Anglais et Français des Petites et des Grandes Antilles la fréquentaient aussi, en moins grand nombre toutefois, principalement ceux qui devaient aller à la pêche à la tortue dans les Caymans ou ailleurs dans la mer des Antilles.<sup>31</sup>

Malgré le trafic de ces étrangers à Salt Tortuga, les Espagnols n'avaient pas renoncé pour autant à leur souveraineté sur l'île, du moins s'il faut en croire Pitman. Pour appuyer cette affirmation, il mentionne que la saison des salines précédant son arrivée, soit celle du printemps et de l'été 1686, ils avaient saisi deux navires anglais qui s'y

---

<sup>25</sup> Andrzej Antczak, Konrad A. Antczak et Ma. Magdalena Antczak, « Risky business: historical archaeology of the Dutch salt enterprise on La Tortuga Island, Venezuela (1624–38) », *Post-Medieval Archaeology*, 49, n° 2 (2015), p. 189-219.

<sup>26</sup> TNA CO/1/34/n° 66, état de la Nouvelle-Angleterre, 29 avril/9 mai 1675.

<sup>27</sup> William Dampier, *A New Voyage Round the World* (Londres: James Knapton, 1697), p. 55-57.

<sup>28</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 19, 21, 28, 32, 33, 35. Il est à remarquer que les Français, contrairement aux Anglais, appelaient communément cette île la Tortille. Pour l'utilisation de ce nom, voir Raveneau de Lussan, *Journal du voyage fait à la mer du Sud avec les flibustiers de l'Amérique, en 1684 et années suivantes* (Paris: Jean-Baptiste Coignard, 1690), p. 38; et Alexandre Olivier Oexmelin, *Histoire des aventuriers flibustiers qui se sont signalez dans les Indes, contenant ce qu'ils ont fait de plus remarquable depuis vingt années* (Paris: Jacques Le Febvre, 1699), T. I, p. 377 et T. II, p. 374.

<sup>29</sup> Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 55-57.

<sup>30</sup> TNA CO/5/848/fol. 14-16, état des navires arrivés en Nouvelle-Angleterre, du 29 septembre/9 octobre 1687 au 25 mars/4 avril 1688.

<sup>31</sup> Pour un exemple, voir France, Archives nationales d'outre-mer [ci-après « FR ANOM »] COL/C7A/1/fol. 349-355/*Relations qui ont été faites au sieur Du Lion, gouverneur de la Guadeloupe, par Nicolas Gruchy, maître de barque retournant de la Jamaïque et de la côte de St-Domingue, arrivé aux rades de cette île le 21 décembre 1670*. Dans ce document, l'île est aussi appelée la Tortille.

trouvaient.<sup>32</sup> C'est bien exact en ce qui concerne ces prises. En effet, l'un des bâtiments était le *Loving Land*, de Bristol, maître Joseph Parrott, venu de la Barbade, et l'autre le sloop bermudien *The Speedwell*, maître Richard Robins. Cependant, ces Anglais n'avaient pas été pris par n'importe lequel Espagnol, mais par trois corsaires biscayens qui venaient tout juste d'arriver dans la mer des Antilles.<sup>33</sup> La présence de ces derniers en Amérique allait bousculer un peu la donne dans les relations entre les Espagnols et les autres nations dans cette partie du Monde. Leur raid à Salt Tortuga ne laissa pas d'ailleurs d'étonner les gouverneurs des colonies anglaises, parce qu'habituellement, les Espagnols ne fréquentaient pas l'île et ils n'avaient jamais lancé d'expéditions punitives pour en déloger les Anglais qui y chargeaient du sel ou y pêchaient.<sup>34</sup> Gardons en mémoire ces corsaires biscayens, parce que la fin du récit de Pitman contient des références directes à leurs activités, bien qu'il les désigne encore sous le terme générique d'Espagnols.

Si les Espagnols n'avaient pas coutume de fréquenter Salt Tortuga, il en allait autrement des flibustiers anglais et français, encore que leurs escales y aient été plutôt l'exception que la règle. Certes, le fameux William Dampier écrit que ces derniers y allaient durant la saison où les salines produisaient le plus pour y acheter des rafraîchissements, notamment des spiritueux, auprès des navires anglais qui s'y trouvaient. Toutefois, sa perspective était alors celle d'un membre de la compagnie du capitaine William Wright, l'un des flibustiers qui fréquenta le plus la côte de Caracas, comme on appelait alors le littoral du Venezuela.<sup>35</sup> D'ailleurs, le sieur de Grammont, commandant en chef les flibustiers de Saint-Domingue, ne mentionne pas l'île comme l'un des rendez-vous habituels de ces écumeurs de mer dans un rapport touchant l'Amérique espagnole qu'il avait rédigé quelques années plus tôt.<sup>36</sup> Pourtant, début 1684, le même Grammont avait fixé cette île comme rendez-vous à tous les flibustiers en prévision d'une grande entreprise contre Caracas, la capitale de la province de Venezuela.<sup>37</sup> Ainsi, à la fin de la même année, il s'était rassemblé à la Tortille, comme l'appelaient les Français, un peu moins d'une dizaine de navires et près de 800 hommes, soit la plus grande réunion de

---

<sup>32</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 21-22.

<sup>33</sup> TNA CO/1/64/n° 58ii, déposition de Joseph Parrott, 1<sup>er</sup>/11 mai 1688, résumée dans John W. Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1899), n° 1733i; et TNA CO/1/63/nos 18vi-vii, xi, dépositions concernant la prise du *Speedwell*, août 1687, résumées dans *idem*, nos 1406vi-vii, xi.

<sup>34</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/6/lettre du lieutenant-gouverneur Hender Molesworth à Blathwayt, Jamaïque, 17/27 août 1687.

<sup>35</sup> William Dampier, *A New Voyage Round the World* (Londres: James Knapton, 1697), p. 55-57. Outre Dampier, les activités du capitaine Wright à cette côte dans la première partie des années 1680 sont documentées ici et là dans plusieurs documents, entre autres les papiers relatifs aux accusations portées contre le gouverneur de Curaçao de l'époque, conservés dans Nederland, Nationaal Archief [ci-après « NL-HaNa »] WIC/inv.nr. 617/*De klachten over directeur Nicolaas van Liebergen*, 529 fol.

<sup>36</sup> France, Archives nationales, site de Paris [ci-après « FR AN (Paris) »] MAR/3JJ/282/3, *Mémoire pour la Cour fait par Grammont dans ses courses aux îles de l'Amérique*, 22 août 1679.

<sup>37</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXIV/5/lettres du gouverneur Sir Thomas Lynch à Blathwayt, Jamaïque, 9/19 mars et 5/15 avril 1684.



flibustiers que cette île ne connut jamais. Une partie de ceux qui s'y rendirent ne venaient pas de très loin, puisqu'ils avaient récemment mis à sac la petite ville de Santo Tomé de la Guayana, sur l'Orénoque, et le reste avaient répondu à l'appel de Grammont,<sup>38</sup> qui ne se présenta jamais à ce fameux rendez-vous.<sup>39</sup> Dans les derniers jours de décembre 1684, à cause du manque de vivres, sept navires de cette flotte qui étaient encore à Salt Tortuga arraisonnèrent le sloop *Little Edward*, de Londres, maître William Esterson, parti de la Barbade une semaine auparavant, et le dépouillèrent de toutes ses provisions.<sup>40</sup> Or, le *Little Edward* était venu expressément dans l'île pour y charger du sel, comme en témoigne sa cargaison à son retour à la Barbade un mois plus tard, et ce en dehors de la saison habituelle,<sup>41</sup> preuve s'il en faut que Salt Tortuga était fréquentée selon les besoins à toutes les saisons.

En dépit de cette relative rareté des escales de flibustiers dans cette île, Pitman et ses sept compagnons en trouvèrent une vingtaine lorsqu'ils y abordèrent le 26 mai 1687. Ces derniers se présentèrent d'abord comme étant des Anglais en détresse cherchant une opportunité de quitter l'île, où ils étaient venus dans des pirogues. À cette demi-vérité, les fugitifs de la Barbade, qui comprirent assez rapidement que ces gens-là étaient des flibustiers, répondirent vaguement qu'eux-mêmes venaient de l'une des îles du Vent. Pitman explique qu'en leur faisant cette réponse, il espérait que ces flibustiers croiraient que ses compagnons et lui s'étaient sauvés de quelque colonie anglaise pour échapper à leurs créanciers, évitant ainsi de leur avouer, que la majorité d'entre eux, étaient en fait des rebelles condamnés pour haute trahison. Cependant, ce subterfuge ne dura pas longtemps puisque Waker, l'un des habitants de la Barbade qui accompagnaient les déportés et qui eux avaient bien quitté cette colonie à cause des dettes qu'ils ne pouvaient plus acquitter, révéla la vérité aux flibustiers. Selon Pitman, Waker voulait ainsi entrer dans leurs bonnes grâces, mais ce fut tout le contraire qui se produisit. En effet, peu après, les flibustiers auraient déclarés aux fugitifs qu'eux aussi étaient rebelles à leur roi, et que, si le duc de Monmouth avaient eu un millier d'entre eux sous ses ordres, il aurait eu tôt fait de mettre l'armée royale en déroute.<sup>42</sup> Mis à part cette dernière vantardise, il était exact que ces Anglais, en exerçant le métier de flibustiers, violaient à la fois les proclamations royales et les lois adoptées dans toutes les colonies anglaises visant à éradiquer la piraterie faite aux dépens des Espagnols.

---

<sup>38</sup> Oexmelin, *Histoire des aventuriers flibustiers qui se sont signalez dans les Indes* (1699), T. II, p. 373-378. Voir également AGI SANTO DOMINGO/108/R.3/N.45A, déclaration de Jean-Baptiste Decaux, Trinidad (Cuba), 15 juin 1685; et AGI MEXICO/56/R.1/N.26A/fol. 9v-14r, déclaration de Nicolas Brigaut, San Agustín (Floride), 30 mai 1686.

<sup>39</sup> Bibliothèque nationale de France [ci-après « BnF »] Clairambault 888, fol. 208-221, *Mémoire des pertes et exactions que les habitants de l'île Saint-Domingue ont souffertes par l'injustice et la mauvaise conduite du sieur de Cussy, gouverneur de la même île*

<sup>40</sup> TNA CO/1/57/n<sup>os</sup> 3i-ii, déposition d'Aaron Basset et Henry Giles, et celle de William Tollemache, Nevis, janvier 1685.

<sup>41</sup> TNA CO/33/14/fol. 38-39, état des navires arrivés à la Barbade, du 10/20 décembre 1684 au 10/20 mars 1685.

<sup>42</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 19-20.

### **Situation des flibustiers en 1687**

Pendant une quinzaine d'années, jusqu'en 1671, la Jamaïque fut le principal lieu d'armement et de relâche de tous ceux qui exercèrent le métier de faire la guerre, sur mer comme sur terre, contre les Espagnols en Amérique. Hormis durant de courtes périodes, il fut toujours possible d'y prendre une commission du gouverneur de cette colonie pour donner la chasse aux Espagnols par droit de représailles puisque ceux-ci niaient toujours aux Anglais la possession de l'île et la liberté des mers et de leurs ports en Amérique. Telle fut l'origine de cette piraterie anglo-américaine qui allait tant marquer les mentalités, et les mémoires, non seulement à la Jamaïque même, mais dans toutes les autres colonies anglaises, et ce pour de nombreuses décennies. En effet, les flibustiers jamaïquains ne disparurent pas avec le traité de Madrid, conclu en 1670 entre l'Angleterre et l'Espagne et visant, entre autres, à mettre officiellement fin aux hostilités entre les sujets des deux couronnes de l'autre côté de l'Atlantique.<sup>43</sup> Durant presque toute la décennie suivant ce traité, ils allaient poursuivre leurs activités sous le couvert de commissions françaises du gouverneur de l'île de la Tortue et côte de Saint-Domingue. Capitaines, officiers, simples membres d'équipage, les Anglais de la Jamaïque furent ainsi partout à la manoeuvre à bord des flibustiers « français » lors de la guerre qui opposa la France et l'Espagne de 1673 et 1678, et au-delà. Ils contribuèrent ainsi pour beaucoup à l'essor de la flibuste à Saint-Domingue, qui jusque là s'était pratiquée de manière un peu artisanale. Pendant longtemps, ils furent encouragés et protégés par plusieurs à la Jamaïque, jusqu'aux gouverneurs et principaux officiers de l'île, les uns et les autres tirant un grand profit de leurs armements, et ce en dépit d'une loi votée par l'assemblée coloniale en 1677 rendant passible de la peine de mort tout résidant de l'île qui faisait la guerre sous pavillon étranger dans la mer des Antilles. Cette situation prévalut jusqu'en 1680 au moment où des mesures plus musclées furent prises pour éradiquer leurs activités. Plusieurs facteurs furent responsables de ce changement de politique. D'abord, la France ayant fait la paix avec l'Espagne, les commissions que le gouverneur de Saint-Domingue continuaient à donner aux flibustiers en représailles aux hostilités des Espagnols — avec l'aval de Louis XIV et de son ministre Colbert, il est vrai — en vinrent à être considérées d'une validité douteuse par les Anglais. Ensuite, la question des flibustiers se retrouva au coeur d'une crise constitutionnelle majeure entre une majorité de planteurs à la Jamaïque et les représentants du roi dans la colonie, en tête desquels le gouverneur lui-même. Enfin, plusieurs estimaient que la tolérance qui prévalait depuis 1671 envers les flibustiers jamaïquains nuisaient aux chances de l'Angleterre de participer un jour plus directement au « commerce des Indes », notamment comme sous-traitant de l'Asiento de los Negros, le contrat visant à approvisionner les colonies espagnoles en esclaves, avec la Jamaïque comme plaque tournante. La loi de 1677 adoptée par l'Assemblée et le Conseil de la Jamaïque pour contrer la flibuste, qui avait été jugée déficiente légalement, fut alors remplacée par une autre préparée par les juristes du roi en Angleterre, et promptement mise en vigueur. Auparavant, le

---

<sup>43</sup> Cette période faste de la flibuste anglaise est relativement bien résumée dans Michael Pawson and David Buisseret, *Port Royal, Jamaica* (Oxford: Clarendon Press, 1975), p. 20-36. Pour un complément d'information voir Nuala Zahedieh, « "A frugal, prudential and hopeful trade": Privateering in Jamaica, 1655-1689 », *Journal of Imperial and Commonwealth History*, 18, n° 2 (mai 1990), p. 145-168.

gouverneur de la Jamaïque avait commencé à donner la chasse à certains flibustiers, et à faire juger ceux qui tombaient entre ses mains.

L'application de cette nouvelle politique contre les flibustiers à la Jamaïque en poussa plusieurs à hanter d'autres parties de l'Amérique espagnole, et à fréquenter avec leurs prises et butins d'autres colonies anglaises. De là, les expéditions dans la mer du Sud, où l'on pouvait aller piller l'Espagnol pendant quelques temps sans être inquiété, et une fois de retour profiter d'un hypothétique, mais toujours possible, changement de politique comme cela s'était produit maintes fois par le passé. De là aussi, la présence au début de la nouvelle décennie, de flibustiers en Caroline, en Virginie, à New York, et en Nouvelle-Angleterre, colonies d'où plusieurs d'entre eux étaient originaires, et où ils n'avaient que rarement relâchés jusqu'alors.<sup>44</sup> Dans le même temps, la main mise par des flibustiers de Saint-Domingue d'une riche épave dans les Bahamas y avaient attirés plusieurs navires de ces colonies d'Amérique du Nord. Comme cela s'était produit dans la décennie précédente dans la lagune de Términos, au Yucatan, avec leurs compatriotes qui y coupaient du bois de teinture, les équipage de ces navires anglais alternèrent un travail légitime, consistant cette fois à repêcher les richesses d'une épave, avec des expéditions de flibuste, surtout aux côtes de la Floride,<sup>45</sup> mais parfois aussi aussi loin que dans le golfe du Mexique.<sup>46</sup> Cependant, les Espagnols de Cuba revendiquaient la propriété du site de l'épave et ils lancèrent leurs propres flibustiers contre la colonie anglaise de Providence et Eleuthera qui servait de base aux Anglais et Français travaillant sur l'épave. Le gouverneur de ces îles se mirent alors à délivrer leurs propres commissions en représailles aux agressions espagnoles.<sup>47</sup> La flibuste anglaise n'était donc plus exclusivement un problème jamaïquin. Pour y remédier, le roi Charles II ordonna, en mars 1684 que les assemblées de chaque colonie adopte une loi, calquée sur celle en vigueur à la Jamaïque, visant à décourager et contrer la flibuste. Dès la fin de l'année suivante, c'était chose faite.<sup>48</sup>

---

<sup>44</sup> J'ai esquissé ces éléments dans un texte précédent : Raynald Laprise, « Fake news chez les flibustiers », *Le Diable Volant*, 2019 [en ligne] <https://diable-volant.github.io/flibuste/blog/GdF2019-fakenews.pdf>.

<sup>45</sup> Espagne, Archivo general de Indias [ci-aorès « AGI »] INDIFERENTE/2548/*Testimonio de la causa criminal que fulminó el almirante Don Antonio de Astina, a los piratas que apresó la Armada de Barlovento entre el Cabo de Cotoche y el Alacrán, de los que robaron a Campeche*déclaration du capitaine Pierre Bréha, Veracruz, 19 octobre 1685.

<sup>46</sup> AGI MEXICO/560/*Testimonio de las declaraciones que hicieron los piratas de los que cogió la Armada Real de Barlovento en el robo de Tampico y sentencia que se les dio a los susodichos*, Veracruz, 1684.

<sup>47</sup> TNA CO/1/49, n° 35i, lettre du gouverneur Lynch à son homologue des Bahamas, Jamaïque, 20/30 août 1682; et ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXIV/5/lettre du même à Blathwayt, Jamaïque, 2/12 juin 1684. Cf. *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 29.

<sup>48</sup> L'évolution des divers moyens légaux employés pour interdire cette course anglaise peut être retracée assez facilement dans les résumés de documents d'archives britannique compilés dans W. Noel Sainsbury et John W. Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1677-1680* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1896) 700 p.; Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1681-1685* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1898), 829 p.; et Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1899), 713 p.

Enfin la France, après une nouvelle guerre avec la l'Espagne (1683-1684), allait durcir le ton envers ses propres flibustiers. Déjà, durant cette guerre, le gouverneur de Saint-Domingue avait refusé systématiquement de donner ses commissions aux capitaines anglais qui venaient lui en demander.<sup>49</sup> Cependant, son homologue de la Jamaïque, un farouche opposant des flibustiers et un promoteur du commerce avec les Espagnols, savait pertinemment qu'en mer les capitaines français ne s'étaient jamais privés pour distribuer des copies des leurs à leurs confrères anglais, en vertu d'une délégation de pouvoirs dont certains remettait même en doute la légalité.<sup>50</sup> C'est pourquoi il avait demandé à celui qui commandait en chef les flibustiers de Saint-Domingue, le sieur de Grammont, de ne recevoir aucun capitaine anglais dans sa flotte, requête à laquelle dernier avait volontiers acquiescé.<sup>51</sup> Ce n'avait été que belle promesse, puisque Grammont utilisa ensuite tous les subterfuges possibles pour incorporer des Anglais dans sa flotte.<sup>52</sup> Ils furent ainsi trois à commander dans son expédition contre la ville de Campeche en juillet et août 1685.<sup>53</sup> Et entre-temps, le gouverneur de Saint-Domingue cessait d'autoriser les armements contre les Espagnols conformément à la Trêve de Ratisbonne qui avait mis fin à la dernière guerre.<sup>54</sup>

Tout cela mena, directement ou indirectement, à l'exode de plusieurs flibustiers, tant anglais que français, et ce dès 1683, vers de nouveaux horizons, à la mer du Sud (où il y en eut près d'un millier) contre les Espagnols, dans cette sorte de « Far-West » qu'était la côte de Guinée, et même vers la lointaine mer Rouge. Ainsi, à l'époque où Pitman et ses compagnons s'enfuirent de la Barbade, l'importance des activités de ces hommes dans la mer des Antilles avait considérablement diminué. À Saint-Domingue seulement, où il y en avait eu pas moins de 2000 en campagne en 1684, il n'en restait pas la moitié, encore vivants ou actifs, trois ans plus. Selon un décompte effectué par le gouverneur de la colonie en 1687, 400 étaient en mer du Sud, et de la dernière flotte du défunt Grammont, lors de l'entreprise de Campêche (1685), seuls demeuraient en course, sous de vieilles commissions expirées, Laurent de Graffe avec 120 hommes ainsi que Yankey et Jacob Evertsen avec le double, ces trois capitaines étant des étrangers. Il y avait encore deux forbans — c'est-à-dire de véritables pirates —, en

---

<sup>49</sup> FR ANOM COL/C9A/1/*Mémoire pour Monseigneur le marquis de Seignelay, concernant l'état de la colonie de Saint-Domingue*, août 1684.

<sup>50</sup> Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 192. Pour une discussion, voir RA VgK/89/Breve fra St. Thomas, 1685-1686/rapport du gouverneur Gabriel Milan à la Vestindisk-Guineisk Kompagni, Christiansfort, 26 juillet/5 août 1685.

<sup>51</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXIV/6/lettre du gouverneur Lynch à Blathwayt, Jamaïque, 13/23 août 1684.

<sup>52</sup> TNA CO/1/57/n° 126, lettre du lieutenant-gouverneur Molesworth à Blathwayt, 15/25 mai 1685.

<sup>53</sup> *Amsterdamse Donderdaeghse Courant*, n° 29 (18 juillet 1686), « *Pertinent verhael van 't gene de Zee-Rovers aan deze van Noortziyde van America uytgerecht hebben sedert Mey 1685 tot Februari 1686, volgens 't schryven van schipper Andries Kok, van Blokziel* ».

<sup>54</sup> FR ANOM COL/F3/164, fol. 430-434, mémoire du gouverneur Tarin de Cussy, Le Cap, 18 octobre 1685.

Guinée et deux autres dans la mer des Antilles.<sup>55</sup>

La plupart de ces irréductibles auront fait leur soumission avant moins d'un an, profitant d'amnisties données tant par les autorités françaises qu'anglaises.<sup>56</sup> D'ailleurs, quelques jours avant que Pitman et ses compagnons ne s'enfuient de la Barbade, on eut dans l'île la preuve que des *South Sea men* — les « hommes de la mer du Sud », comme les appelaient les Anglais —, étaient revenus aux Antilles. Un petit sloop y avait mené une barque que son équipage avait trouvée abandonnée à l'île Barbuda, et selon la rumeur, les flibustiers qui la montaient auraient été arrêtés dans les Îles sous le Vent.<sup>57</sup> Il s'agissait de William Knight et de sa compagnie qui, pendant deux ans, avaient pillés les Espagnols en mer du Sud, notamment en association avec le capitaine Edward Davis, avant d'en sortir à la fin de l'année précédente par le détroit de Magellan.<sup>58</sup> Le mois suivant, Knight et l'un de ses hommes étaient débarqués à la Jamaïque, à l'insu du gouverneur, par un sloop de Nevis. Le reste de leur compagnie était demeuré à l'île d'Antigua, où ils auraient été, disait-on, plutôt bien accueilli contrairement à la rumeur qui s'était répandue à la Barbade.<sup>59</sup> Le nouveau gouverneur des Leeward Islands (les Îles sous le Vent), qui entra en fonction peu après la venue de ces flibustiers, précisait toutefois qu'ils avaient bel et bien été arrêtés, mais que, faute de preuve de leurs pirateries, ils avaient été rapidement remis en liberté.<sup>60</sup>

### **Les hommes du capitaine Yankey**

Ce ne sont pourtant pas des hommes de Knight que Pitman trouva à Salt Tortuga à la fin mai 1687. Ceux-là venaient d'ailleurs, de la Floride. Au mieux des souvenirs de Pitman, voici ce que ces flibustiers lui dirent. Ils avaient appartenu à l'équipage d'un navire de 48 canons, dont le dessein était d'aller piller San Agustín, en Floride. À cette fin, leur capitaine nommé Yankey avait envoyé 30 de ses hommes aux côtes de la Floride pour prendre des embarcations en prévision de cette expédition. Alors que 30 hommes étaient à terre pour tourner de la tortue, ils furent attaqués par des Indiens qui tuèrent deux d'entre eux. Ayant pu forcer leurs assaillants à se retirer, ils s'emparèrent de deux ou trois canots et capturèrent aussi un Indien, qui les mena à l'habitation de

<sup>55</sup> FR ANOM COL/C9A/1/mémoire du gouverneur Tarin de Cussy, Port-Paix, 27 août 1687.

<sup>56</sup> Voir notamment les lettres et mémoires du gouverneur Cussy transmis en 1688 au secrétaire d'État le marquis de Seignelay, conservée dans FR ANOM COL/C9A/1.

<sup>57</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXXII/3/lettre du lieutenant-gouverneur Stede à Blathwayt, Barbade, 16/26 mai 1687.

<sup>58</sup> Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 197, 207, 214-215, 219, 224; et Lionel Wafer, *A New Voyage and Description of the Isthmus of America* (Londres: James Knapton, 1699), p. 223-224.

<sup>59</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXIV/3/lettres du lieutenant-gouverneur Molesworth à Blathwayt, Jamaïque, 16/26 juin et 24 juin/4 juillet 1687. — C'est dans la première de ces deux lettres, que Molesworth donne le nom du chef de ces flibustiers (Knight), ce qui permet son identification définitive avec le capitaine du même nom mentionné par Dampier et Wafer.

<sup>60</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXXIX/3/lettre du gouverneur Sir Nathaniel Johnson à Blathwayt, Nevis, 20/30 juin 1687.



son père. Là, ils perdirent leur quartier-maître et un autre homme qui moururent en mangeant des racines empoisonnées. Les survivants, et leur prisonnier indien, se rendirent au rendez-vous convenu avec leur capitaine, mais ils ne l'y trouvèrent pas. Ils furent alors obligés de prendre le mer, et ils étaient venus à Salt Tortuga dans l'espoir de s'embarquer dans quelque navire saunier anglais.<sup>61</sup> Mais cette histoire est-elle vraisemblable?

Le capitaine Jan Willems, d'origine néerlandaise, mieux connu en Amérique sous le pseudonyme de Yankey, forme anglicisée de son diminutif, *Janjite*, était en 1685 l'un des principaux chefs flibustiers de Saint-Domingue. Ses mouvements suivant la prise de Campêche, à laquelle il participa sous les ordres de Grammont, peuvent être retracée assez facilement. Après plusieurs mois passés dans le golfe du Honduras, il est signalé, un an plus, devant le port de la Havane, en compagnie de son compatriote et vieil associé, le capitaine Jacob Evertsen.<sup>62</sup> À cette occasion, il s'empara d'un riche navire espagnol.<sup>63</sup> Les deux capitaines menèrent cette prise à Charlestown, en Caroline.<sup>64</sup> Leur arrivée tombait à pic puisque la ville venait tout juste d'être attaquée par un flibustier espagnol venant de la Floride.<sup>65</sup> Les autorités de la Caroline levèrent alors 300 hommes qu'ils voulaient joindre aux 200 qu'avaient alors Yankey et Jacob pour aller tous ensemble attaquer la ville de San Agustín.<sup>66</sup> Cependant, l'arrivée d'un nouveau gouverneur à Charlestown, porteurs ordres stricts des propriétaires de la colonie pour maintenir la paix avec les Espagnols, mit un terme à cette entreprise.<sup>67</sup> Yankey et Jacob durent alors retourner dans la mer des Antilles. En juin 1687, croisant parmi les cayes de la côte nord de Cuba, ils s'emparèrent d'un petit navire espagnol sortit de Santa María del Puerto Príncipe.<sup>68</sup> Enfin, en septembre, ils vinrent relâcher à Montego Bay, à la côte nord de la Jamaïque, où ils tentèrent sans succès de négocier leur reddition avec les autorités. L'on nota alors que ces deux capitaines n'avaient plus 200 hommes,

---

<sup>61</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 20.

<sup>62</sup> AGI SANTO DOMINGO/108/R.3/N.57A, déclarations d'Andrés Felipe et Manuel Cordero, La Havane, 9 juillet 1686.

<sup>63</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/5/lettre du lieutenant-gouverneur Molesworth à Blathwayt, Jamaïque, 5/15 octobre 1686; et BnF NAF 21334, fol. 119-122, lettre de l'intendant Pierre Arnoul au marquis de Seignelay, La Rochelle, 29 mai 1687.

<sup>64</sup> TNA CO/5/288/p. 103-105, instructions des Seigneurs propriétaires de la Caroline au gouverneur James Colleton, Whitehall, 3/13 mars 1687.

<sup>65</sup> TNA CO/1/61/n° 18, lettre du gouverneur Richard Cony au comte de Sunderland, Bermudes, 2/12 décembre 1686, résumée dans Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688*, n° 1029.

<sup>66</sup> AGI MEXICO/616/déclaration de Tomás de la Torre, San Agustín de la Florida, 15 décembre 1687.

<sup>67</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/5/lettre du lieutenant-gouverneur Molesworth à Blathwayt, Jamaïque, 17/27 avril 1687; et TNA CO/5/288/p. 121-123, lettre des Seigneurs propriétaires de la Caroline au gouverneur James Colleton, Whitehall, 10/20 octobre 1687.

<sup>68</sup> AGI SANTO DOMINGO/109/R.2/N.28A, déclaration de Bartolome Pereira, La Havane, 10 août 1687.

mais seulement 150.<sup>69</sup> Ce dernier détail pourrait signifier que la vingtaine de flibustiers qui aboutirent à Salt Tortuga avaient été séparés de Yankey, non pas avant l'organisation du dessein avorté contre San Agustín en collaboration avec les Anglais de Caroline, mais bien après. Quoiqu'il en fût, leur histoire telle que la rapporte Pitman demeure vraisemblable.

Informés du dessein des fugitifs de la Barbade de gagner Curaçao, les flibustiers tentèrent de les en dissuader, car selon eux leur petit bateau ne pourrait faire cette traversée. Ils les invitèrent plutôt à se joindre eux, et à s'embarquer dans les pirogues avec lesquelles eux-mêmes avaient gagné Salt Tortuga, proposition que Pitman et ses compagnons déclinèrent. Et voyant qu'il n'était pas possible de leur faire changer d'avis, ils mirent le feu au bateau des déportés après en avoir retiré les voiles et gréements. Enfin, le 4 juin, 22 de ces flibustiers quittèrent l'île dans leurs pirogues. Ils y laissèrent leur vieux bateau espagnol, mais d'aucune utilité pour ceux qui y restaient, puisqu'ils en avaient ôté les voiles et le gouvernail. Avant leur départ, Pitman parvint toutefois à leur racheter, pour 30 pièces de huit, leur prisonnier indien de la Floride, qu'il jugeait pouvoir lui être utile pour aller la pêche. Enfin, quatre flibustiers, qui n'avaient pas voulu suivre leurs camarades, demeurèrent également sur Salt Tortuga.<sup>70</sup>

### *John Headley et compagnie*

Après environ trois mois de séjour dans l'île — plutôt deux mois, comme le montre la suite des événements qu'il est possible de dater —, un navire et un petit sloop abordèrent Salt Tortuga. Pendant quelque temps, les réfugiés de la Barbade craignirent que ces deux bâtiments fussent espagnols, mais les quatre flibustiers, leurs nouveaux compagnons d'infortune, qui allèrent à bord du plus grand, les rassurèrent à leur retour : c'étaient d'autres flibustiers comme eux. Le capitaine du navire envoya alors chercher à terre celui du groupe de réfugiés qui était chirurgien. Conduit à bord, Pitman fut magnifiquement reçu par le capitaine et son propre chirurgien. De leurs discours, il comprit qu'ils avaient fait une riche prise et que leur intention était d'aller dépenser leur butin dans quelque colonie anglaise, et qu'il lui serait permis de les accompagner. Cette dernière invitation ne concernaient toutefois que le seul Pitman, qui insista pour que ses compagnons demeurés à terre en bénéficie aussi. Le capitaine dut soumettre la question à son équipage qui refusa de les accueillir. On leur laissa toutefois des provisions et autres choses qui pourraient les aider à survivre sur l'île. Deux jours après son arrivée, le navire flibustier appareilla à destination de l'île Eleuthera, l'une des Bahamas.<sup>71</sup>

On remarque que, dans sa relation, Pitman ne donne pas le nom de ce capitaine qui le recueillit, et ce manifestement pour éviter à son sauveteur d'éventuels ennuis avec la justice dans les colonies, voire en Angleterre. Cependant, le peu qu'il raconte

---

<sup>69</sup> TNA CO/1/63/nos 41iv, 41v, 48, échanges de correspondance entre le gouverneur de la Jamaïque et les capitaines Yankey et Jacob.

<sup>70</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 20-22.

<sup>71</sup> *Idem*, p. 26-27.

concernant la course précédente de ce flibustier et son désarmement éventuel dans les Bahamas permettent de l'identifier à coup sûr comme étant le capitaine John Headley. Pour ce faire, il faut d'abord suivre les mouvements des 22 flibustiers qui quittèrent Salt Tortuga avant l'arrivée de ce capitaine, ce qui explique également la venue de ce dernier dans cette île. Le lendemain de leur départ, ces 22 hommes arrivèrent à la côte de Caracas, où ils demeurèrent deux semaines dans l'espoir de s'emparer de quelque navire espagnol. Après la prise d'un canot chargé de viande de porc, ils allèrent à l'une des Îles du Vent, vraisemblablement l'une de celles se trouvant à l'est de Curaçao. Ils y rencontrèrent quelques navires anglais, et là ils se séparèrent. Les uns passèrent dans l'un de ceux qui allaient en Caroline, les autres dans un petit sloop allant à l'île Blanche (aujourd'hui Blanquilla, au Venezuela). Ce fut à cette île qu'ils trouvèrent un navire flibustier, et dont ils informèrent l'équipage de la présence de naufragés anglais à Salt Tortuga. Le capitaine de ce flibustier avait avec lui une prise, un grand navire portugais chargé de vin, de draps et autres marchandises. Il donna cette prise aux Français de sa compagnie qui appareillèrent alors à destination du Petit-Goâve, principal port de relâche des flibustiers à Saint-Domingue. Lui-même, dans son navire de guerre, prit la route de Salt Tortuga.<sup>72</sup> Ce sont ces Français qu'il faut maintenant suivre pour déterminer l'identité de ces flibustiers.

Fin octobre 1687, Pierre-Paul Tarin, sieur de Cussy, gouverneur de Saint-Domingue, alors qu'il se trouvait au Cap, établissement à la côte nord de l'île, fut avisé que des Français et des Hollandais avaient mené à l'île à Vache un navire portugais pris au Brésil par un capitaine anglais nommé Headley, dont ils venaient de se séparer... à l'île Blanche. Il envoya alors la frégate du roi à sa disposition pour s'en saisir. Le capitaine de la frégate trouva cette prise dans un port voisin du Petit-Goave, où son équipage l'abandonna pour se sauver à terre après que l'un des leurs eut été capturé. Il apprit alors que les Français et Hollandais qui avaient conduit cette prise portugaise à Saint-Domingue avaient participé à l'expédition de Campêche, deux ans plus tôt, sous les ordres de Grammont, dans un petit bâtiment anglais de six canons et 40 hommes, commandé par un certain Morgan.<sup>73</sup> Grâce à ce que rapporte Cussy à leur sujet, ainsi que d'autres sources, dont le récit de John Whicker, que Pitman reproduit à la fin de sa propre relation<sup>74</sup>, il est possible de reconstituer, dans ses grandes lignes, le voyage que ces hommes firent ensuite aux côtes de Guinée et du Brésil.

En janvier 1686, Cussy avait reçu une lettre de Grammont l'informant du succès de son entreprise de Campêche.<sup>75</sup> Entre autres sujets, le général flibustier rapportait que trois de ses capitaines, un Français et deux Anglais, ayant abandonné la flotte après cette affaire, auraient comploté ensemble pour aller pirater à la côte de Guinée avec une

---

<sup>72</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 27-28.

<sup>73</sup> FR ANOM COL/C9A/1/mémoire du gouverneur Cussy, Le Cap, 3 mai 1688.

<sup>74</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 32-38, avec comme sous titre « *An Account of the Adventures of my Companions since I left them on Saltatudos, communicated to me by John Whicker since his arrival in England* ».

<sup>75</sup> FR ANOM COL/C9A/1/copie d'une lettre du gouverneur Cussy au président de l'Audience royale de Santo Domingo, Port-Paix, [18] janvier 1686.

barque longue et deux petits navires. Ces capitaines étaient Jean Tristan, le fameux Bartholomew Sharpe et le nommé Morgan.<sup>76</sup> Pour le premier, le seul Français des trois, nous ne savons toujours rien de ses activités jusqu'à ce qu'il fasse sa reddition au gouverneur de la Jamaïque en mai 1688.<sup>77</sup> Dans le cas de Sharpe, s'il en avait véritablement le dessein, il ne put le mettre à exécution, puisqu'en décembre 1685, il fit escale aux Bermudes, où il fut retenu plusieurs mois par le gouverneur pour l'assister lors de troubles politiques qui survinrent dans l'archipel, avant d'être arrêté et envoyé à Nevis pour être jugé comme pirate, notamment pour sa participation au raid contre Campêche.<sup>78</sup> Quant à Morgan — celui des trois qui nous intéresse ici —, selon le témoignage d'un autre des capitaines de Grammont capturé ensuite par les Espagnols de la Floride, il devait, en compagnie de Sharpe, aller en Caroline pour se ravitailler et y vendre la part des captifs indiens et noirs qui leur avaient échoué à Campêche.<sup>79</sup> Or, Morgan se rendit bien en Caroline, où on le retrouve dès septembre 1685. Le secrétaire de la colonie Robert Quary, qui occupait alors le poste de gouverneur par intérim, et une majorité du Conseil de la Caroline l'autorisèrent à faire de l'eau et du bois à Charles Town, tout en sachant bien que Morgan était un flibustier qui venait de piller les Espagnols. Puisque la correspondance des gouverneurs de la Caroline pour cette période n'a pas survécu, il est impossible d'en savoir plus.<sup>80</sup> En revanche, par le récit de Whicker, l'un des compagnons de Pitman demeurés à Salt Tortuga, l'on sait que Headley et ses hommes avaient quitté la Caroline vers la fin de l'année 1685 pour aller en mer du Sud, donc durant l'escale de Morgan.<sup>81</sup> Le gouverneur de la Jamaïque, sans préciser l'événement dans le temps, dit que ces flibustiers étaient, à cette fin, partis de cette colonie à bord de trois sloops.<sup>82</sup>

L'une des manières d'aller en mer du Sud à partir d'une colonie comme la Caroline était de passer par l'archipel du Cap-Vert, puis le golfe de Guinée, et de là gagner la côte sud-est de l'Amérique du Sud avant de traverser le détroit de Magellan ou doubler le

---

<sup>76</sup> FR ANOM COL/C9A/1/mémoire du gouverneur Cussy, Port-Paix, 13 août 1686.

<sup>77</sup> TNA CO/142/13/fol. 49-53, abrégé des navires et vaisseaux arrivés à la Jamaïque du 23 mars/2 avril au 24 juin/4 juillet 1688.

<sup>78</sup> Bermuda Archives, Colonial Records/Vol. 5A/fol. 68r-91r, documents produits devant le conseil des Bermudes, mars à septembre 1686; et TNA CO1/61/n<sup>os</sup> 64i-iii, procédures et procès impliquant le capitaine Sharpe, Nevis, février 1687.

<sup>79</sup> AGI MEXICO/56/R.1/N.26A/fol. 9v-14r, déclaration de Nicolas Brigaut, San Agustín (Floride), 30 mai 1686.

<sup>80</sup> TNA CO/5/288/p. 75-76, 79-82, 103-105, instructions des Seigneurs propriétaires de la Caroline au gouverneur Joseph Moreton, Whitehall, 15/25 février 1686, lettre des mêmes au même, 26 avril/6 mai 1686, et instructions des mêmes au gouverneur James Colleton, 3/13 mars 1687.

<sup>81</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 32-33.

<sup>82</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/6/lettre du lieutenant-gouverneur Molesworth à Blathwayt, Jamaïque, 7/17 décembre 1687.

cap Horn.<sup>83</sup> Or, coïncidence ou pas, au début de l'année 1686 des pirates anglais étaient signalés dans cet archipel, et ils étaient embarqués (comme le gouverneur de la Jamaïque le rapporte) dans trois bâtiments, ici deux petits navires et une barque.<sup>84</sup> De plus, le 10 mars 1686, dans la baie de l'île Santiago, un pirate anglais inconnu, vraisemblablement l'un des trois mêmes, avait arraisonné le *Profeet Samuel*, maître Abraham Centsen Vos, venant d'Amsterdam à destination du Surinam. Ayant mené cette prise à l'île Brava, il s'y embarqua avec ses hommes, laissant au capitaine hollandais son propre navire décrit tantôt comme une petite pinasse ou frégate anglaise.<sup>85</sup> En juillet, cela faisait bien six mois que ces flibustiers se servaient de Brava comme base d'opération. Ils y avaient exercé toutes les violence inimaginables, tuant l'officier portugais qui y commandait, pillant tout ce qu'ils y avaient trouvé et violant les femmes. Durant cette période, ils avaient également arraisonnés cinq navires de diverses nations, et par cinq fois, ils avaient tenté de faire descente à l'île voisine de Fogo, sans succès à cause des mesures de défenses prises par le capitaine portugais qui y commandait en dépit de ses faibles moyens. On disait alors que ces pirates étaient au nombre de 130, dans un navire de 40 canons et 12 pierriers, et que leur chef était un Anglais nommé... Peter Morgan.<sup>86</sup>

Ces événements apparemment sans lien entre eux trouvent quelque sens lorsque comparés avec les renseignements obtenus, à Saint-Domingue, par le gouverneur Cussy concernant les liens unissant ce Morgan et Headley. Il raconte qu'après l'expédition de Campêche, Morgan et ses 40 hommes voulaient aller faire la course vers le Río de la Plata, mais que leur navire ne pouvant plus tenir la mer, ils résolurent d'aller le caréner dans un port appartenant aux Portugais, dont le nom n'est toutefois pas précisé. Les flibustiers furent autorisés à y réparer leur navire, mais au moment de repartir, ils furent attaqués par les Portugais, assistés de Noirs et d'Indiens. Morgan et la moitié de ses hommes furent alors massacrés, et l'autre moitié qui se trouvait à bord de leur navire appareillèrent aussitôt. Peu de temps après, cette vingtaine de survivants rencontrèrent le capitaine Headley, avec à peine 30 hommes, commandant une frégate de 24 canons qu'ils avaient pris sur les Hollandais.<sup>87</sup> Or, cette frégate ne pourrait-elle pas être le *Profeet Samuel* précédemment cité? C'est vraisemblable, d'autant plus que les Hollandais n'eurent à déplorer aucune autre prise faite à leur dépens par un pirate anglais en 1686, que ce soit en Afrique occidentale ou en Amérique. Ne pourrait-elle

---

<sup>83</sup> C'est le trajet emprunté en 1683-1684 par le capitaine John Cook et sa compagnie, partis eux de la Virginie. À ce sujet, voir Dampier, *A New Voyage Round the World*, p. 69-84.

<sup>84</sup> Portugal, Arquivo Histórico Ultramarino, [ci après « PT AHU »] CU/CABO VERDE/Cx. 7/D. 606/lettre du gouverneur Inácio da França Barbosa au roi de Portugal, île de Santiago, 30 mars 1686.

<sup>85</sup> Nederland, Gemeente Amsterdam Stadsarchief [ci-après « NL-AsdSAA »] 5075: Notarissen ter Standplaats Amsterdam/inv.nr. 5497/n° 153, minute du notaire Casparus van Wallendal, Amsterdam, 19 septembre 1686; *idem*/inv.nr. 5248/minute du notaire Simon van Sevenhoven, Amsterdam, 4 octobre 1686; *idem*/inv.nr. 5252B/minute du même, 6 novembre 1687; et NL-HaNa Societeit van Suriname/inv.nr. 215/fol. 363, certificat concernant un navire anglais, Paramaribo, 7 mai 1686.

<sup>86</sup> PT AHU CU/CONSULTAS DE CABO VERDE E S. TOMÉ/Cod. 478/fol. 50v-51r, consultation touchant une lettre du commandant de l'île Fogo, Lisbonne, 22 novembre 1686.

<sup>87</sup> FR ANOM COL/C9A/1/mémoire du gouverneur Cussy, Le Cap, 3 mai 1688.



pas être aussi assimilée à ce navire de 40 canons qui, selon le commandant portugais de Fogo, aurait été commandé par Morgan? C'est l'hypothèse la plus vraisemblable.<sup>88</sup>

Qu'en est-il maintenant de la prise portugaise? Cussy rapporte qu'elle aurait été arraisonnée par Headley à une île appelée Fernando, située à la latitude 3° S.<sup>89</sup> Whicker confirme le nom de l'île où le navire portugais fut capturé, ajoutant qu'elle se trouvait à la côte du Brésil : il s'agit donc de l'île Fernando de Noronha. Il précise que cette prise fut faite après que les flibustiers, en route vers la mer du Sud, eurent rencontré un si mauvais temps en arrivant au détroit de Magellan qu'ils durent renoncer à leur dessein.<sup>90</sup> Le gouverneur de la Jamaïque qui eut la chance d'interroger quelques uns des hommes de Headley, tombés entre ses mains dans les circonstances que l'on verra, dit exactement la même chose, à cette différence majeure que la prise du navire portugais serait survenue avant qu'ils n'arrivent au détroit de Magellan.<sup>91</sup> Selon toute vraisemblance, c'est ce que raconte Whicker sur ce point qui est exact. En effet, au lendemain du départ de Headley, avec Pitman, un très petit bateau, portant huit flibustiers anglais et un Noir, arrivèrent à Salt Tortuga. Ces hommes avaient abandonné leur capitaine à l'île Fernando de Noronha après leur retour du détroit de Magellan, mais la veille de la capture du navire portugais. D'ailleurs, Headley avait ensuite débarqué l'équipage portugais sur cette île, ce qui ne fut pas sans inquiéter les huit hommes qui venaient de s'y dégrader. Encore là, cet autre point de détail diffère, cette fois chez Cussy, qui dit que les prisonniers portugais furent plutôt abandonnés à la rivière Maranhão (autrement dit dans l'actuelle baie de São Marcos), Headley avait ensuite conduit sa frégate et sa prise à l'île Blanche. Là, les sept Français et cinq Hollandais de sa compagnie s'étaient joints à 14 autres Français dégradés sur cette île, et comme on l'a vu, ils menèrent cette prise à Saint-Domingue.<sup>92</sup>

---

<sup>88</sup> Par ailleurs, vers le mois de juin 1686, deux Anglais, l'un nommé Henry Holloway et l'autre Chapman, menèrent chacun un brigantin portugais en Caroline. Où avaient-ils pu s'emparer de ces bâtiments portugais sinon lors de ces raids dans l'archipel du Cap-Vert? Cependant, la nature de leur cargaison (du sucre) pourrait laisser supposer qu'ils furent pris à la côte du Brésil, mais peut-être aussi dans le golfe de Guinée. À ce sujet, voir TNA CO/5/288/p. 103-105, instructions des Seigneurs propriétaires de la Caroline au gouverneur James Colleton, 3/13 mars 1687; et The Massachusetts Archives [ci après « M-Ar »] Massachusetts Archives Collection/Vol. 126/p. 79-80, pétition de William Douglas, Boston, 15/25 septembre 1686. — Les épisodes de pirateries en Afrique occidentale et aux côtes du Brésil dans les années 1680, par des flibustiers venus des Amériques, dont l'objectif final était souvent la mer du Sud, ont été très peu étudiés. Il faut dire que leur étude exigerait des recherches dans plusieurs fonds d'archives dispersés en Europe occidentale, sans garanti de succès évidemment. En effet, plusieurs documents de cette période, même des fonds entiers, ont disparu au cours des siècles : la majeure partie des archives de la GWC (la Compagnie néerlandaises des Indes occidentales), de la Caroline, de la Royal African Company, etc.

<sup>89</sup> FR ANOM COL/C9A/1/mémoire du gouverneur Cussy, Le Cap, 3 mai 1688.

<sup>90</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 32-33.

<sup>91</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/6/lettre du lieutenant-gouverneur Molesworth à Blathwayt, Jamaïque, 7/17 décembre 1687. Il ne précise pas non plus où Headley captura ce navire portugais, mais il dit que celui-ci allait du Brésil en Angola.

<sup>92</sup> FR ANOM COL/C9A/1/mémoire du gouverneur Cussy, Le Cap, 3 mai 1688.

Quant à Headley, cinq ou six jours après son départ de Salt Tortuga, il fit route vers Puerto Rico. Le navire faisant beaucoup d'eau, quelques flibustiers, inquiets, proposèrent de s'arrêter à la petite île de Mona, mais cet avis ne fut pas suivi. Ils s'engagèrent donc entre Puerto Rico et Saint-Domingue, et une fois à la côte nord de la seconde de ces îles, ils poursuivirent leur route vers l'est, passant au large des récifs des Abrojos, où plusieurs navires anglais travaillaient sur l'épave à proximité, mais sans s'y arrêter. Ils mirent alors cap au Nord à destination d'Eleuthera, dans les Bahamas. Juste avant d'y arriver, ils rencontrèrent un ketch venant de New York. Apprenant du maître de ce navire que l'île voisine de Providence avait été réoccupée par les Anglais, et que lui-même s'y rendait, les flibustiers décidèrent de l'y suivre. Le lendemain, ils mouillèrent à Providence sous un estacade construite par les habitants qui avaient effectivement réoccupé l'île depuis moins de huit mois. Les flibustiers y furent fort bien reçus, et après avoir déchargé leurs marchandises, ils échouèrent leur navire, le brûlèrent et donnèrent les canons aux habitants. C'est ce que raconte Pitman, et là encore son récit est relativement juste.<sup>93</sup>

Trois ans auparavant, deux raids espagnols successifs contre Providence avaient forcé effectivement la majeure partie des colons anglais à fuir les Bahamas.<sup>94</sup> En novembre 1686, un petit groupe composé de dissidents religieux et politiques, et de personnes endettées, avaient quitté la Jamaïque pour aller s'établir sur l'île désertée, dans l'espoir d'y établir une colonie d'où seraient exclus notamment les Juifs, les Quakers et les Catholiques. Le chef de cette entreprise était un certain William Paterson, décrit comme un juriste whig (donc un opposant au roi James) et qui n'avait rencontré aucun succès à la Jamaïque. Plus tard, il sera l'un des cofondateurs de la Banque d'Angleterre (1694), et le principal promoteur du désastreux projet de colonisation écossaise dans la province de Darien, au Panama (1698-1700). Pour lors, il était assisté par le révérend Thomas Bridge, un congrégationaliste, et à ce titre, un dissident de l'Église anglicane, qui avait épousé sa belle-fille.<sup>95</sup> Une fois un embryon de colonie établi à Providence, si Paterson en avait rédigé la constitution, ce fut son gendre Bridge qui fut choisi pour présider au nouveau gouvernement. Bien conscient que cette nouvelle colonie pouvait devenir comme par le passé un repaire pour les flibustiers, Bridge avait demandé à ce

---

<sup>93</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 29.

<sup>94</sup> Pour les événements qui survinrent dans l'archipel au cours des premiers mois de 1684, voir les documents résumés dans Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1681-1685*, nos 1509, 1540, 1590, 1599, 1649, 1707, 1833, 1924, 1926, 1927, 1938, 1944.

<sup>95</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/5/lettres du lieutenant-gouverneur Molesworth à Blathwayt, Jamaïque, 2/12 novembre et 17/27 décembre 1686. Dans ces lettres, le gouverneur dit que le promoteur de cette entreprise s'appelle Pattison, et non Paterson. Cependant, sa parenté par alliance avec Bridge est suffisante pour établir qu'il s'agit d'un seul et même homme. En 1715, Bridge mourra pasteur de l'Église congrégationaliste de Boston, la confession officielle de la colonie de la baie de Massachusetts. Pour ces confirmations, voir Arthur Blake Ellis, *History of the First Church in Boston, 1630-1880* (Boston: Hall and Whiting, 1881), p. 160-164; ainsi que le testament de William Paterson, reproduit dans James Barbour, *A History of William Paterson and the Darien Company* (Edinburg: William Blackwood and Sons, 1907), p. 195-196.

que Providence relève de la Jamaïque.<sup>96</sup> D'ailleurs, en mai 1687, quelques mois avant l'arrivée de Headley, s'était présenté dans l'île un nommé Woollery, qui avait piraté depuis trois ans, et ce jusqu'en mer Rouge, sous une commission depuis longtemps invalide donnée par l'ancien gouverneur des Bahamas pour garder ces îles des attaques espagnoles. Informé des antécédents de ce flibustier, Bridge lui avait interdit d'entrer dans la colonie en faisant tirer du canon vers le navire.<sup>97</sup> Les choses se passèrent différemment avec Headley, comme le rapporte Pitman.<sup>98</sup> Le gouverneur Bridge affirme pourtant que le mauvais temps qu'il faisait alors l'empêcha d'envoyer reconnaître le navire flibustier qui put ainsi franchir la barre. Son capitaine vint ensuite à terre et demanda à être reçu dans l'île avec ses hommes.<sup>99</sup> C'était le 28 août 1687, et le gouverneur et son conseil acceptèrent qu'ils s'établissent dans la colonie après que Headley et deux de ses hommes eurent fait leur soumission en prêtant serment d'allégeance au roi James, et déclarés qu'ils se conformeraient aux ordres et décrets royaux concernant les flibustiers, le tout sous réserve que l'autorité du gouvernement de Bridge, qui n'avait aucune commission pour commander cette colonie, soit elle-même confirmée éventuellement par le roi.<sup>100</sup>

C'était sans compter le lieutenant-gouverneur de la Jamaïque, Hender Molesworth. Informé par Bridge de la venue de Woollery, le premier pirate, il avait envoyé le sloop *Ruby*, commandé par George Lenham, pour tenter de le capturer. Le capitaine Lenham n'y trouva pas Woollery et ses hommes, partis depuis longtemps vers d'autres colonies après avoir brûlé leur navire, mais plutôt Headley et les siens. Lors d'une escale à Providence, il apprit qu'une partie de ces derniers flibustiers s'étaient installés sur l'île voisine d'Eleuthera après y avoir brûlé leur navire à l'imitation des premiers, et qu'avec les débris de celui-ci, ils avaient érigé une petite fortification en bois, défendue par huit pièces de canon. Lenham s'y rendit, y fit descente avec ses hommes et s'empara du fort improvisé. Il mit la main sur une partie du butin des flibustiers, consistant en diverses marchandises et pour une valeur de 150 £ en pièces de monnaie et argenterie. Il captura également trois d'entre eux, le reste avec leur chef Headley étant parvenus à s'enfuir dans l'île, hors de portée des Jamaïquains. Enfin, le 7 novembre, il était de retour à Port Royal. Outre ses trois prisonniers, il ramenait également quatre Noirs portugais qui s'étaient trouvés à bord du navire enlevé par Headley vers l'île Fernando de Noronha. Grâce au témoignage de ces Noirs, les trois flibustiers furent reconnus coupables de piraterie. Cependant, le gouverneur ne voulut pas leur appliquer la peine

---

<sup>96</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/5/lettre du gouverneur Molesworth à Blathwayt, Jamaïque, 4/14 avril 1687.

<sup>97</sup> M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 127/fol. 191, lettre de Thomas Bridge au gouverneur général de la Nouvelle-Angleterre, Providence, 6/16 octobre 1687; et ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/6/lettres de Molesworth à Blathwayt, Jamaïque, 30 septembre/10 octobre 1687.

<sup>98</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 29.

<sup>99</sup> M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 127/fol. 191, lettre de Bridge au gouverneur général de la Nouvelle-Angleterre, Providence, 6/16 octobre 1687.

<sup>100</sup> M-Ar Massachusetts Archives Collection/Vol. 127/fol. 186, certificat de Thomas Bridge en faveur de John Headley, William Haselop et John Giles, Providence, 1er/11 octobre 1687.

capitale parce qu'à l'époque envoyer un sujet britannique à la potence sur la seule foi des dires d'un Noir, d'un Indien ou de toute autre personne de couleur était inacceptable. Il aurait fallu qu'au moins l'un des trois accusés témoigne à charge contre les deux autres, et même si le gouverneur fit promettre à chacun d'eux individuellement son pardon pour ce faire, aucun ne voulut trahir ses camarades. Il fut donc obligé de les gracier tous les trois. Quant à Headley et le reste de sa compagnie, la rumeur voulait qu'ils avaient l'intention d'aller en Nouvelle-Angleterre pour bénéficier d'une amnistie en bonne et due forme.<sup>101</sup>

Pitman ne fut toutefois pas témoin de ces incidents. Deux semaines après son arrivée dans à Providence, il s'était embarqué sur le ketch qui y était venu avec Headley, à destination de la Caroline, mais une fois rendu là, le capitaine refusa d'entrer dans le port par crainte d'être arrêté pour avoir traité avec des flibustiers. De là, ils se rendirent à New York, d'où Pitman put finalement l'Angleterre.<sup>102</sup>

### ***Prisonniers des Espagnols***

Le sort des déportés de la Barbade demeurés à Salt Tortuga est connu grâce au récit que l'un d'eux, John Whicker, précédemment cité, fit à son propre retour en Angleterre, à leur ancien compagnon Pitman. Il dit d'abord que deux semaines après le départ de ce dernier, les nommés Nuthall et Waker, les deux habitants endettés de la Barbade qui avaient accompagné les six rebelles condamnés dans leur fuite, quittèrent Salt Tortuga à bord du vieux bateau espagnol abandonné là par les 22 hommes de la compagnie du Yankey, cap vers Curaçao. Ensuite, dès le lendemain, de nouveaux visiteurs arrivèrent à Salt Tortuga. C'étaient huit flibustiers, accompagnés d'un esclave noir, anciens membres de la compagnie de Headley, ceux-là même qui s'étaient volontairement dégradés à l'île Fernando de Noronha. Ayant pris la mer dans un petit bateau qu'ils avaient eux-même construit, ils avaient manqué Tobago, leur destination initiale, et ils étaient presque morts de faim et de soif. Whicker raconte comment trois de ces flibustiers voulurent ensuite s'emparer des richesses de leurs camarades, et comment lui-même et ses propres compagnons parvinrent à maîtriser ce trio de malfrats et se rendre maîtres de leur bateau. Les naufragés acquirent ainsi une embarcation qui leur permit de quitter île. Ainsi, le 3 septembre 1687, ils en appareillèrent, ayant avec eux les cinq autres flibustiers, dans l'intention d'aller en Nouvelle-Angleterre, mais les choses se passèrent pas comme prévu.<sup>103</sup>

Environ une semaine après leur départ, étant alors au large de Puerto Rico, à cause du flibustier qui servait de pilote à bord du bateau, ils manquèrent le passage entre cette île et celle de Saint-Domingue pour gagner la côte nord de celle-ci, comme Headley

<sup>101</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/6/lettre de Molesworth à Blathwayt, Jamaïque, 7/17 décembre 1687; et TNA CO/142/13/fol. 33-40, abrégé des marchandises importées à la Jamaïque du 29 septembre/9 octobre 1687 au 25 décembre 1687/4 janvier 1688. — Touchant l'invalidité du témoignage des personnes de couleur dans une colonie anglaise à l'époque pour des crimes passibles de la peine capitale, voir TNA CO/1/61/n° 67, *Relation of the apprehension and trial of Captain Bartholomew Sharp, at Nevis, for piracy*.

<sup>102</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 29-30.

<sup>103</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 32-35.

l'avait fait avant eux. Obligés de naviguer vers l'ouest le long de la côte sud de Saint-Domingue, ils se rendirent à l'île à Vache. Le lendemain de leur arrivée, après avoir fait de l'eau, ils en appareillèrent, et moins de trois heures plus tard, à la pointe occidentale de l'île, ils découvrirent un sloop qu'ils jugèrent être de la Jamaïque. Ils résolurent alors de le rattraper. Mauvaise décision, puisque le bâtiment se révéla être, selon Whicker, un flibustier espagnol. C'était en octobre 1687, et pendant six mois, Whicker et ceux de ses camarades qui survécurent tout ce temps, demeurèrent prisonniers du capitaine espagnol et de ses hommes, qui les firent travailler en mer et à terre tels des esclaves.<sup>104</sup> Si Whicker ne précise qui étaient ces Espagnols, ne donnant par exemple pas le nom de leur capitaine, il en dit suffisamment quant à leurs mouvements pour pouvoir les identifier.

Face aux attaques des flibustiers anglais et français, les Espagnols en Amérique avaient quasiment toujours armé quelques gardes côtes, notamment dans les cités portuaires telles que Campêche, Santiago de Cuba et Cartagena. Ces gardes-côtes ou corsaires, comme les Espagnols les appelaient, étaient leurs propres flibustiers. S'ils étaient chargé de pourchasser leurs homologues anglais et français, ils avaient également le pouvoir d'arrêter tout contrebandier, ou tout navire surpris dans des eaux ou dans des ports que l'Espagne considéraient comme siens, et où ils leur étaient interdit d'aller en vertu des traités conclus en Europe. Pour la Couronne espagnole, tous ces gens étaient assimilés à des « pirates », et ils les désignaient d'ailleurs sous ce nom. C'est ainsi que même des neutres ou des alliés, comme les Anglais ou les Néerlandais, risquaient d'être arraisonnés, pillés, maltraités ou tués par ces flibustiers espagnols, dont la cruauté avait semé la terreur parmi les marins anglais, notamment, depuis la fin de la première guerre contre la France en 1679 alors que leurs activités connurent une rapide augmentation.<sup>105</sup> Avec leurs grandes pirogues de guerre, bâtiment légers sorte de petites galères, allant à rames et à voiles, ces flibustiers étaient beaucoup plus efficaces que la petite escadre royale appelée Armada de Barlovento, chargée de patrouiller annuellement tous les grands ports de l'Amérique espagnole, de La Guayra jusqu'à Veracruz. À la Jamaïque, le défunt gouverneur Sir Thomas Lynch et son successeur Molesworth n'eurent de cesse de se plaindre de la cruauté de ces flibustiers « espagnols », aux équipages mêlés de gens de toutes origines, la plupart des marins italiens et grecs comme leurs chefs.<sup>106</sup> Même les Français de Saint-Domingue ne furent pas épargnés, parce que dès 1682, ces écumeurs des mers, profitant des absences de leurs homologues français osaient

---

<sup>104</sup> *Idem*, p. 35-36.

<sup>105</sup> À ce sujet, voir entre autres documents, AGI MEXICO/52/N.10A, *Testimonio de autos y diligencias tocantes a las dos fragatas que apresó el capitán Pedro de Castro*, 1681; et TNA CO/1/47/nº 95, relation de Jonas Clough et diverses dépositions produites devant le consul anglais à Cadix, décembre 1681.

<sup>106</sup> Voir notamment TNA CO/1/52/nº 35, lettre du gouverneur Sir Thomas Lynch à Sir Lionel Jenkins, Jamaïque, 26 juillet/5 août 1683; et AGI SANTA FE/46/R.3/N.28A/fol. 32v-37v, lettre du même au gouverneur de Cartagena, 19/29 avril 1684. Cette crainte des Espagnols est bien vivace également dans les récits de Pitman et Whicker.



attaquer les plantations isolées en bord de mer.<sup>107</sup> Et vers le moment où le capitaine Headley voyageait vers les Bahamas, avec Pitman pour passager, 80 de ces flibustiers poussèrent l'affront jusqu'à faire descente au Petit-Goâve, pillant le bourg, massacrant l'officier qui y commandait et sa femme enceinte, avant d'être repoussés et capturés par les Français. C'était plus de deux ans après que le gouverneur Cussy eut interdit aux Français de sortir en course et qu'il eut également tout fait pour donner la chasse aux récalcitrants. L'action de ces pirates espagnols fut d'ailleurs fermement condamnée par le gouverneur de l'île de Cuba, où ils avaient armés, et ce dernier félicita Cussy d'avoir promptement châtier les coupables.<sup>108</sup> Ceux qui s'attaquèrent à Whicker et ses compagnons appartenaient toutefois à un tout autre groupe de corsaires, sur lesquels les gouverneurs espagnols n'avaient aucun contrôle, mais qui poursuivaient les mêmes proies avec non moins d'acharnements.

En 1685, cinq gros armateurs de Saint-Sébastien et de Fontarrabie, dans la province de Guipuzcoa, proposèrent d'armer une escadre de frégates pour donner la chasse aux pirates de tout genre qui nuisaient à la liberté du commerce espagnol en Amérique. Cette proposition venait à la suite de la prise spectaculaire de Veracruz, deux ans plus tôt, par les flibustiers Nicolas van Hoorn et Laurent de Graffe. Elle fut acceptée par la Couronne, avec de grands avantages pour les armateurs, le principal étant l'exemption de payer le quint royal sur toutes les prises faites, sauf sur le butin fait à terre en s'emparant d'une colonie ou d'un établissement de pirates étrangers. L'escadre fut composée de trois grosses frégates, une plus petite servant de patache et une barque longue ou demie-galère, portant un peu moins de 500 hommes au total. Son commandement fut confié au capitaine Francisco García Galán, vétéran des voyages en Amérique, et chargé de pouvoir du consortium d'armateurs biscayens. Elle avait quitté le port de San Sebastián dans les derniers jours d'août 1686. Après une escale aux Canaries, elle subissait son baptême du feu dans l'archipel du Cap-Vert en s'attaquant, sans raison apparente, à un gros vaisseau anglais de la East India Company, en route pour Bombay. L'affaire fut désastreuse, puisque les Biscayens furent repoussés avec une dizaine de morts, et quelques jours plus tard, leur commandant-en-chef, García Galán décéda des suites d'une blessure reçue lors du combat. Poursuivant leur route vers la mer des Antilles, les Biscayens tentèrent vers Aruba de s'attaquer à une flotte de navires néerlandais — pour eux des interlopes — sans grand succès.<sup>109</sup>

Informé via Curaçao de ces premiers insuccès de l'escadre de Guipuzcoa et de son

---

<sup>107</sup> FR ANOM COL/F3/164/fol. 372, lettre du lieutenant de roi Jacques de Pardieu de Franquesnay, Saint-Domingue, 12 octobre 1683, et idem/fol. 422, mémoire de Cussy, Le Cap, 22 mai 1685.

<sup>108</sup> FR ANOM COL/C9A/1/lettre et mémoire de Cussy au marquis de Seignelay, Port-Paix, 27 août 1687; et AGI SANTO DOMINGO/109/R.2/N.29, lettre du gouverneur Andrés de Munibe au roi d'Espagne, La Havane, 7 novembre 1687, et documents joints.

<sup>109</sup> José Garmendia Arruabarrena, « Armadores y armadas de Guipúzcoa (1689-1692) », *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 19 (1985), p. 259-277. Cet article propose une excellente étude de la formation de l'escadre en s'appuyant sur des documents se trouvant dans AGI INDIFERENTE/2512 et 2581. J'ai pu consulter la première de ces deux sources, mais c'est la seconde qui pourrait contenir le plus de renseignements concernant la prise du petit bateau dans lequel voyageait Whicker.

arrivée dans les Antilles, le gouverneur de la Jamaïque remarquait que ces nouveaux flibustiers chercheraient plutôt les navires marchands faisant la traite en Amérique plutôt que les pirates français et anglais, leurs principales cibles, qu'ils chercheraient à éviter.<sup>110</sup> Il ne pouvaient pas si bien dire, parce que, à peine, ces corsaires biscayens étaient-ils arrivés dans la mer des Antilles qu'ils capturaient, à Salt Tortuga, deux navires sauniers anglais, le *Loving Land* et le sloop *Speedwell*, précédemment mentionnés dans ce texte.<sup>111</sup> L'une de leurs prises suivantes, un sloop arraisonné au large de la Jamaïque, est particulièrement importante pour la compréhension du récit de Whicker.<sup>112</sup> Il s'agit du *Phoenix*, capitaine John Jennings, qui fut conduit par son capteur à Cartagena où le petit bâtiment anglais fut jugé de bonne prise.<sup>113</sup> Il avait été capturé non pas au large de la Jamaïque, contrairement à ce qu'affirmait le gouverneur Molesworth, mais bien devant le port de Cartagena, à l'île San Bernardo, ce qui indique sans l'ombre d'un doute qu'il était là pour faire de la contrebande avec les colons espagnols. Celui qui l'avait prise était le capitaine Fermín de Salaverría, commandant le plus petit bâtiment de l'escadre biscayenne, la barque longue *El Santiago*.<sup>114</sup> L'adjudication de cette prise ne se passa pas sans tracasserie administrative de la part du gouverneur de Cartagena, qui fut d'ailleurs réprimandé par le roi d'Espagne pour ses agissements dans cette affaire.<sup>115</sup>

Une fois les procédures d'adjudication terminées, le capitaine Salaverría prit le commandement du sloop, et confia celui de la barque *Santiago*, de plus faible tonnage, à son subordonné Juan de Villarta, et ensemble ils repartirent en course.<sup>116</sup> Ce fut à l'occasion de cette nouvelle expédition que Salaverría s'empara, vers l'île à Vache, du petit bateau portant Whicker, ses cinq camarades et les cinq flibustiers. Il alla ensuite relâcher à Santiago de Cuba. Informé à son arrivée de la présence d'un interlope hollandais devant Manzanillo, le port de la ville de Bayamo, Salaverría reprit la mer avec ses deux bâtiments. À cette occasion, leurs récents prisonniers anglais furent

---

<sup>110</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/5/lettre du lieutenant-gouverneur Molesworth à Sir Benjamin Bathurst, Jamaïque, 25 avril/5 mai 1687.

<sup>111</sup> TNA CO/1/64/n° 58ii, déposition de Joseph Parrott, 1<sup>er</sup>/11 mai 1688, résumée dans Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688*, n° 1733i; et TNA CO/1/63/n°s 18vi-vii, xi, dépositions concernant la prise du *Speedwell*, août 1687, résumées dans *idem*, n° 1406vi-vii, xi.

<sup>112</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXV/6/lettre du lieutenant-gouverneur Molesworth à William Blathwayt, Jamaïque, 17/27 août 1687.

<sup>113</sup> TNA CO/1/63/nos 18i, 18iii, 18ix-xi, papiers concernant la prise du sloop *Phoenix*, août 1687, résumés dans Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688*, n°s 1406i, 1406iii, 1406ix-xi.

<sup>114</sup> Le nom du sloop anglais, et le lieu où il fut capturé, est donné dans la description de la liasse AGI ESCRIBANIA/580B, pour l'affaire opposant le fiscal (procureur) du roi à Cartagena contre le capitaine Salaverría. Je n'ai pu consulter les documents relatifs à cette affaire.

<sup>115</sup> AGI INDIFERENTE/2512/L.1/cédule royale au gouverneur de Cartagena, San Lorenzo, 30 mars 1688.

<sup>116</sup> AGI SANTO DOMINGO/109/R.3/N.56B/déclarations de Julián de Arriaga y Arauso, Juan de Villarta et Fermín de Salaverría, La Havane, 28 juin 1688.

répartis entre les deux équipages : Whicker et trois autres se retrouvèrent à bord du *Santiago*, et le reste sur le sloop. Durant la traversée jusqu'au cap Cruz, la maladie se répandit dans les rangs des Biscayens, ainsi que parmi leurs prisonniers, provoquant le décès de l'un des rebelles condamnés, Jeremiah Atkins, déjà fort affaibli par les mauvais traitements qu'il avait reçu de ses geôliers. Enfin, parvenu au cap Cruz, les Biscayens durent renoncer à aller plus loin. Whicker et un autre prisonnier furent alors remis à bord du sloop, qui retourna à Santiago de Cuba. Quant à la barque *Santiago*, Salaverría la renvoya à Cartagena.<sup>117</sup>

Après une escale d'un mois à Santiago au cours de laquelle le sloop fut caréné, Salaverría appareilla à nouveau, cette fois à destination de la côte nord de Saint-Domingue pour s'en prendre aux Français. Tournant au vent de l'île de Cuba, il rencontra un sloop jamaïquain allant sur l'épave des Abrojos, lequel poursuivit sa route sans s'arrêter malgré la sommation du capitaine biscayen. Doublant le cap Maisí, l'extrême pointe orientale de Cuba, ce dernier alla mouiller dans le port de Baracoa, où il demeura quelque temps pour se ravitailler en vivres avant de retourner vers Saint-Domingue. De retour à la côte occidentale de cette île, le sloop, alors armé de huit canons et six pierriers, avec environ 50 hommes d'équipage, découvrit au large du môle Saint-Nicolas deux barques. Salaverría se rendit facilement maître de l'une d'elles, un anglais venant de la Jamaïque, en route pour New York. Mettant 12 de ses hommes à bord de cette prise, il s'attaqua au second bâtiment, une barque allant au Petit-Goâve. Les huit Français qui y prenaient place opposèrent une farouche résistance à Salaverría, suffisamment longue pour leur permettre d'échouer leur barque au môle Saint-Nicolas, et se sauver à terre, échappant ainsi aux Biscayens qui avaient promis de les tuer tous s'ils étaient tombés entre leurs mains.<sup>118</sup> Cette affaire survint le 8 janvier 1688, et la barque appartenait au gouverneur Cussy. Suivant les témoignages de l'équipage et des passagers qui l'avaient échouée, ce dernier crut d'abord que l'auteur de cette piraterie était un pirate anglais.<sup>119</sup> Quelques mois plus tard, par la Jamaïque, il fut informé que cette prise devait être portée au crédit de l'escadre de Guipuzcoa,<sup>120</sup> précisément à celui du capitaine Fermín de Salaverría.<sup>121</sup>

Quant à la barque anglaise, prise juste avant la française, il s'agissait du *Dragon*, 70 tonneaux, de Londres, maître Roger ou Richard Whitfield (selon les documents).<sup>122</sup> À la Jamaïque, le nouveau gouverneur, le duc d'Albemarle, se proposait d'écrire à son

---

<sup>117</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 36-37. Voir aussi la source citée dans la note précédente.

<sup>118</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 37-38.

<sup>119</sup> FR ANOM COL/C9A/1/mémoire du gouverneur Cussy, Le Cap, 3 mai 1688.

<sup>120</sup> FR ANOM COL/C9A/1/lettre du gouverneur Cussy au marquis de Seignelay, Port-Paix, 18 mai 1688.

<sup>121</sup> FR ANOM COL/C9A/1/copie de la lettre du gouverneur Alvaro Romero Venegas au sieur de Cussy, Santiago de Cuba, 27 juillet 1688.

<sup>122</sup> TNA CO/1/64/n<sup>os</sup> 30i-ii, résumés dans Fortescue (éd.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688*, n<sup>os</sup> 1656i-ii; TNA CO/142/13/fol. 30-32, abrégé des marchandises importées à la Jamaïque du 25 juin/5 juillet au 29 septembre/9 octobre 1687.

homologue espagnol de Santiago de Cuba, où cette barque et l'autre française furent conduites, pour la réclamer.<sup>123</sup> Dès le retour de Salaverría, et compte tenu de la renommée d'Albemarle, le gouverneur de Santiago, Alvaro Romero Venegas, soucieux de maintenir de bonne relation avec ses voisins jamaïquains, mais sachant qu'il ne pouvait rien faire contre la piraterie du corsaire biscayen, dédommagea le capitaine Whitfield pour une partie des pertes que celui-ci avait subies.<sup>124</sup> Quelques mois plus tard, il devait faire de même pour le gouverneur Cussy.<sup>125</sup> Avant que Whitfield et les autres prisonniers anglais ne retournent à la Jamaïque, en mars 1688, le *Santiago* que Salaverría avait envoyé à Cartagena était de retour à Santiago. À cette occasion, Whicker retrouva ses trois vieux compagnons d'infortune, Bagwell, Woodcock et Cooke.<sup>126</sup> Salaverría vendit alors son sloop, et se rembarqua sur le *Santiago*. Il devait ensuite repartir en course au commandement de sa vieille barque, et en juin suivant, à la côte de la Havane, il dut l'échouer pour éviter de tomber entre les mains du flibustier français Jean Charpin, montant la frégate *La Sainte-Rose*, pour le compte de Laurent de Graffe.<sup>127</sup>

Copyright © Raynald Laprise, 2022.

---

**référence et URL :** Raynald Laprise, « Les rendez-vous de l'île de la Tortue Salée en 1687 » In *Le Diable Volant*, 2022 [en ligne] <https://diable-volant.github.io/flibuste/blog/GdF2022a-henry-pitman.pdf>

---

<sup>123</sup> ViWC Blathwayt Papers/Vol. XXI/1/lettre du duc d'Albemarle à Blathwayt, Jamaïque, 8/18 mars 1688.

<sup>124</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 38.

<sup>125</sup> FR ANOM COL/C9A/1/copie de la lettre du gouverneur Alvaro Romero Venegas au sieur de Cussy, Santiago de Cuba, 27 juillet 1688.

<sup>126</sup> *A Relation of the Great Sufferings and Strange Adventures of Henry Pitman*, p. 38.

<sup>127</sup> AGI SANTO DOMINGO/109/R.3/N.56B/déclarations de Julián de Arriaga y Arauso, Juan de Villarta et Fermín de Salaverría, La Havane, 28 juin 1688.