

JEAN-PIERRE MOREAU



PIRATES

AU JOUR LE JOUR

PIRATES AU JOUR LE JOUR

DU MÊME AUTEUR

Un flibustier français dans la mer des Antilles en 1618-1620, manuscrit inédit de la bibliothèque Inguibertine de Carpentras intitulé *Relation d'un voyage infortuné dans les Indes occidentales par le capitaine Fleury avec la description de quelques îles qu'on y rencontre par l'un de ceux de la Compagnie qui fit le voyage 1618-1620*, Éd. par Jean-Pierre Moreau, Clamart, 1987 ; Seghers, Paris, 1990 ; Payot, Paris, 2002. Prix Robert de La Croix 1988, médaille de l'Académie de marine 1989.

Guide des trésors archéologiques sous-marins des petites Antilles d'après les archives anglaises, espagnoles, françaises des XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles, Éditions Jean-Pierre Moreau, Clamart, 1988.

Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu, 1493-1635, Éditions Karthala, Paris, 1992.

Pirates, flibuste et piraterie dans la Caraïbe et les mers du Sud, 1522-1725, Tallandier, Paris, 2006 ; *Une histoire des pirates des mers du sud à Hollywood*, Points Seuil, Paris, 2007.

JEAN-PIERRE MOREAU

PIRATES AU JOUR LE JOUR

L'auteur a bénéficié pour les frais de recherches de cet ouvrage
d'une bourse du Centre national du livre

TALLANDIER

© Éditions Tallandier, 2009
2, rue Rotrou – 75006 Paris

www.tallandier.com

SOMMAIRE

Avant-propos	9
Préambule historique. DE LA FLIBUSTE À LA PIRATERIE	11
Chapitre premier. ORIGINE ET IDENTITÉ DES PIRATES	41
Chapitre II. LES PIRATES À LA MER	67
Chapitre III. LES PIRATES À L'ABORDAGE	101
Chapitre IV. L'ENVERS DU DÉCOR	123
CONCLUSION	147
ANNEXES	159
Notes	165
Index des noms de personnes et de lieux	173
Index des noms de bateaux	181

AVANT-PROPOS

Diantre ! Un nouveau livre sur les pirates !

Pourquoi diable aller exhumer cette horde exubérante, funèbre et patibulaire du XVIII^e siècle, alors que leurs pâles descendants sévissent encore de nos jours, en Somalie, en Indonésie, et encore et toujours dans la mer des Antilles et dans le golfe de Guinée ?

Acoquinés comme nous le sommes dès l'enfance avec des canailles de fiction, capitaines Crochet, Flint ou Jack Sparrow, avons-nous encore quelque chose à apprendre auprès des « vrais » pirates, ceux de « l'âge d'or », les capitaines Kidd, Barbe-Noire ou La Buse ?

L'emplacement de la cachette où est enterré leur trésor ?

Là, vous commenceriez à m'intéresser !

L'Université a de mauvaises fréquentations ces dernières années, en fricotant avec ces héros de sac et de corde ! Et remettre en question la vision tellement romantique et roman-cée, héritée des écrivains et des cinéastes, dont c'était la chasse gardée jusqu'à présent, s'apparente à une mission impossible.

Que s'est-il donc vraiment passé à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle sur les routes maritimes du globe, des Antilles et des côtes d'Amérique du Nord jusqu'à Terre-Neuve, de l'océan Indien, la mer Rouge et des côtes du Pacifique, jusqu'au Brésil et dans le golfe de Guinée ?

Pourquoi et comment quelques milliers de marins se révoltent-ils et mettent-ils en péril le commerce maritime ?

Qui sont-ils ? Des idéalistes de la grande lignée des Dissidents anglais du XVII^e siècle, ancêtres des anarchistes ? De simples crève-la-faim écrasés par une société qui les a oubliés ? Ou plutôt d'anciens corsaires incapables de se reconvertir dans la société civile en temps de paix ?

Forment-ils une communauté avec ses codes et ses coutumes ?

Quels sont leurs navires ? Quelles routes suivent-ils ? Comment attaquent-ils leurs proies et partagent-ils leur butin avant de le cacher sur (évidemment) une île déserte ?

Et les femmes ? Ont-elles une place à bord ?

Finalement, la question essentielle ne serait-elle pas : quelle est leur vie quotidienne ?

Beaucoup de questions auxquelles romanciers et cinéastes ont souvent répondu de manière fantaisiste. Mais les vraies réponses existent-elles ? Seraient-elles enfouies dans de vieux grimoires ou des liasses parcheminées conservés aux Archives des Indes à Séville, au Public Record Office à Londres ou encore aux Archives nationales à Paris ?

Préambule historique

DE LA FLIBUSTE À LA PIRATERIE

La découverte

Le 12 octobre 1492, Christophe Colomb aborde l'île de Guanahani dans l'archipel des Bahamas. Pensant avoir trouvé une route vers les richesses de l'Asie, il a en réalité découvert une nouvelle terre qui sera baptisée Amérique. Deux ans plus tard, au traité de Tordesillas, les Ibériques (Espagnols et Portugais) se partagent le monde extra-européen, avec la bénédiction papale. À la condition, évidemment, d'en christianiser les populations. Tous les territoires à l'ouest d'une ligne imaginaire passant à trois cent soixante-dix lieues à l'ouest des îles du Cap-Vert relèvent désormais de la couronne espagnole, tandis qu'à l'est ils dépendent de la couronne portugaise. Avec une exception pour l'Atlantique Sud où les Portugais s'attribuent une large zone. En route vers l'Asie, ils ont découvert la nécessité impérieuse, vers l'équateur, de faire passer les navires très au large des côtes africaines, afin d'échapper au pot au noir, de se laisser porter par l'alizé du sud-est et ainsi doubler le cap de Bonne-Espérance.

Ce partage permet, en 1500, au navigateur portugais Alvarez Cabral de revendiquer pour le Portugal la découverte (par fortune de mer) de la terre de Santa Cruz, le futur Brésil.

Les autres puissances européennes, France et Angleterre en tête, contestent le monopole ibérique qui leur interdit la liberté de navigation et les excluent de ces nouvelles richesses. Sans égard pour ce diktat, des navigateurs français commencent à fréquenter les routes du Nouveau Monde. En 1503, Paulmier de Gonneville de Honfleur aborde au Brésil, vers l'actuelle Sao Francisco do Sul. Dans son journal de bord, il écrit ne pas être le premier Français à s'y rendre, pour ramener

du bois de teinture rouge, des plumes d'oiseaux multicolores et des animaux exotiques. L'année suivante on signale les premiers affrontements avec les Portugais. Sur la route de l'Orient, dès 1508, le Français Pierre de Mondragon croise dans le canal du Mozambique, où il fait au moins une prise portugaise¹.

Ces voyages vers l'Asie continuent tout au long du XVI^e siècle. Mais plus onéreux, plus aléatoires, plus longs, ils n'atteindront pas le volume des armements français en direction de l'Amérique.

QUELQUES DÉFINITIONS

Dès le Moyen Âge, les juristes européens commencent à définir les notions de course et de corsaire.

En temps de guerre, un navire peut demander une commission auprès d'une autorité (en France c'est du ressort de l'amiral de France) pour aller capturer des navires ennemis de son prince ou de son État. C'est la commission de guerre.

En temps de paix, si l'on a été victime d'une attaque par un navire étranger, il est possible d'obtenir une commission. C'est la lettre de marque autorisant à piller n'importe quel navire de même nationalité que l'assaillant, mais seulement pour un montant équivalent à celui qui vous a été dérobé.

Ces commissions de guerre ou ces lettres de marque sont censées protéger leur porteur. En cas de capture par l'ennemi vous êtes traité en prisonnier et couvert par le droit des gens, car vous vous inscrivez dans un processus légal, reconnu par les autres puissances. En revanche il est nécessaire que vous vous conformiez aux règles internationales, en respectant les traités et les sauf-conduits et en ramenant vos prises avec les papiers du bord aux officiers de l'amiral. Ceux-ci jugent ensuite si la prise est légitime ou non. Si elle est légitime elle pourra être vendue. Un dixième du produit de la vente sera versé à l'amiral et le reste partagé entre les bailleurs, financiers de l'expédition, et l'équipage.

À l'inverse celui qui attaque indifféremment ami ou ennemi de sa nation, sans aucune commission, est défini comme pirate ou forban. Il ne bénéficie évidemment d'aucune protection et peut-être tué sans aucune forme de procès.

Quant au flibustier, si l'on se réfère au dictionnaire de Furetière de la fin du XVII^e siècle, c'est un corsaire puisqu'il reçoit une commission (de l'amiral de France, ou du gouverneur antillais au nom de l'amiral quand il croise dans la mer des Antilles) mais dont le champ d'action s'étend uniquement sur l'Amérique ibérique.

La flibuste ponantaise

Elle se situe aux Antilles, point stratégique où la présence française est attestée dès 1513 et où le premier affrontement d'importance a lieu en 1522, avec la prise de la ville de Santo Domingo, vraisemblablement par des Dieppois.

Il faut dire qu'alors la guerre règne en Europe entre l'empire de Charles Quint (dont font partie les conquêtes en Amérique) et la France. Cette rivalité, ponctuée par de fragiles périodes de paix, va durer toute la première partie du XVI^e siècle. Cela va favoriser, sur toute la façade ouest de la France (le Ponant), le développement de l'armement de bâtiments en course, dans le but de faire des prises sur les côtes de l'Amérique ibérique. Ces corsaires ou flibustiers ponantais – Normands, Rochelais, Basques, et Bretons parfois – traversent l'Atlantique à l'assaut des villes et du trafic maritime espagnol.

La paix revenue ne met pas fin aux armements. Au contraire, le traité de paix du Cateau-Cambrésis signé en 1559 stipule, dans une clause orale, qu'il n'y a pas de paix au-delà des lignes d'amitié (à l'ouest des Açores et au sud du tropique du Cancer). Ce que confirmera le traité de Vervins en 1598. Que ce soit la guerre ou la paix en Europe ne change rien : en cas de rencontre entre deux navires, c'est la loi du plus fort qui prime en mer. C'est un encouragement à tenter l'aventure, à ses risques et périls !

Autre évolution favorable à la course : la montée en puissance du protestantisme en Europe. Gaspard de Coligny, bientôt ami-

ral de France et chef du parti protestant, souhaite affaiblir l'Espagne, première puissance européenne et financier du parti catholique.

Par quels moyens ? En tentant de capter une partie des immenses ressources que l'Espagne tire de l'Amérique. Et pour cela il faut encourager la course et une implantation en Floride, haut lieu stratégique puisque les galions de la Carrera de las Indias, sur lesquels transite l'or et surtout les immenses quantités d'argent des mines de Nouvelle-Espagne (Mexique actuel) et du Pérou, en longent les côtes dans leur voyage de retour vers l'Espagne.

Coligny meurt assassiné au cours de la Saint-Barthélemy, mais les milieux maritimes ponantais, en particulier les Normands et les Rochelais, gagnés en grande partie à la religion réformée, continuent d'armer pour l'Amérique tropicale. Bientôt rejoints par les protestants anglais, Drake, Hawkins. Puis par les navires des Provinces-Unies (Pays-Bas), émancipées de la tutelle de Madrid.

Aux habituels pillages de navires et coups de main sur les villes, les assaillants ajoutent parfois la destruction d'églises avec lacération d'images religieuses et d'objets de culte.

Les hostilités religieuses cessent en France avec l'édit de Nantes. La même année le traité de Vervins amène la paix avec l'Espagne. Puis l'Angleterre et les Provinces-Unies signent à leur tour la paix avec Madrid.

Pourtant, le traité de Vervins ne reconnaît l'autorité espagnole en Amérique que sur les territoires effectivement occupés. C'est la porte ouverte, au début du XVII^e siècle, à une vague de colonisation nord-européenne (française, anglaise, hollandaise) sur des terres à peu près laissées vides ou très peu peuplées par les Espagnols : les Petites Antilles, les Guyanes, les Bahamas, les îles de la Tortue, Curaçao, la Jamaïque, les Bermudes, l'Amérique du Nord...

À la flibuste ponantaise se substitue peu à peu la flibuste antillaise. Ainsi, les armements se décident de plus en plus à partir des ports antillais.

La flibuste antillaise

Les Français opèrent à partir de l'île de Saint-Christophe au nord de l'archipel des Petites Antilles, puis dès 1640 de la fameuse île de la Tortue, site stratégique à quelques encablures de la côte nord de Saint-Domingue. Sur les parties nord et ouest de Saint-Domingue, désertées par les colons espagnols, est disséminée toute une population de boucaniers, Français pour l'essentiel, mais également Anglais et Hollandais, dont le métier consiste à chasser les bovins sauvages pour récupérer leur cuir ou des porcs pour en fumer la viande sur un boucan*. Une viande savoureuse qui se conserve de longues semaines en mer comme sur terre. En raison de leur habileté et expérience au tir au fusil, ces coureurs des bois sont d'ailleurs très recherchés dans les opérations de flibuste.

Les armements en course sont d'abord dominés par les Provinces-Unies en guerre contre l'Espagne à partir de 1618. Après le traité de Westphalie, le flambeau est repris par les Anglais, depuis la Jamaïque. L'île a été conquise en 1654 par les troupes de Cromwell. Pour éviter toute tentative de reprise par les Espagnols, le gouverneur anglais distribue des commissions aux flibustiers pour aller attaquer les positions espagnoles. La multiplication de ces attaques préventives, menées pour la plupart par Henry Morgan sur leurs colonies, affaiblit les Espagnols qui ne parviennent pas à reconquérir l'île. Le traité de Londres en 1670 instaure la paix avec l'Espagne. Le grand Henry Morgan, chef des flibustiers, dépose les armes et devient même vice-gouverneur de l'île. Mais la relève est assurée du côté français. Tous les flibustiers étrangers souhaitant poursuivre la course viennent désormais chercher des commissions dans les îles françaises. Les plus belles pages de la flibuste française sont alors souvent écrites par des mains d'origine étrangère, principalement hollandaises : De Graff, Van Horn, Rools (François Rolle)...

Mais, attentif aux récriminations de négociants français hostiles à la flibuste qui spoliait le commerce espagnol, dans lequel ils avaient d'importants intérêts, et à celles des propriétaires de

* Boucan : gril de bois sur lequel on étend les viandes pour les fumer.

plantations sur lesquelles s'exerçaient en priorité les représailles, à la suite des attaques menées par les flibustiers, Louis XIV décide, à l'occasion de la trêve de Ratisbonne en 1684, d'interdire la délivrance de commissions en course. À l'avenir elles ne seront délivrées qu'en période de guerre. Quand la paix est signée en Europe, elle doit dorénavant s'appliquer en Amérique. Ce devait être la fin de la flibuste indépendante et le début de la piraterie pour ceux qui ne voulaient pas déposer les armes. Sauf que entre-temps, s'étaient ouverts de nouveaux territoires de « chasse » dans la mer du Sud*.

Les flibustiers dans la mer du Sud

Dès 1670, du côté anglais, à la suite du traité de Londres, la Couronne avait interdit les commissions en course. Trois possibilités s'offrent alors à l'aventurier de Sa Majesté. Si notre homme a déjà amassé une fortune qu'il estime suffisante, il peut se retirer à terre, acheter une plantation, prendre épouse, s'embourgeoiser, et même à l'occasion prêter la main pour mettre hors d'état de nuire d'anciens « collègues » qui n'ont pas compris que l'époque a changé... C'est la voie choisie par Henry Morgan.

Deuxième possibilité pour les gentilshommes de fortune anglais privés de « gagne-pain » : venir chercher des commissions chez les Français qui en délivrent toujours. Troisième option : aller couper des bois tropicaux sur la péninsule du Yucatán. En toute illégalité puisque c'est un territoire espagnol, mais cela n'empêche pas une grande partie de la flotte de la Jamaïque de se lancer dans ce trafic lucratif. William Dampier, chroniqueur anglais de la flibuste, pratiqua lui-même ce métier exténuant, dans des zones souvent insalubres et marécageuses, où les Espagnols effectuent régulièrement quelques descentes pour les chasser. Et pour améliorer l'ordinaire, il faut piller quelques villages

* La mer du Sud correspond à l'époque au Pacifique, aux côtes pacifiques de l'Amérique du Sud. À l'opposé, la mer des Antilles est appelée la mer du Nord. Quand je parlerai des mers du Sud en général, il s'agira des océans Indien et Pacifique et de la mer Rouge.

indigènes afin de se procurer la nourriture de base comme le maïs, qui leur fait souvent défaut.

Quand la solution française se ferme à son tour (après la trêve de Ratisbonne en 1684) et si la vie dans les bois ne convient décidément pas, reste la solution d'aller faire des prises sous d'autres cieux. Passer le détroit de Magellan ou l'isthme de Panamá, courir le bon bord dans la mer du Sud, loin des autorités coloniales anglaises et françaises. Des Français, comme Raveneau de Lussan ou Grognet, leur emboîtent à leur tour le pas. Ils n'ont pas de commission mais, comme ils n'attaquent pas leurs compatriotes, qu'ils reviennent riches et avec de précieuses cartes de ces côtes, encore inconnues à Paris et à Londres, ils sont amnistiés. À l'exemple de François Rolle, de retour de la mer du Sud avec un pactole suffisant pour s'acheter une plantation et, en abjurant la religion protestante pouvoir se marier et devenir un notable en Guyane. D'autant plus que la guerre menace (guerre de la Ligue d'Augsbourg 1689-1697) : tout renfort d'équipages entraînés au combat n'est pas à négliger.

Tous les grands flibustiers français disposant toujours de leur navire (car le gouverneur de la partie française de Saint-Domingue, Cussy, les confisque quand il a vent d'un projet d'expédition) continuent à faire des prises sur les Espagnols, loin du gouverneur et sans autorisation. C'est le cas de tous ceux d'origine hollandaise au service de la France : De Graff, Andresson, Yanke, Jacob Evertson...

Quand la guerre éclate, la plupart entrent dans la légalité, en prenant des commissions de guerre en bonne et due forme.

La première vague de piraterie sur l'océan Indien et la mer Rouge : années 1690-1709

Alors que l'Europe est engagée dans la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les premiers futurs pirates britanniques et anglo-américains se dirigent vers l'océan Indien et la mer Rouge. Au départ, ils reçoivent des commissions pour aller faire des prises sur les Français, mais ils vont rapidement changer d'objectif et se lancer à l'assaut des navires marchands arabes, indiens ou sur ceux qui se rendent en pèlerinage à La Mecque, proies nettement plus riches et plus faciles à capturer que les navires français.

À l'occasion, ils n'épargnent pas les bâtiments des différentes compagnies européennes des Indes qui croisent dans les mêmes eaux.

L'absence d'un État suffisamment fort pour imposer sa loi sur mer*, l'étendue infinie de ces contrées océaniques, la longueur des côtes, le nombre important d'îles désertes où il est simple de se dissimuler, les nombreuses opportunités de faire des prises lucratives mal défendues (cargaisons avec de l'or, des pierres précieuses, des épices, de la porcelaine, de la soie, de la mousseline...), et la facilité avec laquelle on peut se ravitailler auprès d'indigènes organisés et coopérants, comme à Madagascar et dans les Comores, sont autant d'éléments favorisant ce mouvement. Dans les Antilles et en Amérique du Nord, il suffit qu'un de ces aventuriers revienne d'Orient richement chargé pour qu'aussitôt les imaginations s'enflamment et que certains cherchent au plus tôt à larguer les amarres. La postérité a surtout retenu les noms de William Kidd ou d'Henry Every. L'un et l'autre ont au départ un statut de corsaires. Every est second sur un navire corsaire armé pour lutter contre les Français dans les mers du Sud, mais les hommes ayant du mal à se faire payer, il convainc l'équipage de s'emparer du navire et de le faire capitaine pour aller pirater vers l'océan Indien et la mer Rouge.

William Kidd reçoit une commission contre les Français et les navires pirates anglais qui sévissent dans l'océan Indien. Mais, bredouille, il se décide à changer de programme. Plutôt que de faire la chasse aux pirates (alors qu'il aurait pu s'emparer du capitaine Culliford, un des plus illustres, qu'il vient de rencontrer) il se joint à eux pour piller indifféremment n'importe quel navire. Bien d'autres les rejoignent : George Raynor sur le *Batchelor Delight*, William Mason et Edwards Coates sur le *Jacob* puis sur le *Nassau*, John Kelley monté sur l'*Unity*. Thomas Tew sur l'*Amity*. L'année suivante on peut rencontrer

* Les flottes chinoises n'allaient pas au-delà du détroit de Malacca, l'Inde était éparpillée en une multitude de petits États, les Arabes en sultanats étaient séparés par des déserts. De fait aucun navire pirate européen ne sera capturé dans l'océan Indien. Seul le capitaine Kelley est arrêté, mais c'est au cours d'une aiguade sur la côte indienne. Il sortira de son séjour de cinq ans dans les geôles indiennes converti de force et... circoncis ! Rogozinski, Jan, *Honor Among the Thieves*, Londres, 2002, page 104.

Robert Glover sur le *Resolution*, puis Robert Culliford sur le *Mocha* fait son apparition.

Il y a évidemment à la même époque quelques pirates qui se contentent de rester dans leurs eaux territoriales et de harceler leurs propres côtes, dont l'un d'entre eux se fait appeler « King Henry », le roi Henry², en toute modestie !

Du côté français la tentation est forte de mettre le cap à l'est. Comme l'explique le gouverneur Ducasse : « Un forban anglais arrivé l'an passé à la Caroline dont l'équipage eut vingt mille francs à l'homme leur a fait naître cette envie et si ceux qui restent avaient des pilotes et les autres choses nécessaires je les perdrais tous³. » Seuls quelques-uns se risquent dans l'aventure, en particulier Isaac Veyret dit Desmaretz sur la *Balestrelle* et Jacques Léger.

ISAAC VEYRET DIT DESMARETZ

Protestant né à Saintes en 1653. Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg il fait partie de l'équipage du flibustier Fantin et participe à l'attaque de la partie anglaise de l'île de Saint-Christophe, au cours de laquelle les Anglais du bord s'emparent du navire.

Grâce aux dédommagements obtenus à cause de cette perte, tous les membres de l'équipage rachètent un autre navire avec lequel ils arraisonnent une riche frégate au large de Caracas. Élu capitaine, il quitte la Martinique en 1691 sur cette nouvelle prise, baptisée *Balestrelle*, en direction de la mer Rouge, avec une commission pour faire des prises sur les Anglais. Après quelques démêlés lors d'une escale aux Açores, nous le retrouvons sur les côtes d'Afrique. Ce n'est que quelques années plus tard qu'on le mentionne de nouveau. D'après une correspondance, il fait escale en Inde. Il aurait fait plusieurs riches prises dans la région, sans autres précisions. Il perd ensuite son navire sur Mohéli dans les Comores, rachète alors le *Saint-François* avec lequel il gagne Bourbon pour s'y installer en 1697 : « Se voyant âgé et estropié d'un bras, il s'est marié ici, après y avoir fait abjuration de l'hérésie dans laquelle il avait vécu jusqu'à présent... » Sa commission ne l'autorisait pas à faire

des prises autres qu'anglaises. Il est donc vraisemblable qu'il l'ait outrepassée, même si nous n'avons pas de précisions sur la nature de ses prises.

JACQUES LÉGER

Nous sommes en 1694 pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, Jacques Léger, Rouennais d'origine, a alors trente-deux ans quand il quitte Saint-Domingue avec l'intention d'aller faire fortune du côté de la mer Rouge et de l'océan Indien. Ce qui déclenche la fureur du gouverneur Ducasse : « Un autre petit corsaire [...] m'a appris qu'un corsaire du Petit Goâve, Jacques Léger, avait débouqué avec cent trente fribustiers [*sic*] pour la côte de la Nouvelle-Angleterre où il compte prendre des vivres pour aller de là à la mer Rouge et dans le sein persique, dont je suis très fâché n'étant plus en état de rien entreprendre et peu de me défendre. Cette canaille n'envisage que sa convenance. Il faut compter ces hommes comme morts, de tous ceux qui ont jamais entrepris ces voyages il n'en est pas revenu. »

Mais l'aventure tourne court. Le navire est capturé sur les côtes africaines par le capitaine Glover. Heureusement, quelques mois après il put s'engager à bord du navire du capitaine Culliford et faire quelques bonnes prises. Après quelques années à Madagascar, il gagnera Bourbon et deviendra un riche colon.

Puis la geste pirate en océan Indien va se faire plus discrète, faute de combattants, les années suivantes. Entre 1699 et 1709 un seul navire pirate monté par une centaine d'hommes et commandé par Halsey gagne la zone.

La deuxième vague, les Antilles : années 1697-1701

Pendant les quatre années séparant la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg du début de la guerre de Succession d'Espagne (de 1697 à 1701), on va assister à une nouvelle vague

ISBN : 978-2-84734-503-2
dépôt légal : novembre 2009
N° d'édition : 3 337

Imprimé en Italie