

Utopies pirates...

... ainsi que Les bateaux ivres de la liberté

et Between the devil and the deep blue sea



Boîte à Outils Editions

2012 - révisé 2013

Les textes

Utopies pirates est la traduction d'une brochure de Do or Die, un collectif libertaire britannique qui publie la revue d'écologie radicale du même nom. La première traduction est du collectif FTP, parue sous le nom de *Bastions pirates*, revue et corrigée pour parution en plusieurs épisodes dans *Archipel* N° 186 à 190 (forumcivique.org).

Les bateaux ivres de la liberté est un extrait de la préface que Julius Van Daal a rédigé pour *Pirates de tous les pays*, de Markus Rediker, l'un des ouvrages les plus fréquemment cités dans *Utopies pirates*.

Between the Devil and the Deep Blue Sea est la préface de l'auteur, Markus Rediker, à l'édition française *Les Forçats de la mer, marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain* (Libertalia 2010).

Professeur d'Histoire à l'Université de Pittsburgh, spécialiste du monde de la mer, Markus Rediker, né en 1952, est aussi l'auteur de *L'Hydre aux mille têtes: L'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire* (Ed. Amsterdam, 2008), *The slave Ship* (Viking-Pinguin) et *Pirates de tous les pays: l'âge d'or de la piraterie atlantique, 1716-1726* (Libertalia, 2008).

Les illustrations

P. 6, les Ranters, gravure d'époque. Toutes les autres illustrations sont tirées de *A General History of the Robberies & Murders of the Most Notorious Pyrates*, du Capitaine Charles Johnson (1^{ère} édition, 1724).



Utopies pirates

Durant «l'Age d'Or» de la piraterie, entre le 17^{ème} et le 18^{ème} siècle, des équipages composés des premiers rebelles prolétaires, des exclus de la civilisation, pillèrent les voies maritimes entre l'Europe et l'Amérique. Ils opéraient depuis des enclaves terrestres, des ports libres, des «utopies pirates» situées sur des îles ou le long des côtes, hors de portée de toute civilisation.

Depuis ces mini-anarchies – des «Zones d'Autonomie Temporaire» – ils lançaient des raids si fructueux qu'ils déclenchèrent une crise impériale, en s'attaquant aux échanges britanniques avec les colonies, paralysant ainsi le système d'exploitation globale, d'esclavage et de colonialisme naissant¹. Nous pouvons aisément imaginer l'attraction qu'exerçait cette vie d'écu-meur des mers n'ayant de compte à rendre à personne. La société euro-américaine des 17^{ème} et 18^{ème} siècles était celle du capitalisme en plein essor, de la guerre, de l'esclavage, de l'expulsion des paysans hors des communaux²; la famine et la misère côtoyaient une richesse inimaginable. L'Eglise dominait tous les aspects de l'existence et les femmes avaient peu de choix hormis l'esclavage marital. Vous pou-viez être enrôlés de force dans la marine et y endurer des conditions bien pires que celles qui avaient cours à bord d'un bateau pirate:

«Les conditions pour les marins ordinaires étaient à la fois dures et dangereuses – et la paye était faible. Les punitions infligées par les officiers incluait les fers, la flagellation, le passage sous la quille – la victime étant tirée au moyen d'une corde d'un côté à l'autre du bateau. Le passage sous la coque était un châ-timent qui s'avérait souvent fatal.»³ Comme l'a très bien fait remarquer le Dr Johnson: «Aucun homme ne sera marin s'il peut se débrouiller pour aller plutôt en prison; car être marin c'est être en prison avec le

1. Par exemple, la Compagnie des Indes faillit être mise en déroute par les pirates dans les années 1690. Robert C. Ritchie - *Captain Kidd and the War against the Pirates*, pp. 128-34.

2. L'*enclosure act* a permis l'appropriation privée des prés communaux et plus généralement des terres communales qui étaient auparavant mises en commun par les paysans et habitants. (ndlt)

3. Larry Law - *Misson and Libertalia* (London, A Distribution / Dark Star Press, 1991), p. 6.

risque d'être noyé... En prison, un homme a plus d'espace, une meilleure nourriture, et communément, une meilleure compagnie.»⁴

En opposition à cela, les pirates créèrent un monde qui leur était propre, où ils avaient leur libre-arbitre – un monde de solidarité et de fraternité, où ils partageaient les risques et les gains de la vie en mer, prenaient collectivement les décisions et reprenaient leur vie en main, refusant aux marchands leur utilisation comme outil d'accumulation de richesses. D'ailleurs, Lord Vaughan, Gouverneur de la Jamaïque écrivait: *«Ces Indes sont si vastes et riches, et ce genre de rapine si doux, que c'est l'une des choses les plus dures au monde que d'en sortir ceux qui en ont fait usage pendant si longtemps.»⁵*

Emergence de la piraterie

L'ère de la piraterie euro-américaine est inaugurée par la décou-



verte du Nouveau Monde et de l'énorme empire conquis par les Espagnols dans les Amériques. De nouvelles technologies permirent aux voyages en mer d'avoir plus de régularité et de précision, et les nouveaux empires émergents n'étaient pas tant basés sur le contrôle des terres que sur celui des mers. Les Espagnols constituaient la superpuissance mondiale du 16^{ème} siècle, mais ils ne restèrent pas très longtemps sans concurrence: Français, Hollandais, et Anglais tentèrent de les devancer dans la course à l'empire. Dans cette quête, ils ne se gênaient pas pour recourir à la piraterie et attaquer les Espagnols tant haïs, remplissant ainsi leurs coffres avec les richesses dont les Espagnols avaient dépouillé les Amérindiens. En temps de guerre, les raids étaient légitimés comme actes corsaires, mais le reste du temps il s'agissait purement et simplement de piraterie d'Etat (ou du moins d'une piraterie tolérée, voire même encouragée). Au cours du 17^{ème} siècle, ces empires embryonnaires finirent par devancer les Espagnols et à s'établir. Grâce aux nouvelles technologies, la navigation n'était plus uniquement utilisée pour les produits de luxe, mais devint la base d'un réseau commercial international essentiel dans l'émergence et le développement du capitalisme. L'expansion mas-

sive du commerce maritime durant cette période créa également, et de fait, une population de marins – une nouvelle classe de salariés qui n’existait pas auparavant. Pour nombre d’entre eux, la piraterie paraissait être une alternative attractive aux dures réalités de la marine marchande ou de guerre.

Mais en même temps que les nouveaux empires – et plus particulièrement l’empire Britannique – se développaient, l’attitude envers la piraterie évolua: «*Le boucanier festoyeur ne convient pas aux marchands à la tête froide ni aux bureaucrates impériaux, dont le monde de bilans et de rapports qui sent le renfermé entre en conflit violent avec celui des pirates.*» La classe dirigeante prit conscience du fait qu’un commerce stable, discipliné et réglementaire servait bien mieux les intérêts d’un pouvoir impérial mature que la piraterie. Ainsi la piraterie fut forcée d’évoluer entre la fin du 17^{ème} et le début du 18^{ème} siècles. Les pirates n’étaient plus des gentlemen-aventuriers subventionnés par l’Etat, tels que Sir Francis Drake, mais des esclaves du salariat en fuite, des mutins, un mélange pluriethnique de prolétaires rebelles. Alors que la frontière entre activité commerciale légitime et piraterie était auparavant plutôt floue, les pirates réalisèrent vite qu’il leur restait très peu de leurs anciens

amis et qu’ils étaient de plus en plus considérés comme des «*brutes, et des prédateurs*». Au fur et à mesure que la société dominante rejetait les pirates, ceux-ci devinrent aussi de plus en plus radicaux dans leur rejet de celle-ci. A partir de là, les vrais pirates étaient ceux qui rejetaient explicitement l’Etat et ses lois et se déclaraient en guerre ouverte contre celui-ci.

Les pirates étaient chassés loin des centres de pouvoir tandis que les colonies américaines, à l’origine hors du contrôle de l’Etat et relativement autonomes, étaient contraintes de rentrer dans le rang de la gouvernance et du commerce impériaux. C’est alors que se développa une spirale infernale de violence sans cesse croissante, alors que les attaques de l’Etat entraînaient la vengeance des pirates, ce qui mena à une terreur d’Etat plus grand encore⁶.

Un tas de fumier

Durant la seconde moitié du 17^{ème} siècle, les Iles Caraïbes étaient un *melting-pot* d’immigrants re-

4. Marcus B. Rediker - *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American World 1700-1750*, p. 258.

5. Rediker, Op. Cit., p. 255; Ritchie, Op. Cit., p. 29, 142.

6. Rediker, Op. Cit., p. 272 n52, 274 - «*plus il y avait de pirates capturés et pendus, plus la cruauté des survivants était grande*», Ritchie, Op. Cit., p. 2.

belles et paupérisés venant du monde entier. Il y avait des milliers de déportés irlandais, de mendiants de Liverpool, de prisonniers royalistes écossais, de pirates pris en haute mer anglaise, de bandits de grands chemins pris aux frontières écossaises, de Huguenots et de Français en exil, de religieux dissidents, et de prisonniers capturés lors de divers soulèvements et complots contre le Roi.

Les mouvements révolutionnaires proto-anarchistes de la Guerre Civile de 1640 avaient été éradiqués et vaincus avant l'aube de la grande époque de la piraterie vers la fin du 17^{ème} siècle, mais il est prouvé que des *Diggers*, des *Ranterns*, des *Mugletoniens*, des Hommes de la Cinquième Monarchie⁷, etc. avaient fuit vers les Amériques et les Caraïbes où ils inspirèrent ou rejoignirent ces équipages pirates insurgés. En fait, un groupe de pirates s'établit à Madagascar à un endroit qu'ils nommèrent Ranter Bay⁸. Après la défaite des *Levellers* en 1649, John Lilburne proposa de mener ses fidèles vers les Antilles, si le gouvernement acceptait de payer la note. Il semble également que les *Ranterns* et les *Diggers* durèrent plus longtemps aux Amériques qu'en Grande-Bretagne – on note la présence de *Ranterns* à Long Island jusqu'en 1690.

Ceci n'est guère étonnant dans la mesure où les territoires du Nouveau Monde étaient utilisés par la Grande-Bretagne comme colonies pénitentiaires pour ses pauvres mécontents et rebelles. En 1655, la Barbade était décrite comme «*un tas de fumier sur lequel l'Angleterre jette ses ordures*». Parmi ces indésirables on trouvait forcément de nombreux radicaux – ceux qui avaient allumé la mèche de la révolution de 1640. «*Perrot, le Ranter barbu qui refusait d'ôter son chapeau devant le Tout-Puissant, se retrouva à la Barbade*», comme beaucoup d'autres, tel l'intellectuel ranter, Joseph Salmon. Que les Caraïbes soient devenues un havre pour les radicaux ne passa pas inaperçu: en 1665, Samuel Highland suggéra au Parlement de ne pas condamner l'hérétique *Quaker* James Nayler à la déportation de peur qu'il n'infecte les autres immigrants. Il est clair qu'à cette époque, les nouvelles colonies britanniques à l'Ouest étaient considérées comme un havre de relative liberté religieuse et politique, d'autant plus éloignées qu'elles étaient de la mainmise de la loi et de l'autorité.⁹

Avant que les marchands européens ne découvrent le commerce d'esclaves africains et les possibilités commerciales du transport d'Africains vers les Caraïbes, des milliers d'Européens pauvres et is-



sus de la classe ouvrière furent expédiés vers les nouvelles colonies comme apprentis domestiques – en fait une autre forme de commerce d’esclaves. La seule différence entre le commerce d’apprentis domestiques et celui d’esclaves africains était qu’en théorie, l’esclavage de ces immigrants n’était pas considéré comme éternel et héréditaire. Cependant, beaucoup d’entre eux furent escroqués, et leurs contrats prolongés indéfiniment de sorte qu’ils n’obtinrent jamais leur liberté. Les esclaves, qui étaient des investissements à vie, étaient souvent mieux traités que les apprentis domestiques.¹⁰

Néanmoins, les maîtres avaient beaucoup de difficultés à tenir leurs domestiques qui avaient tendance à adopter le mode de vie indigène et à fuir vers la liberté des myriades d’îles des Antilles, ou vers des parcelles isolées de côtes ou de jungle. Là, ils formaient souvent des petites bandes ou tribus autogérées

de marginaux et de fuyards, imitant souvent les indigènes qui les avaient précédés. Ces hommes – marins et soldats, esclaves et apprentis domestiques – formèrent le terreau de la piraterie des Caraïbes qui émergea au 17^{ème} siècle, conservant même en mer leur structure tribale égalitaire. Leur nombre grandissant et de plus en plus d’hommes se ralliant au drapeau rouge, leurs attaques contre les Espagnols devinrent plus auda-

7. Des groupes de protestants radicaux: les *Diggers* (bêcheurs) tentèrent de réformer l’ordre social existant par un style de vie strictement agraire (refusant l’*enclosure act*), autonome et égalitaire. Les *Ranters* (divagateurs) préconisaient un renversement des valeurs courantes, l’abolition de la propriété privée ainsi que du mariage. Les *Muggletoniens* professaient un idéal égalitaire et étaient constitués d’une proportion élevée de femmes. Quant aux partisans de la Cinquième Monarchie, ils voulaient un gouvernement exclusivement composé de Saints, ce qui signifiait le renversement de la royauté et de la noblesse qui les avaient jusque-là opprimés. (ndlt).

8. Rediker - *Libertalia: The Pirate’s Utopia* in David Cordingly (ed.) - *Pirates*, p. 123.

9. Christopher Hill - *Radical Pirates?* in *Collected Essays*, Vol. 3, pp. 162, 166– 9;

Peter Lamborn Wilson - *Le Masque de Caliban: L’Anarchie Spirituelle et le Sauvage dans l’Amérique Coloniale* in Sakolsky and Koehnline (eds.) - *Gone to Croatan: The Origins of North American Dropout Culture* (New York / Edinburgh, Autonomedia / AK Press, 1993) p. 107; Ritchie, Op. Cit., p. 14-15.

10. Jenifer G. Marx - *Brethren of the Coast* in Cordingly (ed.) - *Pirates*, pp. 47, 49, 50; Ritchie, Op. Cit., pp. 65, 211, 226.

cieuses. Après un raid, ils rejoignaient des villes telles que Port Royal en Jamaïque, pour y dépenser tout leur argent dans une énorme fête où ils «*couraient la gueuse*», jouaient et buvaient avant de retourner à leur vie de chasseurs-cueilleurs dans des îles isolées.¹¹

Il y avait aussi bien sûr jusqu'à 80.000 esclaves noirs qui travaillaient dans les plantations, enclins à de fréquentes et sanglantes révoltes, tout comme les quelques Indiens indigènes qui vivaient encore sur les îles. En 1649, une révolte d'esclaves à la Barbade coïncida avec le soulèvement de domestiques blancs. En 1665, suivant un modèle semblable, les Irlandais se joignirent aux Noirs dans la révolte. Il y eut des rébellions similaires aux Bermudes, à St Christophe et Montserrat, alors qu'en Jamaïque les rebelles *Monmouthites* déportés s'unirent aux Indiens en révolte. Ce salmigondis de déposés fut décrit en 1665 comme «*du gibier de potence ou des individus séditieux, pourris avant l'heure, et au mieux paresseux et seulement bons pour les mines*». Ce à quoi une dame colon d'Antigua ajouta «*ce sont tous des sodomites*». Voilà dans quel bouillonnement de troubles sociaux multiraciaux et de tensions nos *Ranters, Diggers* et *Levellers* dé-

portés ou exilés volontaires sont probablement arrivés et à partir duquel la grande époque de la piraterie euro-américaine prit forme avec l'émergence des boucaniers dans les Caraïbes vers le milieu du 17^{ème} siècle.¹²

Arrgh, Jim Lad!

L'écrasante majorité des pirates était constituée de marins qui choisissaient de rejoindre les pirates lorsque leur bateau était capturé. Néanmoins, un petit nombre d'entre eux étaient des mutins qui avaient collectivement pris le contrôle du leur. «*Selon le Jolly Roger de Patrick Pringle, le recrutement des pirates se faisait surtout chez les chômeurs, les esclaves en fuite, et les criminels déportés. La haute mer contribuait à une stabilisation instantanée des inégalités sociales.*»

De nombreux pirates manifestaient un sens aigu de la conscience de classe; par exemple, un pirate du nom de Capitaine Bellamy tint ce discours au capitaine d'un navire marchand qu'il venait juste de capturer. Le capitaine du navire venait de décliner son invitation à rejoindre l'équipage pirate: «*Je suis navré qu'ils ne vous laissent récupérer votre sloop, car je ne m'abaisserais pas à faire du tort à quiconque, lorsque cela n'est pas à mon avantage; maudit soit le*

sloop, nous devons le couler, d'autant qu'il pourrait vous être utile. Vous aussi, soyez maudit, vous n'êtes qu'un sournois gode-lureau, de même que tous ceux qui s'abaissent à être gouvernés par les lois que les riches ont créées pour leur propre sécurité, car ces couards n'ont aucun courage sinon celui de défendre ce qu'ils ont obtenu par leur filouterie; mais soyez maudit aussi: que soit maudite cette bande de vauriens rusés, et vous aussi, qui les servez, n'êtes qu'un ramassis de stupides poules mouillées. Ils nous calomnient, les fripouilles, alors qu'en fait ils ne diffèrent de nous que parce qu'ils volent le pauvre sous couvert de la loi, en vérité, et que nous pillons le riche sous la protection de notre seul courage; ne feriez-vous pas mieux de devenir l'un des nôtres, plutôt que de lécher le cul de ces scélérats pour avoir un travail?»

Lorsque le capitaine répondit que sa conscience ne lui permettait pas de violer les lois de Dieu et des hommes, le pirate Bellamy poursuivit:

«Vous êtes la conscience du mal, vaurien, soyez maudit, moi je suis un prince libre, et j'ai autant d'autorité pour faire la guerre au monde entier que celui qui a une flotte de cent navires sur mer, et une armée de 100.000 hommes sur terre; voici ce que me

*dit ma conscience mais que l'on ne peut discuter avec des morveux pleurnichards qui permettent à des supérieurs de leur botter le train à volonté d'un bout à l'autre du pont.»*¹³

La piraterie était une stratégie dans un des premiers cycles de la lutte des classes dans l'Atlantique. Les marins recouraient aussi à la mutinerie et à la désertion et à d'autres tactiques pour survivre et résister à leur sort. Les pirates étaient probablement la section la plus internationale et militante du proto-prolétariat constituée par les marins du 17^{ème} et du 18^{ème} siècle. Il y avait par exemple, de sérieux fauteurs de troubles tels qu'Edward Buckmaster, un marin qui rejoignit l'équipage de Kidd en 1696, qui avait été arrêté et emprisonné à de nombreuses reprises pour agitation et sédition, ou Robert Culliford, qui mena nombre de mutineries, capturant le navire sur lequel il servait et le transformant en bateau pirate¹⁴.

En temps de guerre, avec les demandes de la marine, il y avait une

11. Richard Platt et Tina Chambers (photographe) - *Pirate* (London, Dorling Kindersley, 1995), pp. 20, 26-7; Ritchie, Op. Cit., p. 22-23.

12. Hill, Op. Cit, pp. 169-170.

13. Rediker, Op. Cit., p. 258; Hakim Bey - *TAZ: Zone Autonome Temporaire* (Paris, L'Éclat, 1997), voir aussi *L'Art du Chaos* (Paris, Nautilus, 2001).

14. Ritchie, Op. Cit., pp. 65, 117-8.

grande pénurie de main-d'oeuvre qualifiée, et les marins pouvaient espérer des salaires relativement élevés. La fin des guerres, et plus particulièrement celle de la Succession d'Espagne, qui s'acheva en 1713, mit un grand nombre de marins au chômage et provoqua une forte baisse des salaires. 40.000 hommes se retrouvèrent sans travail à la fin de la guerre – écumant les rues de ports tels que Bristol, Portsmouth et New York. En temps de guerre, les corsaires bénéficiaient de l'opportunité d'une liberté relative et d'une chance de s'enrichir.

La fin de la guerre signifiait aussi la fin des courses et les ex-corsaires

au chômage ne faisaient que s'ajouter à l'énorme surplus de main-d'oeuvre. La Guerre de la Succession d'Espagne avait duré 11 ans et, en 1713, nombre de marins n'avaient sans doute rien connu d'autre que la guerre et le pillage de bateaux. On constatait fréquemment qu'à la fin des guerres, les corsaires devenaient pirates. La conjonction de milliers d'hommes entraînés et expérimentés dans la capture et le pillage des navires se retrouvant subitement sans travail et sommés d'accomplir des tâches de plus en plus dures et de moins en moins payées rendit la situation explosive – pour beaucoup la pirate-

Captain Bartholomew Roberts et sa flotille



rie fut sans doute une des seules alternatives à la famine.¹⁵

Liberté, Egalité, Fraternité

Ayant échappé à la discipline tyrannique à bord des navires marchands, la chose la plus frappante dans les équipages pirates était leur nature anti-autoritaire.

Chaque équipage fonctionnait selon les termes d'une charte écrite, la «chasse-partie», adoptée par l'intégralité de l'équipage et signée par chacun de ses membres. La charte de l'équipage de Bartho-lomew Roberts commence ainsi: «*Tout homme a une voix dans les affaires en cours; a un titre égal aux provisions fraîches, ou aux liqueurs fortes, saisies à tout moment, et peut les utiliser selon son bon plaisir, à moins qu'une disette ne rende nécessaire pour le bien de tous, le vote de réductions.*»¹⁶

Les équipages de pirates euro-américains formaient une véritable communauté, dotée de coutumes communes, partagées sur tous les navires. Les concepts de Liberté, d'Egalité, et de Fraternité florissaient en mer plus de cent ans avant la Révolution française. Les autorités étaient souvent choquées par les tendances libertaires des équipages pirates; le gouverneur hollandais de l'Île Maurice commenta ainsi sa rencontre avec un équipage pirate: «*Chaque homme avait le même*

droit de parole que le capitaine et portait ses propres armes sur lui.»

Ceci était extrêmement menaçant pour l'ordre de la société européenne où les armes à feu étaient réservées aux classes supérieures, et apportait un contraste saisissant avec les navires marchands où tout ce qui pouvait servir d'armes était mis sous clé, et avec la marine de guerre dont le but principal de ses soldats était de maintenir les matelots à leur place¹⁷.

Les vaisseaux pirates opéraient sur le principe de «*Pas de Prise, Pas de Paie*», mais lorsqu'un vaisseau était arraisonné, le butin était réparti selon un système de partage, un système répandu dans la navigation médiévale, mais qui s'était progressivement éteint lorsque la navigation était devenue une entreprise capitaliste et les marins des salariés. Il existait encore chez les corsaires et les chasseurs de baleines, mais les pirates le développèrent sous sa forme la plus égalitaire: il n'y avait pas de parts pour les propriétaires, ni les investisseurs, ni les marchands, il n'y avait pas de hiérarchie élaborée pour différencier les salaires, chacun recevait une part équitable du

15. Ibid. pp. 42, 234.

16. Captain Charles Johnson, *Histoire Générale des Plus Fameux Pirates* (Paris, Phébus, 1990).

17. Robert C. Ritchie, *Captain Kidd and the War against the Pirates*, p. 124.

butin et le capitaine généralement seulement une part ou deux, maximum. L'épave du Whydah, le vaisseau pirate de Sam Bellamy, découverte en 1984, le montre bien: parmi les objets retrouvés, il y avait des bijoux rares en or provenant d'Afrique occidentale qui *«avaient été découpés et dont les entailles au couteau très visibles laissaient penser qu'on avait tenté de les diviser équitablement»*.¹⁸

La rudesse de la vie en mer faisait de l'entraide une simple tactique de survie. La solidarité naturelle des matelots entre eux se perpétua dans l'organisation pirate. Les pirates se «concubinaient» souvent entre eux, de sorte que si l'un mourrait, l'autre récupérait ses biens. Les règlements pirates incluaient aussi généralement une forme d'entraide pour que les marins blessés incapables de participer au combat reçoivent leur part sous forme de pension. Les pirates prenaient très au sérieux ce genre de solidarité – un équipage pirate au moins est connu pour avoir offert une compensation à ses blessés puis s'être aperçu qu'il ne restait plus rien. Selon la charte de l'équipage de Batholomew Roberts: *«Si (...) un homme perdait une jambe, ou devenait infirme durant son service, il devrait recevoir 800 dollars, provenant des fonds communs, et pour des blessures plus légères, une aide pro-*

portionnelle.» Et celui de l'équipage de George Lowther: *«Celui qui aura le malheur de perdre un membre au combat recevra la somme de cent cinquante livres sterling, et restera avec la compagnie aussi longtemps qu'il lui conviendra.»*¹⁹

Les capitaines pirates étaient élus et pouvaient être destitués à tout moment pour abus d'autorité. Ils ne jouissaient d'aucun privilège particulier: lui *«ou tout autre officier n'a pas droit à plus [de nourriture] que les autres hommes, et même, le capitaine ne peut garder sa cabine pour lui seul.»* Les capitaines pouvaient être destitués pour lâcheté, cruauté et, ce qui est révélateur, pour avoir refusé *«de capturer et de piller des vaisseaux anglais»*: les pirates avaient tourné le dos à l'Etat anglais et à ses lois, et il n'était pas question de tolérer le moindre relent de sentiment patriotique. Le capitaine avait juste le droit de commander durant la bataille, sinon toutes les décisions étaient prises par l'équipage tout entier. Cette démocratie radicale n'était pas forcément très efficace: souvent les bateaux pirates erraient sans but jusqu'à ce que l'équipage prenne une décision.²⁰

Les premiers boucaniers s'étaient surnommés eux-mêmes les «frères de la côte» – un terme approprié puisque les pirates s'échangeaient les

navires, se retrouvaient à des points de rendez-vous, se regroupaient entre équipages pour des attaques combinées et se retrouvaient entre vieux potes. Même s'il semble surprenant qu'au travers de la vaste étendue des océans, les pirates aient gardé le contact et se soient rencontrés, en fait ils retournaient régulièrement vers les divers «ports libres» où ils étaient accueillis par les trafiquants du marché noir qui achetaient leurs marchandises. Les équipages pirates se reconnaissaient entre eux, ne s'attaquaient pas mutuellement et travaillaient souvent ensemble pour former de véritables flottes. En 1695, par exemple, les équipages des capitaines Avery, Faro, Want, Maze, Tew et Wake s'unirent pour effectuer un raid sur la flotte du pèlerinage annuel vers la Mecque, avec leurs six navires comptant au moins 500 hommes.

Ils se retrouvaient aussi pour festoyer; comme lors des «saturnales» en 1718, où les équipages de Barbe Noire et Charles Vane se rejoignirent dans l'Île d'Ocracoke en Caroline du Nord. Il est même prouvé qu'il y avait un langage pirate unique, ce qui montre bien que les pirates étaient en train de développer leur propre culture. Philip Ashton qui passa seize mois chez les pirates entre 1722 et 1723, rapporta que l'un de ses ravisseurs «selon la coutume des pirates, et dans leur pro-

pre dialecte, me demanda, si je voulais signer leur règlement». Il existe une anecdote hilarante sur un captif des pirates qui «*sawva sa vie* (à force de) *jurer et de blasphémer*» – suggérant ainsi que l'une des particularités de ce langage pirate était l'utilisation généreuse de jurons et de blasphèmes. Grâce aux séparations et aux regroupements – les hommes changeant fréquemment de bateaux – il existait une grande continuité parmi les divers équipages pirates qui partageaient les mêmes cultures et les mêmes coutumes et qui, au fil du temps, développèrent une «conscience pirate» spécifique. La perspective que cette communauté pirate puisse prendre une forme plus permanente constituait une menace pour les autorités qui craignaient qu'elle ne développe un «*Commonwealth*» dans les régions inhabitées, où «*aucun pouvoir dans les parties du monde ne serait parvenu à le leur contester*».²¹

18. Lawrence Osborne - *A Pirate's Progress: How the Maritime Rogue Became a Multiracial Hero Lingua Franca*, Mars 1998.

19. Ritchie, Op. Cit., p. 59, 258, n38; Markus B. Rediker – *Libertalia the pirate's utopia*, in David Cordingley (ed), p. 264; Captain Johnson, Op. Cit., pp. 212, 308, 343.

20. Rediker, Op. Cit., p. 262.

21. Ritchie, Op. Cit., pp. 87-88, 117; Douglas Botting and the Editors of Time-Life Books - *The Pirates* (Amsterdam, Time Life, 1979), p. 142; Rediker, Op. Cit., p. 278; Captain Johnson, Op. Cit., p.7.

Vengeance

Un aspect particulièrement important de ce que nous pourrions appeler la «conscience pirate» était la vengeance envers les capitaines et les maîtres qui les avaient exploités auparavant. Le pirate Howell Davis déclara: *«leurs raisons pour devenir pirate étaient qu'ils voulaient se venger des vils marchands et des cruels commandants de vaisseaux»*. En capturant un marchand, les pirates lui administraient généralement la *«Distribution de Justice»*, *«en s'informant auprès de leurs hommes sur la manière dont le commandant se comportait et ceux de qui on se plaignait»* étaient *«fouettés et passés à la saumure»*. Il est intéressant de noter que la torture favorite infligée aux capitaines capturés était la «Corvée» – en souvenir d'autres corvées – lors de laquelle le coupable devait courir en cercle autour du mat d'artimon entre les ponts, tandis que les pirates l'encourageaient à accélérer en lui piquant les fesses à l'aide de *«pointes de sabres, de couteaux, de compas, de fourches, etc.»*, ceci au son d'une gigue endiablée. Il semble que les pirates étaient déterminés à donner au maître le goût de sa propre médecine – en créant un cercle littéralement vicieux ou un manège de discipline qui évoquait la vie pénible du marin. Le plus mili-

tant de ces redresseurs de torts des mers était sans doute Philip Lyne, qui lors de son arrestation en 1726, confessa qu'il *«avait tué 37 maîtres de vaisseaux»*.²²

L'historien radical Marcus Rediker a découvert d'intéressants indices sur l'intérêt porté par les pirates pour la revanche dans les noms donnés à leurs bateaux – le groupe de noms le plus répandu contenait le mot *revenge*²³, comme par exemple le *Queen Anne's Revenge* de Barbe Noire, où celui de John Cole, le *New York Revenge's Revenge*. Le Capitaine marchand Thomas Checkley avait raison en décrivant les pirates qui avaient capturé son navire comme se prétendant des *«hommes de Robin des Bois»*. Il y a d'autres indices à ce sujet dans le nom d'un autre bateau, le *Little John*²⁴ qui appartenait au pirate John Ward. Pour Peter Lamborn Wilson, ceci *«nous donne une indication précieuse sur ses idées et sur l'image qu'il avait de lui-même: il se considérait à l'évidence comme une sorte de Robin des Mers. Certains indices nous suggèrent d'ailleurs qu'il donnait aux pauvres et qu'il était nettement déterminé à prendre aux riches»*.²⁵

La réponse de l'Etat à ces joyeux marins des sept mers fut brutale – le crime de piraterie était

puni de mort. Les premières années du 18^{ème} siècle virent les «*officiers royaux et les pirates [piégés] dans un système de terreur réciproque*» avec l'antagonisme des pirates contre la société s'accroissant et les autorités étant plus que jamais déterminées à les traquer. Des rumeurs voulurent que les pirates qui avaient tiré profit du pardon royal de 1698 se virent refuser ses avantages en se rendant, ce qui ne fit qu'accroître la méfiance et l'antagonisme; les pirates résolurent alors de «*ne plus tenir compte des offres de pardon, mais en cas d'attaque, de se défendre contre leurs compatriotes déloyaux qui tomberaient entre leurs mains*». En 1722, le Capitaine Luke Knott se vit accorder 230 livres pour la perte de son emploi: après avoir livré 8 pirates, «*il fut obligé de quitter le service marchand, les pirates le menaçant de le torturer à mort si jamais il tombait entre leurs main*». Il ne s'agissait aucunement d'une menace en l'air – en 1720, les pirates de l'équipage de Bartholomew Roberts «*brûlèrent et détruisirent, ouvertement et en plein jour (...) des vaisseaux sur la route de Basseterre (St. Kitts) et eurent l'audace d'insulter H. M. Fort*», pour se venger de l'exécution de «*leurs camarades à Nevis*». Roberts envoya ensuite un courrier au



gouverneur, lui indiquant qu'«*ils viendraient et brûleraient la ville (Sandy Point) autour de lui pour y avoir pendu les pirates*». Roberts se fit même faire un drapeau le montrant debout sur deux crânes avec les inscriptions ABH et AMH - *A Barbadian's Head* et *A Martican's Head*²⁶. Plus tard au cours de cette même année, il donna corps à sa vendetta contre

22. Cordingley - *Life Among the Pirates*, p. 271; Ritchie, Op. Cit., p. 234; Botting - *The Pirates*, p. 61; Rediker, Op. Cit., pp. 269-272.

23. Vengeance (ndlt).

24. Un des plus célèbres compagnons de Robin. Il doit son nom français, Petit Jean, alors qu'il est toujours présenté comme quelqu'un de grand et fort, au fait que *little*, en anglais, veut aussi dire jeune. (ndlt)

25. Rediker, Op. Cit., p. 269; Peter Lamborn Wilson - *Utopies Pirates: Corsaires Maures et Renegados* (Paris, Dagorno, 1998).

26. Une Tête de la Barbade et Une Tête de la Martinique (ndlt).

ces deux îles en pendant le gouverneur de la Martinique en bout de vergue. Comme des primes étaient offertes pour la capture des pirates, ceux-ci y répondirent en offrant des récompenses pour la capture de certains personnages officiels. Et lorsque les pirates étaient capturés ou exécutés, d'autres équipages pirates vengeaient généralement leurs frères en attaquant la ville qui les avait condamnés, ou les bateaux qui se trouvaient dans son port. Cette forme de solidarité montre qu'une véritable communauté pirate s'était développée, et que ceux qui naviguaient sous «*la bannière du Roi de la Mort*» ne se considéraient plus comme Anglais, Hollandais ou Français, mais comme des pirates²⁷.

Piraterie et Esclavage

L'Age d'Or de la piraterie est aussi celui du commerce d'esclaves dans l'Atlantique. La relation entre la piraterie et le commerce d'esclaves est complexe et ambiguë.

Certains pirates participèrent au commerce d'esclaves et eurent la même attitude que leurs compatriotes envers les Africains dont ils se servaient comme monnaie d'échange. Cependant, tous les pirates ne participèrent pas au commerce des esclaves. En fait, un

grand nombre de pirates étaient d'anciens esclaves; il y avait bien plus de Noirs sur les bateaux pirates que sur les navires de guerre ou de commerce, et les observateurs qui ont mentionné leur présence ne les qualifiaient que rarement d'esclaves. La plupart de ces pirates noirs étaient des esclaves en fuite, qui rejoignaient les pirates au cours de leur voyage depuis l'Afrique, après avoir déserté les plantations, ou encore qui étaient envoyés comme esclaves pour travailler à bord des navires.

Il y avait sans doute quelques hommes libres, comme les «*Nègres libres*», des marins de Deptford qui en 1721 menèrent «*une mutinerie parce que nous avions trop d'officiers, et que le travail était trop dur, et ainsi de suite*». La vie en mer en général offrait plus d'autonomie aux Noirs que la vie dans les plantations, mais la piraterie, plus particulièrement, pouvait – bien que cela soit très risqué – offrir l'une des rares chances d'être libre pour un Africain, dans l'Atlantique du 18^{ème} siècle. Par exemple, un quart des deux cents hommes d'équipage du vaisseau du Capitaine Bellamy, le Whydah, étaient noirs, et des témoignages sur le naufrage de ce navire pirate en 1717 à Wellfleet, Massachusetts, rapportent que nombre des corps rejetés sur le ri-

vage étaient ceux de Noirs. L'historien de la piraterie Kenneth Kinkor affirme que même si le Whydah était à l'origine un négrier, les Noirs qui se trouvaient à bord lors du naufrage étaient bien des membres de l'équipage et non des esclaves. En partie parce que les pirates, comme d'autres matelots, «*n'avaient que mépris pour les terriens*», un homme noir qui savait manier les cordages et les noeuds était plus à même de gagner le respect qu'un homme vivant à terre et n'y connaissant rien. Selon Kinkor: «*Les pirates jugeaient les Africains sur leur façon de parler et leurs aptitudes maritimes – en d'autres termes, sur leurs connaissances – plutôt que sur leur race.*»²⁸

Les pirates noirs menaient souvent l'abordage pour capturer un navire. Le vaisseau pirate le Morning Star «*avait un cuisinier noir doublement armé*» lors des abordages et plus de la moitié des hommes d'abordage d'Edward Condent sur le Dragon Volant étaient noirs. Certains pirates noirs devinrent quartier-maître ou capitaine. Par exemple, en 1699, lorsque le Capitaine Kidd jeta l'ancre à New York, deux sloops l'attendaient, dont l'un était «*celui d'un petit homme noir... qui avait été auparavant le quartier-maître du Capitaine Kidd*».²⁹

Au 17^{ème} siècle, les Noirs trouvés sur un bateau pirate n'étaient pas jugés avec les autres pirates parce que l'on pensait qu'ils étaient des esclaves, mais au 18^{ème}, ils étaient exécutés aux côtés de leurs «frères» blancs. Néanmoins, le sort le plus probable pour un pirate noir capturé était d'être vendu comme esclave, qu'il soit affranchi ou non. Lorsque Barbe Noire fut capturé par la Royal Navy en 1718, cinq de ses dix-huit hommes d'équipages étaient noirs, et selon le Conseil du Gouverneur de Virginie, les cinq Noirs étaient «*autant impliqués que le reste de l'équipage dans les mêmes actes de piraterie*». Un «*coquin déterminé, un Nègre*» nommé César fut pris alors qu'il allait faire sauter le navire plutôt que d'être capturé et d'être probablement de nouveau réduit en esclavage.³⁰

En 1715, le Conseil de la Colonie de Virginie s'inquiétait des

27. Rediker, Op. Cit., pp. 255, 274, 277; Ritchie, Op. Cit., p. 234; Botting - *The Pirates*, pp. 48, 166; Platt and Chambers - *Pirate*, p. 35.

28. Rediker, Op. Cit., pp. 133-4; W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail*, Harvard University Press, 1997, pp. 12-13; Captain Charles Johnson, *Histoire Générale des Plus Fameux Pirates*, Paris, Phébus, 1990.

29. Rediker, Op. Cit., p. 133; Bolster, Op. Cit., p. 15.

30. Rediker, Op. Cit., pp. 133-4, 249 n37; Bolster, Op. Cit., p. 14; Captain Johnson, Op. Cit.

liens entre le «*ravage des pirates*» et «*une insurrection de Nègres*». Il avait bien raison de s'inquiéter. En 1716, les esclaves d'Antigua étaient devenus «*très impudents et insultants*» et il fut signalé que bon nombre «*rejoignirent ces pirates qui ne semblent pas faire grand cas des différences raciales*». Ces liens étaient transatlantiques; s'étendant depuis le cœur de l'Empire, à Londres, jusqu'aux colonies d'esclaves des Amériques et la «Côte de l'Esclavage» en Afrique. Au début des années 1720, un groupe de pirates s'établit en Afrique occidentale, rejoignant et se mélangeant aux Kru – un peuple d'Afrique occidentale originaires de ce qui est actuellement la Sierra Leone et le Liberia, renommé pour sa technique de navigation dans de longues pirogues et pour avoir mené les révoltes d'esclaves lorsqu'il fut soumis. Ces pirates faisaient probablement partie de l'équipage de Bartholomew Roberts qui avait dû s'enfuir dans les bois lors de l'attaque de la Navy en 1722. Cette al-

liance n'est pas si inhabituelle lorsque l'on considère que sur les 157 hommes qui ne purent s'échapper du bateau de Roberts, et furent capturés ou tués à bord, 45 étaient noirs – probablement ni des pirates ni des esclaves, mais des «*marins noirs, plus communément appelés grémetes*» – des marins africains indépendants venant principalement de la Sierra Leone, et qui auraient rejoint les pirates «*contre un modeste salaire*». ³¹

On peut voir comment ces liens s'étaient étendus et comment l'héritage des pirates s'est disséminé même après la défaite en observant le destin d'une partie de ceux qui avaient été capturés à bord du bateau pirate de Roberts. Par la suite, les «*Nègres*» de son équipage se mutinèrent à cause des mauvaises conditions et des «*repas réduits*» que leur proposait la Navy. «*Beaucoup d'entre eux avaient longtemps vécu comme des pirates*», ce qui signifiait bien évidemment pour eux plus de liberté et une meilleure nourriture. ³²

Devenir indigène

Lionel Wafer était un chirurgien français qui avait rallié un équipage de boucaniers aux Caraïbes en 1677. Au retour d'un voyage aux Indes orientales, victime d'un accident, il dut se rétablir dans un village indien et finit par adopter les



coutumes locales. Voici sa description du retour de marins anglais dans ce village:

«J'étais assis, les jambes croisées parmi les Indiens. Selon leurs coutumes, j'étais peint comme eux, avec pour seul vêtement un pagne, et mon anneau de nez pendant au-dessus de ma bouche. Il a fallu presque une heure avant qu'un membre de l'équipage, en me regardant de plus près, ne s'écrie, 'Voici notre docteur', et immédiatement tous saluèrent mon arrivée parmi eux.»³³

Ce genre d'abandon de la «civilisation» pour le mode de vie indigène n'était pas toujours accidentel. Les boucaniers des Caraïbes tirent leur nom du boucan, une technique de fumage de la viande qu'ils tenaient des Indiens Arawak. À l'origine, les boucaniers squattaient des terres sur la vaste île d'Hispaniola qui appartenait à l'Espagne (désormais Haïti et la République dominicaine) – et se tournèrent vers la piraterie lorsque les Espagnols tentèrent de les expulser. Sur Hispaniola, ils vivaient de la même façon que les indigènes qui les y avaient précédés. Ce mode de vie *maroon*³⁴ était clairement identifié à la piraterie. Hormis les boucaniers d'Hispaniola et de Tortuga, le principal groupe d'Européens marginaux dans le Nouveau Monde était celui des bû-

cherons de la Baie de Campeche (aujourd'hui Honduras et Belize), un «*équipage d'ivrognes insolents*» considérés par la plupart des observateurs comme interchangeable avec des pirates. Ils choisirent consciemment un mode de vie non-cumulatif dans des villages communautaires indépendants à la périphérie du monde.³⁵

Les relations des pirates avec les indigènes qu'ils rencontraient étaient variables. Certains pirates en faisaient des esclaves, les forçant à travailler pour eux, violant les femmes et volant ce qui les intéressait. En revanche, d'autres pirates s'installaient et se mariaient – intégrant la société indigène. C'est plus particulièrement à Madagascar, où les pirates se mêlèrent à la population, que se développa «*une race de mulâtres à la peau sombre*». Les contacts et les échanges culturels entre pirates, marins et Africains ont entraîné des similarités incontestables entre chansons de marins

31. Rediker, Op. Cit., pp. 134, 249 n42, 250 n44; Bolster, Op. Cit., pp. 50-1

32. Rediker, Op. Cit., p. 134; Captain Johnson, Op. Cit.

33. Lionel Wafer, *Voyage de Mr. Wafer, où l'on trouve la description de l'Isthme de l'Amérique*, 1723

<www.buccaneer.net/piratebooks.htm>.

34. Aux Antilles et en Guyane: esclave évadé ou «Nègre libre».

35. Platt and Chambers, *Pirate* pp. 26-7; Rediker, Op. Cit., p. 146; Cordingly, *Life Among the Pirates*, p.7

et chants africains. En 1743, des marins furent traduits devant une cour martiale pour avoir chanté un «*chant nègre*». Ce genre de rapprochement se fit dans les deux sens et n'était pas aussi rare que l'on pourrait croire. Un pirate du nom de William May, échoué sur l'île de Johanna à Madagascar, fut fort surpris lorsqu'un des «*nègres*» s'adressa à lui en parlant anglais couramment. Il apprit que l'homme avait été enlevé de son île par un navire anglais et qu'il avait vécu un moment à Bethnal Green, à Londres, avant de revenir chez lui. Son nouvel ami lui évita d'être capturé par les Anglais et d'être ensuite amené à Bombay pour y être pendu.³⁶

Que les pirates se considèrent comme des rois libres, comme des empereurs individuels autonomes était une des caractéristiques de ce que l'on pourrait nommer «l'idéologie pirate». Ceci était en partie liée au rêve de richesse – Henry Avery était idolâtré pour l'énorme fortune qu'il avait pillée; certains pensaient qu'il avait même bâti son propre royaume pirate. Mais il y eut un pirate qui connut une histoire encore plus édifiante, puisqu'il avait débuté comme esclave en Martinique: Abraham Samuel, «Tolinor Rex», le Roi de Fort Dauphin. Samuel était un esclave en fuite qui avait rallié l'équipage du

navire pirate John & Rebecca, dont il devint finalement quartier-maître. En 1696, les pirates s'emparèrent d'un important butin et décidèrent de se retirer et de s'établir à Madagascar. Samuel se retrouva dans l'ancienne colonie française de Fort Dauphin où la princesse locale l'identifia comme étant l'enfant qu'elle avait eu d'un Français durant l'occupation de la colonie. Samuel se retrouva soudainement héritier du trône vacant de ce royaume. Les négriers et les marchands venaient en masse pour commercer avec le «Roi Samuel» mais il garda ses sympathies pour ses camarades pirates, les autorisant, et les assistant même dans le pillage des navires marchands qui venaient pour commercer avec lui. Il y eut un certain nombre de personnalités similaires, peut-être moins flamboyants, dans les ports et les rades de Madagascar – des pirates ou des négriers qui étaient devenus des chefs locaux à la tête d'armées privées d'au moins 500 hommes.³⁷

Sexe, drogues & rock n'roll

Les pirates semblent s'être beaucoup plus amusés que leurs pauvres camarades des navires de guerre ou de commerce.

Ils organisaient de sacrées fêtes – en 1669, près des côtes d'Hispaniola, des boucaniers d'Henry



Morgan firent sauter leur propre navire lors d'une fête particulièrement tapageuse qui, comme toute fête pirate qui se respecte, comportait son lot de fusillades éméchées avec les armes du navire. Ils s'étaient débrouillés pour mettre le feu aux poudres dans la soute du navire, ce qui provoqua sa destruction complète. Lors de certains voyages, l'alcool «*coulait à flots*» et pour nombre de matelots, la promesse de grog à volonté avait été l'une des principales raisons pour quitter la marine marchande afin de devenir pirate. Mais ceci se retournait parfois contre eux – un groupe de pirates mit trois jours à capturer un navire parce qu'il n'y avait jamais assez d'hommes à jeun disponibles. Les marins en général détestaient les voyages sans alcool – l'une des principales raisons étant

que sous les tropiques l'eau avait tendance à accueillir des créatures qu'il fallait filtrer entre les dents.³⁸

Une fête pirate n'était pas digne de ce nom sans musique. Les pirates étaient renommés pour leur amour de la musique et ils engageaient souvent des musiciens pour la durée du voyage. Durant le jugement de l'équipage de *Black Bart* Bartholomew Roberts en 1722, deux hommes furent acquittés parce qu'ils étaient de simples musiciens. Les pirates semblent avoir utilisé la musique lors des batailles: il fut dit d'un des deux hommes, James White, que «*son*

36. Captain Johnson, Op. Cit., Ritchie, Op. Cit., pp.86-7, 104, 118.

37. Ritchie, Op. Cit., pp. 84-5

38. Robert C. Ritchie - *Captain Kidd and the War against the Pirates* pp. 59, 69, 72-3; Cordingly - *Life Among the Pirates*, p.64.

travail consistait à faire de la musique à la poupe au moment de l'action». ³⁹

Pour certains, la liberté que la piraterie offrait, à l'opposé du monde de contraintes qu'ils venaient de quitter, s'étendait à la sexualité. La société européenne du 17^{ème} et du 18^{ème} siècles était sauvagement anti-homosexuelle. La *Royal Navy* menait régulièrement des campagnes anti-sodomie sur les navires à bord desquels les hommes étaient confinés ensemble pour des années.

Sur les navires de guerre et de commerce, on considérait la sexualité incompatible avec le travail et la discipline à bord, comme le précisa le pasteur John Flavel en écrivant au commerçant John Lovering au sujet des marins: *«la mort de leur désir est le meilleur moyen pour donner vie à votre commerce.»* Dans *Sodomy and the Pirate's Tradition*, B. R. Burg suggère que la grande majorité des pirates étaient homosexuels, et même s'il n'existe pas suffisamment de preuves pour soutenir cette théorie, il n'en est pas moins sûr que pour ce genre de pratiques, une colonie pirate était l'endroit le plus sûr. Au début, certains des boucaniers d'Hispaniola et de Tortuga vivaient dans une sorte d'union homosexuelle connue sous le nom de matelotage, met-

tant en commun ce qu'ils possédaient, le survivant héritant alors de la part de son compagnon. Même après que les femmes eurent rejoint les boucaniers, le matelotage continua, un matelot partageant alors sa femme avec son partenaire. Louis Le Golif, dans ses *Mémoires d'un Boucanier*, se plaignait de l'homosexualité à Tortuga, où il dut combattre dans deux duels afin de tenir à distance deux prétendants pleins d'ardeur.

Finalement, le Gouverneur français de Tortuga fit venir des centaines de prostituées, dans l'espoir de détourner les boucaniers de leurs pratiques. Le capitaine pirate Robert Culliford, avait un «grand consort», John Swann avec lequel il vivait. Certains pirates achetaient de «beaux garçons» pour en faire leurs compagnons. Sur un navire pirate, un jeune homme qui reconnut avoir eu une relation homosexuelle fut mis aux fers et maltraité, mais il semble qu'il s'agit là d'une exception. Il est également significatif que dans aucune charte pirate on ne trouve d'articles contre l'homosexualité. ⁴⁰

Femmes pirates

La vie de liberté sous le drapeau noir, le *Jolly Roger*, s'étendait à un autre groupe qui pourrait surprendre de voleurs des mers: les femmes pirates. Il n'était pas si rare

de voir naviguer des femmes aux 17^{ème} et 18^{ème} siècles. Il existait une tradition assez bien établie de femmes s'étant travesties pour faire fortune, ou bien suivre leur mari ou leur amant en mer. Bien sûr, on ne connaît que celles qui ont été prises et reconnues comme telles. Leurs soeurs plus chanceuses ont navigué dans l'anonymat.

Même dans ce cas, il semblerait que les femmes à bord des bateaux pirates étaient peu nombreuses, ce qui, par ironie, a peut-être contribué à leur chute – il était relativement facile pour l'Etat d'écraser la communauté pirate, parce que celle-ci était largement dispersée et fondamentalement fragile; les pirates avaient du mal à avoir une descendance ou à se développer. En comparaison, les pirates des mers de la Chine du Sud, qui eurent plus de chance et durèrent plus longtemps, étaient organisés en groupes familiaux rassemblant les hommes, les femmes et les enfants sur les navires – de sorte qu'il y avait toujours une nouvelle génération de pirates parée à l'abordage.⁴¹

De même que les pirates en général se définissaient en opposition avec les relations sociales du capitalisme naissant des 17^{ème} et 18^{ème} siècles, certaines femmes trouvèrent dans la piraterie une façon de se rebeller contre l'émer-

gence des rôles liés aux genres. Par exemple, Charlotte du Berry, née en Angleterre en 1636, suivit son mari dans la marine de guerre en s'habillant en homme. Après avoir été violée sur un vaisseau à destination de l'Afrique, elle mena une mutinerie contre le capitaine qui l'avait violentée, et lui trancha la tête avec un poignard. Elle devint alors capitaine pirate, son navire croisant la côte africaine pour capturer des bateaux chargés d'or. Il y eut également d'autres femmes pirates moins chanceuses; en 1726 les autorités de Virginie jugèrent Mary Harley (ou Harvey) et trois hommes pour piraterie. Les trois hommes furent condamnés à la pendaison mais Harley fut libérée. Thomas, le mari de Mary également pirate, semble avoir échappé

39. Cordingly - *Life Among the Pirates*, p.115.

40. Ibid. pp. 122-5; Marcus B. Rediker - *Liberty beneath the Jolly Roger: The Lives of Anne Bonny and Mary Read, Pirates* in M. Creighton and L. Norling (eds.) - *Iron Men, Wooden Women: Gender and Atlantic Seafaring, 1700-1920* (Baltimore, John Hopkins University Press, 1995), p. 9; Ritchie, Op. Cit., pp. 123-4; Marx - *Brethren of the Coast*, p. 39.

41. Rediker - *Liberty beneath the Jolly Roger*, pp. 8-11, 233 n26; Captain Johnson, Op. Cit., p. 212; Platt and Chambers - *Pirate* pp. 32-3, 62; Rediker, Op. Cit., p. 285; Klausmann Ulrike, Marion Meinzerin & Gabriel Khun (trad. Nicholas Levi) - *Women Pirates and the Politics of the Jolly Roger*, pp. 36-7.

à la capture. Mary et son mari avaient été déportés vers les colonies une année auparavant. Trois ans plus tard, en 1729, une autre déportée était jugée pour piraterie dans la colonie de Virginie. Les six membres d'un gang pirate, dont Mary Crickett (ou Crichett), et Edmund Williams, chef de ce gang, furent déportés en Virginie en 1728 comme criminels.⁴²

Cependant, les femmes pirates au sujet desquelles nous en savons le plus sont Anne Bonny et Mary Read. Mary Read était une enfant illégitime, et fut élevée comme un garçon par sa mère afin de la faire passer pour son fils légitime parmi

sa famille. Elle dut s'endurcir pour faire face à une vie difficile et adolescente, elle était déjà «*audacieuse et forte*». Mary semble avoir apprécié son identité masculine et elle s'engagea comme marin sur un navire de guerre, puis comme soldat anglais lors de la guerre des Flandres.

A la fin de la guerre, elle embarqua sur un navire hollandais à destination des Caraïbes. Lorsque son navire fut capturé par l'équipage pirate de *Calico* Jack Rackam, dont faisait partie Anne Bonny, elle décida de tenter sa chance avec les pirates. Il semble qu'elle se soit adaptée à cette vie, et elle tomba bientôt amoureuse d'un des membres de l'équipage. Son amant s'étant disputé avec un autre pirate, ce qui impliquait, selon leur tradition, de régler l'affaire «*à l'épée et au pistolet*», Mary le sauva en cherchant la bagarre avec son adversaire: elle le provoqua en duel deux heures avant le combat prévu et le transperça de son sabre d'abordage.⁴³

Anne Bonny était l'enfant illégitime d'une servante en Irlande et grandit déguisée en garçon, son père prétendant qu'elle était l'enfant d'un parent dont ont lui avait confié la garde. Il l'emmena par la suite à Charleston, en Caroline du Sud, où il n'était plus nécessaire de dissimuler son identité. Annie de-

Anne Bonny, ou l'inspiration pour Delacroix?



vint une femme «robuste» avec un «tempérament féroce et courageux». En effet, «un jour où un jeune homme tentait de coucher avec elle contre sa volonté, elle le frappa si durement qu'il en resta longtemps alité». Elle s'enfuit vers les Caraïbes où elle tomba amoureuse d'un capitaine pirate nommé Calico Jack Rackam (on l'appelait ainsi à cause de ses vêtements bizarres et pittoresques). Anne et Calico Jack, «découvrant qu'ils ne pouvaient jouir librement de la compagnie l'un de l'autre par des moyens honnêtes, décidèrent de s'enfuir ensemble, et d'en jouir malgré le monde entier». Ils dérobèrent un navire dans le port et durant les deux années qui suivirent, Bonny seconda Rackam tout en étant son amante, à la tête d'un équipage (dont fera bientôt partie Mary Read déguisée en homme qui les rejoindra suite à la capture de son navire) qui pillait les navires dans les Caraïbes et les eaux côtières de l'Amérique.⁴⁴

L'une des témoins à leur procès, une femme du nom de Dorothy Thomas qui avait été faite prisonnière par les pirates, affirma que les femmes «portaient des vestes d'hommes, des pantalons longs, et des foulards noués autour de la tête, et que chacune d'entre elles avait une machette et un pistolet en main». Bien que Read et Bonny

portaient des vêtements d'hommes, leur prisonnière ne s'y trompa pas; pour elle «la raison pour laquelle elle sut qu'il s'agissait de femmes était la grosseur de leurs seins».

Les autres prisonniers capturés par les pirates racontèrent que Bonny et Read «étaient toutes deux très dévergondées, ne cessant de sacrer et de jurer, et toujours prêtes et désireuses de faire ce qu'il y avait à faire à bord». Les deux femmes semblent avoir bénéficié d'un certain ascendant; par exemple, elles faisaient partie du groupe désigné pour monter à l'abordage – un rôle confié aux membres les plus courageux et les plus respectés de l'équipage. Lorsque les pirates «apercevaient un navire, le traquaient ou l'attaquaient», les deux femmes «portaient des vêtements d'hommes», et en toutes autres occasions, «elles portaient des vêtements de femmes».⁴⁵

Rackam, Bonny et Read furent capturés ensemble par un *sloop* britannique qui quittait la Jamaïque

42. Platt and Chambers - *Pirate* p. 33; Rediker - *Liberty beneath the Jolly Roger*, pp. 10, 232-233 n24 n25.

43. Rediker - *Liberty beneath the Jolly Roger*, pp. 3-5, 8, 13; Platt and Chambers - *Pirate*, pp. 32-3.

44. Rediker - *Liberty beneath the Jolly Roger*, pp. 5-7, 13-16, 234 n41; Platt and Chambers - *Pirate* pp. 32-3; Cpt Johnson, *Op. Cit.*, pp. 623-6.

45. Rediker - *Liberty beneath the Jolly Roger*, pp. 7-8.

en 1720. L'équipage était complètement ivre (un fait banal) et se cacha dans la cale – un seul d'entre eux hormis Read et Bonny eut le courage de combattre. Ecoeurée, Mary Read fit feu avec son pistolet en direction de la cale *«tuant un homme d'équipage et en blessant plusieurs autres»*.

Dix-huit hommes d'équipage avaient déjà été jugés et condamnés à la pendaison lorsque les femmes arrivèrent au tribunal. Trois d'entre eux, dont Rackam, furent plus tard pendus à des emplacements de choix afin de servir d'instruction morale et d'*«exemple public»* aux marins qui passeraient à côté de leurs corps en décomposition.

Cependant, Mary Read insista sur le fait que les *«hommes de courage»* – comme elle – ne craignent pas la mort. Le courage était une des principales vertus parmi les pirates – car seul le courage leur permettait de survivre. Calico Jack Rackam était passé du rang de quartier-maître à celui de capitaine lorsque le capitaine en charge, Charles Vane, avait été destitué par son équipage pour lâcheté. C'est pourquoi ce fut une fin ignominieuse pour Rackam, de s'entendre dire par Anne Bonny, avant d'être pendu, que *«s'il s'était battu comme un homme, il n'aurait pas été pendu comme un chien»*.

Bonny et Read échappèrent toutes deux à l'exécution car elle *«plaidèrent que leur ventre portait enfant, et implorèrent que l'exécution soit reportée»*.⁴⁶

Misson et Libertalia

La plus célèbre utopie pirate fut celle du Capitaine Misson et de son équipage, qui établirent leur communauté intentionnelle, leur utopie sans loi, Libertalia, au nord de Madagascar au 18^{ème} siècle.⁴⁷

Misson était français, il naquit en Provence, et c'est à Rome alors qu'il était en permission de son poste sur le vaisseau de guerre français La Victoire, qu'il perdit sa foi, dégoûté par la décadence de la cour papale. A Rome, il rencontra Caraccioli – un *«prêtre libertin»* qui décida d'embarquer avec lui sur la Victoire. Au cours des longs voyages sans grande occupation si ce n'est la discussion, Caraccioli convertit progressivement Misson et une grande partie de l'équipage à une sorte de communisme athée:

«Il s'attaqua à la question politique, et montra à ses auditeurs que tout homme était né libre et avait autant droit aux ressources nécessaires à sa vie, qu'à l'air qu'il respirait. (...) Que l'immense différence qui existait entre l'homme qui se vautrait dans le luxe et celui qui se voyait plongé dans la

misère la plus noire résultait seulement de l'avarice et de l'ambition d'une part, d'une sujétion craintive de l'autre.»

S'embarquant pour une carrière dans la piraterie, l'équipage de La Victoire, fort de 200 hommes, fit appel à Misson pour qu'il devienne le capitaine. Les hommes collectivisèrent les biens du vaisseau, décidant que *«tout devrait être mis en commun»*. Les décisions seraient soumises au *«vote de toute la compagnie»*. Et c'est ainsi qu'ils se mirent en route pour une nouvelle *«vie de liberté»*. Au large des côtes de l'Afrique de l'ouest, ils capturèrent un vaisseau négrier hollandais.

Les esclaves furent libérés et emmenés à bord de La Victoire, Misson déclarant que *«le commerce de gens de notre propre espèce ne saurait jamais trouver grâce aux yeux de la justice divine: qu'aucun homme n'a le pouvoir de liberté sur un autre»* et qu'*«il n'avait pas libéré son cou du joug de l'esclavage et affirmé sa propre liberté pour asservir les autres»*. A chacun de leurs combats, l'équipage se renforçait de nouvelles recrues françaises, anglaises et hollandaises, ainsi que d'esclaves africains libérés.

Alors qu'il naviguait au large des côtes de Madagascar, Misson découvrit une crique parfaite située

dans un territoire au sol fertile, à l'eau claire et dont les habitants étaient amicaux. C'est là que les pirates établirent Libertalia, renonçant à leurs titres d'Anglais, de Français, de Hollandais ou d'Africains pour se rebaptiser Libéri. Ils créèrent leur propre langue, un mélange polyglotte de langues africaines, combinées au français, à l'anglais, au hollandais, au portugais et à la langue des indigènes de Madagascar. Peu après avoir commencé à travailler à l'implantation de la colonie, La Victoire croisa le pirate Thomas Tew, qui décida de les accompagner jusque Libertalia.

Ce genre de colonie n'était pas une idée nouvelle pour Tew; il avait perdu son quartier-maître et 23 membres d'équipage qui s'étaient établis un peu plus loin sur la côte malgache. Les Libéri – *«les enne-*

46. Ibid. pp. 2-3, 5-7, 13-14; Platt and Chambers - *Pirate* pp. 32, 35; Captain Johnson, Op. Cit., pp. 158-9.

47. A ce jour, aucune preuve historique n'atteste que Libertalia ait jamais existé mais des années durant, les historiens et le grand public y ont cru très fort, tant cette histoire mériterait d'être vraie! (ndlt). Elle est tirée de l'ouvrage du Captain Charles Johnson, *General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates*, publié à Londres en 1728, (Captain Johnson, Op. Cit. 1, pp. 383-439), voir aussi *Libertalia, une utopie pirate* (Esprit Frappeur), *Histoire générale des plus fameux pirates* (Phébus) du Captain Johnson, ainsi que *Utopies Pirates* (Dagorno) de Peter Lamborn Wilson.

mis de l'esclavage», prévoyaient d'accroître leur nombre en capturant un autre navire négrier. Le long des côtes de l'Angola, Tew et son équipage capturèrent un négrier anglais avec dans ses cales 240 hommes, femmes et enfants. Les membres africains de l'équipage pirate découvrirent parmi les esclaves de nombreux amis et parents, qu'ils délivrèrent de leurs entraves, les régaland d'histoires sur la gloire de leur nouvelle vie de liberté.

Les pirates s'établirent là pour devenir fermiers, gérant la terre en commun – *«aucune baie ne délimitant la propriété de quiconque»*. Le butin et l'argent pris en mer étaient *«mis dans le trésor commun, l'argent étant inutile là où tout est mis en commun»*.

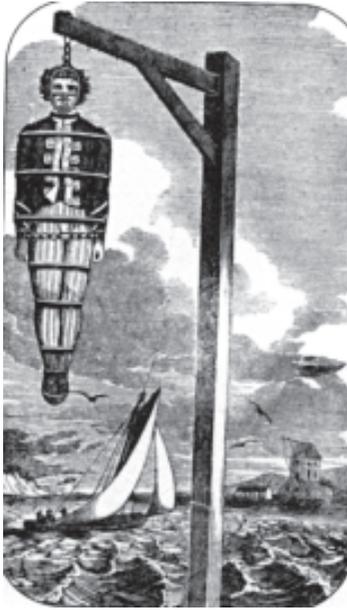
L'Empire contre-attaque

L'Âge d'Or de la piraterie euro-américaine dura approximativement de 1650 à 1725, avec son apogée aux alentours de 1720, ceci étant lié à des conditions et des circonstances particulières. La période débute avec l'émergence des boucaniers sur les îles caraïbes d'Hispaniola et de Tortuga. Durant la majeure partie de cette période, la piraterie était centrée autour des Caraïbes, et ce pour d'excellentes raisons. Les îles Caraïbes offraient d'innombrables cachettes, des cri-

ques secrètes et des îles qui ne figuraient sur aucune carte; des endroits où les pirates pouvaient trouver de l'eau et des provisions, se reposer et attendre. La localisation était parfaite; située sur la route empruntée par des flottes de navires lourdement chargés de trésors retournant vers l'Espagne ou le Portugal et venant d'Amérique du Sud, la mer des Caraïbes était réellement impossible à contrôler pour les marines de guerre et la plupart des îles étaient inhabitées ou n'appartenaient à personne. Un véritable paradis pour la flibuste.

En 1700, une nouvelle loi fut introduite, autorisant le jugement et l'exécution rapide des pirates, quel que soit l'endroit où ils étaient pris. Auparavant, ils devaient être ramenés à Londres pour y être jugés et exécutés à la laisse⁴⁸ de basse mer à Wapping. La *«loi pour une suppression plus efficace de la piraterie»* mettait également en vigueur l'usage de la peine de mort et récompensait toute résistance aux attaques pirates mais le plus important, c'est qu'elle remplaçait le jugement par jury populaire par un tribunal spécial constitué d'officiers de la marine de guerre.

Le célèbre Capitaine Kidd fut l'une des premières victimes de cette nouvelle loi – celle-ci fut d'ailleurs partiellement adoptée en urgence afin de pouvoir lui être



appliquée. Il fut pendu à l'*Execution Dock* de Wapping, et son corps exposé au gibet à Tilbury Point⁴⁹, recouvert de goudron pour mieux le conserver, et ainsi inspirer la «*terreur à tous ceux qui le verraient*». Son cadavre noirci et en décomposition devait servir d'avertissement clair concernant les risques que les marins encouraient en résistant à la discipline du travail.⁵⁰

Le cas de Kidd s'avère plutôt inhabituel puisqu'il fut exécuté à Londres. Après 1700, grâce à cette nouvelle loi, la guerre contre les pirates allait se développer de manière croissante aux périphéries de l'Empire britannique, et il ne s'agissait plus d'un ou deux cadavres qui

pendaient aux gibets près des lasses de basse mer, mais parfois de vingt ou trente d'un coup. En 1722, lors d'une affaire particulièrement significative, l'Amirauté britannique jugea 169 pirates de l'équipage de Bartholomew Roberts et exécuta 52 d'entre eux à Cape Coast Castle sur la côte de Guinée. Les 72 Africains qui se trouvaient à bord, qu'ils aient été libres ou non, furent vendus en esclavage, dont certains avaient échappé pour une courte période⁵¹.

C'est la disparition de ces conditions favorables uniques de l'Âge d'Or de la piraterie qui mit un terme au règne des pirates. Avec le développement du capital au 17^{ème} siècle vint l'émergence de l'Etat, favorisée par les guerres impériales qui ruinèrent le globe à partir de 1688. Ces vastes campagnes de guerres nécessitaient un développement énorme du pouvoir de l'Etat.

Lorsqu'en 1713, le Traité d'Utrecht mit fin à la guerre entre

48. Limite extrême atteinte par l'eau à marée basse. Le niveau de la Tamise à Londres peut varier de six mètres selon la marée. (ndlt).

49. Avant-port de Londres, dans l'Essex. (ndlt).

50. Robert C. Ritchie - *Captain Kidd and the War against the Pirates*, pp.153-4, 228, 235; Cordingly - *Life Among the Pirates*, p.237.

51. Ritchie, Op. Cit., p. 235; Bolting - *The Pirates*, pp.174-5

les nations européennes, la capacité de l'Etat à contrôler la piraterie s'était massivement développée. La fin de la guerre permit également aux navires de combat de se concentrer sur la chasse aux pirates et offrit aux Britanniques des intérêts commerciaux accrus dans les Caraïbes, ce qui fournit une motivation supplémentaire pour accomplir cet effort. Tandis que le nouvel Etat encore plus puissant consolidait son monopole sur la violence, les colonies durent s'aligner.

La pratique consistant à traiter avec les pirates et à investir dans leurs voyages était encore monnaie

courante dans les colonies bien longtemps après que ceci ne soit devenu intolérable en Angleterre; elle fut annihilée par une extension du pouvoir de l'Etat de la mère patrie qui devait renforcer la discipline dans les colonies.

Le début de la fin fut marqué par le retour à la Jamaïque de l'ancien boucanier Sir Henry Morgan comme gouverneur avec l'ordre précis de détruire les pirates. Les patrouilles navales les firent sortir de leurs repaires et les pendaisons massives éliminèrent les chefs. Au bout du compte, la guerre des pirates contre le commerce était devenue trop efficace pour être tolérée; l'Etat combattait pour permettre au commerce de s'effectuer sans contraintes et au capital de s'accumuler, apportant la richesse aux marchands et des rentes pour l'Etat⁵².

Si nous voulons rechercher les héritiers de la piraterie libertaire de cet Age d'Or, il ne faut pas regarder du côté des pirates modernes, mais plutôt voir de quelle façon la piraterie fut introduite dans la lutte des classes atlantique. Tout comme l'élan initial de la piraterie des 17^{ème} et 18^{ème} siècles provenait de mouvements radicaux axés sur la terre, tels que celui des *Levellers*, le courant d'idées et de pratiques circula dans le monde atlantique, pour émerger dans des endroits parfois

Captain Edward England, destitué de son poste



surprenants. En 1748, il y eut une mutinerie à bord du HMS *Ches-terfield*, près de Cape Coast Castle, le long de la côte d’Afrique. L’un des meneurs – John Place – était déjà passé par là; il faisait partie de ceux qui avaient été capturés avec Bartholomew Roberts, en 1722.

Ce furent les «*vieux loups de mer*» tels que John Place qui surent faire vivre la tradition pirate et assurèrent la continuité des idées et des pratiques. Les mutins espéraient «*installer une colonie*» selon la tradition pirate. Le terme anglais *to strike* (faire grève) vient des mutineries, et plus particulièrement des «Grandes Mutineries» de Spithead et de Nore en 1797, lorsque les marins abaissèrent les voiles pour interrompre le flot incessant du commerce ainsi que la machine de guerre étatique. Ces marins anglais, irlandais et africains établirent leur propre «*conseil*» et une «*démocratie de bord*» et certains parlèrent même d’établir une «*Nouvelle Colonie*», en Amérique ou à Madagascar⁵³.

Les pirates ont prospéré grâce à un vide dans le pouvoir, pendant une période de bouleversement et de guerre qui leur conféra la liberté de vivre véritablement en dehors des lois. Le retour de la paix entraîna une extension du contrôle et la fin des possibilités de l’autonomie pirate. Ceci n’est guère surpre-

nant lorsque l’on considère que les périodes de guerre et de trouble ont souvent favorisé l’éclosion d’expériences révolutionnaires, d’enclaves, de communes et d’anarchies.

Des pirates des 17^{ème} et 18^{ème} siècles, jusqu’à la République de Fiume, d’inspiration pirate et concrétisée par D’Annunzio durant la première guerre mondiale, en passant par la Commune de Paris qui fit suite à la guerre franco-prussienne, les communes des *Diggers* pendant la Guerre Civile Anglaise et les paysans makhnovistes en Ukraine pendant la Révolution russe, on constate que c’est souvent lors d’étapes transitoires que les expériences de la liberté peuvent trouver l’espace pour s’épanouir.

Do or Die

52. Ritchie, Op. Cit., pp. 7, 128, 138, 147-51.

53. Rediker - *Liberty beneath the Jolly Roger*, pp. 137-8.

Les bateaux ivres de la liberté

Pour celles et ceux qui veulent en savoir plus, voici de larges extraits de la préface que Julius Van Daal* a rédigé pour *Pirates de tous les pays*, de Markus Rediker, l'un des ouvrages les plus fréquemment cités dans l'article de *Do or Die*.

Quels hommes – quelles femmes parfois – étaient vraiment les protagonistes de l'épopée de la flibuste? De quelles classes sociales provenaient-ils et quelle était la nature exacte des rapports humains à bord d'un *sloop* battant pavillon noir? Pourquoi et comment devenait-on pirate? En quoi les activités de ces hors-la-loi s'inscrivaient-elles dans les bouleversements sociaux et économiques de leur époque avant de fasciner leurs contemporains, puis des générations d'enthousiastes? Il n'est guère de domaine où le mythe – la légende noire de ces aventuriers mais plus encore leur gloire – ait autant occulté la réalité. Il y a pourtant bien des leçons à tirer de l'étude de la libre piraterie, flotte disparate d'esquifs frêles et redoutés, dispersée aux quatre vents des mers du Sud.

L'érudit Marcus Rediker nous livre le résultat de ses longues recherches sur ce sujet, passionnant entre tous. En se fondant scrupuleusement sur la documentation disponible, il se concentre sur la deuxième décennie du 17^{ème} siècle.

(...) Le grand mérite de ce texte lumineux, c'est d'attribuer à la piraterie sa juste place dans l'histoire de la lutte des classes. Car la piraterie de cette période atteignait au plus haut point la pratique d'un mouvement de révolte des forçats de la mer contre la discipline odieuse qui régnait à bord des navires. Les travailleurs de la flotte marchande se voyaient piétinés par l'esprit de lucre des armateurs et la dureté pleine de morgue des officiers. Le développement des voies maritimes, l'accroissement du commerce mondial, les améliorations techniques dans la construction navale étaient en passe de faire du vaisseau marchand une sorte de bague flottant, préfigurant la fabrique des premiers pas de la révolution industrielle.

Les conditions d'exploitation y étaient généralement effroyables, la nourriture exécrationnelle et chiche, la paye trop vite buée, les dangers certains, les chances de survie très aléatoires. Aussi l'amour du grand large n'entraînait-il que pour très peu dans la vocation du matelot de France

ou d'Angleterre, de Hollande ou d'Espagne. Il était souvent enrôlé de force, comme on en usait avec la piétaille des armées ou avec les gueux qu'on envoyait défricher des terres lointaines et inhospitalières. Et le malheureux qui devenait matelot de son «plein gré» était en réalité réduit à cette extrémité par la misère la plus sordide. Avec parfois comme arrière-pensée le désir de se faire pirate à la première occasion...

Sur un navire, comme dans une prison ou une caserne, l'émeute – l'émotion populaire – se nomme mutinerie; et par la mutinerie, le matelot rompt toute attache avec le vieux monde, pétri d'entraves et de contraintes, qui l'avait jeté sur les flots hasardeux pour faire circuler et croître de la valeur. C'était donc de la mutinerie, geste collectif précurseur de la grève sauvage, que procédait l'entrée en piraterie. La mutinerie était d'abord une audacieuse réaction de défense face à l'iniquité des conditions de vie à bord, permettant d'éviter la famine et l'humiliation à des pauvres qui n'avaient depuis longtemps plus rien à perdre.

Hormis la très hasardeuse fondation de colonies à l'écart de la civilisation, comme il arriva d'ailleurs sans doute en certaines îles des océans Indien et Pacifique, cette révolte ne pouvait se prolon-



Un simulacre de procès pour ridiculiser la loi

ger que par des actes de brigandages répétés. En s'emparant des «moyens de production» nautiques, les matelots indociles n'avaient d'autre choix que de les retourner contre l'ennemi – ainsi que les canons dont tous les navires étaient alors équipés. Et de poursuivre la lutte jusqu'à la mort. Ils savaient que leur mise au ban du monde marchand leur interdirait d'employer leurs vaisseaux pirates et leurs prises à quelque négoce licite. La profanation initiale qu'ils avaient commise à l'encontre d'une propriété privée, en se rendant maîtres de leur outil de travail, était vouée à se perpétuer par une guérilla permanente contre toute propriété privée.

Rediker y insiste à juste titre: la piraterie était, avant de se connaître comme utopie praticable, le résultat d'un conflit de classe nourri des visions d'une vie meilleure – c'est-à-dire une existence moins chétive mais surtout libre et fondée sur des rapports égalitaires. Le capitaine typique d'un vaisseau pirate, appelé à exercer une fonction indispensable sur un navire de haute mer, était élu par l'équipage.

Choisi pour son aptitude ou son bagout, il était révocable à tout instant et ne tirait de son statut et de ses attributions guère plus d'avantages matériels que les hommes d'équipage: «[Les pirates] *lui permettaient d'être capitaine à la condition qu'ils fussent capitaines au-dessus de lui*», comme le note un témoin de leurs aventures. Singulier dans une époque où les privilèges féodaux sclérosaient encore amplement les sociétés européennes, cet engouement pour l'égalité transcendait les barrières de langue et de nationalité. Mieux, les pirates avaient pour coutume de libérer les captifs africains – marchandises humaines d'entre les marchandises humaines – que transportaient leurs prises; et ils en faisaient volontiers des frères d'armes et de bombance.

Quant à la liberté, si brusquement acquise, ils en usaient parfois avec maladresse et pouvaient verser dans une sorte de cruauté in-

fantile, excessivement vindicative – comme il arrive souvent aux esclaves qui viennent de rompre des chaînes ancestrales. Mais enfin, ils en usaient. Ayant pris en main leur destinée et châtié à leur aise ceux des fauteurs de pénurie qu'ils tenaient à leur merci, leur but principal était de vivre à foison. Beaucoup de liqueurs fortes, bien sûr, et une abondance de bonne chère, une succession presque incessante de réjouissances. Et suffisamment de numéraire pour rétribuer comme des princes les faveurs des putains d'escale. L'exigence, en somme, d'une profusion d'instantanés véritablement vécus, dans le combat et la ripaille, dans les débats et les pagailles. Du moins, autant et plus que les inconforts et désagréments d'une cavale perpétuelle le permettaient...

C'était une république fraternelle, sans autre territoire que l'immensité océanique, sans autre constitution que d'antiques et collectifs rêves de cocagne. Et où le vouloir de chaque pirate n'était limité que par les «articles» qu'ils adoptaient de concert: ces règles simples – et peu contraignantes dans de telles circonstances – suffisaient au bon fonctionnement de ces petites communautés partageuses et éphémères. C'est ainsi qu'à l'instar des ouvriers luddites un siècle plus tard, des flibustiers pouvaient se



présenter en toute bonne foi comme étant «*les hommes de Robin des bois*», paradigme increvable des aspirations égalitaires.

Rediker confirme en historien rigoureux ce dont les chantres frivoles de l'imaginaire flibustier étaient convaincus de longue date: la libre piraterie, ce n'était pas seulement la mise en pratique balbutiante d'une organisation sociale plus juste et plus humaine par le triomphe éphémère de quelques redresseurs de torts; c'était aussi une belle tentative de négation de la notion même d'économie. Nul parfum de «nihilisme» avant la lettre dans les dilapidations effrénées et l'intrépidité vertigineuse qu'ont décrites des chroniqueurs of-fusqués par cette *fast life*, ce vivre vite jugé absurde, voire démoniaque. Bien au contraire: de cette fulgurance anarchique, de cette impré-

voyance délibérée naissaient une volonté commune, une cohésion rebelle. Et ce goût du renversement se révélait propice à l'accomplissement des plus beaux exploits au détriment des ennemis de la liberté. Cette quête d'une vraie vie sur les eaux tumultueuses du négatif constituait une mise à nu tragique du système marchand, une réponse railleuse à son extension planétaire, une sagesse en mouvement. Dans le secteur hautement stratégique de l'offensive capitaliste qu'était alors le transport maritime, les pirates critiquaient en actes les aberrations du principe de rentabilité – et les âmes d'épiciers, les esprits policiers s'en trouvèrent à jamais désolés.

Dès lors, magistrats et négociants, animés par l'effroi et la haine, mirent tout en œuvre pour rétablir l'ordre sur les mers.

La répression implacable qui éradiqua la piraterie eut pour effet de priver pour longtemps le prolétariat maritime de la moindre perspective de dépassement de sa misérable condition. Prospérant sur la résignation des équipages et sous la protection accrue des forces navales étatiques, les armateurs purent se livrer plus tranquillement à leurs trafics. A commencer par la traite des esclaves noirs, que les pirates avaient osé saboter les armes à la main – un siècle avant que des philanthropes n’aient l’idée de s’en émouvoir dans de beaux discours un peu tardifs. La disparition de la flibuste laissait le champ libre à une entreprise de prédation autrement efficace et massive que les rapines des forbans: la mainmise du capital européen sur le commerce international, la conquête et l’asservissement de territoires immenses aux quatre coins de la planète.

Après l’élimination des derniers écumeurs des mers du Sud naquit le mythe du forban maléfique et magnifique. Ce fut le dénigrement même du mode de vie des pirates par les moralistes et autres économistes qui les rendit si populaires. Leurs vices tant décriés, leurs transgressions impies, leurs excursions périlleuses aux portes de l’enfer, leurs tempéraments farouches et presque sauvages parurent autant de titres de gloire à ceux de leurs

contemporains qui voyaient poindre le règne de l’ennui obligatoire et s’en affligeaient. Aux yeux des poètes et des rebelles, la flibuste dans son ensemble avait tenté de combattre l’emprise du temps – le temps uniforme et quantifié des tâches productives, bientôt rythmées par la cloche de la fabrique puis par la pointeuse de l’usine, le temps aride qu’égèrène le grand mécanisme dont l’homme n’est qu’un rouage.

En effet, les pirates aimaient furieusement festoyer, ils se consumaient en de copieuses libations au son du violon et chantaient en chœur des hymnes païens. Certains excellaient aussi à conter, en aèdes plébéiens, de petites odyssées truculentes et picaresques qui fournirent la matière de bien des légendes, d’innombrables romans et des rêves d’une multitude d’enfants. S’étant ainsi repus, les pirates qui étaient pris par l’ennemi montaient à l’échafaud en blasphémant et en maudissant leurs tristes juges. Ils allaient à la mort, conscients et fiers d’avoir connu la vraie richesse, qui n’est ni d’or ni de titres mais d’art de jouir ensemble et sans mesure. (...)

Julius Van Daal

* Auteur de *Beau comme une prison qui brûle*, éd. L’Insomniaque, mai 2010, et de *Le rêve en armes: anarchisme, révolution et contre-révolution en Espagne (1936-1937)*, éd. Nautilus, Coll. Utopies en action, 2002.

Between the Devil and the Deep Blue Sea

Et pour finir, la préface de Rediker à l'édition française de *Between the devil and the deep blue sea (Les Forçats de la mer, marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain (1700-1750))*, parue fin 2010 en France, édition originale 1987.

Beaucoup de choses ont changé dans la recherche historique, et pour le mieux, depuis que *Between the Devil and the Deep Blue Sea* a été publié en 1987.

Lorsque j'ai commencé à étudier la vie des marins et des pirates il y a plus de trente ans, les réactions que je rencontrais étaient pratiquement toujours les mêmes, déprimantes: «*Ce doit être très intéressant d'étudier ces marginaux.*» La réponse habituelle mêlait à la fois romantisme et condescendance. Romantisme parce que les marins étaient considérés comme une version désuète, fascinante, exotique et excentrique de «l'Autre». Condescendance parce qu'ils étaient observés comme des acteurs historiques sans importance.

Les historiens du monde ouvrier faisaient des commentaires similaires: parce que les marins ne travaillaient pas dans les usines et ne produisaient pas de biens, ils ne trouvaient qu'une petite place dans

les histoires de la classe ouvrière telle qu'elle était alors définie.

De telles réponses m'ont toujours hérissé. Je répondais que les marins n'étaient pas des personnages romantiques. Ils étaient de simples prolétaires partant en mer, issus du premier groupe important de travailleurs ayant vendu leur force de travail aux capitalistes marchands, eux mêmes au service de l'économie mondialisée. J'ajoutais que les marins pouvaient être considérés comme «marginaux» dans l'histoire de certaines nations, mais que si on les envisageait au regard des origines et du développement du capitalisme globalisé, ils étaient l'exact opposé puisqu'ils ont été au cœur du processus historique qui a radicalement transformé le monde. Leur travail a littéralement quadrillé le globe en structures de production, d'échange et de communication.

Les marins étaient, en plus de cela, au centre des conflits de classe

qui ont émergé entre le capital et le travail à partir du 18^{ème} siècle. Comme les lecteurs l'apprendront [en lisant le livre], ils ont inventé la grève, l'une des armes les plus importantes du prolétariat mondial. Les marins ont également relié diverses catégories de producteurs: esclaves, domestiques, artisans et autres travailleurs et leurs luttes à travers l'espace et le temps

Même le drapeau rouge du socialisme et du communisme était au départ un symbole maritime, utilisé par les pirates et les flottes pendant les batailles pour signifier qu'aucun quartier ne serait fait ou accepté au cours de l'assaut, que ce serait un combat à mort. Ces connexions sont étudiées dans un livre que j'ai

écrit avec Peter Linebaugh, intitulé *The Many Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and The Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (2000), traduit par Hélène Quiniou et Christophe Faquet et publié en France sous le nom de *L'Hydre aux mille têtes: L'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire* (Paris, éditions Amsterdam, 2008). J'ai le plaisir d'affirmer que depuis que *Between the Devil and the Deep Blue Sea* a été publié, les marins ne sont plus considérés comme désuets et marginaux.

De nouvelles recherches, créatives, n'ont cessé de prouver à quel point ils ont été importants à des moments cruciaux de l'histoire mondiale. Julius Scott a montré comment les marins noirs, blancs et métis ont largement diffusé autour de l'Atlantique des informations subversives concernant la révolution haïtienne. Niklas Frykman montre maintenant comment des marins des années 1790 ont initié de puissantes mutineries au sein des marines française, anglaise, néerlandaise, danoise, suédoise et américaine, engendrant une vaste crise au cœur des nations maritimes et donnant des significations transnationales et prolétariennes aux luttes pour «les droits de l'homme».

L'histoire a accordé une attention nouvelle aux marins, et en réalité à tous les navigateurs en tant que

Captain Avery



personnages stratégiques dans la division globale du travail. Et parce que les mouvements sociaux multi-formes de la nouvelle gauche nous ont permis d'écrire «*l'histoire par en bas*» (L'expression a apparemment été utilisée la première fois par Georges Lefebvre, le grand historien de la Révolution française), nous pouvons constater les pouvoirs de création de l'histoire par les marins et les autres travailleurs au delà de l'État nation.

Il y a encore beaucoup d'histoire à créer «*par en bas*». En réalité, c'est la seule façon dont les changements vers le progrès se font lorsque les mouvements populaires parviennent à proposer de nouvelles solutions pour régler de vieux problèmes. À mon avis, la lutte pour un autre futur est toujours une lutte pour des idées et des pratiques nouvelles, réellement démocratiques et égalitaires. Le passé peut nous être très utile dans cette recherche. Si nous savons comment les peuples ont, par le passé, essayé d'échapper à l'exploitation et à l'oppression en organisant leurs vies différemment, comme les marins et les pirates ont tenté de le faire au cours du 18^{ème} siècle, cela peut à la fois nous inspirer et nous donner de nouvelles idées pour l'époque actuelle.

Parce que ce livre est le complément de *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*

(2004), traduit par Fred Alpi et publié en décembre 2008 par les éditions Libertalia sous le titre *Pirates de tous les pays: l'âge d'or de la piraterie atlantique (1716-1726)*, j'ajouterais que les pirates ont commencé à jouer un rôle nouveau dans la politique contemporaine. Roger Leisner, de Radio Free Maine, m'a envoyé les photos de manifestations récentes contre la guerre, manifestations qui ont rassemblé des «pirates pour la paix» des personnes qui s'habillent en pirates pour exprimer leurs revendications politiques!

Et Tariq Ali, dans son excellent ouvrage *Pirates of the Caribbean: Axis of Hope* (qui parle du tournant progressiste des politiques en Amérique latine), exprime le désir selon lequel «*nous sommes tous des pirates*» devienne un chant de ralliement lors des manifestations pour la justice sociale.

Les mouvements anti-guerres et anticapitalistes actuels peuvent apprendre beaucoup de ces travailleurs remuants et multiethniques dont les travaux n'ont pas seulement construit le monde, mais dont l'auto organisation radicale a fait trembler, dans les époques et les luttes passées, ses fondations les plus profondes.

Marcus Rediker
Pittsburgh, Pennsylvanie, USA

BoiteAoutilsEditions

«Boîte à outils», parce que le capitalisme et le patriarcat ne s'effondreront pas tous seuls et que pour les y aider, il nous semble nécessaire de se doter d'outils d'analyse pour comprendre les mécanismes de leur domination. Pour cela, nous recherchons et publions des textes, analyses historiques, sur des thèmes parfois vus sous des angles différents, qui peuvent nous aider dans une réflexion autonome.

Et parce que nous plaçons l'autonomie en tête des valeurs que nous chérissons, comme mode de lutte et comme mode de vie, nous publions également des «guides pratiques» pour contribuer à cette autonomisation. Toutes nos brochures sont à prix libre, c'est-à-dire que vous êtes invité-e-s, à hauteur de vos moyens, à participer aux frais d'édition et de reprographie.

Contact: <boiteaoutils@no-log.org>

Parce que la subversion se propage aussi par l'écrit, parce que l'écrit se propage aussi par Internet, il existe infokiosques.net

<<http://www.infokiosques.net>>



Aussi dans la Boîte à Outils

Manuel pour un peu plus d'autonomie face aux premiers secours (Joviale, Benton); Biname, et hop! (Paroles de chansons); Le progrès, c'est mal! (Bertrand Louart, Pierre Thuillier, Simon Fairlie, Teodor Shanin, Theodore Kaczynski); Cuisine de survie (Joviale); Dôme géodésique, sur le «modèle du No Border (!)» (Joviale); 1968 et les portes ouvertes sur de nouveaux mondes (John Holloway); La Crise, quelle crise? (Krisis, Anselm Jappe, Johannes Voegelé); Muscle Power (Simon Fairlie); La Princesse de Clèves aujourd'hui (Anselm Jappe); Antisémitisme et National-Socialisme (Moishe Postone); Le temps des bûchers (Starhawk); - Les radicaux urbains et paysans dans la révolution anglaise (extrait de la nouvelle édition de *L'Incendie Millénariste*.)