

Het piratenleven onthuld

19de eeuw

De werkelijkheid achter de mythe

Het piratenleven onthuld

19de eeuw

De werkelijkheid achter de mythe

Gaëtan Algoet

Colofon

Titel: *Het piratenleven onthuld - 19de eeuw – De werkelijkheid achter de mythe.*

Samenstelling, vertaling en redactie: Gaëtan Algoet

Historische reconstructie: op basis van primaire en secundaire bronnen

Illustraties en beeldmateriaal: zie beeldverantwoording

Vormgeving: auteur

Taal: Nederlands

Eerste uitgave: 2026

Revisie: 1.0

Website: <https://www.GaetanAlgoet.eu>

Contact / Errata: GaetanAlgoet@hotmail.com

Volg de auteur: [@GaetanAlgoet](#) (Twitter / X)

Juridische verklaring

Dit boek is samengesteld op basis van historische primaire bronnen, aangevuld met erkende moderne historiografie. De teksten zijn vertaald, samengebracht en waar nodig van context voorzien door de auteur.

Hoewel uiterste zorg is besteed aan historische nauwkeurigheid, weerspiegelen de oorspronkelijke bronnen onvermijdelijk de perspectieven, vooroordelen en wereldbeelden van hun tijd. De auteur aanvaardt geen aansprakelijkheid voor interpretaties die losstaan van deze context.

Dit werk heeft geen intentionele politieke, ideologische of morele agenda en beoogt geen verheerlijking of vergoelijking van historische gebeurtenissen. Het doel is documentatie, duiding en toegankelijkheid van vroegmoderne bronnen.

Auteursverantwoordelijkheid

De auteur draagt de verantwoordelijkheid voor de selectie, vertaling en samenstelling van de teksten. Eventuele fouten of onnauwkeurigheden in interpretatie of redactie berusten uitsluitend bij de auteur. .

Beeldverantwoording

De in dit boek opgenomen afbeeldingen zijn gebaseerd op historische prenten, gravures, kaarten en hedendaagse digitale reconstructies. Zij dienen ter illustratie van historische context en narratief en mogen niet worden opgevat als letterlijke ooggetuigenverslagen.

Historische prenten weerspiegelen Europese interpretaties uit hun tijd en bevatten mogelijk symbolische, ideologische of propagandistische elementen. Digitale bewerkingen zijn uitgevoerd om de leesbaarheid en samenhang te verbeteren, zonder aanspraak te maken op absolute historische exactheid.

Bronnenverantwoording

De oorspronkelijke bronnen zijn geschreven door Europese tijdgenoten en vertegenwoordigen voornamelijk koloniale perspectieven. Inheemse stemmen zijn slechts indirect overgeleverd. Waar mogelijk is kritische duiding toegevoegd via voetnoten.

Auteursrecht

© 2026 Gaëtan Algoet

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur, behoudens de wettelijk toegestane uitzonderingen.

Auteursbio & Bibliografie

Gaëtan Algoet is een Belgisch onderzoeker, schrijver en uitgever gespecialiseerd in microgeschiedenis, maritieme reconstructie en de herontdekking van vergeten werelden. Hij publiceerde zijn eerste boeken in 2009 en 2010 en nam zijn historische werk vanaf 2025 opnieuw op, waarbij hij eerdere manuscripten verfijnde en uitbouwde tot een internationale reeks. Zijn onderzoek kreeg regionale aandacht via een interview op ROBtv, dat later werd opgenomen in hun jaaroverzicht van 2025.

Als oprichter van **Algoet Publishing** streeft hij naar historisch verantwoorde uitgaven die zowel inhoudelijk als esthetisch een hoge standaard bereiken. Zijn werk verschijnt in het Nederlands, Duits en Engels en onderscheidt zich door nauwgezette bronstudie, respect voor context en een heldere, toegankelijke vertelstijl.

Gepubliceerde werken

Caribische geschiedenis & maritiem erfgoed

- *Verborgen en verloren schatten in de Dominicaanse Republiek* (2009)
- *Historische scheepswrakken rond Hispaniola* (2010)

Arthuriaanse studies

- *Avalon onthuld – Het verloren koninkrijk* (2025)
- *Avalon enthuld* (DE)
- *Avalon revealed* (EN)

Historische fictie & geopolitieke intriges

- *Het geheim van de Broederschap – Nazigoud, onderzeeërs en verraad* (2025)
- *The Brotherhood's Secret* (EN)
- *Das Bruderschafts-Geheimnis* (DE)

Regionale geschiedenis

- *Tussen Velt & Bergh – 200 jaar verbonden* (2025)

Ontdekkingsreizen & koloniale bronnen

- *Amerika onthuld – De eerste reisverslagen 1492–1499* (2026)

Piraterij & vroegmoderne zeevaart

- *Het piratenleven onthuld – 17de eeuw* (2026)
- *The Pirate Life Revealed* (EN)
- *Het piratenleven onthuld – 18de eeuw* (2026)
- *Het piratenleven onthuld – 19de eeuw* (2026)

Overige historische studies

- *A Hundred Giants – New Discoveries* (2018, EN)

Uitgeverij

Alle titels verschijnen bij **Algoet Publishing**, in zowel zwart/wit-edities als luxe kleurenitgaven binnen de *Diamond Collection*.

Samenvatting

De 19de eeuw vormt een kantelpunt in de geschiedenis van de piraterij. Het is de periode waarin de laatste sporen van de klassieke zeerover verdwijnen, terwijl tegelijkertijd het beeld van de piraat een nieuw en blijvend leven krijgt in de verbeelding. Waar de Cariben in de voorgaande eeuwen werden gedomineerd door georganiseerde piratenvloten en beruchte vrijhavens, is deze wereld tegen het begin van de 19de eeuw grotendeels verdwenen. Koloniale machten hebben hun greep verstevigd, marines patrouilleren de zeeën en internationale verdragen maken een einde aan de openlijke piraterij. Toch betekent dit niet dat de zee veilig wordt. In de schaduw van deze nieuwe orde ontstaan andere vormen van maritieme criminaliteit: smokkel, opportunistische piraterij en kapering in een grijze zone tussen oorlog en misdaad.

In deze veranderende wereld duiken de laatste piraten op. Figuren als Roberto Cofresí, Jean Lafitte en Benito de Soto bewegen zich tussen feit en legende, opgejaagd door steeds efficiëntere marines en vastgelegd in fragmentarische bronnen zoals processtukken, getuigenissen en marinerapporten. Hun verhalen tonen geen romantisch avontuur, maar een harde realiteit van overleving in een wereld die hen niet langer tolereert. Tegelijkertijd groeit de fascinatie voor het piratenleven. Schrijvers en dichters grijpen terug naar het verleden en herscheppen de piraat tot een tragische held, een vrijheidszoeker en een icoon van rebelle. Zo ontstaat een beeld dat weinig gemeen heeft met de historische werkelijkheid, maar des te krachtiger wordt in het collectieve geheugen. Een beeld dat tot op vandaag onze voorstelling van piraten bepaalt.

Dit boek onderzoekt die dubbele beweging. Het brengt de laatste fase van de piraterij in kaart tegen de achtergrond van ingrijpende geopolitieke, economische en technologische veranderingen in het Caribisch gebied. Het volgt de overgang van georganiseerde piraterij naar kleinschalige, verspreide

netwerken en toont hoe smokkel en illegale handel de plaats innemen van de oude piratenpraktijken. Tegelijk analyseert het hoe de 19de eeuw de basis legt voor de mythevorming die het beeld van de piraat tot op vandaag bepaalt.



Panoramisch uitzicht over de Cariben bij zonsondergang. Op de voorgrond een klein, verweerd zeilschip (laatste piraat), op de achtergrond een imposant marineschip (linie-schip) in silhouet. Rustige zee, dramatische lucht, symbolische tegenstelling oud vs nieuw.

Het resultaat is het verhaal van een wereld in transitie. Een wereld waarin de piraat als historische figuur verdwijnt, maar als symbool juist groter wordt dan ooit tevoren. Dit boek vormt daarmee de brug tussen de werkelijkheid van de laatste piraten en de verbeelding die hen onsterfelijk maakte.

Voorwoord

De 19de eeuw is een vreemde eeuw in de geschiedenis van de piraterij. Het is de eeuw waarin de historische piraat verdwijnt, maar zijn schaduw groter wordt dan ooit tevoren. Terwijl de laatste echte zeerovers worden opgejaagd, berecht en geëxecuteerd, ontstaat in dezelfde periode een nieuw soort piraat: niet op zee, maar op papier. Het is de eeuw waarin de werkelijkheid plaatsmaakt voor verbeelding, waarin feiten worden overschreven door fictie, en waarin de piraat, die in de 17de en 18de eeuw vooral een harde, wanhopige en vaak kort levende misdadiger was, verandert in een romantisch icoon.



De piraat als werkelijkheid en als mythe: twee beelden die in de 19de eeuw uit elkaar groeien.

In mijn eerste twee delen volgden we de piraten zoals ze zichzelf zagen, zoals ze leefden, vochten en stierven. We lazen hun eigen woorden, hun eigen verslagen, hun eigen getuigenissen. Exquemelin, Ringrose, Wafer en vele anderen namen ons mee naar een wereld die ruw, gewelddadig en onverbloemd was. In dit derde deel verandert het perspectief. De bronnen verschuiven. De stemmen worden schaarser. De echte piraten van de 19de eeuw, Roberto Cofresí, Jean Lafitte, Benito de Soto, spreken niet meer via dagboeken of reisverslagen, maar via processtukken, marinerapporten, brieven en getuigenissen van overlevenden. Hun verhalen zijn fragmentarisch, maar des te krachtiger.

Omdat ik momenteel werk aan de eerste Nederlandse vertaling van *The Red piraat*, James Fenimore Coopers invloedrijke piratenroman uit 1827, is het des te belangrijker te begrijpen hoe in deze periode een nieuw soort piratenverhaal ontstaat: het geromantiseerde avontuur.

Tegelijkertijd ontstaat een nieuw soort piratenverhaal: het geromantiseerde avontuur. Dichters, romanschrijvers en uitgevers grijpen terug naar de figuur van de piraat en maken er iets nieuws van. Lord Byron, Walter Scott, James Fenimore Cooper en Charles Ellms creëren een beeld dat niets meer te maken heeft met de historische realiteit, maar dat tot op vandaag het collectieve geheugen bepaalt. De piraat wordt een tragische held, een vrijheidsstrijder, een exotische buitenstaander, een figuur die meer thuishoort in de literatuur dan op zee.

Dit boek onderzoekt die overgang. Het vertelt de verhalen van de laatste echte piraten van de West-Indië, maar ook hoe de 19de eeuw de piraat opnieuw uitvond. Het is een reis door archieven, rechtszalen, marinerapporten en literaire verbeelding. Een zoektocht naar de waarheid achter een mythe die in deze eeuw sterker werd dan ooit tevoren.

Zoals in de vorige delen is dit werk opgebouwd uit historische bronnen, getuigenissen en context. Maar dit keer komt er iets bij: de analyse van hoe de piraat een icoon werd. Hoe een misdadiger een legende werd. Hoe de 19de

eeuw de basis legde voor het piratenbeeld dat miljoenen mensen kennen, zelfs als ze nooit één historisch verslag hebben gelezen.

Dit derde deel vormt zo de brug tussen de wereld van de echte piraten en de wereld van de moderne verbeelding. Het is het verhaal van een eeuw waarin de piraat stierf en tegelijk werd geboren.

Met dit derde deel groeit *Het Piratenleven Onthuld* verder uit tot een reeks die steeds dieper graaft in de werkelijkheid achter de piraterij. Elk deel opent nieuwe perspectieven, nieuwe bronnen en nieuwe vragen. Deze reeks is daarmee geen afgesloten project, maar een voortdurende verkenning van een wereld die rijker, complexer en gelaagder blijkt dan ze op het eerste gezicht lijkt. Hoeveel er nog te ontdekken valt, laat ik bewust open, want het verhaal van de piraterij is nooit volledig verteld.

Gaëtan Algoet

Begijnendijk, 2026

Inleiding

Aan het begin van de 19de eeuw lijkt de piraterij in de Cariben op haar einde te lopen. De grote namen uit de 17de en 18de eeuw zijn verdwenen, de piratenrepublieken zijn vernietigd en de koloniale machten hebben hun greep op de regio versterkt. Toch is de zee in deze periode allesbehalve veilig. Terwijl de klassieke piraat uit het zicht verdwijnt, ontstaan nieuwe vormen van geweld, smokkel en opportunistische piraterij. De Cariben blijven een broeihaard van conflicten, maar de spelers veranderen, net als de middelen waarmee ze opereren.

In deze context is het belangrijk om te verduidelijken wat piraterij in juridische zin betekent. Volgens de internationaal aanvaarde definitie is piraterij “geweld, detentie of roof op zee, gepleegd voor privéwinst, buiten de jurisdictie van een staat.” Vanuit dat perspectief bestond piraterij in de 19de eeuw nog steeds, maar vaak in vormen die nauwelijks nog herkenbaar zijn als ‘piraterij’ in de populaire verbeelding. Geen zwarte vlaggen, geen grote schepen vol kanonnen, geen broederschappen van zeerovers; maar kleine, snelle vaartuigen, lokale bendes, smokkelaars en opportunisten die opereerden in grijze zones tussen handel, misdaad en overleving. De praktijk bleef bestaan, maar het beeld dat wij vandaag met piraten associëren, was al grotendeels verleden tijd. Maar ze waren er nog.

De 19de eeuw is een eeuw van transitie. De onafhankelijkheidsstrijd in Latijns-Amerika, de opkomst en groeiende invloed van de Verenigde Staten, de instorting van oude koloniale structuren en de ontwikkeling van nieuwe handelsroutes zorgen voor een complexe maritieme wereld. In deze omgeving duiken figuren op die niet langer passen binnen het beeld van de traditionele piraat, maar die wel degelijk een rol spelen in de geschiedenis van de piraterij. Roberto Cofresí, Jean Lafitte en Benito de Soto behoren tot deze laatste

generatie die nog herkenbare sporen van de oude piraterij draagt, al opereren zij in een totaal andere context dan hun voorgangers.

Naast deze historische figuren is de 19de eeuw ook de periode waarin de grenzen tussen feit en verbeelding beginnen te vervagen. De verhalen die in deze eeuw worden opgetekend, zijn vaak fragmentarisch: processtukken, marinerapporten, verklaringen van overlevenden en brieven van kapers. Ze geven een beeld van een wereld waarin piraterij niet langer een georganiseerde kracht is, maar een schaduw die blijft hangen boven de Caribische wateren. Tegelijkertijd ontstaat er een groeiende belangstelling voor avonturen op zee, gevoed door politieke onrust, exotische reisverhalen en de fascinatie voor het onbekende.

Dit boek brengt de laatste echte piraten van de West-Indië in kaart, maar ook de nieuwe vormen van piraterij die in hun kielzog ontstonden. Het plaatst hun daden in de bredere context van een veranderende wereld en toont hoe de 19de eeuw een cruciale rol speelde in de evolutie van piraterij, zowel in de werkelijkheid als in de verbeelding. Waar de vorige delen zich richtten op de hoogtijdagen van de piraterij, richt dit deel zich op de periode waarin de praktijk verdwijnt, maar de sporen ervan nog duidelijk zichtbaar zijn.

Deze eeuw vormt het scharnier tussen geschiedenis en interpretatie, tussen de laatste echo's van de oude piratenwereld en de opkomst van nieuwe maritieme fenomenen. Het is een tijdperk waarin de zee niet langer wordt gedomineerd door de zwarte vlag, maar waarin de gevolgen van eeuwenlange piraterij nog steeds voelbaar zijn. Dit boek volgt die sporen, van de laatste piraten tot de veranderende krachten die de Cariben vormgaven, en maakt zo duidelijk dat het verhaal van de piraterij nog lang niet is uitverteld.

Dankwoord

Dit werk kon slechts tot stand komen dankzij de uiteenlopende stemmen en fragmenten die de 19de eeuw ons heeft nagelaten. Mijn erkentelijkheid gaat in de eerste plaats uit naar de maritieme archieven van Spanje, de Verenigde Staten, Denemarken en Puerto Rico, waar de laatste echo's van Roberto Cofresí, Jean Lafitte en Benito de Soto bewaard zijn gebleven. Hun processtukken, marinerapporten en getuigenissen vormen het zeldzame fundament waarop de geschiedenis van de laatste piraten van de Cariben kan worden heropgebouwd.

Daarnaast verdienen ook de onderzoekers die zich hebben toegelegd op deze overgangperiode bijzondere erkenning. Hun werk maakt het mogelijk om de complexe wereld van kapers, smokkelaars en schaduwpiraten in de 19de eeuw te begrijpen, en om de dunne lijn tussen feit en verbeelding te onderscheiden. Dankzij hun inspanningen kunnen we de historische realiteit scheiden van de romantiek die in deze eeuw zo nadrukkelijk vorm kreeg.

Ten slotte gaat mijn dank uit naar de bibliotheken, literaire collecties en musea die de vroegste edities van de romantische piratenverhalen hebben bewaard. De werken van Byron, Scott, Cooper en Ellms zijn niet alleen culturele artefacten, maar ook sleutels tot het begrijpen van de mythevorming die de piraat onsterfelijk maakte.

Geschiedenis ontstaat nooit uit één bron. Zij is het resultaat van documenten, interpretaties, stiltes en tegenstrijdigheden. Dit boek is een poging om die uiteenlopende elementen samen te brengen tot een coherent geheel, niet om de legende te versterken, maar om de werkelijkheid van een eeuw in transitie zichtbaar te maken.

Inhoud

Tijdslijn van de piraten in dit boek	1
Deel 1. De Cariben na de Gouden Eeuw	5
Hoofdstuk I. De wereld na 1725.....	5
1. De val van de piratenrepublieken	5
2. De nieuwe maritieme machtsverhoudingen	10
3. Economische verschuivingen in het Caribisch gebied	18
Hoofdstuk II. De opkomst van de koloniale marines	23
1. De strijd tegen smokkel en illegale handel.....	23
2. De rol van de Verenigde Staten.....	24
3. Internationale verdragen tegen piraterij	26
Hoofdstuk III. De laatste resten van de oude piratenwereld.....	29
Kleine bendes en lokale zeerovers	29
1. Matanzas: De Baai Waar de Geschiedenis Tweemaal Toesloeg.....	32
2. Een verborgen piratennest bij Cape Cruz, Cuba (juli 1823)	36
3. Bahía de Cochinos – Het Moeraskamp van de Zuidkust (juli–augustus 1823).....	41
4. Sagua la Grande – Het Riviernest in de Mangroven (juli–augustus 1823).....	43
5. Isla de Pinos – De Grotten van het Zuidelijke Eiland (1810–1830)	45
6. Los Colorados – De Verspreide Schuilplaatsen van de Noordwestkust (jaren 1820)	47
7. Isla Margarita en Isla de Coche – De Eilanden van de Corsarios (1815–1830).....	49

De overgang van piraterij naar georganiseerde smokkel	51
Hoofdstuk IV. Piraterij of fraude?	53
1. De paradox in de bronnen	53
2. Een representatieve casus en de opsporingspraktijk.....	54
3. Institutionele reactie, rechtszaken en interpretatie	58
Deel 2. Schaduwpiraten en kapers van de 19de eeuw	61
Hoofdstuk I. Het leven van Lafitte	61
1. Het boek van de piraten door Charles Ellms 1837.	61
2. Realiteit en mythe	91
Hoofdstuk II. Louis-Michel Aury	97
1. Jeugd en vroege loopbaan	97
2. Louis □ Michel Aury in de Franse Marine (1802–1811)	98
3. Van Matroos tot Kaper	101
4. De Weg naar Galveston	119
5. Lafitte’s aankomst op Galveston	135
Hoofdstuk III. Het leven van Benito de Soto	151
1. De legende: Benito Soto volgens Charles Ellms (Portland, ME: Sanborn & Carter, 1837).....	151
2. De rauwe realiteit.....	175
3. Overzicht van de piratenloopbaan van de Defensor de Pedro.....	193
Hoofdstuk IV. Een tijdgenoot □ verslag van een piratenexecutie (Jamaica, 1823).....	196
Deel 3. Roberto Cofreesi:	202
Hoofdstuk I. De jeugd van Roberto Cofresí: een historisch gestaafe reconstructie	202

Hoofdstuk II. De weg naar piraterij (1815–1823).....	207
Hoofdstuk III. De internationale jacht.....	221
Hoofdstuk IV. Cofresí in de volksverbeelding:.....	227
Hoofdstuk V. Het standbeeld van Roberto Cofresí	237
Deel 4. De Wereld van de Piraten: Leven, Rollen en Macht.....	241
Hoofdstuk I. Het Leven aan Boord: Ritme, Strijd en Overleving	241
Hoofdstuk II. Hoofdstuk II. Het materiaal van de laatste piraten	249
Wapens, gereedschap en voorwerpen van het dagelijkse leven	249
Hoofdstuk III. Vrouwen in de piratenwereld van de negentiende eeuw.....	260
Hoofdstuk III. Zheng Yi Sao: de vrouw die de zee beheerste	269
1. Geboorte, jeugd en de wereld van de Pearl River.....	270
2. Leven, opkomst en organisatie.....	274
3. Veldslagen, blokkade en pardon	276
Deel 5. De Overgangperiode (1830–1860).....	283
Hoofdstuk I. Diabolito.....	285
1. De Kust die Duivels Maakt	285
2. De Straat van Florida.....	288
3. De Mosquito Fleet.....	291
4. De Laatste Duik	294
Hoofdstuk II. Maroons en Gevluchte Slaven:.....	299
Hoofdstuk III — De Illegale Slavenhandel.....	307
1. Het Verbod, de Realiteit en de Economische Motor	307
2. Het West Africa Squadron.....	310
3. De Verborgene Atlantische Oversteek	312

4. De reis van La Estrella.....	315
5. Sengbe Pieh (Joseph Cinqué) de Afrikaanse piraat.....	323
6. De Cubaanse Contrabandistas.....	363
7. Het Einde van de Handel en de Afschaffing van de Slavernij.....	365
Hoofdstuk IV. De Haïtiaanse Politieke Kapers.....	368
1. De Kapers van Boyer.....	370
2. Incidenten op zee met de kapers van Boyer.....	381
3. De Haïtiaanse archieven.....	384
4. De Dominicaanse piraten.....	386
Hoofdstuk V. De Bahamaanse Wreckers.....	395
1. Wrakplunderaars die door Britse gouverneurs als piraten werden bestempeld.....	395
2. De wrecking□families van de Bahama's: Sawyer, Russell en Curry....	400
3. Beschuldigingen van misleiding.....	402
4. De neergang van een wereld.....	404
5. Een Levende Getuigenis.....	408
Deel 6. De komst van de militaire stoomschepen.....	433
Hoofdstuk 1. Het moment waarop snelheid de piraten geen redding meer bood.....	433
Hoofdstuk 2. Overgang naar de laatste generatie piraten.....	438
Deel 7. Piraten en Smokkelaars tussen de ABC□eilanden en Zuid□Amerika, 1800–1900.....	441
Hoofdstuk I. Een zee van grenzen, handel en wetteloosheid.....	442
Hoofdstuk II. De erfenis van de onafhankelijkheidsoorlogen.....	445
Hoofdstuk III. Curaçao als centrum van smokkel en clandestiene handel.....	447

Hoofdstuk IV. De piraten van La Guajira.....	449
Hoofdstuk V. De Golf van Venezuela en de routes naar Maracaibo.....	453
Hoofdstuk VI. Trinidad, de Golf van Paria en de oostelijke routes	457
Hoofdstuk VII. Smokkelaars als revolutionairen en revolutionairen als smokkelaars	464
Hoofdstuk VIII. Het dagelijkse leven van piraten en smokkelaars.....	465
Hoofdstuk IX. Buitenlandse oorlogsschepen en de strijd tegen de smokkel	467
Hoofdstuk X. De neergang van de piraterij	468
Hoofdstuk XI. De blijvende erfenis van de grenssee	469
Deel 8. The Red Rover (1827).....	471
Slot	477
Bronlijsten	479
Slotwoord	481
Auteursbio en werken.....	483
Verborgen en verloren schatten in de Dominicaanse Republiek	485
Historische scheepswrakken rond Hispniola	487
Avalon onthuld	489
Het geheim van de broederschap	491
Tussen Velt & Bergh.....	493
Amerika onthuld.....	495
Het piratenleven onthuld 17 ^{de} eeuw	497
Het piratenleven onthuld 18 ^{de} eeuw	499
Het piratenleven onthuld 19 ^{de} eeuw	501

Tijdslijn van de piraten in dit boek

1810–1820

- Kapers van Gran Colombia
 - Jean Lafitte (actief ca. 1810–1823)
-

1814

- Publicatie *The Corsair* (Lord Byron) — begin van de romantische piratenliteratuur
-

1816–1820

- Louis en Michel Aury
-

1820–1825

- Roberto Cofresí
-

1823

- Verdwijning van Jean Lafitte
-

1825

- Executie van Roberto Cofresí — vaak beschouwd als de laatste piraat van de West-Indië
-

1827

- Publicatie The Red piraat (James Fenimore Cooper)

1828–1830

- Benito de Soto

1837

- Publicatie The Pirates Own Book (Charles Ellms)

1840–1850

- Opkomst van geïllustreerde piratenverhalen en feuilletons

1850–1880

- De piraat als literair icoon in Victoriaanse cultuur
- Theaterstukken, penny dreadfuls, vroege kinderliteratuur

1880–1900

- Laatste lokale zeerovers en smokkelaars in de Cariben
- De mythe van de piraat is volledig gevormd

Deel 1. De Cariben na de Gouden Eeuw

Hoofdstuk I. De wereld na 1725

1. De val van de piratenrepublieken

Aan het begin van de negentiende eeuw bestaan de piratenrepublieken die ooit de Cariben domineerden niet meer. Hun ondergang was geen plotselinge gebeurtenis, maar het resultaat van een langzaam proces dat zich over meer dan een eeuw uitstrekte. De havens die in de zeventiende eeuw symbool stonden voor vrijheid, wetteloosheid en opportunisme, zoals Tortuga, Port Royal en New Providence, werden geleidelijk ingelijfd door koloniale machten die hun maritieme greep versterkten. De val van deze republieken vormt het fundament waarop de negentiende-eeuwse piraterij zich ontwikkelde: niet langer als georganiseerde kracht, maar als schaduw van een verdwenen wereld. Een schaduw die in de loop van de 19de eeuw nog één keer kort zou opflakkeren.

Tortuga: van vrijhaven tot Frans bolwerk

Tortuga, het eiland voor de noordkust van Hispaniola, was in de zeventiende eeuw het centrum van de flibustiers. De Franse West-Indische Compagnie gebruikte het eiland als uitvalsbasis voor kapers die Spaanse schepen aanvielen. De piratenrepubliek kende haar hoogtepunt tussen 1640 en 1680, toen mannen als François l'Olonnais en Michel de Grammont er hun rooftochten voorbereidden. De val van Tortuga werd ingezet toen Frankrijk in 1665 een permanent koloniaal bestuur instelde. Gouverneur Bertrand d'Ogeron begon de piraten te reguleren en onderwierp het eiland aan een strakker bestuur.

Tegen het einde van de zeventiende eeuw was de vrijbutterij grotendeels verdwenen. De Franse kroon had geen behoefte meer aan kapers nu de koloniale structuren stabiel werden. Rond 1700 was Tortuga geen piratenbolwerk meer, maar een militair gecontroleerde buitenpost.

Port Royal: van Sodom van de Nieuwe Wereld tot marinebasis

Port Royal op Jamaica was in de late zeventiende eeuw het meest beruchte piratennest ter wereld met zijn absolute hoogtepunt tussen ca. 1655 en 1680, toen vrijbuiters en kapers er ongehinderd opereerden. De Engelse kroon tolereerde en stimuleerde kapers die Spaanse schepen aanvielen. Henry Morgan, die later gouverneur werd, is het bekendste voorbeeld van deze dubbelzinnige politiek. De val van Port Royal werd versneld door rampen. In 1692 verwoestten een zware aardbeving en tsunami twee derde van de stad. Grote branden in 1703 en 1815 vernietigden wat nog overeind stond. In de achttiende eeuw nam de Britse marine de volledige controle over en maakte een einde aan de piratenactiviteiten. Tegen 1800 was Port Royal geen vrijplaats meer, maar een strategische marinebasis van de Royal Navy.



Moderne illustratie van de verwoesting van Port Royal tijdens de aardbeving van 7 juni 1692 om 11:43 uur, gevolgd door een tsunami met golven tot ca. 6 meter hoog. Gebaseerd op de 17de-eeuwse gravure van Pieter van der Aa.

New Providence: het einde van de Bahamaanse piratenstaat

New Providence, met Nassau als centrum, was tussen 1715 en 1718 het hart van de piratenrepubliek van de Bahama's. Figuren als Charles Vane, Benjamin Hornigold, Jack Rackham, Mary Read en Anne Bonny gebruikten het eiland als uitvalsbasis. De piraten vormden er een zelfbestuur, compleet met eigen regels, verdeling van buit en een rudimentaire vorm van democratie. De Britse kroon greep in 1718 in. Woodes Rogers arriveerde als koninklijke gouverneur met een vloot en een koninklijk pardon. De meeste piraten gaven zich over; de rest werd opgejaagd of geëxecuteerd. Tussen 1720 en 1750 werd Nassau omgevormd tot een versterkte Britse kolonie. Tegen de negentiende eeuw was New Providence volledig geïntegreerd in het Britse koloniale systeem.

Waarom de piratenrepublieken verdwenen

De ondergang van de piratenrepublieken werd veroorzaakt door een combinatie van structurele veranderingen:

1. Professionalisering van koloniale marines

In de zeventiende eeuw waren Europese rijken afhankelijk van kapers. In de achttiende en negentiende eeuw beschikten ze over permanente marines. De Britse Royal Navy werd de grootste vloot ter wereld. Spanje had in de zeventiende eeuw de Armada de Barlovento opgericht om de Cariben te beschermen, maar deze vloot verloor in de achttiende eeuw geleidelijk aan kracht. De Verenigde Staten richtten in 1822 het West Indies Squadron op om piraterij te bestrijden. Deze marines maakten het onmogelijk voor piraten om nog openlijk havens te gebruiken.

2. Economische stabilisatie

De Cariben werden steeds belangrijker voor plantage-economieën zoals suiker, koffie en katoen. Koloniale machten konden zich geen piraten meer veroorloven die deze handel bedreigden.

3. Internationale verdragen

Verdragen zoals het Verdrag van Utrecht(1713) en later anti-slavernijverdragen zorgden voor gezamenlijke maritieme actie tegen piraterij.

4. Verdwijnen van de logistieke infrastructuur

Piraten hadden havens nodig voor reparaties, bevoorrading, verkoop van buit en rekrutering. Toen deze havens onder militair bestuur kwamen, stortte het piratensysteem in.

De 19de eeuw: een wereld zonder toevluchtsoorden

Wanneer de negentiende eeuw begint, bestaan de piratenrepublieken niet meer. De Cariben zijn nu een lappendeken van koloniale garnizoenen, douaneposten en marinebases. Toch blijft de regio onrustig. Nieuwe vormen van piraterij ontstaan. Kapers van Gran Colombia opereren tijdens de onafhankelijkheidsoorlog. Smokkelaars profiteren van instortende koloniale economieën. Piraten zonder republiek, zoals Roberto Cofresí, opereren vanuit geïsoleerde baaien en kleine eilanden. Deze figuren zijn geen erfgenamen van de oude piratenrepublieken, maar overlevenden in een wereld die hen niet langer ondersteunt.

De laatste echo's van een verdwenen wereld

De val van de piratenrepublieken markeert het einde van de georganiseerde piraterij in de Cariben. Wat volgt, is een periode van fragmentatie. Kleine bendes, geïsoleerde aanvallen, opportunistische piraterij en kapers die opereren in de grijze zone tussen oorlog en misdaad bepalen het maritieme landschap.

Dit piratenrepublieken vormt het historische vertrekpunt van dit deel. De piraten die in deze eeuw actief zijn, bewegen zich in een wereld die hen niet langer duldt en juist daarom zijn hun verhalen zo uitzonderlijk.

2. De nieuwe maritieme machtsverhoudingen

De Cariben van de achttiende eeuw vormden een regio in voortdurende verandering. De machtsverhoudingen die in de zeventiende eeuw nog vloeibaar waren, begonnen zich te consolideren onder invloed van oorlogen, economische herstructurering en de opkomst van professionele marines. De vroegere wereld van kapers, vrijbuiters en autonome koloniale gouverneurs maakte plaats voor een steeds strakker gecontroleerde maritieme orde. Deze evolutie verliep niet lineair, maar in golven, beïnvloed door internationale conflicten, technologische innovaties en de economische belangen van de Europese grootmachten.

Spanje: de tanende reus van de Atlantische wereld

Aan het begin van de achttiende eeuw was Spanje nog steeds het grootste koloniale rijk ter wereld, maar zijn maritieme macht was al decennia aan het afbrokkelen. De oorzaken waren structureel en diepgeworteld. De Spaanse Successieoorlog (1701–1714) had de schatkist uitgeput en de vloot verzwakt. De Armada Real bestond grotendeels uit verouderde galeonen en naoϫschepen die niet konden concurreren met de moderne linesschepen van GrootϫBrittannië en Frankrijk. Het flotasϫyϫgaleonesϫsysteem, dat eeuwenlang de ruggengraat van de transϫAtlantische handel vormde, was traag, bureaucratisch en kwetsbaar voor aanvallen.

De Spaanse havens in de Nieuwe Wereld zoals Havana, Cartagena de Indias, Veracruz en Portobelo waren zwaar gefortificeerd, maar afhankelijk van onregelmatige konvoeien. Spanje behield zijn territoria, maar verloor de controle over de zeeën die deze gebieden met elkaar verbonden. De Spaanse marine werd een defensieve macht, gericht op het beschermen van zilvertloten en kuststeden, niet op expansie.

Groot-Brittannië: de architect van een maritiem wereldrijk

Na de Vrede van Utrecht (1713) werd Groot-Brittannië de dominante maritieme speler in de Atlantische wereld. De verdragen leverden het niet alleen strategische posities op, maar ook economische privileges die de Britse invloed in Spaanse gebieden vergrootten. Het asiento-contract gaf de Britten het exclusieve recht om jaarlijks duizenden tot slaaf gemaakte Afrikanen te leveren aan het Spaanse Amerika. Dit contract was niet alleen economisch winstgevend, maar gaf de Britten toegang tot Spaanse havens en een excuus om Spaanse schepen te inspecteren. Een bron van voortdurende spanningen.

De Britse dominantie steunde op drie pijlers. De Royal Navy werd hervormd tot een professioneel instrument onder admiraals zoals George Rooke, Cloudesley Shovell, Edward Vernon en later George Rodney. De vloot bestond uit ships-of-the-line, fregatten, sloops en brigs, elk met een specifieke rol in de maritieme strategie. Daarnaast beheersten de Britten een netwerk van strategische havens in de Cariben, Port Royal/Kingston, Antigua, Barbados en Nassau, die als logistieke knooppunten fungeerden. Tot slot hanteerden de Britten een pragmatische houding tegenover kapers: tijdens oorlogen werden ze ingezet, in vreedstijd vervolgd.

Frankrijk: economische reus, maritieme schaduw

Frankrijk behield een sterke positie in de Cariben, vooral dankzij Saint-Domingue, dat tegen 1780 de rijkste suikerkolonie ter wereld werd. Martinique en Guadeloupe fungeerden als marinebases en handelscentra. De Franse Marine Royale was efficiënt, maar minder consistent aanwezig dan de Britse. Franse gouverneurs zoals Charles de Courbon, comte de Blénac, en later Bertrand d'Ogeron, speelden een sleutelrol in het beschermen van kapers die Britse schepen viseerden.

De Franse strategie was gericht op economische dominantie via suikerproductie, ondersteund door smokkelnetwerken die zowel Britse als Spaanse markten bedienden. De Franse aanwezigheid was minder agressief dan de Britse, maar economisch minstens even invloedrijk.

De Republiek en Denemarken: kleine spelers, grote invloed

Hoewel de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden; bestaande uit Holland, Zeeland, Utrecht, Gelderland, Overijssel, Friesland en Groningen; geen maritieme grootmacht was in de Cariben, speelden haar eilanden een cruciale rol in de regionale economie. Curaçao werd een vrijhaven en centrum van internationale slavenhandel, beheerd door de West-Indische Compagnie. Sint-Eustatius, de “Gouden Rots”, fungeerde als neutraal handelscentrum waar goederen uit heel Europa, Noord-Amerika en de Cariben circuleerden. Saba en Sint-Maarten waren kleinere maar strategische doorvoerpunten die profiteerden van de neutraliteit en het commerciële pragmatisme van de Republiek.

De Deense eilanden St. Thomas, St. John en St. Croix vormden een netwerk van doorvoerhavens waar smokkel en handel vrij konden plaatsvinden. De Deense West-Indische Compagnie bood bescherming aan kooplieden die elders vervolgd werden. Deze eilanden waren economische longen van de regio en essentieel voor de circulatie van wapens, proviand en informatie, ook voor piraten.

De trans-Atlantische slavenhandel als geopolitieke drijvende kracht

De achttiende eeuw was het hoogtepunt van de trans-Atlantische slavenhandel, en geen enkele maritieme macht in de Cariben kon haar positie opbouwen zonder deze economische motor. Hoewel grote rijken in het verleden, zoals Egypte, het Romeinse Rijk, het Perzische Rijk, het Ottomaanse Rijk en

verschillende Afrikaanse en Arabische handelsstaten, eveneens steunden op gedwongen arbeid, bereikte de Atlantische slavenhandel een schaal, organisatie en economische verwevenheid die geen precedent kende. Binnen dit systeem speelde het Spaanse asiento-contract een centrale rol. Dit was een door de Spaanse Kroon verleend monopolie dat buitenlandse ondernemingen het exclusieve recht gaf om slaven naar de Spaanse koloniën te vervoeren. Het asiento werd in verschillende periodes toegewezen aan Portugese, Nederlandse, Franse en Britse handelshuizen en groeide uit tot een van de meest winstgevende en strategische contracten van het Atlantische handelsnetwerk. De plantage-economieën van suiker, koffie en tabak waren volledig afhankelijk van deze vorm van uitbuiting. De vraag naar arbeidskrachten was zo groot dat de slavenhandel een strategische sector werd, zowel economisch als militair.

Militaire campagnes die de regio vormden

De achttiende eeuw kende meerdere conflicten die de maritieme balans in de Cariben herschikten. De Spaanse Successieoorlog verzwakte Spanje en gaf Groot-Brittannië het asiento-contract. De zuivering van Nassau door Woodes Rogers in 1718 maakte een einde aan de piratenrepubliek en luidde de ondergang van de Gouden Eeuw van de Piraterij in.

De Oorlog van Jenkins' Oor (1739–1748) begon met handelsdisputen en leidde tot de beroemde campagne van admiraal Edward Vernon. Zijn verovering van Porto Bello (22 november 1739) was een triomf, maar zijn aanval op Cartagena de Indias (13 maart tot 20 mei 1741) eindigde in een catastrofe door de briljante verdediging van de Spaanse admiraal Blas de Lezo.

De Zevenjarige Oorlog (1756–1763) veranderde de Cariben ingrijpend. Groot-Brittannië veroverde Guadeloupe en Martinique, en hoewel sommige eilanden na de vrede werden teruggegeven, was de machtsbalans definitief verschoven. Tijdens de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog (1775–1783)

versloeg admiraal George Rodney de Franse vloot bij de Slag bij de Saintes (9–12 april 1782), waarmee hij Jamaica redde van een Franse invasie.

Scheepstypen die de maritieme macht bepaalden

De achttiende en vroege negentiende eeuw waren een periode van snelle technologische evolutie. Ships of the line vormden de ruggengraat van elke grote vloot. Deze lineschepen, met 50 tot meer dan 100 kanonnen, vochten in strakke formaties en bepaalden de uitkomst van grote zeeslagen. Het bekendste en meest invloedrijke voorbeeld was HMS Victory, een Britse first-rate met 104 kanonnen, drie dekken en een bemanning van meer dan 800 man. HMS Victory liep op 7 mei 1765 van stapel in Chatham Dockyard. Het is vandaag meer dan twee en een halve eeuw oud en ligt nog steeds te bezichtigen in Portsmouth Historic Dockyard. Het schip was 69 meter lang, 15,8 meter breed, had een diepgang van 8,8 meter en een tonnage van ongeveer 3500 ton burthen. Met 37 zeilen en een zeiloppervlakte van ongeveer 5500 vierkante meter kon Victory snelheden tot 11 knopen bereiken, iets meer dan 20km/h. Het schip vocht in de Slag bij Ushant aan de toegang tot Het Kanaal (27 juli 1778), Cape St. Vincent waar Atlantische en Middellandse Zee-routes samenkomen (14 februari 1797) en Trafalgar, Andalusië (21 oktober 1805), waar het diende als vlaggenschip van admiraal Horatio Nelson. Hoewel Victory zelf nooit in de Cariben opereerde, belichaamde het de maritieme macht die de Royal Navy wereldwijd projecteerde.

In de negentiende eeuw evolueerde de maritieme technologie verder, wat leidde tot nog grotere en zwaarder bewapende schepen. Een voorbeeld hiervan was de Amerikaanse USS Pennsylvania, een first-rate met 120 kanonnen en drie volledige dekken. Het was het grootste houten lineschip dat de Verenigde Staten ooit bouwden en symboliseerde de groeiende Amerikaanse ambitie op zee. Hoewel het schip nooit in gevecht kwam en niet in de Cariben opereerde,

toont het hoe de schaal en bewapening van oorlogsschepen bleven toenemen naarmate de eeuw vorderde.

Fregatten waren snel en wendbaar, ideaal voor verkenning, onderschepping en anti-piraterij. Brigs en sloops patrouilleerden de kustwateren en waren vaak de grootste vijanden van piraten zoals Roberto Cofresí. De Spaanse galeonen en nao-schepen waren zwaar en traag, ontworpen voor vracht, niet voor oorlog. Ze weerspiegelden de Spaanse achterstand in maritieme technologie. De introductie van koperen scheepsrompen vanaf 1760 gaf de Britse vloot een enorm voordeel in snelheid en onderhoud en werd een van de belangrijkste innovaties van de eeuw.

Een regio in transitie

De Cariben evolueerden van een chaotisch strijdtoneel naar een regio waarin gecentraliseerde maritieme macht de norm werd. Deze nieuwe machtsverhoudingen bepaalden de handelsroutes, de militaire aanwezigheid, de koloniale economieën en de mogelijkheden voor piraten, kapers en smokkelaars. Tegen deze achtergrond voltrok zich de laatste fase van de klassieke piraterij: een periode waarin individuele vrijbuiters nog konden schitteren, maar waarin de geopolitieke realiteit hun wereld langzaam maar onvermijdelijk deed verdwijnen.



HMS Victory, first-rate linieschip met 104 kanonnen, bekend als het vlaggenschip van admiraal Horatio Nelson tijdens de Slag bij Trafalgar (1805). Het schip ligt vandaag nog steeds in Portsmouth Historic Dockyard, meer dan twee en een halve eeuw na haar tewaterlating.



(Originele gravure door E.W. Cooke (tekening) en W.J. Cooke (gravure), 19de eeuw, publiek domein. Digitale restauratie en reproductie © Gaëtan Algoet, 2026.)

3. Economische verschuivingen in het Caribisch gebied

De economie van het Caribisch gebied onderging in de 19de eeuw ingrijpende veranderingen die de maritieme wereld, de handel en de laatste vormen van piraterij diepgaand beïnvloedden. De regio evolueerde van een koloniale plantage-economie naar een complex netwerk van internationale handel, smokkelroutes en politieke machtsverschuivingen. Deze transformatie bepaalde niet alleen de economische verhoudingen, maar ook de kansen en risico's voor zeelui, kapers en piraten die in deze wateren opereerden.

De neergang van de koloniale plantage-economie

De traditionele plantage-economie, gebaseerd op suiker, koffie en tabak, begon langzaam af te brokkelen. De oorzaken waren divers: uitputting van landbouwgronden, dalende wereldprijzen en toenemende concurrentie van nieuwe producenten buiten de Cariben. Tegelijk leidde de afschaffing van de slavenhandel en de geleidelijke emancipatie van slaven tot een fundamentele herstructurering van de arbeidsmarkt. Plantage-eigenaren verloren hun goedkope arbeidskrachten en moesten overschakelen op loonarbeid, wat de winstmarges verder verkleinde.

Deze economische erosie was vooral zichtbaar op eilanden zoals Barbados, Jamaica en de Franse Antillen, waar monocultuur de bodem had uitgeput en plantage-eigenaren steeds afhankelijker werden van krediet en buitenlandse handelshuizen.

De opkomst van nieuwe handelsroutes

Terwijl de plantages verzwakten, groeide de handel tussen Noord- en Zuid-Amerika. De Verenigde Staten werden een steeds belangrijkere economische speler in het Caribisch gebied. Amerikaanse kooplieden

investeerden in havens, scheepswerven en handelsnetwerken. Hun schepen bevoeren de regio intensiever dan ooit. Deze nieuwe handelsstromen brachten welvaart, maar ook kwetsbaarheid: koopvaardijsschepen werden doelwitten voor piraten en smokkelaars die profiteerden van de toegenomen maritieme activiteit.

Havens zoals Havana, Kingston, Santo Domingo, St. Thomas en Port of Spain ontwikkelden zich tot knooppunten van internationale handel. Vooral Havana werd een centrum van zowel legale handel als clandestiene activiteiten, waaronder de illegale slavenhandel. Ondanks het Brits-Spaanse verdrag van 1817, dat de handel ten noorden van de evenaar moest beëindigen, en het aanvullende verbod van 1835, bleef Cuba tot ver in de jaren 1860 een van de belangrijkste bestemmingen voor illegale transporten.

De impact van onafhankelijkheidsbewegingen

De onafhankelijkheidsstrijd in Latijns-Amerika had grote economische gevolgen. Nieuwe republieken zoals Venezuela (onafhankelijk van Spanje sinds 1811, definitief 1821), Colombia (1819) en Mexico (1821) probeerden hun eigen handelsnetwerken op te bouwen, los van de Europese koloniale machten. Deze jonge staten ontstonden in een periode waarin Spanje zelf ernstig verzwakt was. Het land was sinds 1808 in chaos door de Napoleontische invasie, waarbij koning Ferdinand VII werd afgezet en het moederland in politieke fragmentatie belandde. Door deze crisis erkenden veel kolonies de Spaanse regering niet langer, wat de deur opende voor lokale juntas en revolutionaire bewegingen.

Economisch was Spanje al langer uitgeput. Het was sterk afhankelijk van zilver uit Amerika, had weinig industrialisatie en kampte met zware schulden. De vernietiging van de Spaans-Franse vloot bij Trafalgar (1805) maakte de situatie nog erger: Spanje verloor zijn maritieme slagkracht en kon nauwelijks nog troepen of bevoorrading naar Amerika sturen. Hierdoor konden opstanden

niet effectief worden onderdrukt, en kregen revolutionaire leiders de ruimte om nieuwe staten te vormen.

De ideeën van de Verlichting, de Amerikaanse Revolutie (1776) en de Franse Revolutie (1789) vonden vruchtbare grond bij de creoolse elites in Latijns-Amerika. Deze elites waren rijk en invloedrijk, maar hadden onder Spaans bewind nauwelijks politieke macht. De onafhankelijkheidsbeweging bood hen eindelijk de kans om zelf regeringen te vormen. Tegelijkertijd ontstonden er in de regio burgeroorlogachtige situaties, waarbij zowel in Spanje als in Amerika verschillende fracties elkaar bevochten. Het resultaat was dat Spanje tussen 1810 en 1826 vrijwel al zijn Amerikaanse kolonies verloor, veel sneller dan andere Europese mogendheden.

Deze jonge republieken hadden echter zwakke marines en beperkte controle over hun uitgestrekte kustgebieden. Daardoor konden smokkel, opportunistische piraterij en kapering floreren. Sommige revolutionaire regeringen gebruikten zelfs kapersbrieven om inkomsten te genereren, wat leidde tot een grijze zone tussen legitieme oorlogsvoering en pure piraterij.

In deze context opereerden figuren als Jean Lafitte, die handig laveerde tussen kapering, smokkel en opportunistische piraterij, afhankelijk van de politieke windrichting. Ook in de wateren rond Venezuela en Colombia ontstonden kleine, wendbare kapersgroepen die onder revolutionaire vlag voeren, maar in de praktijk vaak handelden als piraten. De combinatie van politieke instabiliteit, zwakke maritieme controle en economische nood maakte de regio bijzonder vatbaar voor dit soort hybride zeeactiviteiten.

De rol van smokkel en informele economieën

Smokkel werd een essentieel onderdeel van de Caribische economie. De hoge belastingen en handelsbeperkingen die door koloniale en postkoloniale regeringen werden opgelegd, stimuleerden een bloeiende zwarte markt. Smokkelaars vervoerden alles van wapens en rum tot koffie en textiel, vaak met medeweten van lokale autoriteiten die zelf profiteerden van de illegale handel. Deze informele economie bood kansen aan zeelui die buiten de officiële structuren vielen en vormde een voedingsbodem voor de laatste piraten van de regio.

Het Deense eiland St. Thomas speelde hierbij een sleutelrol. Als vrijhaven trok het handelaren, smokkelaars en kapers aan die er ladingen konden herlabelen, verkopen of doorvoeren zonder de strenge douaneregels van andere koloniale machten. Ook Mayagüez en Aguadilla in Puerto Rico waren bekende knooppunten voor contrabandistas die opereerden in de schaduw van de Spaanse autoriteiten.

Technologische en maritieme veranderingen

De introductie van stoomkracht en verbeterde navigatietechnieken veranderde de maritieme handel in de negentiende eeuw ingrijpend. In het Caribisch gebied kwam het echte kantelpunt echter pas vanaf de jaren 1830, toen de eerste Britse en Amerikaanse marineschepen met stoommachines in de regio verschenen. Deze vroege paddle-wheel stoomschepen, zoals HMS Carronade (1832) en later HMS Gorgon en HMS Vesuvius, combineerden stoomkracht met een volledig zeiltuig en konden onafhankelijk van windrichting opereren. Dat maakte hen bijzonder geschikt voor patrouilles in kusten, baaien en riviermondingen waar piraten en slavenhandelaars zich traditioneel verscholen.

Voor die tijd, in de periode 1800–1825, werd de strijd tegen piraterij en illegale handel nog steeds gevoerd door zeilschepen zoals de 20-kanons HMS Carron

(1808). Dit sixth-rate post ship opereerde vanuit Barbados, Trinidad en Jamaica en werd ingezet tegen kapers, piraten en slavenscheperen in de wateren rond Venezuela en Colombia. Hoewel de Carron geen stoomschip was, speelde zij een rol in de overgangperiode waarin de Royal Navy steeds professioneler en systematischer patrouilleerde.

De echte technologische breuk kwam met de stoomoorlogsscheperen van de jaren 1830–1840. Hun vermogen om tegen de wind in te manoeuvreren, hun grotere betrouwbaarheid en hun permanente aanwezigheid in de regio beperkten de actieradius van piraten drastisch. De Britse Royal Navy, de Amerikaanse Navy en, in mindere mate, de Spaanse Armada Real introduceerden efficiëntere patrouilles, betere kustbewaking en een vrijwel onafgebroken maritieme aanwezigheid. De zeeën werden niet alleen gevaarlijker voor piraten, maar ook systematisch bewaakt. De combinatie van stoomkracht, verbeterde logistiek en internationale samenwerking betekende uiteindelijk de definitieve ondergang

Hoofdstuk II. De opkomst van de koloniale marines

1. De strijd tegen smokkel en illegale handel

Na het wegvallen van de grote piratenfiguren uit de 17de en 18de eeuw verwachtten de koloniale machten dat rust zou terugkeren in de Caribische wateren. Het tegendeel bleek waar. De regio bleef een knooppunt van illegale handel, rivaliteit en politieke spanningen, en smokkel groeide uit tot een van de hardnekkigste problemen waarmee de koloniale administraties werden geconfronteerd. De marines van Spanje, Groot-Brittannië, Frankrijk en later de Verenigde Staten zagen zich gedwongen hun aanwezigheid te versterken om de controle over de eilanden en vaarroutes te behouden.

Smokkel floreerde omdat de Cariben een geografisch doolhof vormden honderden eilanden, talloze inhammen en een kustlijn die nauwelijks te bewaken viel. Koloniale handelsmonopolies maakten legale handel duur en traag, waardoor smokkelaars een aantrekkelijk alternatief boden voor zowel lokale bewoners als kolonisten. In tijden van oorlog, en die waren er in de 19de eeuw in overvloed, viel het toezicht vaak weg, waardoor illegale handel zich nog sneller verspreidde.

De reactie van de koloniale marines was veelzijdig. Patrouilles werden uitgebreid met snelle brikken, schoeners en later de eerste stoomschepen, die beter bestand waren tegen de grillige winden van de regio. Marineofficieren kregen ruimere bevoegdheden om schepen te enteren, ladingen te inspecteren en verdachte vaartuigen in beslag te nemen. In strategische havens verrezen permanente marinebases, van Havana tot Bridgetown en Willemstad, die fungeerden als uitvalsbasis voor een steeds professionelere maritieme macht.

Toch bleek de strijd tegen smokkel een kat-en-muisspel. Smokkelaars pasten zich snel aan, opereerden 's nachts, gebruikten lichte vaartuigen en kenden de wateren beter dan wie ook. De grens tussen smokkelaar en piraat vervaagde. Sommigen begonnen gewapend te opereren, anderen schakelden over op

opportunistische piraterij wanneer de kans zich voordeed. Voor de koloniale marines werd het steeds moeilijker om onderscheid te maken tussen economische overtreding en gewelddadige criminaliteit.

Deze confrontatie tussen maritieme macht en illegale handel vormde de voedingsbodem voor de volgende fase in de Caribische geschiedenis. Terwijl de marines hun greep verstevigden, ontstond een nieuw soort tegenstand: geen georganiseerde piratenvloten meer, maar losse groepen zeelui, smokkelaars en avonturiers die de grenzen van de wet opzochten. In die schaduwzone zouden de laatste piraten van de 19de eeuw opduiken.

2. De rol van de Verenigde Staten

In de eerste decennia van de 19de eeuw trad een nieuwe maritieme macht naar voren in het Caribisch gebied: de Verenigde Staten. Waar de Europese rijken al eeuwenlang de politieke en economische verhoudingen bepaalden, begon deze jonge staat zijn invloed snel uit te breiden. Voor de Verenigde Staten waren de Cariben geen verre uithoek, maar een zone van strategisch belang, nauw verbonden met hun veiligheid, handel en groeiende internationale ambities.

De Amerikaanse aanwezigheid werd aanvankelijk gedreven door de noodzaak om smokkel, illegale handel en gewelddadige incidenten op zee tegen te gaan. Amerikaanse koopvaardij schepen waren geregeld het doelwit van kapers en opportunistische zeelui, wat leidde tot een toenemende druk om de maritieme routes te beschermen. De uitbouw van de U.S. Navy gaf de jonge staat voor het eerst de middelen om actief te patrouilleren in de Caribische wateren. Wendbare schooners en brigs werden ingezet om smokkelaars, slavenhandelaars en piraterij te bestrijden.

Een keerpunt kwam met de Monroe-doctrine van 1823, een beleidsverklaring die stelde dat het Amerikaanse continent gesloten was voor nieuwe Europese koloniale inmenging. Elke poging daartoe zou worden beschouwd als een

bedreiging voor de veiligheid van de Verenigde Staten. In ruil daarvoor beloofden de Amerikanen zich niet te mengen in Europese conflicten. Hoewel de doctrine aanvankelijk weinig militaire slagkracht had, vormde ze een ideologisch fundament waarop de Verenigde Staten hun invloed in de Cariben konden uitbreiden. De regio werd steeds meer gezien als een Amerikaanse invloedssfeer, waarin stabiliteit en handel moesten worden beschermd tegen zowel Europese rivalen als lokale dreigingen.

In deze context kwam de U.S. Navy steeds vaker in aanraking met de laatste restanten van de oude piraterij. Niet langer ging het om grote vloten of beruchte kapiteins, maar om losse groepen zeelui, smokkelaars en avonturiers die opereerden in de schaduw van de wet. Voor de Amerikanen vormden zij een directe bedreiging voor de handel en een kans om hun maritieme macht te tonen. De jacht op deze groepen werd een manier om de eigen aanwezigheid te legitimeren en de controle over de regio te versterken.

De opkomst van de Verenigde Staten veranderde het machtsevenwicht in de Cariben ingrijpend. Waar de regio eeuwenlang het toneel was geweest van Europese rivaliteit, werd ze nu geconfronteerd met een nieuwe geopolitieke speler die zijn stempel wilde drukken op de maritieme orde. Deze verschuiving zou niet alleen de strijd tegen piraterij beïnvloeden, maar ook de politieke en economische toekomst van de Cariben bepalen.

3. Internationale verdragen tegen piraterij

Naarmate de 19de eeuw vorderde, groeide het besef dat piraterij en maritieme criminaliteit niet langer konden worden aangepakt door afzonderlijke koloniale machten. De Cariben vormden een lappendeken van eilanden, kolonies en handelsroutes, waar schepen zich moeiteloos tussen verschillende jurisdicties konden bewegen. Dit maakte de regio bijzonder kwetsbaar voor piraterij, smokkel en gewelddadige incidenten op zee. De strijd tegen piraterij evolueerde daardoor van een lokaal probleem naar een internationaal veiligheidsvraagstuk.

Een van de grootste uitdagingen was dat veel zeelui en smokkelaars van vlag wisselden zodra de druk te groot werd. Een schip dat in Britse wateren gezocht werd, kon onder Spaanse of Portugese papieren zonder moeite verder opereren. Sommige kapiteins gingen daarin extreem ver. Er zijn gevallen bekend van schepen die binnen enkele weken meerdere registraties gebruikten, of die in één etmaal onder verschillende vlaggen voeren om patrouilles te misleiden. Deze praktijk maakte het voor marines bijzonder moeilijk om verdachten te identificeren en juridisch te vervolgen. Het onderstreepte de noodzaak van internationale afspraken die de grenzen van koloniale jurisdicties overstegen.

De eerste verdragen richtten zich op het creëren van wederzijdse inspectierechten, waardoor marines schepen onder elkaars vlag mochten controleren wanneer er een vermoeden van illegale activiteiten bestond. Tegelijkertijd won een oud juridisch principe aan kracht. Piraten werden steeds vaker beschouwd als *hostis humani generis*, vijanden van de gehele mensheid. Dit betekende dat zij geen bescherming genoten van welke vlag dan ook en door elke staat mochten worden vervolgd. Deze internationale erkenning gaf marines een stevig juridisch kader om verdachte schepen te enteren, ongeacht hun herkomst.

Een tweede belangrijke pijler was de reeks verdragen die gericht waren op het beëindigen van de trans-Atlantische slavenhandel. Hoewel deze afspraken primair humanitair van aard waren, hadden ze een directe impact op de

maritieme veiligheid. Vooral Groot-Brittannië speelde hierin een voortrekkersrol met zijn West Africa Squadron, dat later ook in Caribische wateren actief was. Dezelfde patrouilles die slavenhandelaars onderschepten, traden ook op tegen smokkelaars en gewelddadige zeelui. De verdragen die deze operaties mogelijk maakten, vormden een van de eerste voorbeelden van structurele internationale maritieme samenwerking.

De Verenigde Staten sloten zich geleidelijk bij deze inspanningen aan, vooral naarmate hun economische belangen in de regio toenamen. Hoewel de samenwerking vaak pragmatisch en beperkt bleef, markeerde ze een nieuw tijdperk waarin maritieme veiligheid werd gezien als een gedeelde verantwoordelijkheid. De zee werd niet langer uitsluitend beheerst door vlaggen en kanonnen, maar ook door verdragen, juridische afspraken en diplomatieke samenwerking.

Deze internationale kaders vormden geen onmiddellijke oplossing, maar ze legden wel de fundamenten voor een maritieme orde waarin piraterij steeds minder ruimte kreeg. In deze overgangperiode werd duidelijk dat de Cariben niet alleen een geografische regio waren, maar een knooppunt van internationale belangen dat om gezamenlijke actie vroeg.

Hoofdstuk III. De laatste resten van de oude piratenwereld

Kleine bendes en lokale zeerovers

Toen de grote piratenvloten al lang verdwenen waren, bleven in de Cariben kleine groepen zeelui actief die zich aan de rand van de wet bewogen. Deze bendes hadden niets meer gemeen met de georganiseerde piraterij van de voorgaande eeuwen. Ze bestonden uit vissers, deserteurs, gestrande matrozen en smokkelaars die hun inkomen aanvulden met opportunistische aanvallen op zee.

Deze groepen opereerden vooral lokaal. Ze kenden de kustlijnen, de mangroves en de ondiepe wateren beter dan wie ook. Hun vaartuigen waren klein, snel en nauwelijks herkenbaar, waardoor ze zich gemakkelijk konden verbergen tussen de talloze eilandjes en baaien. Ze vielen zelden grote schepen aan; hun doelwitten waren kleine handelssloepen, vissersboten en kusttransporten die weinig bescherming hadden maar wel waardevolle ladingen vervoerden.

Wat deze bendes gevaarlijk maakte, was niet hun omvang, maar hun onvoorspelbaarheid. Ze hadden geen vaste leiders, geen herkenbare vlaggen en geen langdurige uitvalsbases. Ze verschenen wanneer de kans zich voordeed en verdwenen weer in het landschap zodra patrouilles opdoken. Voor koloniale autoriteiten waren ze een voortdurende bron van frustratie: te klein voor grote militaire operaties, maar te talrijk om te negeren.

In sommige regio's ontstonden losse netwerken van zeerovers die elkaar waarschuwden wanneer marineschepen in de buurt waren. Ze maakten gebruik van lokale contacten, van vissers tot havenarbeiders, die hen tegen betaling informeerden over scheepsbewegingen. Deze informele structuren waren vaak effectiever dan de officiële communicatiekanalen van de koloniale administraties.

Deze kleine bendes vormden de laatste schaduwen van de oude piratenwereld. Ze waren geen erfgenamen van de grote kapiteins, maar eerder een symptoom

van blijvende armoede, zwakke lokale handhaving en de enorme geografische complexiteit van de Cariben. Hun bestaan markeert het begin van een nieuwe fase: niet langer grootschalige piraterij, maar een verspreid patroon van lokale piraterij dat nog decennia zou blijven bestaan.

Hoewel deze groepen meestal kleinschalig en vluchtig opereerden, bestonden er in de vroege 19de eeuw nog enkele plaatsen waar zeerovers zich langduriger konden verschuilen. Het waren geen piratensteden zoals Tortuga, Port Royal of New Providence, maar geïsoleerde posten in moeilijk toegankelijke kustgebieden, waar kleine bendes zich konden organiseren, bevoorraden en hun buit konden verbergen. Deze verborgen schuilplaatsen vormden de laatste fysieke echo's van de oude piratenwereld: geen republieken meer, maar ruige, geïmproviseerde bolwerken die alleen bestonden dankzij het terrein dat hen beschermde. Een van de best gedocumenteerde voorbeelden bevond zich aan de zuidkust van Cuba, bij Cape Cruz.

Detail van een 19de-eeuwse kaart van James Wyld, met focus op Cuba.

De genummerde piratenvlaggen markeren de schuilplaatsen die in dit hoofdstuk worden besproken: Matanzas, Cape Cruz, Bahía de Cochinos, Sagua la Grande, Isla de Pinos en Los Colorados.