Extrait de la publication

À bord du négrier

Extrait de la publication

Du même auteur

L'Hydre aux mille têtes
L'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire
(en collaboration avec Peter Linebaugh)
traduit par Christophe Jaquet et Hélène Quiniou
Éditions Amsterdam, « Histoires atlantiques », 2008

Pirates de tous les pays
L'âge d'or de la piraterie atlantique
(1716-1726)
traduit par Fred Alpi, illustrations de Thierry Guitard
Libertalia, 2008

Les Forçats de la mer
Marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain
(1700-1750)
traduit par Fred Alpi
Libertalia, « Terra incognita », 2010

Extrait de la publication

MARCUS REDIKER

À bord du négrier

Une histoire atlantique de la traite

TRADUIT DE L'ANGLAIS
PAR AURÉLIEN BLANCHARD

ÉDITIONS DU SEUIL
*25, bd Romain-Rolland, Paris XIVe*

Extrait de la publication

Ce livre est publié dans la collection
« L'UNIVERS HISTORIQUE »

Titre original : *The Slave Ship. A human history*
Éditeur original : Viking Penguin
© Marcus Rediker, 2007
ISBN original : 978-0-670-01823-9

ISBN 978-2-02-115912-7

© Éditions du Seuil, octobre 2013, pour la traduction française

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

www.seuil.com

Extrait de la publication

À Wendy, Zeke et Eva,
avec amour et espoir

Extrait de la publication

Introduction

Allongée au fond d'une pirogue, une natte tissée jetée sur son corps exténué par le voyage, et baignant dans une dizaine de centimètres d'eau sale, la femme entendait les pagaies des rameurs de Bonny rentrer en rythme dans l'eau, mais ne pouvait voir où ces derniers la conduisaient. Cela faisait déjà trois lunes qu'elle naviguait à l'intérieur des terres, la plupart du temps en pirogue, à descendre des fleuves et à traverser des marais. Plusieurs fois sur la route, elle avait été vendue. Dans le *barracoon* dans lequel elle avait été enfermée avec des douzaines d'autres pendant plusieurs jours, elle avait appris que cette partie du voyage arrivait à son terme. À présent, elle se tortillait d'un côté pour repousser le torse trempé d'un autre captif prostré, puis de l'autre, contre le bord de la pirogue, afin de s'aménager assez d'espace pour pouvoir relever la tête et jeter un coup d'œil par-dessus la proue. Au loin mouillait l'*owba coocoo*, le navire effrayant conçu pour traverser la « grande eau ». Elle en avait entendu parler, mais seulement comme d'une menace terrible qui n'était proférée que quand les esprits s'échauffaient vraiment dans son village : là-bas, être vendu aux hommes blancs et embarqué à bord de l'*owba coocoo* était le pire châtiment que l'on pouvait imaginer[1].

1. Cette reconstruction de l'expérience de cette femme reprend approximativement le récit que fit le marin William Butterwoth à propos d'une femme qui monta à bord de son vaisseau, le *Hudibras*, en 1786, au Vieux-Calabar dans la baie du Biafra. J'ai tiré la plupart des autres détails d'un grand nombre de sources primaires décrivant la manière dont les captifs étaient transportés depuis les pirogues jusque sur les navires. Les expressions igbos sont tirées d'un lexique

Extrait de la publication

La pirogue tanguait sans discontinuer sur les vagues écumeuses et, à chaque fois que l'avant de l'embarcation plongeait dans l'eau, elle apercevait le navire qui se dressait à l'horizon telle une île dotée d'une drôle de forme. Comme ils se rapprochaient, il lui fit davantage penser à une gigantesque boîte de bois surmontée de trois grandes pointes. Le vent se leva, et elle sentit une odeur de transpiration étrange, mais qui lui était familière : celle de l'âcreté de la peur mélangée à l'aigre relent de la maladie. Un frisson lui parcourut tout le corps.

Sur la gauche de la pirogue, elle aperçut un banc de sable et prit une décision. Les pagaies clapotèrent doucement dans l'eau, deux, trois, quatre fois, et elle sauta par-dessus bord et nagea avec fureur pour échapper à ses ravisseurs. Elle entendit les plouf que firent les quelques hommes qui se mirent à sa poursuite. À peine avaient-ils touché l'eau qu'elle entendit un nouveau raffut ; elle regarda par-dessus son épaule et vit ses poursuivants en train de remonter avec diligence dans la pirogue. Tandis qu'elle pataugeait pour atteindre le banc de sable, elle vit un grand requin trapu et gris, d'à peu près 2,50 mètres de long, avec un museau rond et aplati et des petits yeux, quitter les alentours de la pirogue pour se glisser lentement vers elle. En jurant, les hommes tentèrent de lui donner des coups de pagaie, firent échouer l'embarcation sur le banc de sable et coururent dans sa direction. Elle ne pouvait plus s'échapper en gagnant le banc de sable, et le requin rendait tout retour à l'eau impossible. Elle se battit, en vain. Les hommes lui lièrent les poignets et les jambes à l'aide de lianes solides et la balancèrent à l'arrière de la pirogue. Ils se remirent à ramer et, bientôt, à chanter. Au bout d'un certain temps, elle entendit d'autres sons, d'abord faiblement, puis de plus en plus clairement – les vagues qui cinglaient la coque du navire, le bois qui grinçait. Puis lui parvinrent des cris étouffés dans une langue étrange.

Le navire grossissait à vue d'œil, et devenait plus terrifiant à

établi par le capitaine Hugh Crow au cours de ses voyages vers Bonny et d'autres ports de la même région. Voir Hugh Crow, *Three Years Adventures*, p. 81-82, et *id.*, *Memoirs of Crow*, p. 229-230. Voir également Robert Smith, « The Canoe in West African History », in *Journal of African History*, n° 11, 1970, p. 515-533. Les « lunes » étaient la manière la plus courante de mesurer le cours du temps en Afrique de l'Ouest, et équivalent à peu près à un mois.

Extrait de la publication

chaque vigoureux coup de rame. L'odeur devint plus forte, les sons plus perçants – des cris et des hurlements provenaient d'un quartier, tandis que d'un autre s'élevait un chant bas et plaintif ; elle entendit le bruit anarchique d'enfants faisant des percussions et frappant en rythme le bois avec leurs mains ; bizarrement, la jeune femme comprit un ou deux mots : quelqu'un demanda du *menney*, de l'eau, et un autre lança une malédiction en en appelant aux *myabecca*, aux esprits. Comme ses ravisseurs manœuvraient leur vaisseau, elle aperçut des visages sombres, encadrés par les petites ouvertures percées sur le flanc du navire au-dessus de la ligne de flottaison, des visages qui la dévoraient du regard. Au-dessus d'elle, des douzaines de femmes et d'enfants noirs, ainsi que quelques hommes aux visages rougis, la regardaient avec attention depuis le bastingage. Ils avaient assisté à sa tentative de fuite sur le banc de sable. Les hommes avaient des coutelas et aboyaient des ordres d'une voix rauque et criarde. Elle était arrivée au navire négrier.

Les ravisseurs défirent les lianes qui l'enserraient et la poussèrent vers une échelle de corde, qu'elle gravit comme les quinze autres captifs de sa pirogue. Ils étaient tous nus. Plusieurs des hommes montèrent avec eux, de même que le marchand noir au chapeau bordé d'or qui les avait escortés depuis le *barracoon* jusqu'à l'*owba coocoo*. La plupart des prisonniers de son groupe, dont elle, étaient émerveillés par ce qu'ils voyaient, mais quelques hommes semblaient curieusement à l'aise, et parlaient même aux hommes blancs dans leur propre langue. Le navire était un monde à lui tout seul, avec ses grands arbres rasés et sans branche, ses étranges instruments, et son système de cordes qui montait jusqu'au ciel. Des cochons, des chèvres et de la volaille s'ébattaient sur le pont principal. L'un des hommes blancs avait un perroquet de la région, et un autre, un singe. L'*owba coocoo* était si grand qu'il avait même ses propres *ewba wanta* (petits bateaux). Un autre homme blanc, particulièrement répugnant, la lorgnait avec concupiscence. Il lui fit un geste salace avant d'essayer de la peloter. Elle se précipita sur lui et lui enfonça ses ongles dans le visage. Déjà, il saignait en plusieurs endroits, mais il parvint à la repousser et la fouetta trois fois violemment avec le petit fouet qu'il portait sur lui. Le marchand noir intervint et la repoussa plus loin.

Extrait de la publication

Comme elle retrouvait son calme, elle se mit à étudier les visages des autres prisonniers rassemblés sur le pont principal. Tous étaient jeunes, et certains étaient encore des enfants. Dans son village, elle était considérée d'âge moyen, mais ici, elle était l'une des plus vieilles. Elle n'aurait sans doute pas été achetée si le marchand d'esclaves noir n'avait eu la présence d'esprit de les vendre en un seul grand lot, ne laissant d'autre choix au capitaine que de les acheter tous, à prendre ou à laisser. À bord du navire, elle serait l'une des aînées.

De nombreux captifs sur le pont principal semblaient parler sa langue, l'igbo, même si la plupart la parlaient d'une manière différente. Elle identifia un certain nombre de groupes d'individus originaires de sa région, les Junkuns, aux mœurs si simples, et les Ottams, plus robustes et plus sombres de peau. Elle apprendrait par la suite que cela faisait de nombreux mois déjà que certains captifs vivaient à bord du navire. Les deux premiers arrivés avaient été nommés Adam et Ève par les marins. Trois ou quatre esclaves étaient en train de balayer le pont, tandis que d'autres le lavaient à grande eau. Les marins distribuaient les petits bols en bois destinés à recueillir le repas de l'après-midi. Le coq du navire servait à certains du pain et du bœuf, et à d'autres un plat davantage familier constitué d'igname à l'huile de palme.

Le pont principal résonnait du bruit de toutes sortes d'activités. Un homme blanc à la peau très sombre hurla « *Domona !* » (« Silence ! ») dans l'espoir de faire taire le vacarme. Deux autres hommes blancs semblaient particulièrement importants. L'un d'entre eux faisait sursauter les autres dès qu'il ouvrait la bouche : c'était le capitaine, le *big man* du navire. Il était occupé, avec l'aide du médecin, à passer en revue les nouveaux venus – ils vérifiaient leur tête, leurs yeux, leurs dents, leurs bras, leurs jambes et leur ventre. Ils examinèrent une famille – le mari, la femme et l'enfant – arrivée par la même pirogue qu'elle. L'homme, les larmes aux yeux, fut sorti par la porte du *barricado*, vers la partie avant du navire. De derrière la barrière, elle entendit les cris d'un autre homme en train de se faire *pem pem*, de se faire battre. À son intonation angoissée, elle reconnut un Ibibio.

Peu après son examen par le médecin, un Blanc lui aboya « Descends ! Allez, vite ! » et la poussa vers le grand trou carré qui trônait

Extrait de la publication

au milieu du pont principal. Une jeune femme qui se tenait près d'elle crut qu'elle n'avait pas compris et lui chuchota d'une manière pressante : « *Gemalla ! Geyen gwango !* » Alors qu'elle descendait les barreaux de l'échelle qui menait au pont inférieur, elle sentit soudain une horrible puanteur et manqua de s'évanouir. Pantelante, elle avait reconnu l'odeur de l'*awawo*, l'odeur de la mort. Elle émanait de deux femmes malades qui gisaient seules et abandonnées dans un coin sombre, à côté des *athasa*, ou des « baquets », comme les hommes blancs les appelaient. Les deux femmes moururent le jour suivant, et leurs cadavres furent balancés par-dessus bord : presque immédiatement, l'eau se mit à tourbillonner et à rougir. Le requin qui avait suivi la pirogue avait fini par avoir son festin.

***

L'histoire de cette femme n'est qu'un acte de ce que le grand chercheur et militant africain-américain W. E. B. Du Bois a appelé le « drame le plus magnifique des mille dernières années » – soit « la déportation de dix millions d'êtres humains depuis la sombre beauté de leur continent maternel vers le tout nouvel Eldorado de l'Ouest. Ils descendirent en Enfer ». Arrachée de force à sa terre natale, cette femme fut embarquée sur un navire qui devait la mener à un nouveau monde, fait de travail et d'exploitation, un monde où elle produirait probablement du sucre, du tabac ou du riz afin d'enrichir son propriétaire. Cet ouvrage désire l'accompagner, elle, mais aussi ses compagnons, à bord de ces grands navires, de ces grandes et puissantes machines européennes sans lesquelles ce drame n'aurait pu être joué[2].

2. W. E. B. Du Bois, *Black Reconstruction in America. An Essay toward a History of the Part Which Black Folk Played in the Attempt to Reconstruct Democracy in America, 1860-1880*, New York, Harcourt, Brace and Company, 1935, p. 727. L'importance de la citation de Du Bois a été soulignée par Peter Linebaugh dans « All the Atlantic Mountains Shook », in *Labour/Le Travailleur*, n° 19, 1982, p. 63-121. J'ai une grande dette envers cet article ainsi qu'envers tous les travaux que nous avons effectués ensemble et auxquels je dois un grand nombre des idées les plus fondamentales qui animent cet ouvrage. Voir également Peter Linebaugh et Marcus Rediker, *L'Hydre aux mille têtes. L'histoire cachée*

Extrait de la publication

Ce drame épique se déroula dans d'innombrables lieux, et sur une longue période ; il ne mit en scène aucun personnage principal : ils étaient des millions. Pendant les quatre cents années que dura à peu près le commerce des esclaves, de la fin du XVe siècle à la fin du XIXe, plus de 12,4 millions d'êtres humains furent chargés à bord des navires négriers pour accomplir le « Passage du Milieu » – la traversée de l'Atlantique –, et furent livrés dans des centaines de ports étalés sur des milliers de kilomètres. 1,8 million d'entre eux trouvèrent la mort au cours de cet abominable voyage. 1,8 million de corps furent balancés par-dessus bord pour nourrir les requins qui suivaient les navires. La plus grande partie des 10,6 millions d'esclaves qui survécurent au voyage ne le firent que pour mieux se voir jetés dans la gueule sanglante d'un système des plantations meurtrier, un système auquel ils résistèrent par tous les moyens imaginables[3].

Mais ces chiffres, déjà ahurissants, ne suffisent pas à rendre compte de toute l'ampleur de ce drame. De nombreux individus capturés en Afrique moururent pendant leur longue marche vers les navires négriers, au sein de leur convoi humain, quoique l'absence de sources rende impossible d'en proposer ne serait-ce qu'une estimation chiffrée. Les chercheurs pensent que, selon les lieux et les époques, 10 % à 50 % des captifs périssaient entre le lieu de leur asservissement et leur embarquement à bord d'un navire négrier. Une estimation prudente de 15 % – qui inclut non seulement ceux qui moururent lors de leur transit, mais également ceux qui

---

de l'Atlantique révolutionnaire, trad. de Christophe Jaquet et Hélène Quiniou, Paris, Éditions Amsterdam, 2008 (2000).

3. Ces chiffres, ainsi qu'un certain nombre d'autres qui seront cités dans cet ouvrage, sont tirés de la nouvelle édition mise à jour du *TSTD*, qui n'est toutefois pas encore publiée et finalisée, et qui m'a été généreusement fournie par David Eltis. Sur les origines et le développement du système esclavagiste atlantique, voir David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, ainsi que Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery. From the Baroque to the Modern, 1492-1800*, Londres, Verso, 1997. Jerome S. Handler a montré que peu de témoignages d'Africains à la première personne avaient survécu. Voir son « Survivors of the Middle Passage. Life Histories of Enslaved Africans in British America », in *Slavery and Abolition*, n° 23, 2002, p. 25-56.

perdirent la vie dans les négreries et les *factories* de la côte – porte le nombre de morts en Afrique à 1,8 million d'âmes. La même proportion (ou plus, selon la région), soit un million et demi, trouva la mort lors de leur première année de labeur dans les plantations du Nouveau Monde. Si bien que, en prenant en compte l'ensemble des étapes – l'expropriation en Afrique, le Passage du Milieu, le début de l'exploitation aux Amériques – à peu près 5 millions d'hommes, de femmes et d'enfants moururent à cause de la traite. Une autre manière d'estimer les pertes humaines est de considérer que, pour 14 millions de personnes asservies, le « rendement » fut de 9 millions de travailleurs atlantiques, 9 millions d'esclaves qui survécurent un peu plus longtemps. Le « drame le plus magnifique des mille dernières années » de Du Bois fut sans conteste une tragédie[4].

Le prétendu âge d'or de ce drame court de 1700 à 1808 : pendant cette période, on déporta plus d'esclaves que jamais auparavant, à peu près deux tiers du total. Plus de 40 % d'entre eux (soit 3 millions) furent transportés par des navires britanniques et américains. Cette époque, ces navires, leurs capitaines, leurs équipages et leurs cargaisons de captifs sont les sujets de ce livre. Pendant cette période, le taux de mortalité à bord des navires chuta, mais les chiffres bruts du nombre de morts restent stupéfiants : presque un million d'individus trouvèrent la mort dans le commerce des esclaves, et un peu moins de la moitié de ces derniers dans le commerce organisé à partir de ports américains ou britanniques. Ces chiffres sont

4. Les estimations du nombre de morts avant l'embarquement varient considérablement. Pour l'Angola, Joseph Miller a suggéré que 25 % des esclaves mouraient pendant leur route vers la côte, et que 15 % mouraient en captivité une fois arrivés là-bas. Voir son *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison, University of Wisconsin Press, 1988, p. 384-385. Patrick Manning fait, lui, une estimation plus basse de 5 à 25 % de décès (*The African Diaspora. A History Through Culture*, New York, Columbia University Press, 2010). Paul Lovejoy suggère un écart plus restreint, de 9 à 15 % (*Transformation in Slavery. A History of Slavery in Africa*, Cambridge, Cambridge University Press, 2de édition, 2000, p. 63-64). Herbert S. Klein va dans la même direction quand il estime que le taux de mortalité sur les côtes est inférieur de peu à celui du Passage du Milieu (c'est-à-dire d'un peu moins de 12 %). Voir son *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, p. 155.

d'autant plus glaçants que ceux qui organisaient ce commerce de chair humaine les connaissaient pertinemment, et que cela ne les empêchait en rien de le poursuivre. Le « gâchis » humain faisait tout bonnement partie du *business*. Il s'agissait simplement de le calculer pendant la planification. L'écrivain africain Ottobah Cugoano, un survivant du Passage du Milieu, vit dans ces calculs des meurtres purs et simples, à l'instar de ceux qui contribuèrent à construire un mouvement transatlantique pour abolir le commerce des esclaves dans les années 1780[5].

Ces âmes happées par ce sombre drame, d'où venaient-elles ? et où allaient-elles ? Entre 1700 et 1808, les marchands britanniques et américains envoyèrent des navires réunir des esclaves dans six régions africaines : la Sénégambie, la Sierra Leone / la Côte-au-vent, la Côte-de-l'Or, la baie du Bénin, la baie du Biafra, et l'ouest de l'Afrique centrale (le Congo et l'Angola). Les navires faisaient voile ensuite principalement vers les îles anglaises de plantations sucrières – ces dernières achetèrent plus de 70 % du total des esclaves, dont la moitié à la Jamaïque – mais un certain nombre d'acheteurs étaient également français, ou espagnols en vertu d'un traité spécial appelé l'*asiento*[6]. À peu près un navire sur dix partait, lui, pour un port américain, la plupart du temps en Caroline du Sud ou en Géorgie et, assez souvent également, à Chesapeake. Un nouveau chapitre du drame s'ouvrait à la seconde où les esclaves mettaient un pied sur le sol du Nouveau Monde[7].

Sur les ponts des navires négriers se jouaient dès lors quatre drames différents mais liés entre eux. Ils se jouèrent et se rejouèrent

5. Ottobah Cugoano, *Thoughts and Sentiments on the Evil of Slavery*, Londres, Penguin, 1999 (1787), p. 46 et 85. Une traduction française de cet ouvrage est disponible aux éditions Zones (et intégralement consultable en ligne) : Ottobah Cugoano, *Réflexions sur la traite et l' esclavage des Nègres*, Paris, Zones, 2009.

6. N.d.T. : Comme les Espagnols ne pratiquaient pas la traite, ils confièrent ce droit (l'*asiento*) à d'autres pays en échange du paiement d'une redevance. Les traités d'Utrecht de 1713 firent de l'Angleterre la bénéficiaire absolue du monopole de l'*asiento* qu'elle concéda aussitôt à la *South Sea Company*. Celle-ci assura l'*asiento* de 1713 à 1759.

7. L'Afrique de l'Est, si elle a fourni quelques milliers d'esclaves dans les années 1790, n'a jamais constitué une zone de traite en tant que telle.

Extrait de la publication

sans relâche durant tout ce long XVIIIe siècle. Aujourd'hui comme à l'époque, chacun de ces drames revêtit une extrême importance. En voici les acteurs : le capitaine de navires négriers, son équipage bigarré, ses captifs multiethniques et, à la fin de cette période, les abolitionnistes de la classe moyenne et le lectorat métropolitain d'Angleterre et d'Amérique auxquels ces derniers firent appel.

Le premier drame se concentrait sur les relations qu'entretenait le capitaine avec les membres de son équipage, des hommes qui, pour reprendre une expression de l'époque, étaient connus pour « n'avoir ni les mains ni le nez trop délicats ». Ils avaient les mains sales, dans tous les sens du terme[8]. Les capitaines de négriers étaient durs et autoritaires. Concentrant à eux tout seuls d'immenses pouvoirs, ils étaient aussi connus pour leur capacité à contrôler un grand nombre de personnes que pour leur rapidité à faire usage du chat-à-neuf-queues. Ce gouvernement par la violence s'appliquait presque tout autant aux durs membres de l'équipage qu'aux centaines de captifs qu'ils avaient embarqués. La discipline était souvent brutale, et plus d'un marin fut fouetté au point d'en perdre la vie. De plus, pour les marins qui travaillaient dans le commerce des esclaves, les rations étaient chiches, les salaires généralement bas, et le taux de mortalité élevé – aussi élevé que celui des esclaves, comme l'ont montré les plus récentes recherches. Les marins résumaient cette vérité mortelle par la chansonnette :

> À la baie du Bénin.
> Prends donc bien garde ;
> Quand il en revient un,
> Quarante y trouvent la camarde.

Beaucoup de marins mouraient, certains devenaient aveugles, et un nombre incalculable d'autres malchanceux s'en tiraient avec un handicap permanent. Ce n'est pas une surprise si capitaines et membres de l'équipage s'affrontaient régulièrement, ce que semblent

8. Dalby Thomas à la Royal African Company, 15 février 1707, cité dans Jay Coughtry, *The Notorious Triangle. Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*, Philadelphie, Temple University Press, 1981, p. 43.

Extrait de la publication

d'ailleurs suggérer leurs noms eux-mêmes : Samuel Pain (Samuel Douleur) était un capitaine de navires négriers particulièrement violent, tandis que le marin Arthur Fuse (Arthur Pète-un-câble) se mutina. Comment en premier lieu le capitaine réussissait-il à recruter des marins pour un commerce aussi dangereux ? Quels types de relations créaient-ils à cette occasion ? Et comment ces relations entre capitaine et équipage changeaient-elles ensuite de nature à la seconde où les esclaves montaient à bord du navire négrier[9] ?

Le deuxième drame était lié à la relation qu'entretenaient les esclaves et les marins – une relation fondée sur l'ingestion forcée de nourriture, les coups de fouet, la violence à tout bout de champ et le viol des femmes. Si le capitaine présidait à ces interactions, ce sont bien les marins qui obéissaient à ses ordres et qui embarquaient les esclaves, les rangeaient sur le pont inférieur, les nourrissaient, les contraignaient à faire de l'exercice (à « danser »), les maintenaient si possible en bonne santé, les disciplinaient et les punissaient – ou, en un mot, ce sont bien les marins qui les transformaient progressivement en marchandises destinées au marché du travail international. Ce drame-là témoigne également d'une résistance d'une grande créativité de la part de ceux qui étaient asservis, ainsi que d'une réappropriation sélective d'éléments de la culture des oppresseurs, et plus particulièrement d'un apprentissage de la langue et de connaissances techniques, concernant par exemple le fonctionnement du navire.

Un troisième drame, simultané, trouvait sa source dans les conflits ou les tentatives de coopération entre les esclaves eux-mêmes. Ces conflits étaient inévitables dans la mesure où l'on jetait au milieu de

9. Richard H. Steckel et Richard H. Jensen, « New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade », in *Journal of Economic History*, n° 46, 1986, p. 57-77 ; Stephen D. Behrendt, « Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century », in *Slavery and Abolition*, n° 18, 1997, p. 49-71. La chansonnette à propos du Bénin est tirée de Marcus Rediker, *Pirates de tous les pays. L'âge d'or de la piraterie atlantique (1716-1726)*, trad. de Fred Alpi, Paris, Libertalia, 2008, p. 82 (N.d.T. : je me suis permis de reprendre la traduction de la chanson pour retrouver la rime). Le *TSTD* montre que le taux de mortalité des vaisseaux britanniques entre 1700 et 1725 était de 12,1 % et chuta jusqu'à atteindre 7,95 % entre 1775 et 1800.

Extrait de la publication

toute l'horreur du pont inférieur des individus issus de différentes classes, de différentes ethnies et de différents genres. Comment communiquait cette « multitude de personnes noires, de toutes les sortes, que l'on avait enchaînées ensemble » ? D'une manière ou d'une autre, elles trouvaient le moyen d'échanger des informations précieuses à propos de tous les aspects de leur terrible situation, de leur destination finale et de leur destin. Au beau milieu de la terreur, de l'emprisonnement brutal et de la mort prématurée, les captifs réussirent à inventer des réponses créatives et porteuses d'un message de vie : ils inventèrent de nouvelles langues, de nouvelles pratiques culturelles, de nouveaux liens, et créèrent une nouvelle communauté à bord du navire. Entre eux, ils s'appelaient « compagnons de bord », l'équivalent de frères ou de sœurs, marquant ainsi un lien de parenté « fictif » mais fort *réel* – pour remplacer ceux qui avaient été détruits par leur enlèvement et leur asservissement en Afrique. Leur créativité et leur résistance les rendirent collectivement indestructibles, et c'est sans doute là que réside toute la magnificence de ce drame [10].

Le quatrième et dernier drame ne se joua pas à bord du navire, mais au sein des sociétés civiles de la Grande-Bretagne et des États-Unis, quand les abolitionnistes entreprirent de décrire toute l'horreur du Passage du Milieu au lectorat métropolitain. Il se

10. Sydney W. Mintz et Richard Price, *The Birth of African-American Culture. An Anthropological Perspective*, Boston, Beacon Press, 1992 (1976). J'aimerais citer ici un petit échantillon représentatif du champ en plein essor et extrêmement créatif des recherches sur les connexions culturelles entre l'Afrique et les Amériques : John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998 (1992) ; Judith A. Carney, *Black Rice. The African Origins of Rice Cultivation in the Americas*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2001 ; Linda M. Heywood (dir.), *Central Africans and Cultural Transformations in the America Diaspora*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002 ; James H. Sweet, *Recreating Africa. Culture, Kinship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441-1770*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2003 ; Toyin Falola et Matt D. Childs (dir.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington, Indiana University Press, 2004 ; José C. Curto et Paul E. Lovejoy (dir.), *Enslaving Connections. Changing Cultures of Africa and Brazil During the Era of Slavery*, Trenton, N.J., Africa World Press, 2005 ; James Lorand Matory, *Black Atlantic Religion. Tradition, Transnationalism, and Matriarchy in the Afro-Brazilian Candomblé*, Princeton, N.J., Princeton University Press, 2005.

concentra sur l'image d'un navire négrier, le *Brooks*. Thomas Clarkson écuma les docks de Bristol et de Liverpool pour rassembler des informations sur le commerce des esclaves, mais dès que les marchands d'esclaves et les capitaines de navire négrier eurent vent de ses sentiments anti-esclavagistes, ils firent tout ce qui leur était possible pour l'éviter. Le jeune gentilhomme, frais émoulu de l'université de Cambridge, fut alors contraint de se tourner vers les marins. Ces derniers avaient une connaissance de première main du commerce des esclaves, et Clarkson découvrit en s'entretenant avec eux qu'ils avaient un nombre incroyable de sujets de plainte et d'histoires à raconter. Il se servit de leurs témoignages pour affronter les marchands d'esclaves, les propriétaires de plantations, les banquiers et les fonctionnaires du gouvernement – en un mot, tous ceux qui avaient un intérêt personnel dans la traite et, de manière plus générale, dans l'esclavage. Le succès du mouvement abolitionniste a avant tout reposé dans sa capacité à rendre palpables pour le grand public l'usage généralisé et l'instrumentalisation de la terreur qui avait cours à bord des navires négriers britanniques et américains, une terreur qui était en effet l'une de leurs principales caractéristiques. Le dernier acte du « drame le plus magnifique des mille dernières années » fut grandiose ; le schéma du navire négrier *Brooks* – censé être celui du constructeur du navire – qui montrait 482 esclaves « serrés comme des sardines » sur les différents ponts du vaisseau joua un rôle décisif dans la victoire finale du mouvement abolitionniste : l'abolition de la traite des esclaves.

En Grande-Bretagne comme en Amérique, le drame de la traite débute symboliquement en l'an 1700. Certes, cela faisait déjà longtemps que les marchands et les marins faisaient du trafic d'êtres humains, mais cette année-là fut celle des premiers voyages enregistrés aux départs de l'État de Rhode Island – futur centre du commerce américain des esclaves – et du port de Liverpool – qui serait, lui, le cœur de la traite britannique et, à la fin du siècle, le plus grand port négrier du monde atlantique. À la fin du mois de mai de cette année-là, le capitaine John Dunn, commandant de l'*Eliza*, fit voile depuis le port de Liverpool vers une destination non spécifiée en Afrique, puis toucha la Barbade où il vendit 180 esclaves. En août, Nicholas Hilgrove, capitaine du *Thomas and John*, quitta

Extrait de la publication

RÉALISATION : PAO ÉDITIONS DU SEUIL
IMPRESSION : NORMANDIE ROTO IMPRESSION S.A.S. À LONRAI
DÉPÔT LÉGAL : OCTOBRE 2013. N° 109290 (00000)
Imprimé en France

Extrait de la publication