
Analyse et transcription de la charte-partie de la flotte de l'amiral Henry Morgan (1669)

par Raynald Laprise

Verba volant, scripta manent.¹ Les flibustiers, entrepreneurs de guerre, connaissaient bien en affaires la supériorité de l'écrit sur la parole, même s'ils ne savaient pas tous lire et écrire. Outre la commission qui les autorisait à prendre sur l'ennemi du moment, le document auquel il attachait le plus d'importance était la charte-partie, ce contrat qui réglait entre eux et leur capitaine le détail du voyage à venir. Contrairement à la commission, qui était souvent enregistrée auprès d'un greffier au départ du port, la charte-partie était un document de nature essentiellement privée, qui ne devenait public qu'à l'occasion de rares poursuites judiciaires impliquant les contractants. C'est pourquoi, sans doute, peu de chartes-parties de flibustiers ont survécu jusqu'à nos jours. En fait, dans de petites sociétés de quelques milliers de personnes comme celles des colonies de la Jamaïque et de Saint-Domingue au 17^e siècle, tout capitaine flibustier devait tenir parole et respecter sa signature ou la marque qui en tenait lieu au risque de ne pas faire une très longue carrière.

C'est l'une de ces chartes-parties que je me propose ici d'analyser. À bien des égards, il s'agit d'un document exceptionnel, car, à ma connaissance, c'est la seul contrat d'armement conclu entre plusieurs capitaines flibustiers et leurs compagnies respectives qui soit parvenu jusqu'à nous. Et elle concerne le plus fameux des flibustiers, Henry Morgan.

Présentation et provenance du document

Le document sous étude est conservé à l'Archivo General de Indias (AGI), section Gobierno, sous-section Indiferente General. Au sein de cette sous-section, il est l'un de ceux formant la liasse (*legajo*) numérotée 1600 et intitulée *Junta de guerra y represalias de franceses e ingleses*, dont le contenu couvre la période 1671-1676.²

Il est écrit sur deux pages volantes non numérotées, au recto de celles-ci seulement, lesquelles sont attachées par une corde en leur milieu. Un filigrane est visible sur la seconde des pages. Il est formé de trois cercles, l'un en dessous de l'autre : dans le premier, surmonté d'une couronne, il y a une croix; dans le troisième, la lettre M, et dans le deuxième ce qui semble être les chiffres et lettres 6 A 6. Il s'agit vraisemblablement d'un papier fabriqué à Gênes, ou ailleurs en Lombardie, dans les

¹ « Les paroles s'envolent, les écrits restent. »

² AGI INDIFERENTE/1600/copie de la charte-partie de Henry Morgan et ses capitaines, 18 janvier 1669.

années 1660, alors couramment utilisé en Amérique espagnole.³

Hormis cinq signatures ou noms qui y ont été ajoutés subséquemment — et sur lesquels je reviendrai —, le document est rédigé d'une seule main en anglais. Sa graphie, qui est relativement nette, est celle d'un Anglais du 17^e siècle. Il ne porte pas de titre, mais débute par le mot *Articles*, écrit en caractères gras. Il s'agit d'une convention (*agreement*, étant le terme qui y est utilisé), comptant douze articles réglant le partage des bénéfices entre plusieurs capitaines jamaïquains et leurs équipages en prévision du voyage ou de l'expédition qu'ils entreprendront. C'est ce que l'on appelait alors en français, une « charte-partie ». Les parties contractantes sont, d'une part, l'amiral jamaïquain Henry Morgan et douze autres capitaines flibustiers, et d'une autre, les représentants de leurs équipages respectifs. Ce n'est pas l'original, mais une copie puisqu'à la fin du document, les noms des treize capitaines signataires ont tous été retranscrits de la même main, et que leurs sceaux — que l'on devrait y retrouver puisque le texte mentionne qui les y ont apposés — en sont absents et ont été remplacés par des cercles, suivant chaque nom. Enfin, le document se termine sur un paraphe, sans doute celui du copiste.

Au verso de la première page, en haut, apparaissent sur une même ligne, de gauche à droite, trois noms, qui sont manifestement autant de signatures puisque la graphie de l'une est nettement différenciée des deux autres, et vice versa. Ces signatures permettent d'établir de manière certaine où et quand la copie de cette charte-partie tomba entre les mains des autorités espagnoles, et se retrouva subséquemment à l'AGI.

Le premier de ces trois signataires est le docteur Don Frutos Delgado, avocat des conseils royaux,⁴ qui fut l'un des juges de l'Audience royale de Mexico de 1667⁵ jusqu'à son décès en 1686.⁶ Il eut l'occasion d'être en contact avec certains flibustiers anglais et français durant seulement une brève période de sa longue carrière à ce poste, soit lorsqu'il administra le Yucatán (1669-1671) pendant le « jugement de résidence »⁷ qu'il présida contre le gouverneur de cette province. Le second signataire est Don Melchor de Aragón, qui fut le secrétaire du premier lors de ce mandat particulier,⁸ l'assistant

³ Cecilia A. Fryer, « Las filigranas italianas en impresos guatemaltecos », in *Actas de los Congresos de la Asociación Internacional Siglo de Oro*, IV (1996), p. 611-624.

⁴ AGI INDIFERENTE/130/N.85, états de service de Frutos Delgado, 1666.

⁵ AGI CONTRATACION/5790/L.1/foi. 27-29, nomination du 11 juillet 1667. Il n'arriva à Mexico que l'année suivante.

⁶ AGI MEXICO/56/R.1/N.27, lettre du vice-roi de la Nouvelle-Espagne, Mexico, 17 décembre 1686.

⁷ *Juicio de residencia*, à la fois enquête et procès auquel tout fonctionnaire de la Couronne espagnole en Amérique était soumis, généralement à la fin de son mandat.

⁸ Manuela Cristina Garcia Bernal, « El gobernador de Yucatán Rodrigo Florés de Aldana », in *Homenaje al Dr. Muro Orejón*, vol. 1 (Séville: Universidad de Sevilla, Facultad de Filosofía y Letras, 1979), p. 121-172.

également comme greffier⁹ dans ses fonctions de juge de résidence et de gouverneur de la province par intérim.¹⁰ Ici, par sa signature, le notaire Aragón atteste donc de l'authenticité du document que Delgado lui a soumis.¹¹ Le troisième signataire est George Reeves. Avant de devenir un fameux capitaine flibustier au début de la décennie 1670, celui-ci avait été capturé par les Espagnols à bord du *Macaruco* au temps où le docteur Delgado gouvernait le Yucatan.¹² Or, ce dernier confirme la reprise de ce navire, en août 1670, par trois capitaines espagnols dans le port de Campeche, sur des flibustiers anglais qui le montaient et l'avaient précédemment enlevé, chargé de cacao, à la côte de Veracruz. À propos de ces Anglais du *Macaruco*, le juge Delgado écrit [ma traduction] : « On trouva sur eux une instruction du gouverneur de la Jamaïque, laquelle, selon ce qu'ils disent, les auraient autorisés à entrer à Maracaïbo et à la mettre à sac. Il ne s'est trouvé personne ici pour la traduire en castillan parce que, quoi qu'il y ait quelques uns qui connaissent la langue anglaise, aucun ne la sait lire, de sorte qu'il m'a parut bon de remettre l'original en cette première occasion. »¹³

De ce qui précède, certains constats peuvent être faits. D'abord, la copie de la charte-partie était en possession de George Reeves et ses camarades lorsqu'ils enlevèrent le *Macaruco*, et ensuite lorsqu'ils furent eux-mêmes capturés dans le port de Campeche en août 1670. Faute d'avoir pu trouver quelqu'un qui puisse en faire une traduction fidèle, Delgado, sans doute en homme de loi consciencieux, a remis le document en Espagne en pièce jointe de sa lettre du 10 septembre de la même année. Évidemment, il le qualifie d'instruction pour faire la guerre, ayant permis à ceux qui en étaient porteurs de prendre et piller Maracaïbo. Toutefois, puisqu'il reconnaît lui-même que nul n'a pu le lire, nous pouvons vraisemblablement conclure qu'il en ignorait la véritable nature, et que Reeves et ses camarades lui ont sûrement menti quant à celle-ci, évitant ainsi de paraître avoir fait la course sans autorisation, ce qui, dans le contexte de l'époque, leur aurait sans doute valu d'être pendus comme pirates.

Ces conclusions expliquent maintenant la présence du premier de deux autres noms se trouvant en marge du recto de la première page du document : « *Srío Graçían* », avec paraphe. Les lettres « *Srío* » forment l'abréviation convenu en castillan de l'époque pour

⁹ Il était notaire royal depuis 1648; voir AGI Mexico 190, N.29, confirmation que Melchor de Aragón, de Séville, pourra exercer ses fonctions de notaire royal dans la cité de Mexico, où il réside, et dans toute la Nouvelle-Espagne, 18 juin 1665.

¹⁰ Voir notamment AGI MEXICO/559/*Información sacada de los prisioneros del naufragio del capitán Roque*, 1669.

¹¹ L'attestation n'est pas datée, mais la signature du gouverneur en exercice et celle du notaire royal Aragón semblent avoir été suffisantes pour attester que le document était authentique.

¹² Lettre de l'alcalde mayor de Tabasco au vice-roi de la Nouvelle-Espagne, 18 mars 1677, retranscrite in AGI MEXICO/1010/*Junta sobre desalojar al enemigo de la Laguna de Términos, de la miseria que padece la provincia de Yucatán y cuán expuesta está el puerto de Campeche a cualquiera invasión, que se vea con atención el testimonio que, en esta ocasión, envía a Su Majestad sobre este punto.*

¹³ AGI MEXICO/79/R.1/N.12, lettre de Frutos Delgado à la reine-régente d'Espagne, San Francisco de Campeche, 10 septembre 1670.

le mot *secretario*, qui signifie « secrétaire ». Compte tenu du contexte, ce secrétaire Graçían ne peut être que Francisco Gracián Dantisco y Berruguete, occupant alors les fonctions de « secrétaire de l'interprétation des langues », office de l'administration royale espagnole qui était chargée des traductions officielles dans les affaires d'État.¹⁴ Or, le document a effectivement été traduit en espagnol, et l'ambassadeur d'Angleterre en Espagne a même été informé de son contenu pour qu'il s'en explique, ce qu'il fit d'ailleurs. En effet, dans ce qui est sans doute une copie de la traduction officielle faite par Francisco Gracián, ou l'un des traducteurs travaillant sous ses ordres, l'on retrouve à la fin le commentaire suivant [ma traduction] : « Ce contrat d'armement, fait à la Jamaïque, contre les Espagnols, fut trouvé en possession d'autres corsaires. Et le motif que donne le ministre anglais pour excuser le gouverneur de la Jamaïque d'avoir consenti à pareil excès, est que, nonobstant la suspension des hostilités publiée en vertu de la paix de 1667, les Espagnols ne cessent de les molester. »¹⁵

Reeves et ses compagnons tenaient probablement la copie de cette charte-partie de leur ancien capitaine qui en était l'un des signataires, et qu'il m'a été impossible d'identifier. De même, l'on ignore quand exactement et dans quelles circonstances, ils entrèrent en possession de ce document. En revanche, le temps où fut rédigé l'original est connu très précisément, puisque la copie porte la date à laquelle il fut signé, soit le 8 janvier 1668. Toutefois, compte tenu que les contractants étaient sujets anglais, cette date est en « Vieux Style », c'est-à-dire suivant l'ancien calendrier julien alors en usage dans quelques pays protestants, dont l'Angleterre, qui avait, au moment des faits, dix jours de retard sur le calendrier grégorien utilisé par la majorité des nations européennes, principalement catholiques. Autre particularité du calendrier officiel anglais, l'année ne débutait pas le 1er janvier, mais le 25 mars. Par conséquent, un document portant, comme c'est le cas ici, la date du 8 janvier 1668 (donc entre le 1er janvier et le 25 mars), une fois celle-ci convertie en « Nouveau Style », se trouve avoir été fait le 18 janvier 1669. Faute d'avoir considéré cette autre règle du comput anglais de l'époque, l'historien britannique Peter Earle en a conclu que cette convention, étant datée de janvier 1668, était celle passée entre Morgan et les capitaines de sa flotte en prévision de l'expédition de Portobelo.¹⁶ Dans les faits, elle doit plutôt être associée à son entreprise suivante, celle du lac de Maracaïbo, comme le démontrent d'ailleurs — et nous le verrons ci-dessous — les noms des capitaines signataires du document lorsqu'ils sont comparés avec ceux qui participèrent à celle de Portobelo, et comme le laissent supposer déjà les aveux, précédemment cités, de Reeves et de ses

¹⁴ Francisco Gracián fut *secretario de la Interpretación de Lenguas* de 1656 à 1678; voir Ingrid Cáceres Würsig, *La traducción en España en el ámbito de las relaciones internacionales con especial referencia a las naciones y lenguas germánicas* (s. XVI-XIX), thèse de doctorat sous la direction de Miguel Ángel Vega Cernuda (Universidad Complutense de Madrid, 2000), p. 140-141.

¹⁵ BNE Mss/13979, fol. 390-393, *Artículos de convenio habidos, hechos y concluidos por y entre Henrrique Morgan y otros capitanes, etc.* Cette traduction omet toutefois le préambule de la charte-partie qui contient les noms des contractants, mais elle reproduit leurs signatures ainsi que celles de Delgado, du notaire Aragón et de Reeves qui, toutes trois, attestent de l'authenticité du document.

¹⁶ Peter Earle, *The Sack of Panamá: Captain Morgan and the Battle for the Caribbean* (New York: Thomas Dunne Books, 2007) p. 53.

compagnons au juge Delgado.

Les parties : les capitaines

En janvier 1669, depuis trois ans déjà, le gouverneur de la Jamaïque Sir Thomas Modyford autorisait les armements en course contre les Espagnols par droit de représailles.¹⁷ Durant cette période, Henry Morgan, un capitaine jamaïquain qui avait acquis quelque notoriété en participant à la prise audacieuse de la ville de Granada, au Nicaragua,¹⁸ avait gagné les faveurs du gouverneur qui l'avait nommé « amiral » et commandant en chef des flibustiers de la Jamaïque, du moins d'une partie de ceux-ci. Dès sa première expédition (1667-1668), il avait remporté un succès retentissant en mettant à sac Portobelo.¹⁹ Modyford lui avait renouvelé sa confiance pour une autre entreprise,²⁰ et en novembre 1668, il était de nouveau en mer à la tête d'une seconde flotte.²¹ Deux mois plus tard, il mouillait à l'île à Vache, à la côte sud de Saint-Domingue, où il avait rassemblé une dizaine de bâtiments de toute taille, portant au plus 900 hommes. C'est alors que, le 12 janvier 1669, la frégate *Oxford*, le meilleur navire de cette flotte, où d'ailleurs Morgan présidait un conseil de guerre, prit feu et explosa, emportant dans la mort plus de 200 hommes, dont cinq capitaines. Le 16 du même mois, le capitaine de cette frégate, Edward Collier, appareillait au commandement d'un navire français qu'il avait saisi en arrivant à l'île à Vache sous prétexte que celui-ci avait pillé un bâtiment marchand de la Virginie. Il s'en retournait à la Jamaïque pour faire juger cette prise.²² C'est pourquoi le nom de Collier, qui était l'un des capitaines de la première flotte de Morgan à Portobelo,²³ ne figure pas dans la charte-partie qui fut conclue deux jours après son départ, soit le 18 janvier 1669.

Il est donc évident que la charte-partie originale n'a pu être faite à la Jamaïque, comme

¹⁷ Minutes de Conseil de la Jamaïque, 22 février/4 mars 1666, résumée in Noel Sainsbury, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1661-1668, preserved in Her Majesty's Public Record Office* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1880), no. 1138.

¹⁸ TNA CO 1/20/n° 21, relation du voyage des capitaines Morris, Fackman et Morgan composée à partir de leurs déclarations, 20/30 septembre 1665.

¹⁹ TNA CO 1/23/n° 53, *The Information of Admiral Henry Morgan and of Captain Edw. Collyer, Captain John Ansell, Captain John Morice, senior, Captain Thomas Clarke, Captain Thomas Salter, Captain John Morice, junior, officers under his command in the late expedition on the Spanish coast, with the reasons of their late attempt on Porto Principe and Porto Bell, given unto the Lieutenant General of Port Royall by the command of His Excellency*, 7/17 septembre 1668.

²⁰ BnF Mélanges Colbert 31, fol. 456-465, *Relation de la prise des forts de Portebelles et le pillage de la ville par les flibustiers anglais*.

²¹ TNA CO 1/23/n° 76, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 9/19 novembre 1668.

²² TNA CO 1/33/n° 103A, lettre du même au même, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

²³ TNA CO 1/23/n° 53, *The information of Admiral Henry Morgan, etc.*, 7/17 septembre 1668.

le laisserait supposer la présence du mot « *Jamaica* » — en haut dans la marge de gauche de la première page —, mais bien à l'île à Vache.²⁴ Treize équipages, ou compagnies, sont concernés par ce contrat. En effet, l'on y compte, outre le nom de Morgan, ceux de douze autres individus qui suivent le sien autant dans le préambule (où ils sont expressément désignés comme capitaines) qu'à la fin du document dans le même ordre. Bien que, pour la plupart d'entre eux, les renseignements demeurent rares, voici ce qu'il est intéressant de noter quant à chacun.

Henry Morgan. — Hormis ce qui a été dit de lui précédemment, il montait alors la *Mary*, armée de huit pièces de canon, navire qui s'était trouvé précédemment sous ses ordres à Portobelo.²⁵

John Ansell. — Capitaine d'un bâtiment lors de l'entreprise de Portobelo,²⁶ il ne figure pourtant pas parmi ceux qui participèrent au conseil de guerre à bord de l'*Oxford*.²⁷ Il est donc possible qu'il soit arrivé à l'île à Vache, peu de temps après, vraisemblablement en compagnie du capitaine Dempster (voir ci-dessous). Quelques mois plus tard, lorsque la flotte sera séparée en deux, alors que l'amiral Morgan ira au lac de Maracaïbo avec la plupart des navires, Ansell commandera le reste dont les équipages firent descente à Cumana, où ils furent repoussés avec de lourdes pertes.²⁸

Geffry Pennant. — Inconnu par ailleurs comme chef flibustier,²⁹ hormis ici, il participa au conseil de guerre à bord de l'*Oxford*,³⁰ puis il fut l'un des capitaines qui suivirent Morgan

²⁴ Quoi que des boucaniers français fréquentassent cet endroit depuis plusieurs décennies, il n'était pas encore officiellement possession de la France. C'était un rendez-vous de flibustiers à la côte sud de Saint-Domingue depuis plus d'un demi-siècle.

²⁵ AGI SANTO DOMINGO/273/déclarations d'un prisonnier français, jointes à la lettre du président de l'audience royale de Santo Domingo, du 29 mars 1669.

²⁶ TNA CO 1/23/n° 53, *The Information of Admiral Henry Morgan, etc.*, 7/17 septembre 1668.

²⁷ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

²⁸ J. Esquemeling, *Piratas de la América* (Cologne: Lorenz Struickman, 1681), p. 221-222. Pour une confirmation de l'échec de cette entreprise, voir AGI SANTO DOMINGO/187/R.11/N.59, lettre du conseil municipal de Cumana à la reine-régente d'Espagne, 23 août 1669.

²⁹ Un Gifford Pennant fut l'un des capitaines du régiment de milice à cheval de la Jamaïque en 1670, et également à trois reprises l'un des députés de la paroisse de Vere à l'Assemblée de la colonie; voir *List of the trained bands taken in June 1670*, in TNA CO 138/1/p. 96-118, *The Governor of Jamaica's, answers to the inquiries of his Majesty's Commissioners*; et W. Noel Sainsbury, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1669-1674, preserved in Her Majesty's Public Record Office* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1889), nos. 726, 1089, 1223-1224. Il y a évidemment similitude de prénoms entre les deux hommes (Gifford et Geffry), mais cela n'est pas suffisant pour affirmer qu'il s'agit d'un même individu.

³⁰ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

à Maracaïbo.³¹

Benjamin Sergant. — Son cas est particulièrement intéressant parce qu'il est le seul des treize capitaines (incluant Morgan) dont la commission — du moins une traduction française de celle-ci — a été retrouvée. Elle lui fut donnée par le gouverneur Modyford le 7 novembre 1668, et elle lui conférait bien le pouvoir de prendre des navires espagnols.³² Sergant ne figure pourtant pas parmi les capitaines qui assistèrent au conseil de guerre à bord de l'*Oxford*,³³ ni parmi ceux qui participèrent à l'entreprise de Maracaïbo.³⁴

John Morris. — À la prise de Portobelo,³⁵ et au rendez-vous de l'île à Vache, il y avait deux capitaines de ce nom, et l'un d'eux périt lors de l'explosion de l'*Oxford*.³⁶ Ainsi, il est difficile de dire si celui qui a survécu fut le John Morris qui fut l'un des chefs l'expédition de Granada de Nicaragua trois ans plus tôt.³⁷ À toute fin utile, le survivant accompagna ensuite Morgan dans ses deux expéditions suivantes, à Maracaïbo³⁸ et à Panama.³⁹

Edward Dempster. — En octobre 1668, capitaine commandait en course quelques navires jamaïquains, portant environ 300 hommes, qui croisaient alors devant la Havane.⁴⁰ Puisqu'il ne figure pas parmi les participants du conseil de guerre tenu à bord de l'*Oxford*, il est vraisemblable d'affirmer qu'il arriva à l'île à Vache après l'explosion de

³¹ WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions since the 4 January 1668, given unto the Lieutenant General at Port Royall by command from the General, by Henry Morgan, esquire, admiral, and the rest of the captains whose names are here undersubscribed*, Port Royal, 20/30 mai 1669, retranscrit in A. P. Thornton, « The Modyfords and Morgan », in *Jamaican Historical Review* II, no. 2 (1952), p. 53-56.

³² BnF Mélanges Colbert 31, fol. 634, *Copie de la commission que donne le gouverneur de la Jamaïque aux flibustiers anglais qui vont en course, traduit en français sur l'original*.

³³ TNA CO 1/33, no. 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

³⁴ WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions*, Port Royal, 20/30 mai 1669.

³⁵ TNA CO 1/23/n° 53, *The Information of Admiral Henry Morgan, etc.*, 7/17 septembre 1668.

³⁶ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

³⁷ TNACO 1/20/n° 21, relation du voyage des capitaines Morris, Fackman et Morgan, 20/30 septembre 1665.

³⁸ WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions*, Port Royal, 20/30 mai 1669.

³⁹ TNA CO 1/26/n° 51, relation de l'amiral Morgan, Jamaïque, 20/30 avril 1671.

⁴⁰ W. Noel Sainsbury, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1661-1668, preserved in Her Majesty's Public Record Office* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1880), no. 1863

cette frégate,⁴¹ et qu'il y mena, en totalité ou en partie, les navires qui étaient sous ses ordres. Il accompagna ensuite Morgan au lac de Maracaïbo.⁴²

Richard Norman. — Il était contremaître de l'*Oxford* au moment de son explosion. Il est vraisemblable de croire qu'il reçut alors le commandement de la frégate *Lily*, dont le capitaine avait trouvé la mort à cette occasion,⁴³ ce dont il existe au moins une confirmation, pour l'année suivante.⁴⁴ Avec ce bâtiment ou un autre, il suivit Morgan à Maracaïbo.⁴⁵

Robert Delander. — En 1664, il vit saisir le bâtiment marchand qu'il commandait par le gouverneur de la Havane, et à la suite de cet incident, il passa quelques temps prisonnier en Espagne, avant de regagner la Jamaïque.⁴⁶ Il ne figure ni pas parmi les capitaines qui assistèrent au conseil de guerre à bord de l'*Oxford*,⁴⁷ ni parmi ceux qui participèrent ensuite à l'entreprise de Maracaïbo.⁴⁸ Il sera toutefois l'un des officiers de Morgan lors de celle de Panama, sans toutefois y commander un navire.⁴⁹

Miles Sharpe. — Il ne figure pas parmi les capitaines qui assistèrent au conseil de guerre à bord de l'*Oxford*,⁵⁰ ni parmi ceux qui suivirent ensuite Morgan à Maracaïbo.⁵¹ L'année suivante, il est engagé dans la traite et la coupe de bois de teinture au Yucatan.⁵²

⁴¹ TNA CO 1/33/ns 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

⁴² WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions*, Port Royal, 20/30 mai 1669.

⁴³ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

⁴⁴ *A list of the ships under the command of Admiral Morgan*, in TNA CO 138/1, p. 96-118, *The Governor of Jamaica's, answers to the inquiries of his Majesty's Commissioners*.

⁴⁵ WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions*, Port Royal, 20/30 mai 1669.

⁴⁶ TNA CO 1/23/n° 97, déclaration de Robert Delander, Jamaïque, 24 février/6 mars 1666.

⁴⁷ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

⁴⁸ WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions*, Port Royal, 20/30 mai 1669.

⁴⁹ TNA CO 1/26/n° 51, relation de l'amiral Morgan, Jamaïque, 20/30 avril 1671.

⁵⁰ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

⁵¹ WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions*, Port Royal, 20/30 mai 1669.

⁵² *An account of ships, etc. that trade for logwood at Campeach and belong to this harbour of Port Royal in Jamaica.*, 4/14 mars 1671, in TNA CO 138/1/p. 96-118, *The Governor of Jamaica's, answers to the inquiries of his Majesty's Commissioners*.

Richard Dobson. — En 1664, il est l'un des officiers de la compagnie du capitaine John Morris.⁵³ Il ne figure pas parmi les capitaines qui assistèrent au conseil de guerre à bord de l'*Oxford*,⁵⁴ Il participa toutefois aux entreprises de Maracaïbo⁵⁵ et de Panama.⁵⁶

Adam Brewer. — Mentionné à la Jamaïque comme marin dès 1659,⁵⁷ il figure parmi les capitaines qui assistèrent au conseil de guerre à bord de l'*Oxford*,⁵⁸ et parmi ceux qui participèrent ensuite à l'entreprise de Maracaïbo.⁵⁹

Peter Porter. — Inconnu par ailleurs, il n'est ni mentionné parmi les capitaines qui assistèrent au conseil de guerre à bord de l'*Oxford*,⁶⁰ ni parmi ceux qui participèrent au voyage à Maracaïbo.⁶¹ Compte tenu — comme on le verra — que les deux représentants de sa compagnie sont des Français, il est possible qu'il fût lui-même un flibustier de cette nation, dont le nom aura été mal reproduit par le copiste, peut-être le capitaine Pierre, dit le Picard, dont la présence à Maracaïbo aux côtés de Morgan est confirmée par Exquemelin.⁶² En effet, au rendez-vous de l'île à Vache, il y avait un petit bâtiment français de la Tortue, armé de quatre canons,⁶³ qui participa ensuite à l'entreprise de Maracaïbo.⁶⁴

Isaac Rush. — Commandant un bâtiment marchand de la Virginie nommé *The*

⁵³ TNA HCA 49/59/fol. 59, témoignage de John Morris et Richard Dobson, Jamaïque, 25 janvier/4 février 1664.

⁵⁴ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

⁵⁵ WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions*, Port Royal, 20/30 mai 1669.

⁵⁶ *A list of the ships under the command of Admiral Morgan*, in TNA CO 138/1/p. 96-118, *The Governor of Jamaica's, answers to the inquiries of his Majesty's Commissioners.*

⁵⁷ BL Add MS 12423, fol. 63r.

⁵⁸ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

⁵⁹ WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions*, Port Royal, 20/30 mai 1669.

⁶⁰ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

⁶¹ WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions*, Port Royal, 20/30 mai 1669.

⁶² Alexandre Olivier Oexmelin, *Histoire des aventuriers flibustiers* (Paris: Jacques Le Febvre, 1686), T. II, p. 63, 77-79, 81.

⁶³ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

⁶⁴ BnF Mélanges Colbert 31, fol. 456-465, *Relation de la prise des forts de Portebelles et le pillage de la ville par les flibustiers anglais.*

Commonwealth, il arriva à l'île à Vache le 10 janvier 1669, portant alors officiellement plainte aux flibustiers jamaïquains présents contre le corsaire français *Le Cerf Volant*, qui l'aurait pillé en mer, ce qui donna lieu à la saisie de ce navire par Collier, le capitaine de l'*Oxford*. Rush ne figure pas parmi les capitaines qui assistèrent ensuite au conseil de guerre à bord de l'*Oxford*,⁶⁵ ni parmi ceux qui participèrent au voyage à Maracaïbo.⁶⁶ Sa présence dans la charte-partie s'explique sans doute par le fait que son navire aura été réquisitionné par Morgan à la suite de la perte de l'*Oxford*.

Cet exercice permet d'établir que sept des signataires de la charte-partie, soit l'amiral Morgan et les capitaines Pennant, Morris, Dempster, Norman, Dobson et Brewer, participèrent ensuite à l'entreprise du lac de Macaraïbo.⁶⁷ Un huitième, Ansell, commandait entretemps les quatre autres (Sergent, Delander, Porter et Rush), ou seulement une partie d'entre eux, lors d'une descente à Cumana, où auraient été d'ailleurs engagés six compagnies.⁶⁸ Au moins un des capitaines (Dempster) rejoignit la flotte à l'île à Vache au plus deux jours avant la signature de la charte-partie, et il était sans doute accompagné par d'autres (Ansell et Sergent étant les plus probables). Au moins un autre (Norman) n'avait pas de commandement avant l'explosion de l'*Oxford*. Trois autres (Dobson, Sharpe et Delander) était sans doute dans le même cas.

Enfin, outre la *Mary* montée par Morgan, le *Commonwealth* par Rush et la *Lily* probablement par Norman, l'on sait qu'une prise espagnole connue sous le nom de *Sevillan*, armée de 14 canons, qu'avait commandée le capitaine Thomas Salter lors de l'entreprise de Portobelo,⁶⁹ se trouvait à l'île à Vache au moment de la signature de la charte-partie,⁷⁰ mais l'on ignore qui en était alors le capitaine. Quant aux bâtiments qu'auraient pu commander les autres capitaines mentionnés dans la charte-partie, nous n'en savons rien.

⁶⁵ TNA CO 1/33/n° 103A, lettre de Richard Browne au secrétaire d'État Joseph Williamson, Port Royal, 20/30 janvier 1669.

⁶⁶ WAM 11926, *A Narrative touching the Jamaica fleet's motions*, Port Royal, 20/30 mai 1669.

⁶⁷ Ce sont les sept signataires du rapport fait à leur retour à la Jamaïque, mais il en manque un, car il y avait en tout huit petites frégates corsaires portant environ 550 hommes qui entrèrent à Maracaïbo; voir le pétition de l'amiral Alonso de Campos y Espinosa, La Havane, 30 octobre 1669, in AGI CONTRATACION/3164/R.147, *Información hecha por parte de Don Alonço de Campos y Espinosa, almirante, gobernador de la Armada de Barlovento y Seno Mexicano por Su Majestad, sobre la perdida de su armada en la Laguna de Maracaibo*. Il s'agit vraisemblablement d'un capitaine français.

⁶⁸ AGI SANTO DOMINGO/187/R.11/N.59, lettre du conseil municipal de Cumana à la reine-régente d'Espagne, 23 août 1669. Les côtes du Venezuela étant très fréquentées par les flibustiers, il est possible que d'autres capitaines se soient joints là à Ansell.

⁶⁹ Déclaration du capitaine Jean Picart, dit Champagne, Cartagena, 19 août 1668, in AGI ESCRIBANIA/577A/pieza 1, *Testimonio de las declaraciones hechas por los prisioneros cogidos en la embarcación nombrada La Gallardina que apresó la capitana de la guardia de estas costas en la Isla de Baru*.

⁷⁰ AGI SANTO DOMINGO/273/déclarations d'un prisonnier français, jointes à la lettre du président de l'audience royale de Santo Domingo, du 29 mars 1669.

Les parties : les représentants des équipages

Un groupe de 26 hommes représentant l'ensemble des équipages, à raison de deux par équipage, forme l'autre partie contractante de la charte-partie. Ces hommes sont donc les quartiers-maîtres, car ce sont eux les représentants de l'équipage dans ces affaires.⁷¹ La plupart d'entre eux sont encore moins connus que leurs capitaines, et leur identification est sujet à beaucoup de suppositions.

Pour la compagnie de Morgan : Samuel Stoate et John Long. — Pour le premier des deux, il n'y a aucune information. Quant au second, en 1676, un John Long était l'un des quartiers-maîtres de la compagnie du capitaine flibustier Springer, et il écrivit une lettre à Morgan, devenu lieutenant-général de la Jamaïque. Il pourrait s'agir du même homme.⁷²

Compagnie d'Ansell : Nicholas Daniel et Roger Harbourt. — Un capitaine de marine nommé Nicholas Daniel était résident de la Jamaïque en 1679-1680, étant alors âgé de 46 ans, et servait notamment de pilote.⁷³ Il pourrait s'agir du même homme. Pour le second, il n'y a aucune information disponible.

Compagnie de Pennant : John Davis et Richard Arpoole. — Aucune information n'est disponible pour ces deux quartiers-maîtres.

Compagnie de Sergeant : Guy Grubbin et Zachariah Lincourt. — Le premier, vers la fin de 1669, était maître d'un petit bâtiment jamaïquain de huit tonneaux nommé *The Blessing*.⁷⁴ Le second, dont le nom exact est Zachariah Delincourt, commandait, en 1663, une frégate sous la commission du gouverneur de la Jamaïque.⁷⁵ Son patronyme n'est pas anglais, mais néerlandais.

Compagnie de Morris : William Gamun et Jacob Martin. — Aucune information n'est disponible pour ces deux hommes.

⁷¹ Voir notamment FR ANOM COL/C9A/2/fo. 356-357, *Copie de la charte-partie faite entre M. Charpin, commandant la Sainte-Rose, et son équipage*, île à Vache, 18 février 1688; et NYSA New York Colony Council Papers, Vol. 34, Part 2, fol. 18-20, procédures de la Cour de l'amirauté, New York, octobre 1683.

⁷² Longleat House CO/VOL. LXXV, fol. 9-46, *An exemplification of all the proceedings upon the citation of Sir Henry Morgan and Robert Byndlos, esquire*.

⁷³ Déposition de Nicholas Daniel, Jamaïque, 18/28 juin 1680, in BL Add MS 12429, papiers concernant l'affaire opposant Samuel Long au comte de Carlisle.

⁷⁴ *A list of what ships and vessels have arrived in Port Royall harbour, from the 1st of January 1668 until the 1st of January 1670*, 10/20 février 1671, in TNA CO 138/1/p. 96-118, *The Governor of Jamaica's, answers to the inquiries of his Majesty's Commissioners*

⁷⁵ Commission au capitaine Zachariah Delincourt, 7/17 juin 1663, in TNA HCA 49/59/fo. 83r-92v, mémoires des commissions données par le gouverneur de la Jamaïque.

Compagnie de Dempster : Lawrence Browne et George Hayes. — Aucune information n'est disponible pour ces deux hommes.

Compagnie de Norman : Edward Goffe et John Adkinson. — Le premier est peut-être le futur capitaine Edward Goffe qui lutta notamment contre les flibustiers espagnols à la Jamaïque dans les années 1680.⁷⁶ Aucune information n'est disponible pour le second.

Compagnie de Delander : Philipp Desiene et George Freeborne. — Le premier, dont le nom de famille n'est pas anglais, pourrait bien être Philippe d'Assigny, un marchand jamaïquain,⁷⁷ vraisemblablement originaire de l'île de Jersey, et sans conteste d'ascendance française.⁷⁸ Quant au second, c'est un ancien capitaine flibustier jamaïquain du début de la décennie.⁷⁹

Compagnie de Dobson : Peter Harris et Andrew Bowyer. — Le premier est probablement le futur capitaine flibustier Peter Harris, senior, qui mourut dans le golfe de Panama en 1680.⁸⁰ Aucune information n'est disponible pour le second.

Compagnie de Sharpe : Edward Watkins et Dudley Scott. — Pour le premier, un homme du même nom habitait Port Royal en 1681.⁸¹ Quant au second, il était planteur de la paroisse de Clarendon (Jamaïque) en 1688.⁸²

Compagnie de Brewer : Abraham Corbin and Ipseweawus. — Le premier est mentionné à la Jamaïque comme skipper en 1660.⁸³ Quant au second, son nom semble d'origine

⁷⁶ Voir notamment, J. W. Fortescue, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688, preserved in Her Majesty's Public Record Office* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1899), no. 569i.

⁷⁷ TNA CO 1/28/n° 53ii, *Informations of several merchants about the logwood trade, delivered 22nd April 1672.*

⁷⁸ William John Charles Moens, *The Walloons and Their Church at Norwich: Their History and Registers, 1565-1832* (Lymington: The Huguenot Society of London, 1887-1888, p. 233-235.

⁷⁹ Voir notamment TNA HCA 49/59/fol. 21-23, *George Freeborne, Jeremiah Medlicott and company vs Juan de Aguire, Cornelius Van Oole and others concerned St. Peter, of Amsterdam.*

⁸⁰ Voir notamment BL Sloane MS 2752, *An account of our intended voyage from Jamaco with a party of ships, departing from the aforesaid island to Poartavell, et The Journal of our intended voyage by the assistance of God over land into the South Seas.*

⁸¹ Selon le texte d'une loi adoptée cette même année par l'Assemblée de la Jamaïque; *The Laws of Jamaica* (St. Jago de la Vega: A. Aikman, 1802), p. 19.

⁸² J. W. Fortescue, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1685-1688, Preserved in Her Majesty's Public Record Office* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1899), no. 1858.

⁸³ BL Add MS 12423, fol. 99v.

germanique ou scandinave,⁸⁴ mais certainement pas amérindien ou africain comme le supposait l'historien Earle.⁸⁵

Compagnie de Porter : Joseph Labelle et John Mapoo. — Le premier, surnommé Josse, est un Français originaire de Dunkerque,⁸⁶ qui fut capitaine flibustier à Saint-Domingue depuis au moins 1670. À ce titre, il participa, notamment, à l'expédition de Panama en 1670-1671⁸⁷ et à celle de Maracaïbo en 1678.⁸⁸ Tout indique également que le second était aussi Français. En effet, *Mapoo* n'est manifestement pas un patronyme anglais, et il pourrait s'agir de Mappon ou d'un surnom tiré du mot *mapou*, désignant alors en français une espèce d'arbre des Antilles. Le fait qu'au moins un de ces deux hommes, voire les deux, soit Français plaide en faveur de l'hypothèse selon laquelle leur capitaine (*Porter*) le serait lui-même.

Compagnie de Rush : John Walker et John Wells. — Aucune information n'est disponible pour ces deux hommes.

Les articles

Le contrat réglant la répartition des profits d'un voyage en mer est sans doute aussi ancien que la navigation elle-même. Selon un modèle vieux d'au moins un millénaire, il liait entre eux les divers « intéressés » au voyage, autrement ceux qui y avait acquis un intérêt en investissant soit leurs capitaux, leurs biens ou leurs personnes (ou, pour mieux dire, leur expertise). L'on parlait alors de contrat au tiers, car l'on distinguait généralement trois catégories d'investisseurs, soit les bourgeois (c'est-à-dire, les propriétaires du navire), les avitailleurs (qui fournissaient diverses choses nécessaires pour naviguer, notamment les vivres au départ) et les tiercements (les principaux officiers du navire), et chaque catégorie recevait chacun un tiers des profits du voyage. Ce sont les tiercements qui devaient notamment payer sur leur part les salaires de

⁸⁴ *Ip* ou *Ib* est un diminutif du prénom Jacob dans ces langues. La finale du nom en *-us* indique que le patronyme qui apparaît ici, selon toute évidence, fusionné au prénom était d'origine latine ce qui est également fréquent dans les langues scandinaves, en allemand et en néerlandais. D'ailleurs un *Ipsen* fréquentait à cette époque la Jamaïque comme maître de barque; voir *A list of what ships and vessels have arrived in Port Royall harbour, from the 1st of January 1668 until the 1st of January 1670*, 10/20 février 1671.

⁸⁵ Earle, *The Sack of Panamá*, p. 53.

⁸⁶ FR ANOM 1DPPC/2407/fol. 27v-28r, acte de mariage de Joseph Labelle (alias capitaine Josse) et de Marguerite Clément, 8 janvier 1686.

⁸⁷ *A list of the ships under the command of Admiral Morgan*, in TNA CO 138/1/p. 96-118, *The Governor of Jamaica's, answers to the inquiries of his Majesty's Commissioners*.

⁸⁸ FR AN (Paris) MAR/B4/8, fol 388, *relation de ma campagne dans le voyage de l'entreprise de Marecaye, par Granmont*.

l'équipage.⁸⁹ Cependant, très tôt, pour les voyages de course ou de traite vers l'Amérique espagnole, les tiercements comptèrent également les équipages qui ne recevaient pas de gages, mais une part des profits du voyage.⁹⁰ Et une fois en Amérique, il arrivait qu'à la suite, par exemple, de la perte du navire, qu'un équipage considérât le contrat au tiers initial comme caduque, et qu'il voulût renégocier une nouvelle charte-partie avec son capitaine.⁹¹ Il en fut de même, plus tard, pour certains flibustiers de la Jamaïque et de Saint-Domingue, qui étaient parfois aussi bourgeois, avitailleurs et tiercements du navire, dans lesquels cas, tout était, en principe, réparti également. Toutefois, selon les quelques chartes-parties qui ont été conservées — ou découvertes jusqu'ici —, le contrat au tiers n'existait pas dans les coutumes des flibustiers, puisque ni les avitailleurs, ni les bourgeois n'y sont mentionnées, et il apparaît que le nombre de parts que recevait le capitaine pour le corps de son navire, servaient en partie à rémunérer ces deux catégories d'investisseurs.⁹²

La plus ancienne charte-partie d'une compagnie de flibustiers date de 1658.⁹³ Une autre fort simple fut passée en 1667 par une partie d'un équipage qui s'était séparé de son capitaine.⁹⁴ Quant à Exquemelin, il en donne deux exemples, l'une que l'on pourrait qualifier de standard entre un capitaine et son équipage,⁹⁵ et l'autre qui est supposément celle de la flotte de Morgan lors de l'entreprise de Panama,⁹⁶ celle-ci étant le seul autre exemple de charte-partie passée entre plusieurs compagnies outre celle sous étude. Enfin, les Archives nationales de France ont conservé la copie d'une autre de la fin de la décennie 1680 qui confirme, dans les grandes lignes celles reproduites par Exquemelin.⁹⁷

⁸⁹ Jean-Pierre Moreau, *Pirates: flibustes et piraterie dans la Caraïbe et dans les mers du Sud, 1622-1725* (Paris: Taillandier, 2006), p. 256-259, p. 262.

⁹⁰ Eugène Guénin, *Ango et ses pilotes* (Paris: Librairie Maurice Prudhomme, 1901), p. 67-70.

⁹¹ Jean-Pierre Moreau, *Un flibustier dans la mer des Antilles* (Paris, Éditions Payot et Rivages, 1994), p. 246-247.

⁹² Pour un exemple de ce genre d'entente entre des capitaines flibustiers et des marchands quant au partage des profits d'une course, voir Longleat House CO/VOL. LXXV/fol. 9-46, *An exemplification of all the proceedings upon the citation of Sir Henry Morgan and Robert Byndlos, esquire*.

⁹³ Charte-partie du capitaine William James et sa compagnie, Jamaïque, 28 mai/7 juin 1658, in J. Henry Lefroy, *Memorials of the Discovery and Early Settlement of the Bermudas or Somers Islands*, vol. I (Londres: Longmans, Green and co., 1877), p. 719.

⁹⁴ NYS Records of Wills and Probate, Vol. 1, p. 303, charte-partie de la compagnie du *William*, 1667, retranscrit in William S. Pelletreau, *Abstracts of wills on file in the surrogate's office, City of New York, vol. I, 1665-1707* (New York: New York Historical Society, 1892), p. 82.

⁹⁵ Oexmelin, *Histoire des aventuriers flibustiers*, T. I, p. 209-211.

⁹⁶ *Ibid.*, T. II, p. 118-120.

⁹⁷ FR ANOM COL/C9A/2/fol. 356-357, *Copie de la charte-partie faite entre M. Charpin, commandant la Sainte-Rose, et son équipage, île à Vache, 18 février 1688*.

Ces précisions étant faites, examinons article par article la charte-partie de Morgan et des capitaines de sa flotte de 1669.

Article 1. — Il stipule que tout ce qui sera pris à terre sera considéré comme « pillage » (*free plunder*). Ce mot désigne ici le butin général qui doit ensuite être divisé en lots, généralement à raison d'un lot par homme (*man for man*). Cependant, cette règle égalitaire souffre au moins deux exceptions. D'abord, un certain nombre de lots sont réservés au capitaine de la compagnie pour le corps du navire,⁹⁸ et sur lesquels il paiera la part des propriétaires de celui-ci et des avitailleurs, s'il y a lieu,⁹⁹ ou comme ici au commandant en chef de l'entreprise.¹⁰⁰ Ensuite, il arrive parfois que les « garçons » embarqués ne reçoivent qu'un demi-lot,¹⁰¹ ce qui n'est toutefois pas le cas ici.

Article 2. — Sur les prises faites en mer, seront prélevés les droits de l'amiral d'Angleterre et ceux du Roi, respectivement le dixième et le quinzième de leur valeur totale. Ce sont les droits habituels exigés de tout corsaire anglais,¹⁰² et ils sont souvent mentionnés comme ici dès les premiers articles,¹⁰³ et parfois ils figurent dans la commission dont le capitaine est porteur.¹⁰⁴ Quant aux marchandises se trouvant dans les cales, un quart reviendra aux navires de la flotte et à leurs propriétaires, et les trois autres quarts à leurs compagnies. Cette règle souffre toutefois une exception : la compagnie qui aura pris le navire recevra en récompense tous les effets personnels de l'équipage de celui-ci, ainsi que le dixième des biens des marchands qui se trouveront dans les cales, les neuf dixièmes restants seront divisés selon le ratio précédent, 1/4 pour les navires et 3/4 pour les compagnies de la flotte. Cette répartition des prises faites en mer entre les navires (autrement dit en faveur des capitaines agissant d'office comme procureurs des propriétaires, quand ils ne le sont pas eux-mêmes) et les équipages explique pourquoi seul Morgan, en sa qualité d'amiral, recevra des lots

⁹⁸ Oexmelin, *Histoire des aventuriers flibustiers*, T. I, p. 209-211.

⁹⁹ C'est le même principe qui régissait le contrat au tiers où les tiercements devaient rémunérer l'équipage sur leur part.

¹⁰⁰ Voir ci-dessous l'article 10.

¹⁰¹ Déposition de Richard Arnold, Jamaïque, 4/14 août 1686, in *Interesting Tracts relating to the Island of Jamaica* (St. Jago de la Vega, 1800), p. 206-211.

¹⁰² Ces droits varient évidemment en fonction de l'autorité émettrice de la commission. Ils étaient, en effet, différents d'une nation à l'autre. L'expression « corsaire anglais » doit être prise ici dans le sens de toute personne (peu importe sa nationalité) pourtant commission anglaise.

¹⁰³ Charte-partie du capitaine William James et sa compagnie, Jamaïque, 28 mai/7 juin 1658, in J. Henry Lefroy, *Memorials of the Discovery and Early Settlement of the Bermudas or Somers Islands*, vol. I (Londres: Longmans, Green and co., 1877), p. 719.

¹⁰⁴ TNA CO 1/38/fol. 120, copie de la commission du gouverneur Ogeron au capitaine John Bennett, Petit-Goâve, 3 avril 1675.

supplémentaires sur le butin général.¹⁰⁵

Article 3. — Il prévoit de dédommager un capitaine de la perte de son bâtiment, lors d'un combat en mer ou d'une descente, pourvu que ce ne soit pas par négligence. Pour ce faire, deux hommes de chaque compagnie de la flotte en estimeront la juste valeur, et le capitaine aura le choix d'être payer ou de recevoir, parmi les navires qui seront pris, celui de choix dont la valeur n'excèdera pas l'estimation qui en aura été faite du sien. Peu importe son choix, un tel capitaine n'en continuera pas moins de jouir de ses anciens bénéfices, ce qui signifie qu'il aura droit au quart des prises faites en mer par la flotte selon ce qui est prévu à l'article précédent.

Article 4. — Pour la réussite de l'entreprise, le flibustier doit exécuter tout ordre *raisonnable* que pourra lui donner son capitaine ou tout autre officier. C'est pourquoi un homme qui, soit par *ivrognerie* ou pour toute autre raison, néglige ou refuse d'y obéir risque de perdre son voyage, autrement dit ses bénéfices (parts sur les prises en mer ou son lot sur le butin général), ou à défaut, il recevra tout châtiment que les capitaines et autres officiers réunis en conseil de guerre auront jugé bon de lui imposer. En contrepartie, tout capitaines ou autre officier qui néglige de faire son devoir sera puni de la même manière, toujours devant un conseil de guerre. Ici, deux choses sont à noter. D'une part, l'ivrognerie est mentionnée explicitement comme motif de désobéissance. La consommation d'alcool excessive est, en effet, un important problème que signalent à la fois Exquemelin et d'autres sources. Ce n'est pourtant pas une caractéristique propre aux flibustiers, mais le lot de maints « gentilshommes de fortune », et généralement de tous ceux qui pratiquent la métier des armes. D'autre part, le flibustier n'est obligé qu'à exécuter des ordres raisonnables. Cela démontre bien son statut d'entrepreneur de guerre à part entière, et non de simple soldat « à gages », autrement dit payé par l'État.

Article 5. — Tout homme qui perdra une jambe, un bras, ou un autre membre recevra, sur le butin général, 120£, ou six esclaves, ou autres biens et marchandises de cette valeur, s'il y en a. Contrairement aux autres chartes-parties consultées où se retrouve invariablement cet article, avec des différences sur les indemnités, il est soumis ici à une importante réserve : deux chirurgiens devront attester qu'une telle blessure l'empêchera de subvenir à ses besoins.

Article 6. — Le premier homme qui découvre une voile, si celle-ci est prise subséquemment, recevra, à titre de récompense, 20£, ou une double part de pillage. Cet article sert à encourager les flibustiers à être vigilant en mer, surtout lorsqu'ils sont en vigie, et il est une constante des chartes-parties consultées. Ici, l'homme double la part du butin qui lui aurait été normalement dévolu sur cette prise uniquement. Il ne s'agit donc pas d'un double lot sur le butin général.

Article 7. — Tout équipage d'un canot d'un navire de la flotte qui fera un butin n'excédant pas la valeur de 200£ pourra le garder pour lui, mais s'il excède cette valeur,

¹⁰⁵ Voir ci-dessous l'article 10.

le tout sera partagé entre toutes les parties.

Article 8. — Tout gréement, voile, câble, ancre et autres appareils d'une prise seront répartis également à chaque navire de la flotte à proportion. Ces équipements, indispensables à la navigation, sont généralement dispendieux lorsqu'ils sont achetés dans les ports de commission ou de relâche, sans compter que cordages et toiles s'abîment rapidement sous les Tropiques.

Article 9. — Lors de l'attaque d'une place forte, le premier homme qui y entrera recevra 20£, et de même, le premier qui y hissera les couleurs. Le grenadier qui touchera sa cible, 20 shillings. Pour chaque échelle qui sera posée contre un mur de telle manière que la troupe investira la fortification, ceux qui l'y auront porté recevront 10£.

Article 10. — Sur le butin général, cinq lots supplémentaires seront faits et remis à l'amiral pour les soins et les dépenses qu'il aura prodigués à la flotte. Il est à remarquer qu'aucun autre capitaine de la flotte, outre l'amiral, se voit accorder ce privilège. Ce ne sera pas le cas pour celle conclue lors de l'expédition suivante à Panama où, selon la force de son bâtiment, chaque capitaine recevra huit, dix ou douze lots, et même Morgan, pour l'exercice des fonctions de commandant-en-chef, recevra plus : un lot par centaine d'hommes, soit plus de 20, sans compter une douzaine d'autres lots pour le navire qu'il montait.¹⁰⁶ C'est d'ailleurs aussi une trentaine de lots qui sont attribués à Nicolas Van Hoorn en 1683 pour une expédition de semblable envergure, celle de Veracruz.¹⁰⁷

Article 11. — Tout navire trouvé échoué ou à flot dans un port ou une rade, ainsi que sa cargaison, s'il est chargé, sera pillage fait au large. Cela signifie que ce bâtiment et sa charge, alors considérés comme biens abandonnés ou sans surveillance, sont alors soumis aux mêmes règles que le butin fait à terre. Toutefois, si un tel navire est au pouvoir de l'ennemi, l'équipage du ou des canots qui le prendra en recevra le 10e, mais si c'est un navire de la flotte, alors il en recevra le 5e, ainsi que tout bien ou marchandise, monnaie, argent qui s'y trouvera au moment de la capture.

Article 12. — Enfin, les capitaines s'obligent conjointement et solidairement, ainsi que leurs héritiers, exécuteurs et administrateurs, à payer 10 000£ en cas de non exécution de la charte-partie. Ce dernier article démontre tout le sérieux du contrat d'armement. Cette somme de 10 000 livres représente dix fois le cautionnement pour bonne conduite exigé d'un capitaine d'une frégate de moyen tonnage allant en course sous commission du gouverneur de la Jamaïque.¹⁰⁸ Elle devait sans doute atteindre le total des cautionnements que Morgan et ses capitaines avaient dû fournir individuellement à leur départ de la colonie.

¹⁰⁶ Oexmelin, *Histoire des aventuriers flibustiers*, T. II, p. 118-120.

¹⁰⁷ TNA CO 1/52/n° 35, lettre du gouverneur Sir Thomas Lynch au secrétaire d'État Sir Lionel Jenkins, Jamaïque, 26 juillet/5 août 1683.

¹⁰⁸ TNA HCA 49/59/fol. 83r-92v.

Remarques concernant la transcription du mémoire

J'ai retranscrit le document en utilisant une copie numérique qui m'a été fournie par M. Arne Bialuschewski (PhD Kiel). J'en ai modernisé l'orthographe, sauf celle des noms propres. Enfin, le document n'est pas annoté sauf pour marquer les ajouts faits après sa rédaction.

Copyright © Raynald Laprise, 2016.

Copie de la convention faite entre l'amiral Henry Morgan et ses capitaines, d'une part, et les représentant de leurs équipages, d'une autre, du 18 janvier 1669.

Référence : AGI Indiferente 1600
Transcription et annotation : Raynald Laprise

Jamaica.¹

Articles of Agreement had, made and concluded by and between:²

Henry Morgan, esquire, admiral and chief commander of a squadron of ships belonging to His Majesty's island of Jamaica, with the respective captains of the ships and vessels belonging to the said squadron (to say) Captain John Ansell, Captain Jeffrey Pennant, Captain Benjamin Serjant, Captain John Morris, Captain Edwards Dempster, Captain Richard Norman, Captain Robert Deleander, Captain Richard Dobson, Captain Miles Sharpe, Captain Addam Brewer, Captain Peter Porter and Captain Isaac Rush, of the one party;

And two men out of the respective companies belonging to the above-said captains, the which represent the whole (to say) Samuel Stoaate and John Long, Nicholas Daniell and Roger Harbourt, John Davis and Richard Arpoole, Guy Grubbin, Zachariah Lincourt, Wm. Gamun and Jacob Martin, Lawrance Browne and George Hayes, Edward Goff and John Adkinson, Philipp Desiene and George Freeborne, Peter Harris and Andrew Bowyer, Edward Watkins and Dudly Scott, Abraham Corbin and Ipseweawus, Joseph Lebell, John Mapoo, John Walker and John Wells, of the other party, as follows (viz.):

Imprimis.— It's agreed and concluded upon by and between the above-said parties that whatsoever gold, silver, pearl, jewels, rings, precious stones, ambergris and brazer, or other merchandises which are, or shall be, within the term of this voyage taken on shore, shall be equally divided man for man as free plunder.

2nd.— It's agreed and concluded that what ship, or ships shall be taken at sea within the term of this voyage, the tenths and fifteens being deducted, the fourth part of that goods are in the hold of such ship or ships shall be for the respective ships of this fleet and their owners, and the other three fourths to be equally divided amongst such ship's company generally, and in case that any vessel or ship shall be taken when in company at sea with the fleet, that ship or vessel so taking of her, shall for fair encouragement have free entrance and plunder (that is to say) all chests, bedding, seamen's clothes and arms, and also one tenth part of all merchants' goods which are aboard in hold of the said vessel, the rest to be divided as aforesaid.

¹ Sous ce mot, dans la marge, à la hauteur des deuxième et troisième lignes du premier paragraphe, il y a deux noms, l'un en dessous de l'autre : « *S^{rio} [secretario] Graçían* », avec paraphe; et « *D[on] Nicolas Aretura* », sans paraphe. Les deux ou trois premières lettres du nom de famille du second personnage sont très difficile à déchiffrer.

² Au verso de cette première page, à cette hauteur du document, apparaissent sur une même ligne, de gauche à droite, les trois signatures suivantes : « *D[on] Frutos Delgado* », avec paraphe; « *D[on] Melchor de Aragon* », également avec paraphe; et « *George Reeves* », sans paraphe.

3d.— It's further agreed and concluded upon that whatsoever captain of this fleet, during the term of this intended voyage, shall in any fight, or landing of men, loose his ship or vessel, provided it be not through neglect, shall receive full satisfaction according to appraisement, which appraisement shall be made by two men of each ship's company in the fleet, or his choice of any vessel taken, not exceeding the value of his own so appraised, and the said captain of such vessel still enjoying his former benefit.

4th.— It's further agreed and concluded that what person or persons soever shall by means of drunkenness, or any other manner or way, neglect, slight or deny the reasonable commands of his or their officer or officers in either duty or duties, shall loose or forfeit his or their share or shares, or such punishment as shall by the Council of War be thought most convenient, as also on the other side what captain or captains governor that shall, by any manner of ways, neglect his or their duty or duties shall incur and forfeit the like personally.

5th.— It's further agreed and concluded by and between the said parties that whatsoever shall loose a leg or an arm, or other limbs in the term of this voyage, so that it be made appear upon the oaths of two chirurgeons that that person or persons are disabled of getting of a future livelihood, share and receive out the whole one hundred and twenty pounds sterling, or six able slaves to the value, or in other goods and merchandises if so much taken.

6th.— It's agreed upon that whatsoever person or persons first espies a sail and makes the first sight so that it be made a prize, shall have for his encouragement twenty pounds sterling, or double share of plunder.

7th.— It's agreed and concluded upon that what soever canoe or canoes be sent out from any ship or vessel in the fleet and take any purchase not exceeding the value of two hundred pounds sterling, shall be divided among the canoe or canoes' crew for taking it, but if more then to be divided between the whole parties.

8th.— It's concluded that what rigging, sails, cables, anchors or other necessaries belonging to a ship or vessel be taken shall be equally divided to every ship according to their proportion.³

9th.— It's further agreed and concluded that in case we should meet with any strong opposition in any place or places whatsoever that we are intended and bound for, as castles, fortresses or other stronghold, the first man entering such place shall have twenty pounds sterling, also he that first displayed his colors in such place as aforesaid twenty pounds sterling, for every grenade fired and break in such castles twenty shillings, as also to all those that carry ladders, for every ladder so carried and pitched up against the walls so that we can enter such castle, fortress or strong places, have ten pounds sterling.

³ Ici se termine la première page du document.

10th.— It's further agreed upon by and between the said parties that, out of the whole or general plunder, shall be deducted and taken out five men's shares and the same to be given to the Admiral for his care and expense over us.

11th.— It's further agreed that that vessel or ship in any harbor or road shall be found to be aground or afloat, if laden, or whatsoever on board the said ship or vessel as aforesaid, the same shall be deemed as plunder taken off the shore, further if any ship or vessel aforesaid that shall be found in any harbor or road within the command of our enemy that canoe or canoes's crew or crews that shall fetch her off shall have one tenth part through all, if fetched off by any vessel or ship they to have one fifth part, as also any goods or merchandises, money, plate which shall in the time of our attempting of any pound or plate, or after we are descried, be put aboard if any ship or vessel⁴ or boat in any harbor or road by the enemy if taken, and then surprised by us, the same so taken shall be share as plunder taken off the shore.

12th.— It's further agreed and concluded upon by and between the above-said parties that, for the true performance of all and every the above-written articles, we do bound ourselves, and every or either of us jointly or severally, our heirs, executors and administrators in the personal sum of ten thousand pounds sterling, money of England, to be received of him or them that shall anyways transgress or break the above-written articles, as witness our hands and seals the 8th day of January, in the year of our Lord 1668.

Henry Morgan.
John Ansell.
Geffry Pennant.
Benj. Sergeant.
John Morris.
Edwd. E. D. Dempster.
Rich. Norman.
Robt. Delander.
Miles Sharpe.
Rich. Dobson.
Addam Brewer.
Peter Porter.
Isaac Rush.⁵

référence et URL : Raynald Laprise, « Analyse et transcription de la charte-partie de la flotte de l'amiral Henry Morgan (1669) » In *Gazette de la flibuste*. Québec: Le Diable Volant, 2016 [en ligne] <https://diable-volant.github.io/flibuste/blog/GdF2016-morgan-chartepartie.pdf>

⁴ Dans la marge, devant la ligne débutant par ce mot, il est écrit de la même main : « *error* ».

⁵ Sur la ligne suivant ce dernier nom, il y a un paraphe.