

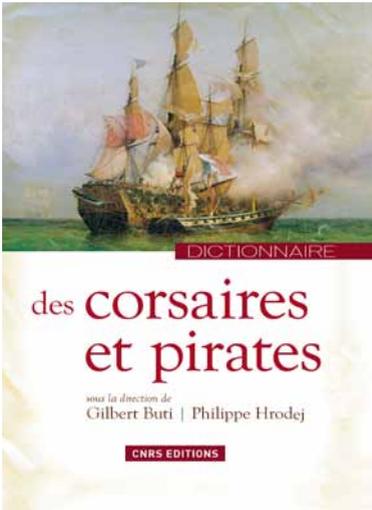
DICTIONNAIRE

des **corsaires**  
**et pirates**

*sous la direction de*  
Gilbert Buti | Philippe Hrodej

**CNRS EDITIONS**

Extrait de la publication



Barbaresques, boucaniers, flibustiers, guerres de course, abordages, razzias, butins, partages de prises, chasses au trésor, canonnades... Corsaires et pirates jalonnent de leurs exploits la vie maritime et peuplent notre imaginaire. Voici le premier dictionnaire historique sur ces aventuriers des mers: près de 600 entrées, une œuvre monumentale, les meilleurs spécialistes pour faire revivre ces personnages hauts en couleur, des plus emblématiques comme Drake, Jean Bart, Surcouf, Duguay-Trouin, Dragut, Barberousse, aux oubliés de l'histoire ainsi qu'aux discrets mais indispensables armateurs. Un voyage dans le temps et à travers les océans où sont visités les principaux lieux associés à la course et à la piraterie, d'Alger aux Caraïbes, en passant par Boston, La Rochelle, Dunkerque, Salé, Saint-Malo jusqu'au golfe d'Aden, Sainte-Marie de Madagascar et les eaux de l'Asie du Sud-Est.

*Spécialiste des économies maritimes et sociétés littorales en Méditerranée à l'époque moderne, Gilbert Buti est professeur d'histoire à Aix-Marseille Université et chercheur à la Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme (TELEMME-Aix-en-Provence).*

*Maître de conférences en histoire à l'université de Bretagne-Sud (Lorient) et chercheur au CERHIO-Lorient, Philippe Hrodej est spécialiste de l'histoire du commerce colonial et des flibustiers à l'époque moderne.*

# Dictionnaire des corsaires et des pirates

Ouvrage publié sous la responsabilité éditoriale  
de Guy Stavridès

CONCEPTION : BLEU T

© CNRS ÉDITIONS, PARIS, 2013  
ISBN : 978-2-271-07702-8

Extrait de la publication

# Dictionnaire des corsaires et des pirates

Sous la direction de Gilbert Buti et Philippe Hrodej

**CNRS EDITIONS**

15, rue Malebranche - 75005 Paris

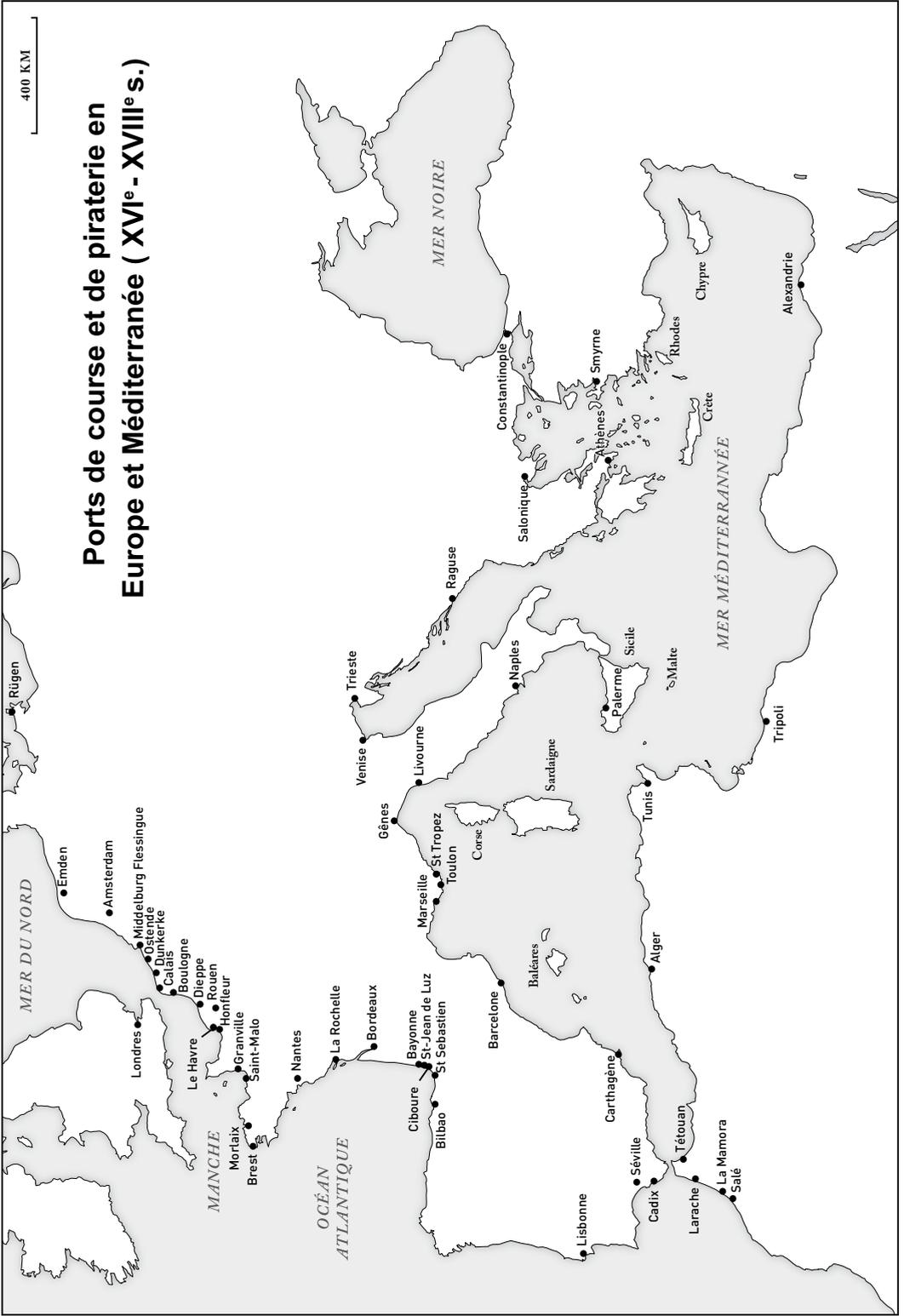
Extrait de la publication

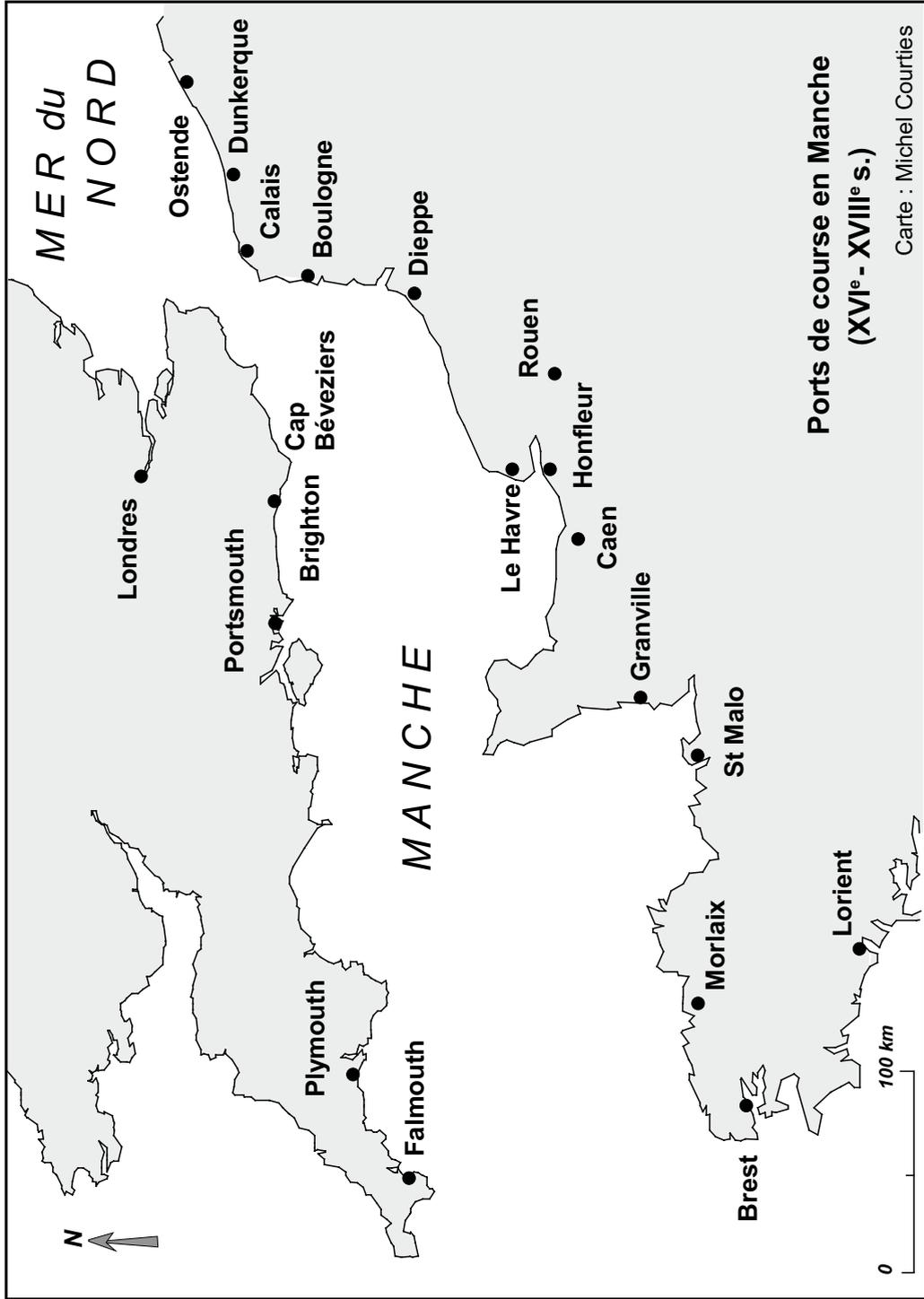


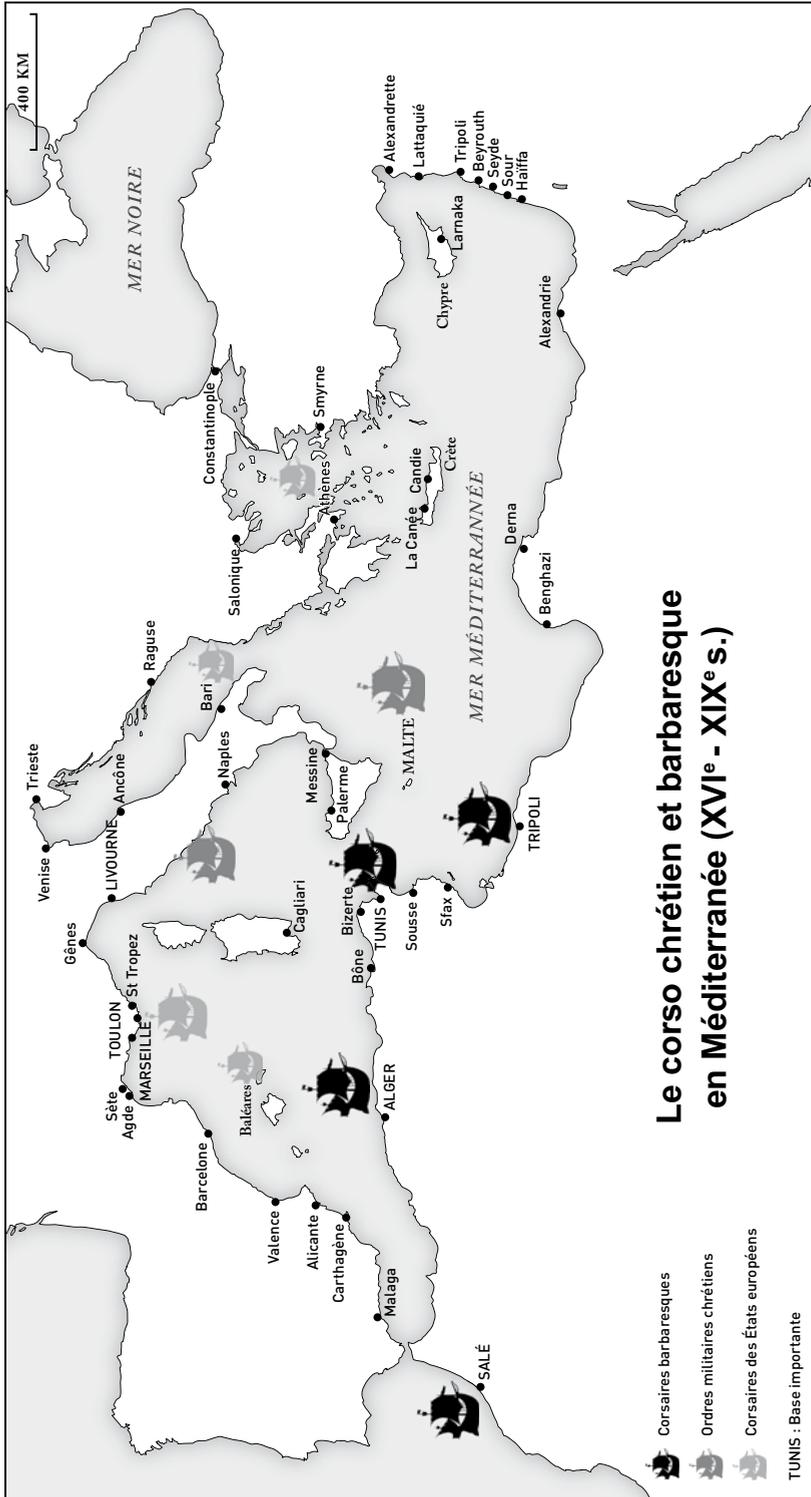
# Sommaire

Cartes.....	VII
Introduction.....	XIII
Avertissement.....	XVII
Notices alphabétiques.....	1
Glossaire.....	883
Repères chronologiques relatifs à la course et à la piraterie.....	891
Les auteurs.....	899
Sources et bibliographie.....	903





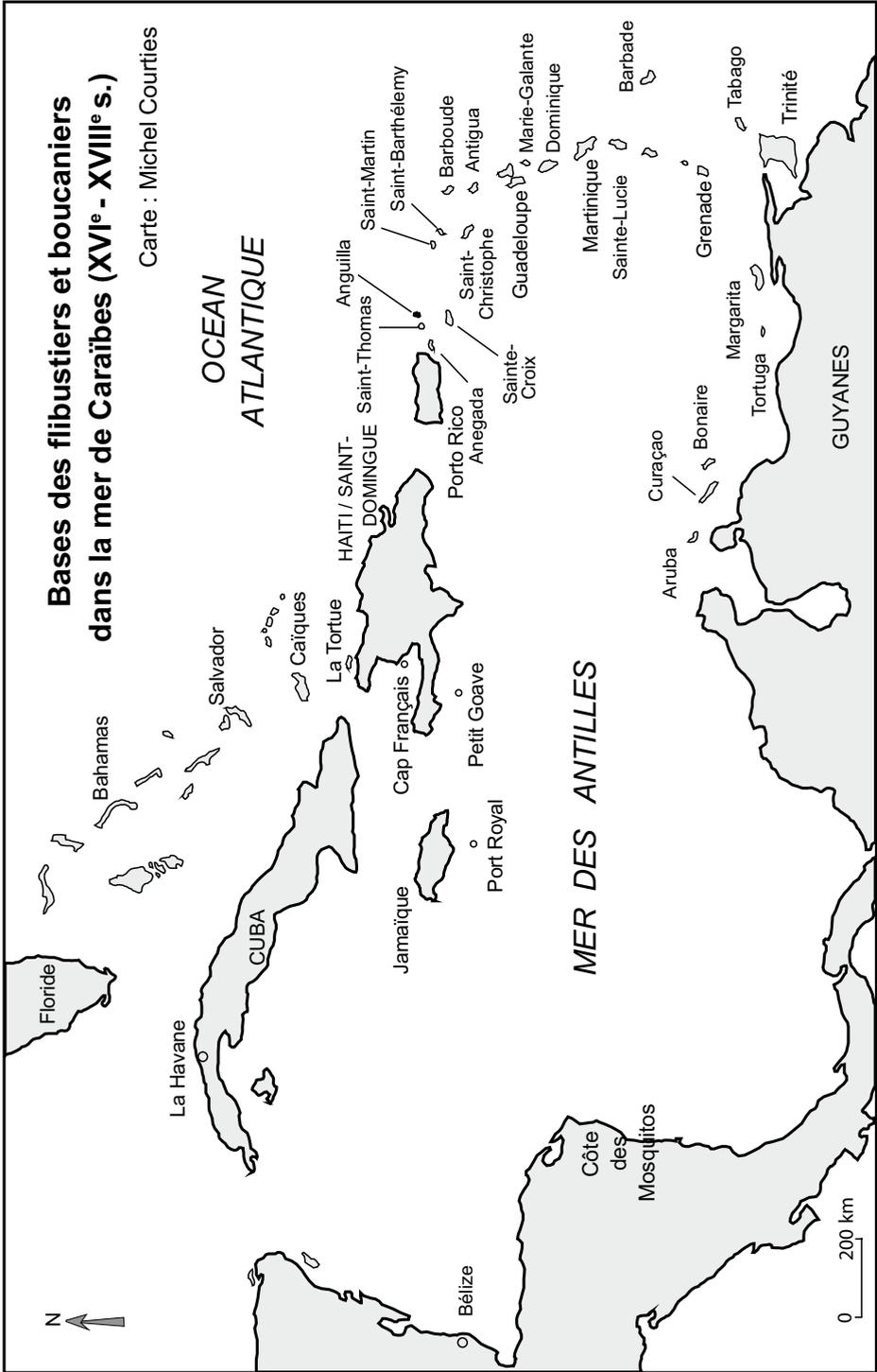


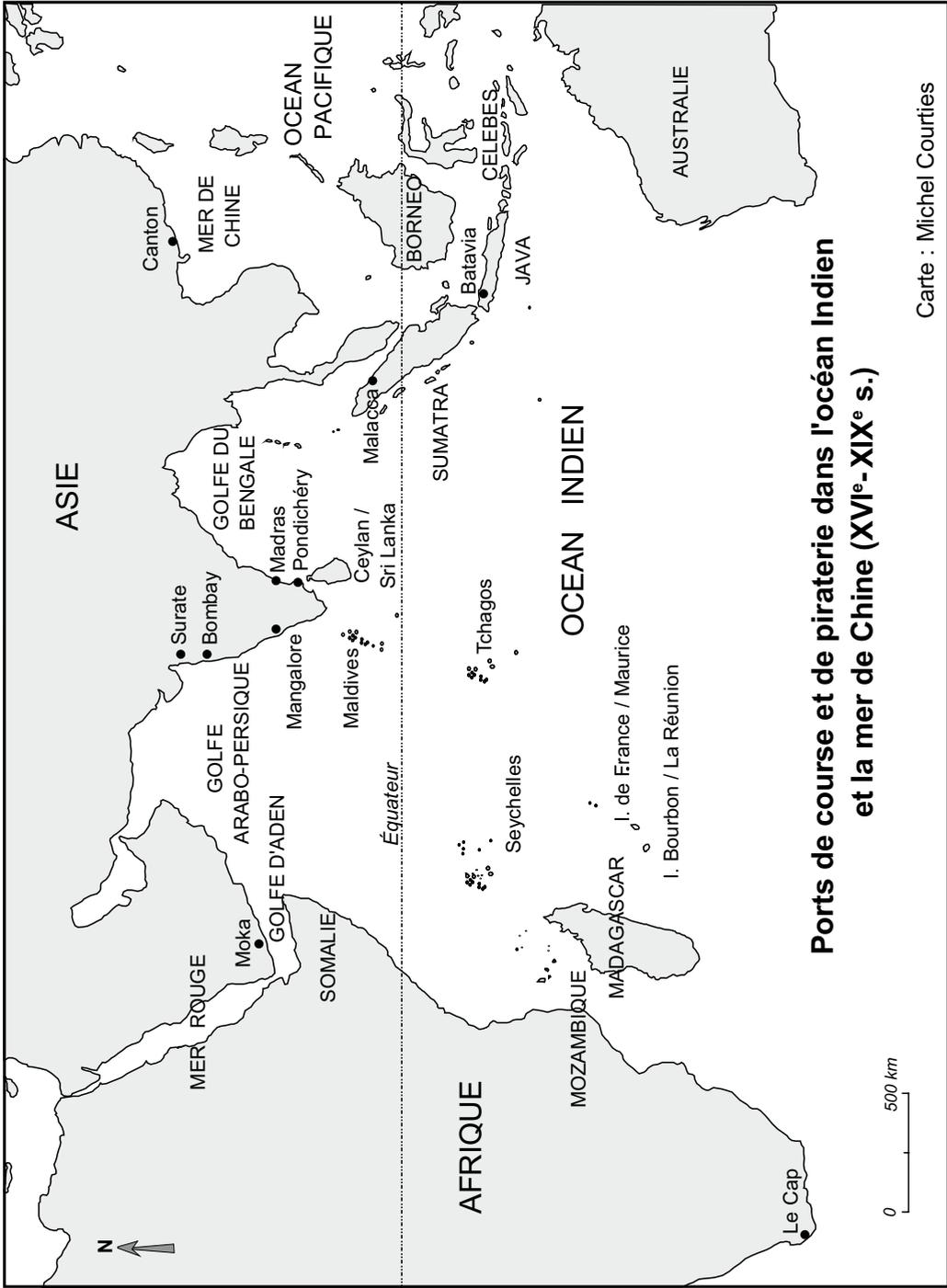




# Bases des fibustiers et boucaniers dans la mer de Caraïbes (XVI<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> s.)

Carte : Michel Courtties





**Ports de course et de piraterie dans l'océan Indien et la mer de Chine (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> s.)**

Carte : Michel Courties

# Introduction

En janvier 2013, au cours d'une cérémonie officielle organisée à Adado, au cœur de la Somalie, Mohamed Abdi Hassan, dit « Afweyne », a annoncé sa retraite au terme de huit années de forfaits extrêmement lucratifs; le « plus grand pirate de l'ère moderne », qui s'est rendu célèbre en arraisonnant un superpétrolier et en s'emparant d'armes de guerre, a encouragé à cette occasion ses collègues à suivre son exemple.

Ce « fait divers », saisi au détour d'une actualité internationale bruisante d'informations diverses, s'inscrit dans une suite d'événements maritimes qui, ces deux dernières décennies, ont donné une acuité nouvelle à un phénomène ancien et éveillé la curiosité de nos contemporains. Livres, films, bandes dessinées et ouvrages scientifiques traduisent cette étrange recherche d'évasion qui pourrait assurément faire l'objet d'une étude de psychologie collective. Si là n'est pas notre propos, force est de reconnaître que la situation n'est pas vraiment nouvelle; le <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle finissant, moment des riches heures de la course européenne, voit fleurir toute une littérature consacrée tant à la course qu'à la piraterie et à la flibuste. Avant de connaître cet apogée, ces activités maritimes tendent à se superposer, sinon à se confondre; bien que la course ait été codifiée dans le droit européen au <sup>xvi</sup><sup>e</sup>, la distinction de ces entreprises maritimes s'effectue sur le plan du droit international, au début du <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle, moment qui inaugure une période d'engouement pour les « aventures extraordinaires ». Romans et mémoires se retrouvent alors sur les rayonnages des bibliothèques, dans les cabinets d'érudits comme à bord des navires; ainsi trouve-t-on, aux côtés d'instruments de navigation inventoriés dans la caisse marinère de ce capitaine provençal, décédé au milieu du <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle, « un livre relié intitulé *Mémoires de M. Duguay-Trouin* ».

Des programmes de recherche, adossés à de nouvelles sources ou à d'anciennes revisitées, ont étoffé notre connaissance de la course et de la piraterie en élargissant l'espace géographique de ces activités et en les connectant aux différents domaines de l'histoire. La production scientifique, qui a été stimulée par le <sup>xiii</sup><sup>e</sup> Colloque international d'Histoire maritime, « Course et piraterie », tenu à San Francisco en 1975, est considérable. S'y côtoient biographies d'acteurs, monographies portuaires et réflexions économiques. Ces travaux, qui sont partiellement des réponses à une demande sociale attisée par des comportements qui paraissent d'un autre âge, visent à mettre en lumière, au-delà des cliquetis des sabres d'abordage et de l'odeur de la poudre, les mécanismes de ces actions et leurs multiples incidences politiques, économiques, sociales et anthropologiques. Les batailles navales, si spectaculaires

soient-elles, et « les combats flamboyants propres à valoriser quelques grands noms » (Jacques Péret) sous-tendent des intérêts multiples et ont des impacts qui dépassent la vision réductrice et héroïsante proposée sur petit ou grand écran.

La masse documentaire qui ne cesse de s'accroître permet de relancer des travaux à partir de problématiques rafraîchies où se retrouvent néanmoins quelques questionnements majeurs relatifs au financement des opérations, aux procédés mis en œuvre par les acteurs et à la rentabilité finale de ces activités; une rentabilité très complexe à atteindre, tant sur le plan économique que social, politique ou stratégique, et qui ne saurait se réduire à un simple bilan statistique ou comptable. Politique militaire, action financière et relations sociales sont encadrées dans des mécanismes et réseaux difficiles à décrypter où la culture du secret est particulièrement grande. Outre la difficulté rencontrée pour définir et maîtriser les paramètres afin de calculer la valeur des prises et le profit des opérations, le chercheur se heurte à des comportements et à une spéculation qui impliquent par nature la plus grande discrétion.

« Forme supplétive de la grande guerre » (Fernand Braudel), action pour compenser un manque à gagner, succédané destiné à pallier le recul d'activités licites en temps de paix, « romantisme et exutoire social pour un certain nombre d'inadaptés sociaux » (Jean Meyer), élément d'une « guerre totale » : la course, la piraterie et la flibuste sont tout cela et plus encore. Elles sont tantôt porteuses d'un « gros coup », tantôt responsables d'une « vilaine lessive » mais apparaissent à plus d'un titre comme une sorte de « loterie sélectionnant, parmi la masse des perdants, une poignée d'heureux bénéficiaires, propulsés, par un ou deux coups gagnants, aux premiers rangs du négoce » (André Lespagnol). Si une approche quantitative sur le temps long est indispensable pour aborder ces comportements et mesurer au mieux leurs incidences, des trajectoires individuelles peuvent apporter des éclairages pour appréhender une activité qui ne se limite pas aux périodes de guerre, qui dépasse amplement le cadre européen et où à la fortune des uns répond le déclassement des autres.

Aussi, proposer un *Dictionnaire de la course et de la piraterie* peut paraître à juste titre une aventure sans fin et téméraire... Dans ces conditions, la réalisation ne peut qu'être partielle, frustrante et périlleuse. L'exhaustivité, toujours délicate à atteindre, devient ici impossible, le monde maritime étant infiniment trop vaste. On songera immédiatement aux acteurs, aux capitaines et aux hommes d'équipages, ainsi qu'à l'outillage nautique, aux navires utilisés et si peu spécifiques à ces opérations. Suivre des itinéraires individuels ou collectifs rappelle, chemin faisant, qu'être corsaire ou pirate n'est pas une activité « à temps plein », n'est pas une affaire exercée une vie durant, si tout au moins celle-ci laisse à celle-là le temps de s'écouler ! Et « combien de marins seraient stupéfaits de s'entendre traiter de corsaires, plus encore de pirates » (Fernand Braudel) ?

Par ailleurs, des marchands et des négociants, des armateurs et leurs actionnaires, qu'ils soient privés ou agents de l'État, se trouvent également impliqués au cœur d'opérations qui ne

consistent pas en général à d'après combats destructeurs où la part du hasard est forte. Au reste, tout système de course, de piraterie ou de flibuste ne peut pas vivre en vase clos, mais s'inscrit dans des logiques économiques multiformes avec au premier plan des bases portuaires, des cités maritimes prolongées par des ramifications sociales et économiques proches ou plus lointaines. Ces opérations sont souvent le fait d'une ville qui agit de sa propre autorité, pour le moins en marge d'un grand État; ainsi, « à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle, Saint-Malo et Dunkerque se substituent à la France » (Fernand Braudel). À ces localités se trouvent néanmoins quelquefois collées des images-clichés de « cités-corsaires » particulièrement tenaces et éloignées de la réalité historique par le travail de la mémoire collective construite à l'époque contemporaine.

Dans ces conditions, et avec près de 600 entrées retenues dans ce volume, il sera aisé de pointer ici et là des failles, des oublis, des silences malgré la mobilisation d'une équipe de spécialistes réunie pour tenter de relever le défi en proposant la synthèse de travaux disponibles dans une vaste bibliographie internationale et en offrant les résultats de recherches inédites afin que l'ouvrage ne soit pas une collection de textes approximatifs et présents dans de multiples publications. À côté d'emblématiques figures et d'incontournables faits d'armes, place a été accordée à un mince échantillon d'obscur acteurs prélevé dans un ensemble volumineux, sinon intarissable. Ici des inconnus du littoral saisis « au ras des vagues » (Jacques Péret), là des hommes, et quelques femmes, qui paraissent totalement éloignés de ces entreprises réglementées ou non, réfléchies ou spontanées. Nombre de ces acteurs n'ont pas ou peu laissé de traces dans le sillage d'existences où la rudesse balançait avec la discrétion des « mutiques » de la mer. Sources improbables qui manquent cruellement à l'historien. Alors que « tours et autres défenses côtières, chansons et légendes, traditions populaires et œuvres théâtrales sont encore là pour nous rappeler une réalité historique » (Salvatore Bono), les sources disponibles donnent souvent la part belle à la justice, aux victimes dans les interrogatoires des officiers d'amirauté, tandis que les équipages soupçonnés de piraterie parlent fréquemment d'une même voix répétant un récit bien appris.

Le choix des « entrées », qui peuvent naturellement prêter à contestation, a nécessité des compromis indispensables, des arbitrages méthodologiques. La rédaction des textes a obligé des recoupements pour éviter des redites et conduit à d'inévitables coupes afin que l'ouvrage soit accessible au plus grand nombre sans sacrifier les exigences historiques. Opération difficile, mesures délicates et tâche immense.

Ce tableau ambitieux et forcément incomplet – mais gardons-nous de la tentation de l'hypercriticisme – invite néanmoins à saisir le rôle historique de la course, de la piraterie et de la flibuste en pointant les espaces qui ont été les plus florissants, les terrains de chasse les mieux pourvus et les périodes les plus fertiles, en restituant des parcours individuels et collectifs, connus ou non, en réveillant des « dynasties », comme celles Doria, et en suivant des « météores aux réussites fulgurantes » à l'image de Noël Danycan (André Lespagnol).

Sans accorder une quelconque exclusivité à l'Europe, le choix dans ce *Dictionnaire* a été de privilégier les temps forts de la piraterie et de la course, à savoir l'époque moderne, celle

## DICTIONNAIRE DES CORSAIRES ET DES PIRATES

qui court, selon nos découpages académiques, du <sup>xvi</sup>e siècle au <sup>xviii</sup>e siècle, marquée par les balbutiements du <sup>xvi</sup>e siècle, les temps forts du <sup>xvii</sup>e siècle et un affaiblissement progressif, ponctué de sursauts, à partir des premières décennies du <sup>xviii</sup>e siècle jusqu'à celles du siècle suivant.

Si Malacca, Somalie et Golfe de Guinée ont été retenus dans notre entreprise, la période contemporaine n'y a pas été volontairement convoquée. Une fresque historique de la piraterie et de la course, de l'Antiquité au Temps présent, en considérant l'ensemble de l'espace mondial, viendra compléter très prochainement ce Dictionnaire. Elle placera alors les actions de notre temps à leur juste place dans une perspective de longue durée et sous ses diverses facettes.

*Gilbert Buti et Philippe Hrodej*

# Avertissement

Selon la logique du *Dictionnaire*, les notices sont classées par ordre alphabétique. Les entrées sont faites selon les noms de personnes (complétés de surnoms ou sobriquets), de familles, de groupes (« Senj des Uskok », « Balangingi », « Barbaresques »...) et de bases portuaires qui ont joué un rôle important dans la course, la piraterie ou la flibuste.

Les entrées qui correspondent à des localités sont en italiques.

Les cartes placées au début du volume permettent la localisation des principales bases portuaires et notamment de celles qui sont accompagnées d'une notice dans le *Dictionnaire*.

Les noms de ces localités ont été en général écrits avec la graphie de l'époque suivie, entre parenthèses, de la mention de l'orthographe actuelle (Lorient (L'Orient); Tobago (Tabago)).

Afin d'éviter la répétition de références bibliographiques au pied de chaque notice, nous avons opté pour un renvoi aux sources et à l'orientation bibliographique placées en fin de volume, classées par grandes séquences chronologiques qui privilégient les ouvrages parus au cours des quatre dernières décennies.

En fin de notices, des renvois signalent des entrées qui peuvent éclairer le texte qui a dû quelquefois être allégé pour répondre aux normes éditoriales.

Un glossaire et une chronologie relative à la course et à la piraterie complètent le *Dictionnaire*.

Ci-dessous, la liste d'abréviations (poids, mesures, monnaies) :

## Abréviations

d = ducat

l-t = livre-tournois

£ = livre-sterling

fl = florin

fr = franc

# DICTIONNAIRE DES CORSAIRES ET DES PIRATES

\$ = dollar

tx = tonneaux (jauge)

qx = quintaux

## Remarque

Les noms des navires sont en *italiques*.

- Andrés Veron; con otros episodios de las empresas de estos dos caudillos en aguas antillanas*, Barcelona, Araluce, 1934, 213 p.
- SAINTON, Jean-Pierre, « Regard d'un alloué sur les îles du Vent à travers la relation de Guillaume Coppier », *La Caraïbe et son histoire. Ses contacts avec le monde extérieur*, Guadeloupe, Guyane, Martinique, Réunion et Paris, Ibis rouge, 2001, p. 43-59.
- SAINT-YVES, Gérard, « Les campagnes de Jean d'Estrées dans la mer des Antilles, 1676-1678 », *Bulletin de Géographie historique et descriptive*, 1899, p. 217-248.
- SANCHEZ PEREZ, Antonio, « Los moriscos de Hornachos, corsarios de Salé », *Revista de Estudios Extremeños*, Vol. I, 1964, p. 93-146.
- SAUPIN, Guy, *Nantes au XVII<sup>e</sup> siècle. Vie politique et société urbaine*, Rennes, PUR, 1996, 523 p.
- SCAMMELL, Geoffrey V., « England, Portugal and the Estado da India c. 1500-1635 », *Modern Asian Studies*, Vol. XVI, 2/1982, p. 177-192.
- SCAMMELL, Geoffrey V., « The English in the Atlantic Islands, c1450-1650 », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXII, 1986, p. 295-317.
- SCAMMELL, Geoffrey V., « The Sinews of War: Manning and Provisioning English Fighting ships, 1550-1650 », *Mariner's Mirror*, Vol. LXXIII, 4/1987, p. 351-367.
- SEBAG, Paul, *Tunis au XVIII<sup>e</sup> siècle: une cité barbaresque au temps de la course*, Paris, L'Harmattan, 1989, 267 p.
- SENIOR, Clive M., « The Confederation of Deep-Sea Pirates: English Pirates in the Atlantic 1603-1625 », *Course et Piraterie, XV<sup>e</sup> colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime*, San Francisco, août 1975, Paris, CNRS, 1975, p. 331-350.
- SENIOR, Clive, *A Nation of Pirates: English piracy in its heyday*, Londres, New York, Newton Abbot, 1976, 168 p.
- SENNING, Calvin F., « Piracy, Politics and Plunder under James I: the Voyage of the *Pearl* and its Aftermath, 1611-1615 », *The Huntington Library Quarterly*, Vol. XLVI/3, 1983, p. 187-222.
- SERJEANT, Robert Bertram, *The Portuguese off the South Arabian coast: Hadrami chronicles, with Yemeni and European accounts of Dutch pirates of Mocha in the seventeenth century*, Beyrouth, Librairie du Liban, 1974, 233 p.
- SERRANO MANGAS, Fernando, « Auge y repesión de la piratería en el Caribe 1650-1700 », *Mesoamerica*, Vol. IX, 1985, p. 91-103.
- SERRANO MANGAS, Fernando, *Pirates of the Caribbean: buccaneers, privateers, freebooters and filibusters 1493-1720*, Apestegui Cardenal, 2002, 233 p.
- SHAW, Carlos Martinez (dir.), *Séville au XVII<sup>e</sup> siècle de Colomb à Don Quichotte, entre Europe et Amériques, le cœur et les richesses du monde*, Paris, Autrement, 1992, 230 p.
- SHERIDAN, Richard B., « The Doctor and the Buccaneer: Sir Hans Sloane's Case History of Sir Henry Morgan Jamaica 1688 », *Journal of the History of Medicine and Allied Sciences*, Vol. XLI, 1986, Vol. I, p. 76-87.
- SHOMETTE, Donald G. et HASLACHT Robert D., *Raid on America. The Dutch Naval Campaign of 1672-1674*, Columbia, University of South Carolina Press, 1988, 386 p.
- SIMMONDS, Kenneth R., « English Precursors of Hugo Grotius », *Transactions of the Grotius Society*, Vol. XLIII, 1957, p. 143-157.
- SIMON, Ruth, « The Uskok «problem» and Habsburg, Venetian, and Ottoman Relations at the turn of the Seventeenth Century », *Corcora*, Department of History, University of Virginia, Vol. XLII, 2000, 22 p.

## DICTIONNAIRE DES CORSAIRES ET DES PIRATES

- SIMPSON, Michael, « Rappports de course dunkerquois de 1688-1689 (3<sup>e</sup> partie) », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral, colloque Jean Bart et son temps*, SDHA, Vol. XXXVII, janv. 2004, p. 135-180.
- SLUITER, Engel, « Dutch Maritime Power and the Colonial Status Quo 1585-1641 », *Pacific Historical Review*, Vol. XI, mars 1942, p. 29-41.
- SOTTAS, Jules, *Histoire de la Compagnie royale des Indes orientales 1664-1719*, Cesson-Sévigné, La Découverte, 2003, 496 p.
- SOUTY, François, « Piet Heyn et la flibuste néerlandaise dans la Caraïbe au xvii<sup>e</sup> siècle », *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest*, Paris, Hoëbeke, 2002, p. 181-198.
- SPARKS, Randy J. et VAN RUYMBEKE Bertrand (dir.), *The Huguenots in France and in the Atlantic Diaspora*, Columbia, University of South Carolina Press, 2003.
- STRAATEN, Harald van der, *Hollandse Pioniers in Brazilië*, Uitgeverij Van Wijnen-Franeker, 1988, 160 p.
- STRADLING, Robert A., « Les corsaires dunkerquois et l'Espagne : 1621-1648, un record de pillage et de destruction », *Revue de la Société dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, Vol. XXIX, 1995, p. 17-30.
- STRADLING, Robert A., *The Armada of Flanders, Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 276 p.
- SWELDERS, Stephen, *The devil's anarchy: the sea robberies of the most famous pirate Claes G. Compaen & the very remarkable travels of Jan Erasmus Reyning, buccaneer*, New York, Automedia, 2005, 208 p.
- SYMCOX, Geoffrey, *The crisis of French sea power, 1688-1697: from the guerre d'escadre to the guerre de course*, La Hague, M. Nijhoff, 1974, 267 p.
- SYME, Ronald, *Sir Henry Morgan, buccaneer*, New York, W Morrow, 1965, 96 p.
- TAILLEMITE, Étienne, « Une marine pour quoi faire? La stratégie navale de Louis XIV », *Guerres maritimes 1688-1713, IV<sup>e</sup> journées franco-britanniques d'histoire de la Marine*, Service Historique de la Marine, Vincennes, 1996, p. 93-101.
- TALTY, Stephan, *Empire of Blue Water: Captain Morgan's Great Pirate Army, the epic Battle for the Americas and the Catastrophe that ended the outflow's bloody Reign*, New York, Crown Publishers, 2007, 333 p.
- TAYLOR, Harland, « Trade, Neutrality and the English Road, 1630-1648 », *Economic History Review*, 2<sup>e</sup> série, Vol. 25, 1972, p. 236-260.
- TENENTI, Alberto, *Cristoforo Da Canal. La Marine Vénitienne avant Lépante*, Paris, SEVPEN, 1962, 211 p.
- THOMPSON, I. A. A., *War and Government in Habsburg Spain (1560-1620)*, Londres, University of London, Athlone Press, 1976, 384 p.
- THORNTON, A. P., « The English at Campeachy, 1670-1682 », *The Jamaican Historical Review*, Vol. II, 1953, p. 27-38.
- TORRES RAMIREZ, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Séville, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1981, 189 p.
- TURBIAUX, Marcel, « William Kidd, un pirate qui n'en fut peut-être pas un », *Neptunia*, Vol. CCXXIV, 2001, p. 30-38.
- VALENSI, Lucette, « Esclaves chrétiens et esclaves noirs à Tunis au xvii<sup>e</sup> », *Annales E.S.C.*, Vol. XXII, 1967, p. 1267-1288.
- VANDEREST, Jean-Joseph-Marie, *Histoire de Jean Bart, chef d'escadre sous Louis XIV et de sa famille*, Paris, Bureau Central de la France maritime, 1844, 272 p.