

Traduction

Lorenzo Johnston Greene, « Mutinerie sur les navires négriers »

« Mutiny on the Slave Ships »,
Phylon (1944)

Lorenzo Johnston Greene

Cette traduction inédite en français a été réalisée par Élise Padirac et coordonnée par Matthieu Renault sur un financement ANR - programme IDEX (©) dans le cadre du projet de recherche Écrire l'histoire depuis les marges - HDML.

Référence du texte traduit :

Lorenzo J. Greene, « Mutiny on the Slave Ships », *Phylon* (1940-1956), vol. 5, n. 4, (4^e trimestre, 1944), Clark Atlanta University, p. 346-354.

>>> Lire l'article en anglais

Notice de la traduction :

Lorenzo Johnston Greene : pour une science des résistances à l'esclavage
Par Matthieu Renault



Traduction de Élise Padirac
Coordination de Matthieu Renault

L'étude remarquable de Herbert Aptheker, *American Negro Slave Revolts*, est le plus récent travail à remettre en question l'idée soigneusement entretenue de la docilité naturelle des esclaves noirs ¹. Dans son ouvrage érudit, M. Aptheker limite cependant son attention

aux insurrections d'esclaves qui eurent lieu sur le sol américain. Pourtant, ces flambées ne représentaient que le second acte d'un drame tragique, celui de la lutte continuelle des Noirs pour recouvrer leur liberté. Le premier acte — le soulèvement sanglant des esclaves à bord des navires les transportant en Amérique — reste encore à écrire. Nous tenterons, dans les pages qui suivent, de décrire quelques-uns des combats pour la liberté qui furent menés par les Noirs sur les navires négriers de Nouvelle-Angleterre — des combats qui échappent au champ d'étude de l'ouvrage de M. Aptheker.

Durant plus de trois cent cinquante années de pratique du commerce des esclaves en Amérique, des navires de toutes les nationalités prenant part au trafic — espagnols, français, hollandais, portugais, anglais et américains — furent la scène de tentatives désespérées menées par les esclaves pour recouvrer leur liberté ².

Parmi les bateaux américains impliqués dans ces insurrections, les navires de Nouvelle-Angleterre furent ceux qui subirent le plus de dommages. Cette observation n'est pas surprenante car les colonies puritaines étaient au dix-huitième siècle les communautés négrières les plus importantes d'Amérique. Depuis Boston, Salem et Charlestown dans le Massachusetts ; Newport, Providence et Bristol dans le Rhode Island ; New London et Hartford dans le Connecticut, des navires robustes et rapides transportaient du rhum, du fer forgé et de la pacotille en Afrique. Là-bas, les capitaines troquaient leurs biens contre des Noirs qu'ils amenaient ensuite aux Antilles ou dans les plantations coloniales du Sud afin de les échanger contre du rhum, des mélasses, du sucre, du cacao ou des lettres de change. Les mélasses et le sucre étaient acheminés en Nouvelle-Angleterre où ils étaient distillés en rhum qui, transporté en Afrique, permettait d'obtenir davantage d'esclaves. Ainsi se développa le tristement

célèbre commerce triangulaire des esclaves, avec pour principaux pôles d'échange la Nouvelle-Angleterre, l'Afrique et les Antilles.

Les profits retirés de la traite négrière étaient à peine imaginables. On a rarement connu commerce plus lucratif que celui du trafic des Noirs. En 1699, il était rapporté que dix shillings de biens anglais permettaient d'acheter un esclave à Madagascar et, au début du dix-huitième siècle, les esclaves de premier choix de la côte ouest se vendaient 3 ou 4 livres sterling en Amérique. Ces esclaves et d'autres captifs, qui s'achetaient contre 5 livres sterling de rhum ou de fer forgé ³, étaient revendus dans les Antilles et dans les plantations coloniales à des prix allant de 30 à 88 livres sterling ^{4 5}. En 1746, Joseph Manest, citoyen de Londres, réalisa un bénéfice de 11 200 £ sur une cargaison d'esclaves qui avait coûté 1 800 £. Avec des bénéfices bruts atteignant parfois mille-six-cents pour cent ⁶, la traite négrière devint sans peine le commerce le plus lucratif des dix-septième et dix-huitième siècles ⁷. Avant la Révolution américaine, il était considéré comme le pilier de la prospérité de la Nouvelle-Angleterre ⁸.

L'exploitation de ce commerce rentable par les colons puritains donna naissance à une classe de riches marchands dont les noms comptent parmi les familles les plus connues de l'histoire américaine. George Cabot de Salem ; Samuel et Cornelius Waldo, Andrew et Peter Fanueil de Boston ; James Brown et ses quatre fils de Providence ; et George Champlin, William Ellery et Caleb Gardner de Newport, ne représentaient qu'une portion infime des négociants renommés dont les fortunes reposaient sur la traite négrière ⁹.

Cherchant à tirer le maximum de bénéfices de leurs activités liées à l'esclavage, ces marchands s'arrangeaient par tous les moyens pour

réduire les frais généraux des transports d'esclaves. Les petits bateaux, faisant généralement entre quarante et soixante tonnes, étaient considérés les plus pratiques pour le commerce. Ils naviguaient tous en sous-effectif, avec des équipages composés de six à dix-huit membres, le capitaine et le mousse compris. La fraude, l'enlèvement et d'autres activités malhonnêtes étaient pratiqués ouvertement.

Toutes les précautions possibles étaient prises pour empêcher les esclaves de se révolter. Les négriers étaient abondamment équipés en pistolets, mousquets, coutelas, couteaux, et même en canons. Des gardes étaient constamment postés pour éviter que l'équipage ne fût pris au dépourvu. Les vaisseaux étaient également précautionneusement fouillés pour s'assurer qu'aucun morceau de fer, de bois, ou tout autre arme ne fût à la portée des esclaves ¹⁰. Les marchands conseillaient aux capitaines de traiter leurs affaires sur la côte africaine avec la plus grande rapidité et d'être vigilants en permanence pour prévenir les insurrections d'esclaves et leurs conséquences désastreuses sur les bénéfices espérés du voyage ¹¹. L'admonestation de Samuel Waldo au capitaine Samuel Rhodes, avant le départ du second pour l'Afrique en 1734, est caractéristique : « Pour votre sécurité tout autant que la mienne », écrit-il, « Vous maintiendrez vos esclaves sous une surveillance rigoureuse et ne vous ferez guère plus aux femmes qu'aux enfants, de crainte qu'ils ne jouent un rôle de premier plan dans une embuscade qui pourrait vous être fatale ¹². »

En cherchant à suivre ces instructions, les capitaines et équipages des négriers rendirent l'existence des Noirs quasiment insoutenable. En réalité, ce sont justement les mesures adoptées en prévention des révoltes, afin de préserver les bénéfices des marchands, qui

conduisirent les Noirs à la mutinerie. Parqués à bord du bateau ¹³, les esclaves étaient entassés dans les cales chaudes et étouffantes de l'entre-pont. Dans ces compartiments de seulement trois pieds trois pouces de hauteur ¹⁴, il était impossible pour les captifs d'être assis le dos droit. Les hommes esclaves étaient enchaînés ensemble par deux ; les femmes esclaves n'étaient pas enchaînées mais étaient séparées des hommes par des cloisons. Pour augmenter la capacité de transport du navire, on forçait les captifs à s'allonger sur le côté, chaque Noir épousant la courbe du corps d'un autre. Comme les esclaves étaient nus sur les planches rugueuses, le roulis du bateau râpait fréquemment la peau des parties saillantes de leur corps, les laissant se tordre dans leur « sang et leur sueur ». Quand les écoutes étaient fermées durant la nuit ou quand des tempêtes ou une attaque de vaisseaux ennemis rendait nécessaire de fermer les caillebotis et les hublots, de nombreux esclaves mouraient asphyxiés. Les quantités de nourriture et d'eau étaient souvent insuffisantes et finissaient parfois par manquer complètement, ce qui entraînait d'atroces souffrances et pouvait mener à la mort, par déshydratation ou sous-nutrition. Des maladies répugnantes — le pian, la syphilis, la fièvre, l'ophtalmie, l'hydropisie, le mal de mer et la dysenterie que tous redoutaient — s'ajoutaient à la misère et à la forte mortalité des esclaves lors du terrible « passage du milieu ¹⁵ ». Au cours de leurs rondes quotidiennes dans les cales nauséabondes, les marins devaient fréquemment désenchaîner les esclaves morts des vivants pour jeter leurs corps aux requins qui suivaient le sillage du bateau ¹⁶.

Les puritains justifiaient l'horrible souffrance des Noirs sur ces vaisseaux en présentant l'esclavage comme un acte de compassion qui permettait d'apporter le salut aux esclaves ¹⁷. À moins qu'il ne connût l'Évangile, le païen était condamné à la misère éternelle dans

la vie après la mort ¹⁸. Par conséquent, toute souffrance vécue par les captifs, à bord du négrier ou à travers l'esclavage, était largement compensée par leur « bienheureuse délivrance d'une vie d'idolâtrie et de sauvagerie. » Un ancien trafiquant d'esclaves de Rhode Island pouvait ainsi se réjouir pieusement, en contemplant son navire rentrer au port, qu'« une Providence toute puissante ait eu la bonté d'amener sur cette terre de liberté un autre chargement de païens ignares afin qu'ils jouissent des bienfaits d'une dispensation de l'Évangile ¹⁹. »

La manière dont les Noirs réagirent face à leurs conditions de vie à bord des navires négriers démontrait qu'ils ne partageaient pas la conviction de ceux qui leur promettaient le salut à travers l'esclavage. Réduits au désespoir par leur état misérable, les esclaves étaient prêts à tout pour échapper à l'asservissement ou pour mettre un terme à leur souffrance. Beaucoup refusaient de manger et étaient parfois forcés à se nourrir après avoir eu les dents brisées ou les lèvres brûlées avec du charbon ardent. D'autres se suicidaient. Mais les protestations les plus dramatiques se produisaient lorsque les Noirs joignaient collectivement leurs efforts et leur rage et usaient de la violence pour recouvrer leur liberté. Attendant leur heure, il était fréquent qu'ils se soulèvent contre leurs ravisseurs dans l'objectif déterminé de tuer l'équipage, de se saisir du vaisseau et de retourner en Afrique. Dans ce théâtre, qui était la scène d'actions sanglantes mais circonscrites, les esclaves en révolte occupaient généralement une position désavantageuse. Même si l'équipage était en infériorité numérique par rapport aux Noirs, il était parfaitement armé, organisé, discipliné et sous le contrôle d'un commandement respecté. L'équipage avait également l'avantage d'occuper une position stratégique par son contrôle des ponts et de la superstructure du

bateau. Dans le camp adverse, les esclaves étaient désorganisés, indisciplinés et unis seulement par leur désir insatiable de liberté. Ils n'étaient équipés d'aucune arme, étaient entravés par leurs chaînes et affaiblis par leurs conditions de séquestration. Des morceaux de fer, des bouts de bois et leurs propres chaînes constituaient leurs seules armes. En outre, dans l'éventualité d'un soulèvement, ils pouvaient facilement être abattus par l'équipage faisant feu au moment où ils montaient sur le pont. Mais ces « bozal 20 » ou Noirs inexpérimentés ne craignaient ni leurs ravisseurs ni la mort et, malgré les faibles chances de succès, pris d'une rage frénétique, continuaient à se battre encore et encore pour leur liberté. Parfois, les captifs parvenaient à leur objectif. Plus souvent, face à ces luttes désespérées, les armes à feu de l'équipage finissaient par prendre le dessus et les esclaves étaient vaincus, mais pas avant que des pertes eussent été infligées dans les deux camps.

Des bateaux de toutes les communautés négrières de Nouvelle-Angleterre subirent ces insurrections 21 Carroll raconte le récit d'une mutinerie d'esclaves victorieuse à bord d'un vaisseau du New Hampshire commandé par le Capitaine John Majors de Portsmouth. Les Noirs se révoltèrent, tuèrent l'équipage entier et se saisirent à la fois de la goélette et de son chargement 22. Le 5 octobre 1764, un rapport provenant de Charleston, en Caroline du sud, racontait la mort du Capitaine Millar qui naviguait à bord du navire *Adventure*. Millar et tous les membres de son équipage sauf un succombèrent à la maladie au large de la côte africaine et deux hommes blancs en profitèrent pour prendre le contrôle du bateau. « Alors que le vaisseau était à l'ancre avec ses esclaves », continuait le rapport, « les indigènes descendirent, assassinèrent sauvagement les hommes blancs et pillèrent la totalité du

chargement, à l'exception de deux esclaves ²³. » En 1764, le tribunal de Boston entendit de la bouche de William Preest une histoire de mutinerie, de meurtre et d'insurrection de Noirs advenus à bord du négrier *Hope* qui appartenait à messieurs Forseys, originaires de New London dans le Connecticut. Preest était accusé d'avoir assassiné son commandant, le Capitaine Goold, alors que le navire *Hope* était à l'ancre sur le fleuve Sénégal en Afrique. D'après le témoignage de Preest, le capitaine en second assumait alors le commandement du vaisseau et prit par la suite en charge une cargaison d'esclaves. Lors de la traversée de l'Afrique aux Antilles, les Noirs se mutinèrent. Dans la lutte qui s'ensuivit, deux membres de l'équipage et huit esclaves furent tués. Le bateau fit escale à Porto Rico, où les autorités espagnoles, l'accusant de commercer illégalement avec leurs possessions, confisquèrent à la fois le vaisseau et les esclaves ²⁴. La même année, des rapports contradictoires filtrèrent au Connecticut concernant le Capitaine Faggott, commandant d'un brick appartenant aux Forseys de New London. Une des versions affirmait que Faggott avait été tué au cours d'une révolte de ses esclaves sur l'île de Gorée, au large de la côte africaine ²⁵. Selon le second rapport, les captifs s'étaient eux-mêmes libérés de leurs chaînes et avaient attaqué le bateau pendant la nuit, tuant le capitaine et deux membres de l'équipage ²⁶.

Les insurrections à bord des bateaux du Massachusetts étaient plus nombreuses car le commerce des esclaves y était davantage répandu. Le 28 janvier 1731, un journal anglais rapportait que le Capitaine Jump de la goélette *William*, en provenance du Massachusetts, et tout son équipage, exceptés trois de ses membres, avaient été tués au cours d'une révolte d'esclaves alors qu'ils naviguaient au large de la côte africaine ²⁷. Deux ans plus tard (1733),

le Capitaine Moore rapportait que le 17 juin à minuit, son négrier du Massachusetts avait été attaqué par des indigènes sur le fleuve Gambie. D'après le récit de Moore, la bataille dura jusqu'à l'aube. Quand le vent et la marée rapprochèrent enfin le navire du rivage, les indigènes essayèrent de monter à bord, mais furent finalement chassés après une violente bataille au cours de laquelle un membre de l'équipage fut tué 28. En 1761, le *Thomas*, un bateau de Boston commandé par Thomas Day, fut le siège d'une révolte d'esclaves qui enfoncèrent les écoutilles et attaquèrent l'équipage. Le commandant fut tué et d'autres membres de l'équipage furent blessés avant de réussir à réprimer l'insurrection 29. Un exemple plus célèbre fut celui du *Jolly Bachelor*, un négrier appartenant à Peter Fanueil, son beau-frère John Jones et le Capitaine Cutler de Boston. D'après George Burchall, en mars 1742, tandis que des esclaves étaient embarqués à bord du vaisseau sur la rivière de Sierra Leone, il fut attaqué et capturé par les indigènes. Le Capitaine Cutler et deux de ses hommes furent tués dans la bataille. Les Noirs dépouillèrent le navire de son gréement et de ses voiles, libérèrent les esclaves qui étaient dans la cale, puis abandonnèrent le bateau. Un mois plus tard, Burchall et plusieurs compagnons remirent le vaisseau en état, nommèrent un certain Charles Wickham à son commandement et le gouvernèrent jusqu'à Newport. Le bateau fut alors saisi puis vendu pour 2 924 £. Les deux tiers de cette somme revinrent aux familles Fanueil et Jones, un tiers à Burchall 30.

En avril 1789, un autre soulèvement se produisit à bord de la goélette *Felicity*. Après avoir passé treize jours hors d'Afrique, les esclaves se révoltèrent, tuèrent le Capitaine William Fairfield et blessèrent plusieurs membres de l'équipage. Trois des esclaves furent tués. Le fils du capitaine, qui s'ébouillanta avec du chocolat chaud pendant ou

après la bataille, envoya à sa mère le rapport suivant à propos de la révolte :

Vénérée Mère : je profite de cette occasion pour vous écrire afin de vous informer d'un très grave accident qui est arrivé lors de notre traversée tardive du Cape Mount, sur la Côte africaine, en destination de Cayenne. Le 13 Mars nous naviguions depuis le Cape Mount avec 35 Esclaves À bord ; le 26e jour de mars, à sept heure trente, les esclaves se soulevèrent contre nous, mon cher Père et tous les membres de l'équipage étant en première ligne [à l'avant] excepté l'homme dans la cale et moi-même. Trois des esclaves prirent possession de la cabine et deux de la plage arrière, ceux dans la cabine s'emparèrent des armes à feu et ceux sur la plage arrière étaient armés de haches, de coutelas et d'autres armes, ceux dans la cabine firent passer des pistolets à ceux qui étaient sur la plage arrière. L'un d'eux fit feu et tua mon très cher Père et malgré cela nous nous efforçâmes de les soumettre, quand enfin nous atteignîmes la plage arrière et tuâmes deux d'entre eux. L'un des esclaves qui était dans la cabine était en train de sortir par les fenêtres de la cabine pour monter sur le pont et nous le découvrîmes et le jetâmes par-dessus bord. Comme il en restait deux dans la cabine nous les confinâmes derrière les portes de la cabine pour qu'ils ne puissent pas nous tuer, puis trois hommes vinrent à l'avant et attrapèrent les trois qui étaient là-bas et les amenèrent vers la poupe. Et comme il y avait un docteur à bord [un] passager qui pouvait parler la langue il envoya l'un des mousses à la cale et apporta quelques armes à feu et de la poudre et ensuite nous les appelâmes et l'un des deux vint et il appela l'autre et il vint. Nous leur mirent les fers et les enchaînèrent et ensuite le Docteur soigna les blessures des passagers qui étaient légèrement Blessés. Il était alors une heure quand ils enterrèrent mon très cher Père,... Je me suis ébouillanté avec du chocolat chaud mais maintenant je suis à nouveau capable de marcher... Nous avons vendu une partie des esclaves et j'espère être bientôt de retour à la maison. 31

Les bateaux de Rhode Island, colonie majeure impliquée dans la traite négrière, subissaient ces révoltes en de fréquentes occasions. L'une des insurrections les plus violentes donna lieu à une victoire écrasante des esclaves. Le 1^{er} juin 1730, le Capitaine George Scott prit la mer à bord du sloop *Little George*, s'éloignant de la côte de Guinée avec une cargaison de quatre-vingt-seize captifs, dont trente-

cinq hommes. Six jours plus tard, les esclaves se libèrent de leurs chaînes et, à quatre heures trente du matin, attaquèrent le bateau. Ils enfoncèrent la cloison puis gagnèrent le pont, où ils se trouvèrent confrontés à la garde composée de trois hommes. Les esclaves les tuèrent promptement et les firent passer par-dessus bord. Terrifiés, le capitaine, trois hommes et un mousse cherchèrent refuge dans la cabine inférieure, où les esclaves les emprisonnèrent sur-le-champ. L'un des marins tenta de fabriquer une bombe en remplissant deux bouteilles de poudre à canon prêtes à être lancées parmi les esclaves. Ce stratagème fut déjoué par un Noir qui lâcha une hache sur la bouteille au moment où le marin allumait la mèche. L'explosion mit le feu à un baril de poudre, fit sauter la porte de la cabine, souleva le pont, déchargea tous les mousquets sauf un, et blessa sérieusement le capitaine et l'auteur de la bombe. Déterminés à anéantir l'équipage, les esclaves chargèrent l'un des canons démontables et firent feu en direction de l'écoutille où les marins étaient emprisonnés. Selon le capitaine, l'explosion « réduisit l'écoutille en morceaux » mais ne blessa personne. Les esclaves contrôlèrent le vaisseau pendant plusieurs jours tandis que, dans la cale, le capitaine et le reste de l'équipage, se défendaient à l'aide de mousquets. Plus tard, poussé par la faim, le mousse se risqua sur le pont où il fut attrapé par les esclaves qui lui mirent les fers sur-le-champ. Finalement, les Noirs dirigèrent le bateau sur la rivière de Sierra Leone et le firent s'échouer sur une barre de sable. Après avoir déplacé toutes les femmes et les enfants, ils abandonnèrent le vaisseau. Ils revinrent plus tard avec d'autres indigènes afin de tuer l'équipage, mais ce dernier parvint à se défendre avec des armes à feu. À la première occasion, le capitaine et le reste de l'équipage montèrent sur le pont, descendirent une chaloupe et se laissèrent porter par la rivière. Affaiblis par la faim, ils furent finalement sauvés, après avoir survécu pendant neuf jours

grâce à du riz cru ³².

L'expérience du Capitaine Bear, commandant d'un négrier originaire de Rhode Island, fut tout aussi désastreuse. Le 4 décembre 1753, lors d'une étape au Fort de Cape Coast Castle, sur la côte africaine, il avait entreposé à bord de son navire un certain nombre d'esclaves et une certaine quantité de poudre d'or. Les captifs se rebellèrent soudain, tuant le capitaine et tout l'équipage, à l'exception des deux seconds qui s'échappèrent en sautant par-dessus bord et en nageant vers le rivage. Le sort ultime du vaisseau, tout comme celui des Noirs, n'est pas connu ³³. D'après le témoignage du Capitaine David Lindsay, une révolte d'esclaves eut lieu en 1753 à bord d'un bateau de Rhode Island commandé par le Capitaine Hamblett, lui faisant perdre ses meilleurs Noirs ³⁴. Nicholas Owen, un anglais servant à bord d'un vaisseau de Rhode Island, raconta un désastre qui advint à un négrier de cette colonie entre 1746 et 1757. Le bateau était ancré à Banana Island, où le capitaine et cinq membres de l'équipage avaient débarqué. Ils furent alors capturés par des Noirs, qui se saisirent ensuite du navire et le pillèrent ³⁵. Douze ans plus tard, le Capitaine T. Rogers, commandant d'un vaisseau appartenant aux messieurs Samuel et William Vernon de Newport, transportait un chargement d'esclaves de la Barbade à Saint-Christophe dans les Antilles. Lors de la traversée, les captifs se soulevèrent et tentèrent de s'emparer du bateau. En réprimant la révolte, Rogers aurait perdu onze hommes esclaves. Un autre rapport stipule que treize esclaves sautèrent par-dessus bord, l'un fut tué et plusieurs blessés ³⁶.

Le voyage du Capitaine Hopkins, qui commandait un négrier appartenant aux frères Brown de Newport, fut encore plus désastreux. En 1765, il prit la mer depuis les côtes africaines pour rejoindre l'île d'Antigua avec un chargement d'esclaves à bord.

Durant la traversée, démuni face à l'épuisement de son équipage atteint par la maladie, le capitaine décida d'enrôler de force certains des esclaves pour aider à manœuvrer le bateau. Mais les Noirs en profitèrent pour libérer certains de leurs compagnons de misère et ils se ruèrent alors sur l'équipage dans l'objectif de reconquérir leur liberté. L'équipage, qui était minoritaire mais armé de mousquets, écrasa la rébellion à l'issue d'une bataille sanglante au cours de laquelle quatre-vingts des esclaves furent tués, blessés ou forcés à sauter par-dessus bord ³⁷. La même année, un rapport déclarait que les esclaves embarqués à bord d'un vaisseau de Bristol (Rhode Island) avaient tué la totalité de l'équipage au large de la côte africaine. Un certain M. Dunfield était le seul survivant blanc ; lorsque la révolte éclata, il put s'enfuir à bord d'une chaloupe ³⁸.

Onze ans plus tard, les esclaves à bord du *Thames*, un vaisseau de Rhode Island qui se trouvait alors au large de la côte de Guinée, profitèrent du manque d'attention du second ³⁹ pour tenter désespérément de recouvrer leur liberté. Armés seulement de douves de tonneaux et de gros morceaux de bois, les Noirs se ruèrent sur l'équipage qui chercha refuge derrière une barricade située sur le pont. Après quarante minutes d'une bataille désespérée mais infructueuse pour surmonter la barricade, tous les hommes esclaves sautèrent par-dessus bord. Cet épisode malheureux entraîna la noyade de trente-trois à trente-six ⁴⁰ des captifs ayant la plus grande valeur. Six esclaves furent repêchés par des gens de la ville qui firent payer au Capitaine Clarke 11 onces ⁴¹ de poudre d'or pour leur restitution. Dans une lettre datée du 15 décembre 1776 et destinée à John Fletcher de Londres, le D^r. John Bell, un physicien présent à bord du *Thames*, décrivait l'insurrection en n'épargnant aucun détail :

... Comme le Capitaine Clarke vous l'a fait remarquer, le voyage n'a été accompagné par rien d'autre que des pertes et des déconvenues, et pour couronner le tout, le vendredi 8 courant, nous avons eu le malheur de perdre 36 des meilleurs esclaves en notre possession au cours d'une insurrection. Cet épisode malheureux se produisit alors que seuls le maître d'équipage, le charpentier, 3 personnes blanches et moi-même étions à bord. ... Nous avions 160 esclaves à bord qui avaient été désenchaînés du Pont ce jour-là afin de nettoyer. Vers 2 heures ils saisirent le Maître d'équipage mais celui-ci se fit bientôt libérer ... après avoir reçu une blessure à la poitrine et une autre sous son menton. ... Ils continuèrent à jeter des douves de tonneaux, des billettes de bois etc., et en s'efforçant de passer sous la barricade, ou par-dessus pendant plus de 40 Minutes, quand ils se rendirent compte qu'ils ne pourraient y arriver, tous les hommes esclaves Fanti et la plupart des Accra sautèrent par-dessus bord. On pensait que les esclaves avaient l'intention de rejoindre la poupe du bateau mais le courant était tellement fort qu'ils ne purent atteindre le vaisseau. Quand tout fut revenu à la normale, nous trouvâmes manquants 32 Hommes et garçons ainsi que deux femmes, les meilleurs Esclaves que nous avions. ⁴²

Bell affirmait que les femmes esclaves ne participèrent pas à l'attaque pour la seule raison que la spontanéité de la révolte n'avait pas laissé aux hommes le temps de les avertir. Le docteur assurait à son supérieur que si elles avaient également été impliquées, « Vos possessions au jour d'aujourd'hui seraient réduites à bien peu ⁴³. »

Le nombre d'insurrections d'esclaves à bord des bateaux de Nouvelle-Angleterre a fortement baissé au cours du dernier quart du dix-huitième siècle. La Révolution américaine a ruiné la traite négrière ⁴⁴ et les principaux États esclavagistes — le Rhode Island (1784), le Connecticut (1784) et le Massachusetts (1787) — ont aboli le commerce des esclaves ⁴⁵. La prohibition du trafic ne faisait cependant qu'augmenter les bénéfices retirés d'un voyage réussi et de nombreux marchands puritains continuaient ainsi à s'impliquer illégalement dans la traite négrière. Les continuel rapports d'insurrections d'esclaves advenues à bord des vaisseaux de

Nouvelle-Angleterre fournissent la preuve de l'existence d'un trafic clandestin des Noirs. Sept ans après l'abolition du commerce des esclaves dans le Connecticut (1791), le Capitaine William Wignall, originaire de New London, fut victime d'une révolte d'esclaves et perdit la vie au large de la côte africaine ⁴⁶. Deux ans après l'interdiction de la traite négrière au Massachusetts, eut lieu l'insurrection d'esclaves à bord du *Felicity* qui a été citée précédemment ⁴⁷. En 1795, une confrontation sanglante entre des captifs insurgés et l'équipage d'un bateau de Boston se produisit au large de la côte africaine. Les Noirs, au nombre de quarante, attaquèrent l'équipage, tuèrent un matelot, le second capitaine et le lieutenant, ainsi que le capitaine, puis prirent le contrôle du navire. Le vaisseau dériva vers le rivage aux abords de l'embouchure du Rio Nuñez où, après une bataille sanglante d'une durée de près de sept heures, un autre marchand s'empara du bateau ⁴⁸.

Les révoltes d'esclaves étaient plus fréquentes à bord des navires de Rhode Island car un plus grand nombre de marchands continuait à y pratiquer illégalement la traite négrière. L'année suivant la prohibition du trafic par le Rhode Island, un désastre complet s'abattit sur l'un de ses vaisseaux. En 1785, le bateau quittait Newport pour l'Afrique. Douze mois plus tard, il fut retrouvé par un navire anglais en train de dériver, à l'abandon, en haute mer. Ses voiles avaient disparues et les corps de quinze esclaves décharnés s'amoncelaient sur ses ponts. Il resta impossible de déterminer si l'équipage était mort de maladie ou si les Noirs avaient massacré le capitaine et l'équipage au cours d'une révolte avant de tenter de barrer le bateau pour retourner en Afrique. ⁴⁹ En 1793 ou 1794, plusieurs esclaves perdirent la vie dans une tentative vaine de s'emparer du *Nancy*, négrier commandé par le Capitaine Cook. ⁵⁰

En 1796, seul l'avertissement donné à temps par un mousse noir put probablement sauver le *Mary* du désastre total. Certains des esclaves prévoyaient d'utiliser les entraves qu'ils avaient retirées de leurs chevilles pendant qu'ils étaient dans la cale pour attaquer l'équipage au moment où ils montaient sur le pont. Bien que les marins aient été avertis, les esclaves se battirent sauvagement. La révolte fut écrasée dans un bain de sang, laissant deux captifs noyés, un autre tué par balle, un esclave malade piétiné à mort, ainsi que quatre Noirs blessés. 51

Le Capitaine Joshua Vial, commandant du bateau *Nancy* originaire de Rhode Island, relatait encore en 1807 plusieurs révoltes d'esclaves qui eurent lieu sur ce vaisseau appartenant à John Phillip et John Gardner de Charleston, en Caroline du sud. Au cours de l'une de ces attaques, trois esclaves furent tués et un autre sauta par-dessus bord. 52 Un autre débordement se produisit à la suite de la tentative d'un esclave de saisir Vial alors qu'« il était en train de verser des mélasses dans ses victuailles. » Les esclaves attaquèrent immédiatement l'équipage et une bataille acharnée s'ensuivit. Cependant, confrontés aux armes à feu de l'équipage, plusieurs Noirs furent blessés, l'un d'eux se jeta par-dessus bord et l'insurrection fut finalement repoussée. Les marins furent longtemps troublés par ces révoltes et le capitaine relatait que plusieurs jours plus tard, alors qu'un marin effectuait sa ronde une nuit où quatre membres de l'équipage étaient rendus infirmes par la maladie, celui-ci eut le sentiment que les Noirs étaient sur le point de se révolter à nouveau ; pris de terreur, il tira et tua l'un d'entre eux, puis, la nuit suivante, en poignarda un autre 53.

Les insurrections décrites précédemment ne représentent qu'une scène du premier acte d'un drame de grande envergure pour la reconquête de la liberté, dans lequel les esclaves africains furent les

acteurs principaux et où les bateaux d'esclaves de Nouvelle-Angleterre furent le théâtre. Pour compléter cet acte, il est nécessaire de présenter des batailles similaires qui se sont déroulées à bord d'autres vaisseaux américains et à bord des navires de toutes les autres nationalités qui participèrent au commerce. Ainsi pourrait être racontée la tragédie épique des batailles menées pour la liberté par des millions de Noirs, sur des milliers de bateaux, pendant une durée de trois siècles et demi. Un tel travail, en particulier pour les négriers américains, constituerait un prélude héroïque au second acte de la pièce — la lutte pour la liberté que les Noirs menèrent sur le sol américain — si admirablement présenté par M. Aptheker dans son excellent ouvrage sur les révoltes d'esclaves en Amérique, et renverserait complètement la fiction selon laquelle les Noirs se soumirent docilement à l'asservissement.

Notes et compléments

1 Herbert Aptheker, *American Negro Slave Revolts, Columbia University Studies in History, Economics, and Public Law*, n. 5, New York : Columbia University Press, 1943).

Il existe également des études moins satisfaisantes, à savoir :

- celle de Joseph C. Carroll, *Slave Insurrections in the United States, 1800-1865*, Chapman and Grimes, Boston, 1938. Lire en ligne,

- et celle de Harvey Wish, « Slave Insurrections Before 1861 », *Journal of Negro History*, XX, n. 3, avril 1937.

2 Pour d'excellents récits de première main sur ces insurrections, voir les incomparables volumes

- d'Elizabeth Donnan, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, Carnegie Institution of Washington, 1930-1935, 4 vol. — NdR — Lire l'ouvrage en ligne en anglais sur library.upenn ;

- Nicholas Owen, Eveline Martin (dir.), *Journal of a Slave Trader, 1746-1757*, Londres, 1930 ;

- George Dow, *Slave Ships and Slaving*, Salem, 1927.

3 Charles Johnson, *A General History of Pyrates* (1715), cité dans Donnan, *op. cit.*, III, p. 440n.

NdR — Lire l'ouvrage en ligne en anglais sur archive.org.

4 Donnan, *op. cit.*, III, p. 58.

NdT — L'appel de note n'apparaît pas dans le corps du texte ; nous avons choisi de la placer ici par défaut.

5 *Ibid.*, p. 141n, 196 et 267.

6 *Ibid.*, III, p. 141.

7 *Ibid.*, II, p. 405.

8 Voir « A Statement of the Massachusetts Trade and Fisheries », Conn., *Historical Society Collections*, XVIII, p. 262-273 ; Rhode Island Colonial Records, VI, p. 378-383.

9 Lorenzo J. Greene, *The Negro in Colonial New England, 1620-1776, Columbia University Studies in History, Economics, and Public Law*, n. 494, New York : Columbia University Press, 1942, p. 27-28.

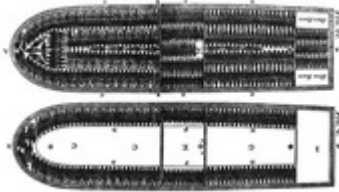
10 Wish, *op. cit.*, p. 301.

11 NdT — L'appel de note apparaît dans le texte mais il n'y a pas de note de bas de page correspondante.

12 *Ibid.*, p. 45.

NdT – L'appel de note n'apparaît pas dans le corps texte ; nous avons choisi de la placer ici par défaut.

13 NdR – Représentation de bateau négrier



14 NdT – Environ 1 mètre.

15 NdT – Cette expression désigne la traversée de l'Atlantique, voyage particulièrement éprouvant pour les esclaves dont la majorité n'avait jamais vu la mer ou des hommes blancs.

16 Pour des exemples, voir

- Dow, *Slave Ships and Slaving*, chs. vii, ix-xi et passim ;

- Thomas Buxton, *The African Slave Trade*, Londres, 1840.

NdR – Lire cet ouvrage en anglais sur archive.org, ch. ii ;

- Owen, *op. cit.*, chs. i-iii ;

- les meilleurs de tous sont les indispensables volumes de Donnan, *op. cit.*, I-IV, passim.

17 George Champlin Mason, « The African Slave Trade in Colonial Times », *American Historical Record*, I, n. 1, Philadelphia, 1873, p. 312.

18 *Massachusetts Historical Society Collections*, 5^e sér. III, p. 384.

19 Mason, et supra ; cité dans Greene, *op. cit.*, p. 62.

20 NdT – Mot d'origine espagnole utilisé pour désigner, dans le contexte de l'esclavage, un captif nouvellement introduit et ne pouvant donc s'exprimer dans la langue locale.

21 Donnan cite de nombreux récits de première main à propos de révoltes qui eurent lieu à bord des négriers de Nouvelle-Angleterre. Ceux cités ci-après sont presque entièrement extraits du Volume III, qui traite du commerce des esclaves en Nouvelle-Angleterre.

NdR – Quelques illustrations de ces révoltes et mutineries sont disponibles sur slaveryimages.org, parmi de nombreuses ressources compilées par Jerome Handler et Michael Tuite (Virginia Foundation for the Humanities - jh3v@virginia.edu).



Revolt Aboard Slave Ship, 19th cent.

>>> Plus d'infos

Crédits - <http://www.slaveryimages.org/>



Revolt Aboard Slave Ship, 19th cent.

>>> plus d'infos

Crédits - <http://www.slaveryimages.org/>



Revolt Aboard Slave Ship, late 18th cent.

>>> plus d'infos

Crédits - <http://www.slaveryimages.org/>

22 *Op. cit.*, p. 20.

23 Donnan, *op. cit.*, III, p. 207.

Le bateau appartenait soit au Rhode Island soit à New London, Connecticut. *Ibid.*

24 *Ibid.*, p. 71.

25 *Ibid.*, p. 2.

26 Ce bateau aurait également navigué jusqu'à Porto Rico où les Espagnols le confisquèrent ostensiblement pour avoir commercé illégalement avec leurs possessions. *Ibid.*, p. 71n.

27 *Read's Weekly Journal and British Gazette*, janvier 1731 ; cité dans Donnan, III, p. 37n.

28 Donnan, *op. cit.*, III, p. 41.

29 *Ibid.*

30 Pour des récits intéressants et contradictoires sur le *Jolly Bachelor*,
- voir William B. Weeden, « Early African Slave Trade in New England », *American Antiquarian Society, Proceedings*, 1887-1888, nouv. sér., V (Worcester, 1889), p. 123-128.
Lire en ligne ;
- pour un compte-rendu de première main des principaux protagonistes, cf. Donnan, *op. cit.*, III, p. 52-65.

- 31 Donnan, III, p. 82-83.
- 32 Voir *Ibid.*, p. 118-121, pour l'histoire du Capitaine Scott.
- 33 *Ibid.*, p. 51n.
- 34 *Ibid.*, p. 201n. Un autre récit rapporte que douze Noirs furent tués et que le bateau était à destination de l'île d'Antigua depuis la Barbade.
- 35 *Op. cit.*, p. 37-38.
- 36 Mason, *op. cit.*, p. 339.
- 37 Donnan, III, p. 213.
- 38 *Ibid.*, p. 209n.
- 39 Selon le capitaine du bateau, Peleg Clarke, le second avait non seulement échoué à enchaîner les Noirs alors qu'il était sur le pont, mais il avait encore affaibli l'équipage en débarquant et en prenant plusieurs officiers avec lui. *Ibid.*, p. 331.
- 40 Le Capitaine Clark estime la perte à trente-trois esclaves, le Dr Bell à trente-six. *Ibid.*, p. 331, 323.
- 41 NdT – Environ 312 grammes.
- 42 *Ibid.*, p. 323.
- 43 *Ibid.*
- 44 W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave Trade to the United States of America, 1808-1870*, *Harvard Historical Studies*, n. 1, New York, 1896, p. 5.
NdR – Lire en anglais l'ouvrage de Du Bois du même nom, sur une période plus longue, sur archive.org ;
- Donnan, III, p. 315-319.
- 45 *Acts and Resolves of Rhode Island, May 1771-Oct. 1775*, réimpressions en fac-similé, V, p. 48-50 ;
- *Acts and Laws of the State of Connecticut*, imprimé par Timothy Greene, New London, s.d., p. 234 ;
- *Acts and Laws of Massachusetts, 1786-1787*, réimpression, Boston, 1893, p. 615-616.
- 46 *Salem Gazette*, 13 septembre 1791.
- 47 Voir plus haut.
- 48 Donnan, III, p. 101.

49 *Ibid.*, p. 341n.

50 *Ibid.*, p. 359n.

51 *Ibid.*, p. 374-75.

52 Dow, *op. cit.*, p. 399 ;
- pour des documents, voir Donnan, III, p. 396.

53 Dow, *op. cit.*, p. 399 ;
- Donnan, III, p. 401.

Documentation



Lorenzo Johnston Greene, "Mutiny on the Slave Ships", pp. 346-354.

Lire l'article en anglais.

Auteur(s)

Lorenzo Johnston Greene

16 novembre 1899, Ansonia, Connecticut – 24 janvier 1988, Jefferson City, Missouri



Connu comme le « Père de l'histoire noire », Lorenzo Johnston Greene a enseigné à la Lincoln University.

Références de citation

Greene Lorenzo Johnston, Padirac Élise (trad.) (2018). "Lorenzo Johnston Greene, « Mutinerie sur les navires négriers »", *in* Le Dantec-Lowry Hélène, Parfait Claire, Renault Matthieu, Rossignol Marie-Jeanne, Vermeren Pauline (dir.), *Écrire l'histoire depuis les marges : une anthologie d'historiens africains-américains, 1855-1965*, collection « SHS », Terra HN éditions, Marseille, ISBN: 979-10-95908-01-2 ([http://www.shs.terra-hn-editions.org/Collection/?Lorenzo-Johnston-Greene-Mut \(...\)](http://www.shs.terra-hn-editions.org/Collection/?Lorenzo-Johnston-Greene-Mut))

Exporter les références de citation (compatible avec les gestionnaires de références bibliographiques)

RIS

BibTeX



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Écrire l'histoire depuis les marges : une anthologie d'historiens africains-américains, 1855-1965





LIRE EN LIGNE ET EN PDF

Sous la direction de :
Hélène Le Dantec-Lowry,
Claire Parfait, Matthieu Renault,
Marie-Jeanne Rossignol
et Pauline Vermeren



Publication de recherche des SHS en édition Web, pdf et en libre accès

979-10-95908-01-2
V1 - mai 2018



<http://www.shs.terra-hn-editions.org/Collection/>

Sous la direction de
 Hélène Le Dantec-Lowry, Claire Parfait,
 Matthieu Renault, Marie-Jeanne Rossignol
 et Pauline Vermeren

Après une longue période d'oubli, les historiens africains-américains du XIX^e siècle et des premières décennies du XX^e siècle ont récemment été redécouverts. Leurs travaux sont à nouveau disponibles aux États-Unis et ont donné lieu à quelques monographies et ouvrages collectifs. En revanche, ils demeurent peu connus en France. Cette publication collective en ligne en libre accès est destinée à les faire connaître en proposant une sélection de chapitres et articles traduits en français pour la première fois. Chaque traduction s'accompagne d'une notice détaillée rédigée par un.e spécialiste, qui donne des indications biographiques sur leur auteur.e et permet de situer l'article ou le chapitre à la fois dans le contexte général de la période à laquelle il a été produit et dans l'historiographie africaine-américaine.

Cette anthologie de textes d'historiens et intellectuels africains-américains (dont deux femmes), constitue le troisième et dernier volet du projet Sorbonne Paris Cité « Écrire l'histoire depuis les marges ». Ce projet, porté par les universités Paris 13, Paris Diderot et Sorbonne Nouvelle, a rassemblé des spécialistes de l'Amérique du

Nord, plus précisément en histoire, histoire du livre et philosophie, autour de la question de l'écriture de l'histoire depuis les marges, envisagée à partir du cas des historiens africains-américains des XIX^e-XX^e siècles.

L'anthologie soulève des questions pertinentes aujourd'hui encore, qu'il s'agisse de la question de la légitimité du militantisme dans les travaux d'un historien ou d'une historienne ou de l'exclusion de certaines catégories de la population du récit national.

Partenaires

Publication soutenue par Sorbonne Paris Cité, en particulier les universités Paris 13, Paris Diderot, Sorbonne Nouvelle.

Sommaire

> Introduction

> TRADUCTION William Cooper Nell, Préface de l'auteur *The Colored Patriots of the American Revolution : With Sketches of Several Distinguished Colored Persons : To Which Is Added a Brief Survey of the Condition and Prospects of Colored Americans*, Boston : Robert F. Wallcut, 1855

| William Cooper Nell

> NOTICE Histoire et militantisme : William Cooper Nell

| Claire Parfait

> TRADUCTION William Wells Brown, « Chapitre XV. La proclamation de libération » *The Negro In The American Rebellion : His Heroism and His Fidelity ...*, (1867), 1880

| William Wells Brown

> NOTICE William Wells Brown, du témoin à l'historien

| Marie-Jeanne Rossignol

> TRADUCTION George Washington Williams, « Rétrospection et prospection » « Retrospection and prospection », *History of the Negro Race in America from 1619 to 1880 : Negroes as Slaves, as Soldiers, and as Citizens*.

Together with a *Preliminary Consideration of the Unity of the Human Family, an Historical Sketch of Africa, and an Account of the Negro Governments of Sierra Leone and Liberia* (1883), chap. XXIX

| George Washington Williams

> NOTICE George Washington Williams et la première synthèse de l'histoire africaine-américaine : *History of the Negro Race in America* (1883)

| Claire Parfait

> TRADUCTION Ida B. Wells, « La Loi de Lynch » « Lynch Law », *The Reason Why the Colored American Is Not in the World's Columbian Exposition. The Afro-American's contribution to Columbian literature* (1893), chapitre IV

| Ida B. Wells

> NOTICE En quête de justice : Ida B. Wells

| Claire Bourhis-Mariotti

> TRADUCTION W. E. B. Du Bois, « La propagande de l'histoire » « The Propaganda of History », *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* (1935), chap. XVII

| William Edward Burghardt Du Bois

> NOTICE W. E. B. Du Bois, historien révisionniste et militant : *Black Reconstruction in America* (1935)

| Claire Parfait

> TRADUCTION Dorothy B. Porter, « Sarah Parker Remond, abolitionniste et femme médecin » « Sarah Parker Remond, Abolitionist and Physician », *The Journal of Negro History*, 1935

| Dorothy Burnett Porter

> NOTICE Dorothy B. Porter (1905-1995), une bibliothécaire au service de l'histoire des Noirs aux États-Unis

| Hélène Le Dantec-Lowry

> TRADUCTION Lorenzo Johnston Greene, « Mutinerie sur les navires négriers » « Mutiny on the Slave Ships », *Phylon* (1944)

| Lorenzo Johnston Greene

> NOTICE Lorenzo Johnston Greene : pour une science des résistances à l'esclavage

| Matthieu Renault

> TRADUCTION John Hope Franklin, « Les West Point du Sud », chapitre 8 *The Militant South 1800-1861*, 1956

| John Hope Franklin

> NOTICE John Hope Franklin, l'histoire africaine-américaine de la marge au centre

| Rahma Jerad

> TRADUCTION Benjamin Quarles, « La maison de servitude (1800-1860) » « The House of Bondage (1800-1860) », *The Negro in the Making of America*, 1964, chapitre III

| Benjamin Arthur Quarles

> NOTICE Benjamin Quarles, historien de la synthèse

| Michaël Roy

> TRADUCTION Rayford Whittingham Logan, « Les racines de la guérison » *The Betrayal of the Negro, from Rutherford B. Hayes to Woodrow Wilson*, Collier Books, New York, 1965, Chapitre 15, « The Roots of Recovery »

| Rayford Whittingham Logan

> NOTICE Rayford W. Logan : pionnier de l'histoire atlantique et inventeur du concept du « nadir »

| Marie-Jeanne Rossignol

> TRADUCTION Charles Harris Wesley, « Le traitement des Noirs américains dans l'étude et l'enseignement de l'histoire des États-Unis » « The Treatment of the Negro-American in the Study and Teaching of

American History », in *Neglected History. Essays in Negro History by a College President* (1965)

| Charles Harris Wesley

> NOTICE Charles Harris Wesley : écrire l'histoire de l'histoire noire

| Matthieu Renault

