

Dopo la scoperta dell'America circa 12 milioni di neri vennero trasportati dall'Africa oltre l'Atlantico. Le imbarcazioni destinate a quel traffico furono il cardine sul quale ruotava la prima forma di globalizzazione economica

# IL LABORATORIO NAVE NEGRIERA

## STRUMENTO DELLA TRATTA DEGLI SCHIAVI MA ANCHE INCUBATRICE DELLA MODERNITÀ

di Paolo Mieli



**I**l 25 agosto del 1775, quando i marinai di Liverpool avevano appena finito di attrezzare la nave «Derby» in preparazione di un viaggio alla volta dell'Angola (per trasportare schiavi dalla costa africana alla Giamaica), il comandante, Lucas Mann, annunciò che avrebbe ridotto la paga mensile da trenta a venti scellini. Tanto, disse, «di manodopera ce n'è quanta ne voglio». Per reazione i marinai sciolsero il cordame e lo lasciarono sul ponte in un ammasso aggrovigliato. L'armatore, Thomas Yates, chiamò le guardie che arrestarono nove ribelli e un giudice li condannò all'istante. A questo punto sul molo si radunò una folla decisa a liberare i «fratelli marinai». Ci riuscirono. Di lì ebbe origine una nuova forma di protesta, che presto si sarebbe trasformata in una vera e propria insurrezione. Liberati i loro compagni, i marinai si dedicarono a disattrezzare le navi dell'intero porto. Si diressero poi al quartier generale dei mercanti per avanzare la richiesta che si tornasse alla paga di sempre. Dal Mercantile Exchange furono esplosi dei colpi e alcuni lavoratori del mare restarono uccisi sul selciato. I loro «fratelli» risposero colpendo l'edificio con proiettili dei cannoni presi dalle navi. Non solo. I rivoltosi marciarono compatti dietro George Oliver che portava il *bloody flag*, la bandiera rossa che nel codice dei pirati annunciava la loro intenzione di non chiedere né dare quartiere: sarebbe stata, la loro, una battaglia all'ultimo sangue. Liverpool ammutolì terrorizzata. La rivolta durò una settimana, finché fu domata dal reggimento di lord Penbroke che, dopo aver marciato una notte intera da Manchester sotto la pioggia, si presentò in una città stremata, riuscendo in

poche ore ad aver ragione dei ribelli. Nacque in quei giorni quello che oggi chiamiamo sciopero e che in inglese prende il nome (*strike*) proprio dall'azione compiuta dai marinai di «abbattere» le vele delle navi. Non tutte le navi, però. Solo quelle impegnate nel commercio di schiavi.

A questo genere di imbarcazioni è dedicato il libro *La nave negriera* di Marcus Rediker, in uscita dal Mulino. Su quei velieri per quattro secoli circa — dalla fine del XV alla seconda metà del XIX — viaggiarono da una parte all'altra dell'Atlantico, in quello che venne definito il «passaggio di mezzo», 12 milioni di neri deportati, due terzi dei quali tra il 1700 e il 1808. Con una quantità impressionante di morti: un milione e mezzo. Ai quali se ne deve aggiungere un numero ancora più imponente (un milione e 800 mila) di deceduti nel corso del viaggio che li aveva trasportati dalle zone interne dell'Africa a quelle costiere. Più 750 mila trapassati durante il primo anno di lavoro nel Nuovo Mondo. Per un totale di oltre quattro milioni. Una mostruosità che ha

fin qui offuscato il ruolo che ebbe la protagonista di questo libro, la nave, che pure è stata un elemento fondamentale del passaggio alla modernità.

La nave negriera, rileva Rediker, «è stata un argomento trascurato nella letteratura storica sul traffico atlantico di schiavi». Sono state condotte «eccellenti ricerche sull'origine, sulla distribuzione nel tempo, sui volumi, sui flussi e sui profitti della tratta degli schiavi, ma non esistono studi sufficientemente ampi sulla nave che aveva reso possibile un commercio destinato a trasformare il mondo: non esistono analisi dei meccanismi della più grande migrazione forzata della storia, che sotto molti aspetti fu il punto chiave di un'intera fase della globalizzazione; non esistono studi sullo strumento che spianò la strada alla «rivoluzione commerciale» dell'Europa, alla creazione delle sue piantagioni e dei suoi imperi globali, allo sviluppo del suo capitalismo e per finire alla sua industrializzazione». In breve, «la nave negriera e le relazioni

sociali al suo interno hanno dato forma al mondo moderno» ed è giunto il momento di renderne conto. Quel vascello, scrive Rediker, «è un fantasma che naviga ai margini della coscienza moderna». Esso fu «uno dei cardini su cui ruotava il sistema atlantico di capitale e lavoro che si stava rapidamente affermando e che coinvolgeva lavoratori liberi, non liberi e in condizioni intermedie, nelle società capitalistiche come in quelle non capitalistiche, in più continenti». Compito del marinaio era trasformare il prigioniero africano in un bene vendibile. E la nave fu il luogo dove questo processo si compiva.

I primi ad accorgersi di quale portento fosse quel mezzo di locomozione sui mari furono i futuri schiavi, che, dopo essere stati catturati da altri neri con delle razzie all'interno del loro continente, venivano trasportati sulla costa in viaggi che duravano mesi. Al termine dei quali, avevano la visione sorprendente di quella che molti di

loro definivano «casa con le ali». L'esploratore Mungo Park riferisce nel 1797 che i «prigionieri rimanevano strabiliati alla vista delle navi»: si chiedevano quale fosse «la maniera per collegare insieme le tavole che componevano lo scafo e di tappare le connessioni per non fare entrare l'acqua»; erano affascinati «dalla funzione degli alberi, delle vele, delle sartie», si meravigliavano che «fosse possibile far muovere un oggetto così grande con la sola forza del vento». E ancor più si stupivano che, come per magia, quei giganti riuscissero all'improvviso a fermarsi. Olaudah Equiano, lo schiavo che nel 1789 scrisse un'autobiografia destinata a diventare il libro di riferimento di tutti gli abolizionisti, racconta che ritenne fossero gli spiriti a far arrestare la nave. Tanto più che gli schiavi venivano rinchiusi nel ponte inferiore in modo da impedir loro di vedere come l'imbarcazione veniva manovrata, così da scoraggiare tentazioni di ammutinamento.

**N**ell'introduzione al suo libro *Principles of Naval Architecture* (1784), Thomas Gordon fa un'affermazione radicale: «Poiché indiscutibilmente la nave è la più nobile e fra le più utili macchine mai inventate, ogni tentativo di migliorarla va guardato come ad un'impresa di grande importanza e merita la considerazione dell'umanità tutta». L'origine della nave negriera in quanto «macchina capace di trasformare il mondo», risale alla fine del Cinquecento, allorché i portoghesi intrapresero i loro viaggi verso le coste occidentali dell'Africa. L'importanza specifica della nave negriera, secondo Rediker, fu poi legata a un'altra fondamentale istituzione collegata allo schiavismo: la piantagione. Una forma di organizzazione economica che ebbe inizio nel Mediterraneo durante il Medioevo, si diffuse nelle isole dell'Atlantico orientale per emergere infine, nel corso del Seicento, in una forma nuova e rivoluzionaria nel Nuovo Mondo, specie in Brasile, nei Caraibi e nell'America settentrionale. La nave e le piantagioni fecero compiere all'economia un salto definitivo nella modernità. In che senso?

La nave negriera era «una poderosa macchina per la navigazione», ma era anche di più: «qualcosa di unico nel suo genere». Era infatti «una factory nonché una prigione», e in questa combinazione risiedevano «la sua genialità e il suo

orrore». La nave era «una fabbrica, uno stabilimento produttivo in senso moderno; il veliero oceanico era un classico luogo di lavoro, dove mercanti capitalisti ammassavano e confinavano un gran numero di lavoratori poveri e si servivano di capisquadra (comandanti e ufficiali) per organizzare, o meglio sincronizzare, le varie mansioni». Fu il mercante e lobbista Malachy Postlethwayt a teorizzare nel 1745 il «commercio triangolare», secondo cui le navi dovevano partire da porti europei con un carico di manufatti industriali alla volta dell'Africa occidentale, dove li avrebbero scambiati con un carico di schiavi, per poi proseguire per le Americhe dove questi ultimi sarebbero stati scambiati con merci come zucchero, tabacco o riso da trasportare ai porti di partenza. Nel corso di quel viaggio uomini e donne africani erano stati trasformati in merce.

L'ingresso «nello sconvolgente, terrificante mondo della nave negriera», scrive Rediker, «rappresentò per i neri catturati una traumatica transizione dal controllo africano a quello europeo». L'unica via di fuga da questa «fabbrica» era il suicidio, compiuto con il lasciarsi cadere in acqua. Una pratica molto diffusa. I comandanti negrieri «si servivano coscientemente degli squali per generare terrore durante il viaggio: contavano infatti su quel terrore, durante le lunghe soste sulla costa africana nel tempo occorrente a completare il "carico umano", per prevenire sia le diserzioni dei marinai sia le fughe di schiavi». Tutto appariva magico e spaventoso durante il tragitto dall'Africa all'America. Narra Equiano che, quando le onde cominciavano a sollevarsi, lui e i suoi compagni di viaggio pensavano che fossero segno dell'ira del dio dei mari, al quale si aspettavano di essere sacrificati. Lo stesso accadeva quando vedevano le orche, che scambiavano per «spiriti dei mari». E quando il cibo cominciò a scarseggiare, ritennero più che probabile essere dati in pasto all'equipaggio. Anzi, pensarono che per questo fine erano stati ammassati a bordo. Un secondo momento di grande paura dei neri era all'arrivo, dove, riferiscono le loro testimonianze, al cospetto degli acquirenti, «pensavamo che saremmo stati mangiati da quegli uomini orribili, perché così li vedevamo». Talché dovevano essere fatti salire a bordo «alcuni vecchi schiavi da terra per calmarci».

**M**a il destino dei marinai non era molto migliore di quello degli africani. Per trasportare milioni di schiavi, si dovettero arruolare equipaggi per un totale di almeno 350 mila uomini, il 30 per cento dei quali era composto da ufficiali o lavoratori specializzati che ricevevano particolari incentivi e quindi tornavano ad arruolarsi più spesso dei marinai comuni. Ma ce n'erano poi altri 200 mila e più che si facevano ingaggiare a condizioni di lavoro durissime, paghe modeste, cibo scadente e altissimo rischio di mortalità («per incidenti, abuso di disciplina, rivolte di schiavi o malattie»). Essi venivano descritti dai contemporanei come «rifiuti umani, feccia della nazione». Con le buone o con le cattive «si attiravano a bordo uomini di tutti i tipi... alcuni, ubriachi o indebitati, erano stati costretti a scambiare la prigione della terraferma con una galleggiante». Ecco, appunto, anche per i marinai quel genere d'imbarcazione era una «prigione galleggiante». Appena la nave era distante dalle coste europee, talché nessuno avrebbe po-

tuto scendere, si trasformava in un «inferno sui mari». E qualcuno come James Field Stanfield nel 1788 pensava che in un certo senso «gli schiavi stessero meglio dell'equipaggio, se non altro perché il comandante aveva un incentivo economico per nutriri e mantenerli in vita nel passaggio di mezzo». Anche la vita del comandante, però, non era tutta rose e fiori, esposta com'era ad avversità, violenze, ammutinamenti. Fu fatto un calcolo, tra gli anni 1801 e 1807, che un comandante su sette moriva durante il viaggio e questo significava che i mercanti dovevano predisporre una catena di comando con uno o a volte due ufficiali pronti a subentrargli: «La stessa fragilità del potere a bordo della nave può aver contribuito ad accrescerne la spietatezza».

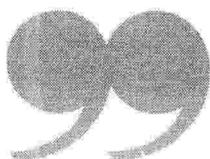
**P**aradossalmente l'odio per i trafficanti di schiavi (e con esso la battaglia abolizionista) iniziò da un uomo che era stato al loro servizio. Bartholomew Roberts, un giovane gallese, si era imbarcato come secondo di bordo sulla «Princess», una nave negriera in partenza da Londra per la Sierra Leone. Nel giugno del 1719 la «Princess» fu catturata da una banda di pirati il cui comandante, Howell Davis, propose a Roberts di unirsi alla «fratellanza». Roberts accettò, si trasformò in «Bart il Nero» e ben presto divenne il corsaro più famoso della sua epoca: era a capo di una flotta di navi e di molte centinaia di uomini, che catturarono più di 400 mercantili in un periodo di tre anni. Le sue caratteristiche erano quella di passeggiare sul ponte vestito da dandy (gilet damascato, una piuma sul cappello e uno stuzzicadenti d'oro in bocca) e quella di odiare i modi brutali dei comandanti delle navi negriere. Al punto che «lui e la sua ciurma usavano celebrare una sorta di cruento rituale, che chiamavano "dispensazione di giustizia", consistente nel somministrare una micidiale quantità di frustate ai comandanti accusati dai marinai di comportamenti violenti nei confronti dei neri». Roberts terrorizzò le coste africane, gettando nel panico i mercanti locali. A seguito delle sue imprese, le cose cominciarono a cambiare.

La nave negriera ebbe un'evoluzione dettata in un primo tempo da esigenze economiche e in un secondo anche da pressioni degli ambienti abolizionisti. Inizialmente i bastimenti usati per la tratta, ricorda Rediker, non venivano costruiti specificamente per quel tipo di commercio: per tutto il periodo 1700-1808 il traffico di schiavi fu praticato da natanti di tutti i tipi e di tutte le stazze. Dopo il 1750, però, cominciò ad apparire un nuovo genere di nave negriera, specie nei cantieri navali di Liverpool, più grande e dotata di caratteristiche particolari: prese d'aria, fondo rivestito di rame, più spazio fra i ponti. La nave negriera «era una delle più importanti tecnologie del tempo». Il disegno delle navi prodotte a Liverpool subì altre modifiche verso il 1790, come risultato delle pressioni esercitate dal movimento abolizionista e dell'approvazione da parte del Parlamento inglese di una riforma volta a migliorare il trattamento e le condizioni sanitarie di marinai e schiavi. Il Parlamento inglese abolirà la tratta degli schiavi nel 1807 (ma lo schiavismo resterà in vigore fino al 1833). E quella fattispecie di modernità venuta alla luce su quelle navi o a ridosso di esse — con un impasto di ac-

cumulazione impetuosa, ribellioni, tensioni interrazziali, insurrezioni violente — lasciò i mari per tornare definitivamente sulla terraferma.

paolo.mieli@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**I prigionieri**  
Gli africani rinchiusi nella stiva erano in preda al terrore: temevano di essere mangiati o sacrificati al dio del mare per placare le tempeste

**L'equipaggio**  
Anche le condizioni dei marinai erano molto difficili in quelle che possiamo considerare delle vere e proprie «prigioni galleggianti»

**La specializzazione**  
I cantieri di Liverpool cominciarono a costruire bastimenti più grandi, dotati di prese d'aria, per rendere meno atroce la situazione a bordo

## Il mercato

«Il mercato degli schiavi sulla costa africana», un dipinto dell'artista francese François Auguste Biard (1798-1882). Il commercio degli schiavi si sviluppò a partire dalla fine del XV secolo e raggiunse la sua massima intensità nel Settecento. La tratta venne posta al bando nella prima metà del XIX secolo. Quanto alla schiavitù dei neri, l'ultimo Paese americano ad abolirla fu il Brasile nel 1888



## Testimone

Oludah Equiano (1745-1797) nacque nei pressi del fiume Niger. Da bambino venne ridotto in schiavitù e trasportato in America, dove però a 21 anni riuscì ad acquistare la libertà. Più tardi si trasferì in Gran Bretagna e scrisse una autobiografia di successo nella quale narrava la terribile esperienza della tratta

**Il saggio di Rediker**

## Un microcosmo in cui regnavano la violenza e la sopraffazione

Esce in libreria dopodomani, giovedì 2 ottobre, il saggio dello storico americano Marcus Rediker *La nave negriera* (traduzione di Francesco Francis, Il Mulino, pagine 464, € 36), che analizza a fondo il microcosmo costituito dalle imbarcazioni che trasportavano gli schiavi neri dall'Africa alle Americhe. Docente di Storia atlantica all'Università di Pittsburgh, Rediker ha pubblicato diversi volumi tradotti nel nostro Paese, tra cui *Canaglie di tutto il mondo unitevi. L'epoca d'oro della pirateria* (Elèuthera, 2005) e *La ribellione dell'Amistad* (Feltrinelli, 2013). Sul tema specifico del traffico di esseri umani attraverso l'Oceano Atlantico, Il Mulino ha pubblicato negli scorsi anni il libro di Olivier Pétré-Grenouilleau *La tratta degli schiavi* (2010) e quello di Lisa Lindsay *Il commercio degli schiavi* (2011).

