

12. Il commercio degli schiavi

Il commercio degli schiavi, una enorme tragica realtà di cattura, trasporto e vendita di esseri umani, ha coinvolto decine di milioni di persone durante l'epoca moderna, dalla scoperta e conquista dell'America all'Ottocento. L'epicentro è l'Africa, l'irraggiamento vastissimo, verso l'Asia, l'Europa e soprattutto l'America; le conseguenze sociali, economiche e demografiche molteplici ed ancora oggi molto discusse, variamente interpretate dagli storici e spesso oggetto di un improprio « uso politico della storia ». Comprovato fin dai tempi più antichi, il commercio di uomini e donne dell'Africa ha avuto inizio molto prima che gli europei dell'epoca moderna esplorassero le coste del continente nero. Così è essenziale distinguere bene tra le grandi forme di tratta degli schiavi che avevano fatto della popolazione nera la fonte principale, se non l'unica, di approvvigionamento di schiavi: la tratta detta orientale, la tratta interna africana, la tratta coloniale europea, detta anche “tratta atlantica”. Queste tre forme di tratta degli schiavi non sono comparse nei medesimi periodi e non hanno avuto la stessa durata, ma si sono sovrapposte all'epoca coloniale.

Lo storico francese Olivier Pétré-Grenouilleau, (*Les Traités négrières, Essai d'histoire globale, 2004*) che più di altri ha messo l'accento sulla rilevanza della tratta orientale, ha stimato a 42 milioni di persone il totale delle vittime delle tratte africane :

- **La tratta orientale, con destinazione il mondo arabo-musulmano, dall'anno 650 al 1900, circa 17 milioni di persone;**
- **la tratta intra-africana, in un periodo indefinito che giunge sino al primo Novecento, circa 14 milioni di persone, di cui una parte rivenduta ad europei o ad arabi;**
- **la tratta atlantica, fatta dagli europei, dal 1519 al 1867, ma concentrata nel corso del Settecento, circa 12 milioni di persone.**

La **tratta orientale** si inserisce nella continuità delle pratiche schiaviste delle società dell'antichità classica: l'antico Egitto, la Mesopotamia, l'impero romano, hanno in particolare fatto abbondante ricorso agli schiavi africani per il lavoro agricolo, nella costruzione degli edifici pubblici e delle strade, ma anche per i lavori domestici. Erede del mondo romano, l'impero bizantino ha continuato in questa pratica fino nel cuore del medioevo. Sorti in gran parte sul territorio dell'impero bizantino, gli imperi arabi, a partire dal VII secolo, hanno continuato questo trasferimento di popolazioni africane asservite fino ai centri dei nuovi poteri, verso Mossul e Bagdad, per esempio. Il lavoro agricolo era allora la principale attività garantita da questi schiavi e schiave, ma essi erano ugualmente destinati ai compiti dell'economia domestica e agli harem. I circuiti di approvvigionamento di questi grandi imperi sono rimasti pressoché immutati durante millenni: per via di terra attraverso il Sahara, il deserto arabico, l'alta valle del Nilo, poi attraverso il Sinai, l'Anatolia, la valle del Tigri e dell'Eufrate, e poi l'Asia centrale e i confini dell'impero russo a partire dalla fine del Seicento; per via marittima attraverso il mar Rosso e il Golfo Persico partendo dalle coste orientali dell'Africa, perfino dal Madagascar per quanto riguarda la tratta nella sua parte araba.

Questa pratica di assai lunga durata è sopravvissuta ai numerosi cambiamenti politici e agli sconvolgimenti religiosi: dal paganesimo antico all'Islam, passando per il cristianesimo tanto greco che latino, la riduzione in schiavitù degli africani si è mantenuta in queste società ed è stata alimentata da un commercio regolare di provenienza dall'Africa orientale, da Zanzibar all'Abissinia, passando per la regione dei Grandi Laghi. Mentre è impossibile misurare l'ampiezza della tratta antica e bizantina, in mancanza di fonti affidabili, sono stati effettuati tentativi di valutazione quantitativa della tratta chiamata musulmana (o araba) - terminologia questa sulla quale non vi è unanimità. Si stima che dal settimo al diciannovesimo secolo siano stati strappati al continente nero dai 12 ai 17 milioni di persone, distribuite abbastanza uniformemente nei 12 secoli. Ma queste cifre restano oggetto di vivaci controversie.

La tratta intra-africana, fondata principalmente sul rendere schiavi i prigionieri di guerra, è esistita per un periodo ancora più lungo, del quale in mancanza di informazioni è estremamente difficile fissare la durata. Sotto forme diverse, la schiavitù e il commercio delle persone sono stati praticati diffusamente nella maggior parte delle società africane molto prima dell'arrivo dei navigatori europei e indipendentemente dai circuiti delle tratte orientali. Hanno potuto essere avanzate valutazioni che fanno della tratta dei neri interna all'Africa - la cui esistenza è ancor oggi contestata da certi intellettuali africani - l'equivalente della tratta orientale, ma ripartita su un periodo ancora più lungo. Tuttavia - essenziale questa diversità - mentre la tratta orientale privava l'Africa di una parte della sua popolazione, la tratta africana interna manteneva intatto il potenziale umano del Continente. E' quindi la tratta più oscura perché meno documentata. Secondo Peter Manning essa è divenuta dominante soltanto nella seconda metà dell'Ottocento e nel primo Novecento, quando la sua entità diventa superiore a quella che avevano raggiunto la tratta atlantica ed orientale. La crescita della tratta intra-africana in questo periodo, conseguenza della tratta atlantica che aveva favorito le guerre interne africane, secondo alcuni studiosi avrebbe reso più fragile l'Africa nel periodo della rivoluzione industriale europea ed avrebbe favorito la formazione degli imperi coloniali alla fine dell'Ottocento.

La tratta atlantica, che prende l'avvio con gli imperi coloniali spagnoli e portoghesi e poi cresce fortemente dalla fine del Seicento con l'arrivo degli olandesi, francesi ed inglesi, con lo sviluppo nelle Americhe delle economie di piantagione e con l'affermarsi del cosiddetto *commercio triangolare*, presenta caratteristiche radicalmente nuove, sia qualitative che quantitative. A differenza delle precedenti, essa ebbe preponderante carattere "razziale": ne furono vittime soltanto i Neri dell'Africa, al punto di rendere il termine "negro" sinonimo di schiavo nella lingua francese del XVIII secolo. Questa "deriva razziale" dello schiavismo ha portato al trasferimento di una ingente popolazione africana sul continente americano i cui discendenti formano oggi un'importante componente, in alcuni casi come alle Antille perfino come maggioranza. La tratta coloniale degli schiavi, organizzata dagli Stati più strutturati dell'Europa moderna, è quella maggiormente documentata perché è stata oggetto di una minuziosa legislazione (fiscale, commerciale, amministrativa, sanitaria). Gli archivi pubblici e privati abbondano di documenti in merito ed hanno permesso agli storici, da più di tre decenni, di analizzare con rigore i meccanismi messi in opera da armatori, capitani di navi, fornitori di merci destinate a servire da moneta per l'acquisto degli schiavi sulle coste africane, piantatori delle colonie acquirenti di questa mano d'opera schiava, amministratori incaricati della gestione e della difesa delle colonie.

È ormai in maniera quasi unanime accettato che la tratta europea abbia prelevato in Africa fra i 12 e i 13 milioni di esseri umani, comprese tutte le destinazioni, dei quali circa un terzo donne. La mortalità durante le traversate era molto variabile secondo le spedizioni, ma il numero dei morti nel corso delle traversate - accuratamente registrati sui libri di bordo - si è

elevato mediamente a circa il 15% del totale degli schiavi imbarcati, facendo dell'Atlantico il «più grande cimitero della storia»; ai quali devono essere aggiunte le vittime. Dal livello di circa il 30% nel XVII secolo, la mortalità degli schiavi è scesa al 12% alla fine del XVIII grazie alla minore durata delle traversate e all'incontestabile miglioramento dell'igiene e dell'alimentazione degli schiavi, per risalire a più del 15% nel corso dell'Ottocento durante il periodo della tratta illegale. Altra particolarità della tratta coloniale: la sua durata fu molto più breve di quella della tratta orientale e intra-africana, perché si svolse dalla fine del Quattrocento fino agli anni 1860. Il Settecento concentra da solo il 60% delle spedizioni, l'Ottocento - periodo nel quale la tratta era diventata illegale - quasi il 33%, mentre i secoli precedenti raggiungono a malapena il 7% del totale.

Eppure la massima intensità della tratta europea degli schiavi, che le attribuì tutta la sua specificità storica, si è in realtà concentrata su un periodo molto più breve, poiché il 90% degli schiavi africani deportati verso le colonie europee delle Americhe lo sono stati fra il 1740 e il 1850, ovvero in poco più di un secolo. Proprio questo carattere di brutalità, circoscritto a un lasso di tempo molto corto, ha profondamente segnato gli spiriti e urtato le coscienze di molti contemporanei: fra il 1780 e gli anni '20 del 1800, circa 100.000 africani furono comperati ogni anno, cifra che nessun'altra tratta negriera ha mai raggiunto ed alla quale neppure si è mai avvicinata. La graduatoria delle potenze negriere si stabilisce sulla base delle statistiche della tratta stessa: il Portogallo ha effettuato il trasferimento alle Americhe di più di 4,6 milioni di schiavi. Dopo aver inaugurato questo commercio a partire dalla metà del Quattrocento, ha svolto la parte essenziale della tratta illegale nell'Ottocento. La Gran Bretagna viene in seconda posizione, con più di 2,6 milioni di schiavi, una parte dei quali fu venduta nelle colonie spagnole. La Spagna, malgrado l'immensità del suo impero americano, arriva soltanto al terzo posto, soprattutto nell'Ottocento a causa dell'attività di Cuba, punto di partenza di un buon numero di navi della tratta clandestina. Gran parte dell'approvvigionamento in schiavi delle colonie spagnole fu eseguito dai britannici. La Francia occupava il quarto posto, con circa 1,2 milioni di deportati sulle proprie navi, dei quali circa l'80% furono destinati a Santo Domingo (Haiti), primo produttore mondiale di zucchero alla fine del Settecento.

La geografia dell'Europa negriera è ben nota: i grandi porti negrieri si concentrarono in un triangolo che andava da Bordeaux a Liverpool e all'Olanda. Questa parte nord-occidentale d'Europa organizzò più del 95% delle spedizioni negriere europee. In ordine d'importanza i grandi porti della tratta sono stati Liverpool, con 4.894 spedizioni identificate, seguito da Londra (2.704), Bristol (2.064), Nantes (1.714), Le Havre-Rouen (451), La Rochelle (448), Bordeaux (419), Saint-Malô (218). Si deve segnalare il caso del Portogallo. Primo paese negriero, di gran lunga davanti a Inghilterra e Francia, questo Paese seguì una pratica diversa: i circuiti non partivano sistematicamente da Lisbona, ma il commercio degli schiavi si svolgeva fra il Brasile - di gran lunga la principale destinazione - e le coste dell'Angola, della Guinea o del Mozambico, attraverso l'Atlantico meridionale.

Un aspetto particolare del commercio negriero: il pagamento degli schiavi sulle coste dell'Africa, nei regni costieri che si erano strutturati intorno a questo lucrativo commercio, si faceva soltanto eccezionalmente in metalli preziosi, e abitualmente invece con manufatti: tessuti, ferramenta, stoviglie, armi bianche e da fuoco, alcool, bigiotteria. Queste merci, dette da tratta, non erano affatto, come spesso si è pensato, di cattiva qualità o di valore irrisorio: in cambio di prigionieri (il più sovente in seguito a guerre o razzie), i re africani che controllavano la tratta a monte ottenevano strumenti di prestigio che garantivano loro un potere spesso molto esteso ed anche le armi necessarie a intraprendere nuove conquiste e nuovi schiavi. Per l'Europa qui stava la novità del commercio triangolare, questo scambio di

una forza lavoro destinata alle sue colonie contro prodotti usciti dall'attività manifatturiera delle sue città e campagne era altamente remunerativo. Non soltanto l'acquisto di schiavi contribuiva alle attività manifatturiere più diverse e sovente distanti dai porti negrieri, ma quegli schiavi venduti alle colonie costituivano la mano d'opera indispensabile per la produzione delle derrate coloniali (zucchero, caffè, cacao, tabacco) molto ricercate in un'Europa in pieno sviluppo. Queste merci coloniali, trasformate sul continente europeo, venivano esportate lontano dai porti d'arrivo e procuravano notevoli guadagni. Inoltre, e a quel tempo si trattava di un elemento di capitale importanza, il «baratto» di schiavi contro merci evitava l'uscita dall'Europa di metalli preziosi, la cui presenza era il metro con cui si calcolava la ricchezza di un paese.

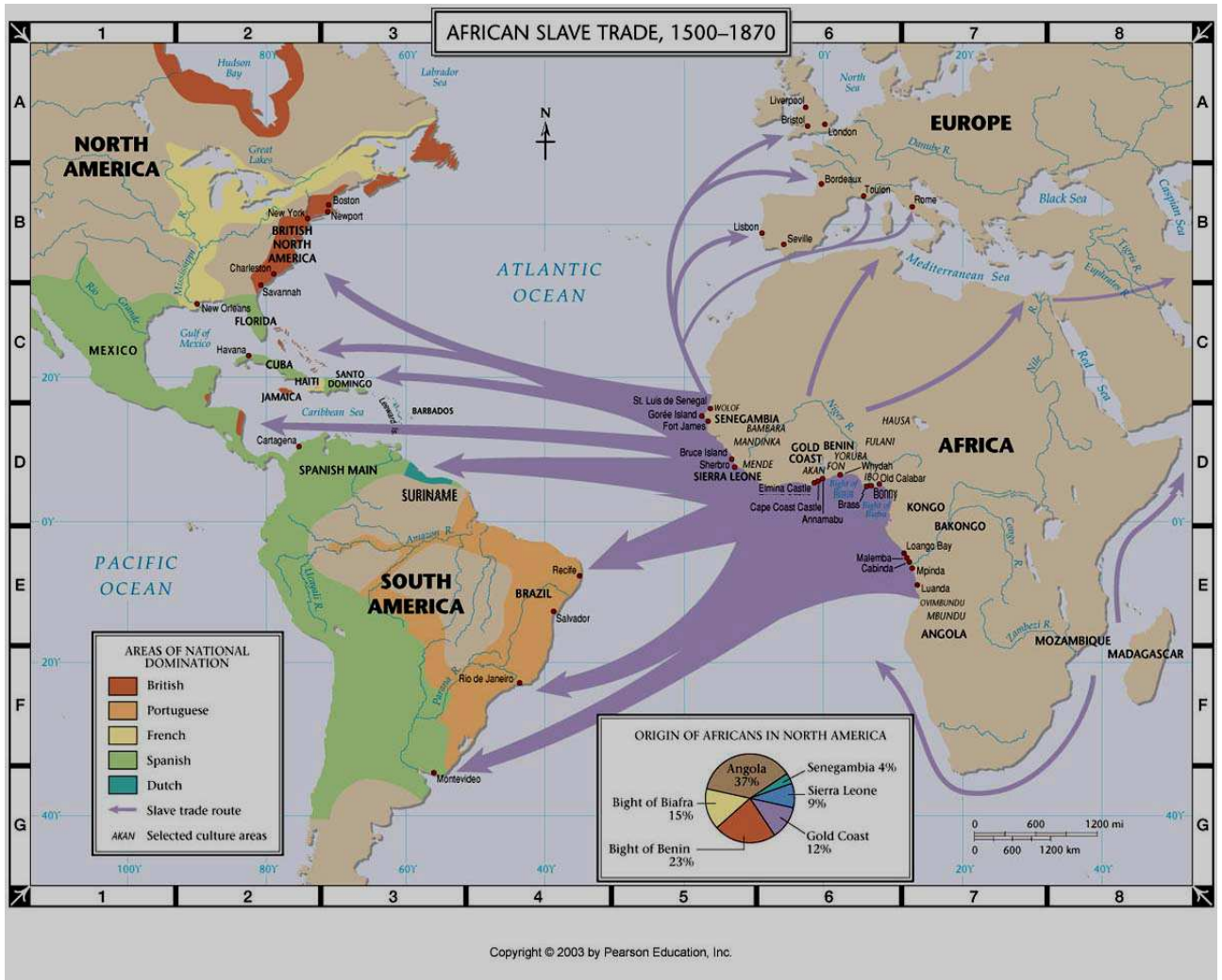
Quale fu l'impatto economico della tratta sullo sviluppo dell'economia europea ? Secondo alcuni studiosi, si è molto esagerata la rilevanza della tratta sull'economia dei paesi negrieri dell'Europa, che non sarebbe stata una componente particolarmente rilevante dello sviluppo settecentesco, generando profitti abbastanza ridotti, tra l'8 ed il 10%. Occorre tuttavia rilevare che la tratta costituiva una parte strutturale ed integrante del sistema economico internazionale. Deve quindi essere presa in considerazione la totalità del circuito commerciale negriero: a monte, le attività sviluppate da un flusso continuo di armamento di navi per questo commercio, pesantemente caricate di manufatti, la costruzione navale, l'attrezzatura e la manutenzione delle navi; a valle, l'esistenza delle colonie della zona tropicale e le loro produzioni agricole di elevato valore agli occhi di una clientela europea sempre più numerosa ed esigente. Queste colonie furono non soltanto fonti di immensi profitti, tanto per i piantatori che per i negozianti dei porti, ma erano considerate come i segni più visibili della potenza delle metropoli. Nel Settecento le guerre franco-inglesi avevano tutte sullo sfondo la rivalità per la supremazia coloniale. Ora, senza la mano d'opera fornita dalla tratta negriera, queste colonie non sarebbero state altro che inutili terre vuote.

E quale fu l'impatto demografico sull'Africa ? Per i paesi africani si è anche sostenuta la tesi paradossale che la tratta avrebbe avuto effetti positivi, avendo allentato gli effetti negativi della crescita della popolazione oltre a fornire ricchezza monetaria e merci che avrebbero favorito lo sviluppo; essa poi non avrebbe avuto effetti demografici sensibili. La realtà fu probabilmente assai diversa: se è vero che sull'intero continente subsahariano - che nel Settecento contava forse 70 milioni di abitanti - gli effetti quantitativi di un flusso complessivamente imponente, ma assai diluito nel tempo, non furono rilevanti, ciò non è vero sicuramente per le aree che pagarono il più alto prezzo alla tratta. Questa non solo era selettiva, privilegiando uomini e donne giovani di età e robusti di costituzione, ma era anche quantitativamente importante, influenzando la stabilità e la crescita demografica. Ve ne sono prove, nel corso del Settecento, in varie regioni dell'Africa occidentale. Infine, quale calcolo potrebbe mai valutare il costo del degrado umano, sociale e civile (e la sua durata nel tempo) che la tratta inflisse alle popolazioni africane ?

Così soprattutto nel Seicento e nel Settecento la tratta degli schiavi costituì il cuore della ricchezza e della potenza coloniale delle grandi nazioni d'Europa, ma la sua violenza ne fece il principale bersaglio della nascente contestazione del sistema coloniale. Il movimento antischiavista e abolizionista, all'inizio sorto e formatosi negli Stati Uniti al momento della Dichiarazione d'Indipendenza, poi in Inghilterra e in Francia alla fine degli anni 1780, mise l'eliminazione della tratta al primo posto nei suoi obiettivi politici. La prima tappa sarebbe dovuta essere la sua proibizione mediante un accordo fra i grandi paesi europei; ne sarebbe derivata una trasformazione delle condizioni stesse della schiavitù, che avrebbe aperto la strada alla sua soppressione progressiva, senza scontri né crolli economici. Per il movimento abolizionista internazionale, la schiavitù era una conseguenza del crimine iniziale

rappresentato dalla tratta, il crimine assoluto. La sua scomparsa avrebbe avuto un doppio effetto benefico: da una parte, l'estinzione programmata della schiavitù, sostituita dal salariato, e dall'altra la fine dello spopolamento dell'Africa.

Questo schema, idealizzato all'estremo dai più ferventi antischiavisti, l'Abbé Grégoire e Mirabeau in Francia, Thomas Clarkson e William Wilberforce in Inghilterra, nei fatti non si è mai realizzato in questa forma. In Francia, la prima abolizione della schiavitù, il 4 febbraio 1794, venne imposta dalla "rivoluzione nera" di Haiti a una Convenzione che non si prospettava certo di procedere tanto in fretta, ma Napoleone la ristabilisce nel 1802 e organizza la spedizione contro Haiti. Nel 1815, al Congresso di Vienna, le potenze europee si accordarono per mettere fuori legge la tratta negriera, tuttavia in nessun luogo si vide come conseguenza anche la contemporanea scomparsa della schiavitù. Nella maggior parte dei paesi europei la tratta viene abolita molto prima della schiavitù: in Inghilterra, dove il movimento abolizionista era molto potente, come pure negli Stati Uniti, la tratta fu abolita con una legge nel 1807, ma la schiavitù resiste fino al 1833, negli Usa si ha l'abolizione della tratta nel 1808, e la fine della schiavitù nel 1860; in Francia infine la tratta è abolita nel 1817, ma la schiavitù soltanto nel 1848. Da ricordare infine che una tratta illegale mantenne a lungo in funzione i circuiti di approvvigionamento delle grandi piantagioni del Brasile, di Cuba e perfino degli Stati Uniti. La Gran Bretagna impegnò la propria forza navale contro questa tratta illegale, ma riuscì ad eliminarla soltanto verso la metà dell'Ottocento. Il Brasile abolisce poi ufficialmente la tratta nel 1850 e l'ultima nave negriera giunge a Cuba nel 1867.



UNIVERSITÀ DI PISA, CORSO DI LAUREA DI SCIENZE PER LA PACE
 Materiali di studio per l'insegnamento di
 "Europa e mondo dall'età moderna all'età contemporanea"
 (prof. Marco Della Pina)

