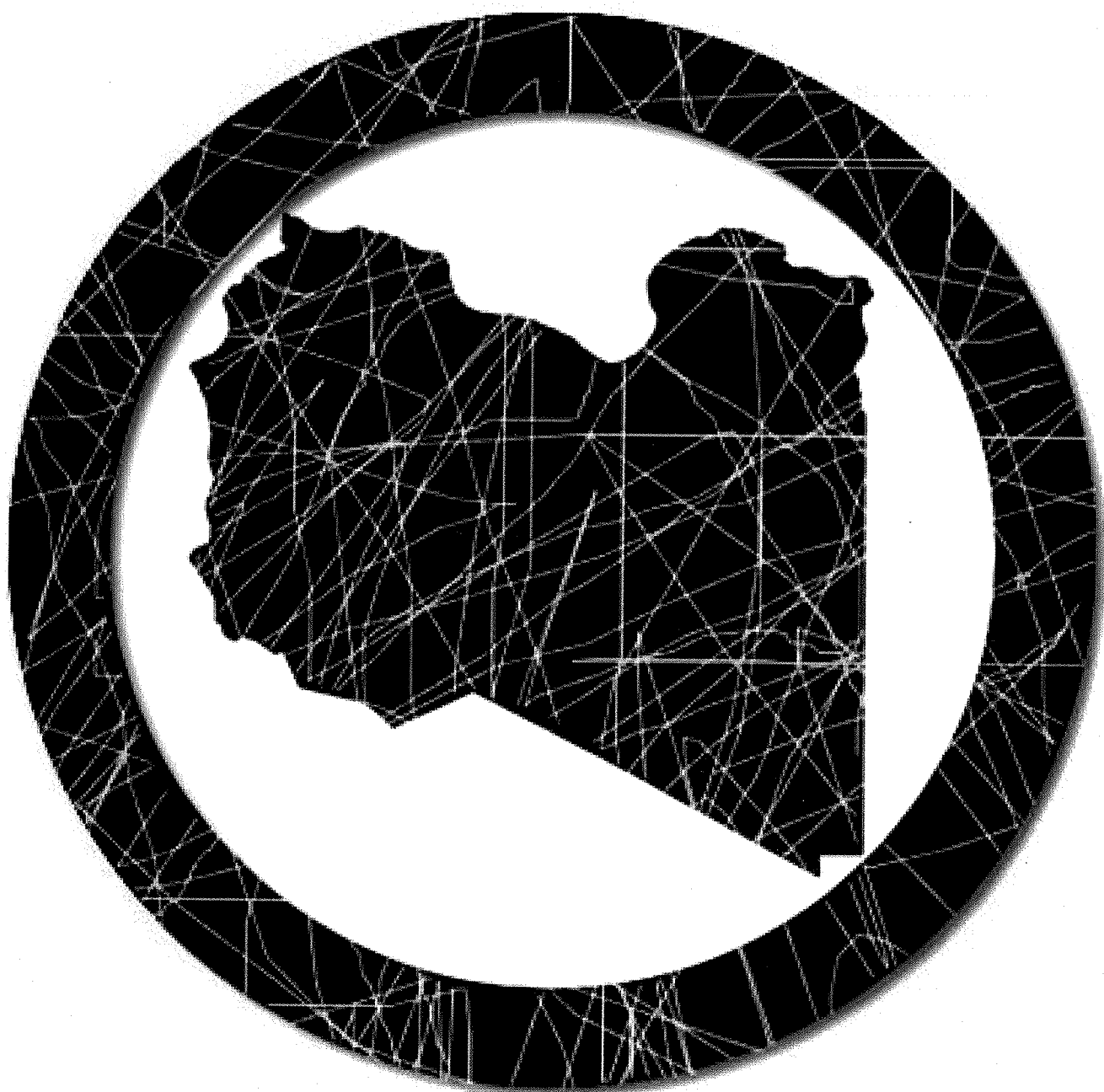


Cinzia Buccianti

Il traffico carovaniero fulcro dell'economia libica fra XIX e XX secolo



Libreria Scientifica - Siena

Obiettivo del contributo è analizzare la tratta trans-sahariana prendendo come termine a quo il 1881 e come termine ad quem il 1911. Il commercio degli schiavi in Libia rappresenta parte integrante della più generale storia del commercio carovaniero che per secoli ha collegato le economie nord-africane, saharo-saheliane e sudaniche. Esso costituiva la voce più produttiva nel bilancio delle economie dei territori sub-sahariani. Nei grandi mercati di Timbuctu, Agadés, Kano gli schiavi rappresentavano la valuta con la quale pagare le merci- principalmente sale, armi e liquori- offerte dai mercanti arabi che giungevano da Nord. L' obiettivo, in primo luogo, è quello di valutare la consistenza del drenaggio di capitale operato ai danni delle popolazioni sudaniche sia per avere un' idea dell' impatto demografico della tratta nelle società di origine e di destinazione, sia anche per definire il peso economico assunto dal commercio degli schiavi in libia, tenuto conto che sul finire del XIX secolo essa rappresentava la principale fonte di approvvigionamento per tutti i mercanti schiavisti dell' Impero Ottomano. In secondo luogo il lavoro analizza alcuni aspetti del commercio degli schiavi nel Vialayet di Tripoli attraverso risultanze documentarie rintracciate al Public Record Office- Foreign Office, L' Archives des Affaires Etrangères, l' Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri e l' Archivio Storico della Sacra congregazione "De Propaganda Fide". La documentazione consente di analizzare l' azione svolta dai governi europei- in particolare l' attivismo delle autorità consolari inglesi- contro la schiavitù e le modalità di trasporto degli schiavi via mare da Tripoli e Bengasi in direzione di Instambul e degli altri mercati negrieri.

IL TRAFFICO CAROVANIERO



9788897777137

Cinzia Buccianti

**Il traffico carovaniero fulcro
dell' economia libica
tra XIX e XX secolo**

Libreria Scientifica - Siena

© 2013 Libreria Scientifica Siena
via Sant'Agata 24 – tel. 0577 284403 fax 0577 43277
<http://www.librieriascientifica.it>
info@librieriascientifica.it

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941, n. 633.

Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali, Corso di Porta Romana 108, 20122 Milano, e-mail autorizzazioni@clearedi.org e sito web www.clearedi.org

Premessa

Scopo della ricerca è analizzare la tratta trans-sahariana - segnatamente quella diretta verso i terminali della costa libica - come parte integrante della più generale storia del commercio carovaniero che per secoli ha collegato le economie nord-africane, saharo-saheliane e sudaniche. Nel primo paragrafo si sono evidenziate le modalità con le quali veniva svolto il traffico, che, al di là di considerazioni di ordine morale, costituiva la voce più produttiva nel bilancio delle economie dei territori sub-sahariani: nei grandi mercati di Timbuctu, Agadés, Kano, gli schiavi rappresentavano la valuta con la quale pagare le merci (principalmente sale, armi e liquori) offerte dai mercanti arabi che giungevano da nord. Si è cercato, quindi, di valutare la consistenza del drenaggio di capitale umano operato ai danni delle popolazioni sudaniche, sia per avere un'idea dell'impatto demografico della tratta nelle società di origine e di destinazione, sia anche per definire il peso economico assunto dal commercio degli schiavi in Libia, tenuto conto che sul finire del XIX secolo essa rappresentava la principale fonte di approvvigionamento per tutti i mercati schiavisti dell'Impero Ottomano. Qualche considerazione è stata svolta anche in merito al destino degli schiavi nelle società di accoglienza. La seconda parte del lavoro è stata dedicata all'approfondimento di alcuni aspetti del commercio degli schiavi nel vilayet di Tripoli attraverso le risultanze

documentarie rintracciate presso il Public Record Office - Foreign Office, l'Archives des Affaires Etrangères, l'Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri e l'Archivio Storico della Sacra Congregazione "de Propaganda Fide". A parte alcune sporadiche indicazioni sulla consistenza del traffico lungo le rotte del Sahara libico, la documentazione disponibile consente di analizzare in primo luogo l'azione svolta dai governi europei contro la schiavitù: in questo ambito risalta soprattutto l'attivismo delle autorità consolari inglesi, che si prodigarono per ottenere la manomissione degli schiavi e per assicurare alla giustizia turca coloro che si rendevano colpevoli della violazione del divieto di esercitare la tratta, stabilito con il firmano del 1857. Interessanti notizie sono state rintracciate anche in merito alle modalità del trasporto degli schiavi via mare, da Tripoli e Bengasi (principalmente da quest'ultima nell'ultimo scorcio del secolo) in direzione di Istanbul e degli altri mercati negrieri. Per quanto riguarda le notizie attinte dalle fonti di parte italiana, particolare attenzione è stata dedicata all'analisi dell'attività della Società Antischiavista d'Italia e della Prefettura Apostolica di Tripoli, che, vuoi con motivazioni filantropiche ed umanitarie, vuoi per spirito religioso e di proselitismo, si mobilitarono contro la tratta, coordinando le loro attività, non di rado ottenendo apprezzabili risultati.

Si è deciso di pubblicare le pagine che seguono, utilizzate dalla fine degli anni '90 fino ad ora come materiale didattico all'interno del corso di Demografia, durante il quale si analizzano anche tematiche storiche relative a Paesi extraeuropei, con particolare riguardo all'Africa, quali la tratta degli schiavi in Libia, soprattutto sul mercato di Tripoli. Il pregio di tale materiale consiste nell'accostamento della metodologia quantitative e della metodologia qualitativa al fine di offrire maggiore spessore interpretativo al caso in esame. Inoltre, queste pagine si pongono come omaggio, imperdonabilmente tardivo, al Prof. Calogero Piazza, che ha pazientemente seguito con preziosi suggerimenti critici l'elaborato di seguito proposto.

Cinzia Buccianti

1. La tratta trans-sahariana nella storiografia contemporanea.

La prima parte di questo saggio intende offrire una panoramica (che riconosciamo fatalmente incompleta) della più recente letteratura relativa al fenomeno della tratta trans-sahariana con sbocco nel Mar Mediterraneo. L'area geografica di riferimento è costituita dalle tre regioni odiernamente libiche (Tripolitania, Cirenaica e Fezzan). E' d'altra parte evidente come sia imprescindibile un generale e sommario sguardo d'insieme verso gli altri terminali del commercio di schiavi negri localizzati sulla costiera maghrebina, anche solo per situare, nell'ottica di un esame storico comparato, il settore preso in esame.

Da un punto di vista temporale la scansione adottata per la redazione del presente contributo prevede come termine *a quo* il 1881 e come termine *ad quem* il 1911: una breve spiegazione non sarà superflua.

Il 1881 è l'anno della formalizzazione del protettorato francese sulla Tunisia: come già era accaduto per la Reggenza di Algeri mezzo secolo prima¹, l'apertura del mercato tunisino all'espansione commerciale europea snaturò i tradizionali circuiti di scambio maghrebini, sostanzialmente eclissando le attività economiche trans-sahariane². Un effetto non secondario di questa evoluzione fu quello di deviare il commercio carovaniero di Ghadames, secolare *partenaire* commerciale di Tunisi, verso Tripoli: a tali condizioni era fatale che il traffico degli schiavi scomparisse dal Protettorato³. E' pur vero che la Reggenza di Tunisi era stata il primo paese mediterraneo ad abolire la schiavitù e soprattutto la tratta al tempo del Bey

¹ Holsinger afferma apoditticamente: «The immediate effect of the French conquest of Algiers in 1830 was the disruption of commercial relations between Algiers its hinterland»; cfr. HOLSINGER D.C., *Trade routes of the algerian Sahara in the nineteenth century*, in "Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée", n. 30, 1980, pp. 57-70; cit. da p. 61. Così scrive Newbury: «The French occupation of Algeria, for example, undoubtedly led to the abandonment of El Golea and and Wargla as entrepôts and caravan stations; but much of this traffic may have been simply diverted, rather than destroyed»; cfr. NEWBURY C.W., *North-african and Western Sudan trade in the nineteenth century: a revaluation*, in "Journal of African History", n. VII, 1966, pp. 233-246; cit. da p. 241.

² Per questi aspetti si veda CHATER K., *La traite du XIXème siècle d'après des sources tunisiennes*, paper presentato al Convegno sul tema: *The long-distance trade in slaves across the Sahara and the Black Sea in the 19th century*, Bellagio, 10-16 dicembre 1988. Alcuni dei contributi discussi in quella occasione sono stati raccolti in SAVAGE E. (ed.), *The Human Commodity. Perspectives on the Trans-Saharan Slave Trade*, London, Frank Cass & Co. Ltd, 1992. Nel prosieguo del nostro lavoro faremo riferimento, oltre che ai contributi raccolti dalla Savage, anche a quelli inediti: nella citazione di questi ultimi riporteremo il nome dell'autore, il titolo della relazione, il luogo (Bellagio) e la data (1988) della sua discussione.

³ Cfr. CHATER K., *op. cit.*, p. 12.

riformatore Ahmed⁴, ma le misure adottate erano state più simboliche e diplomatiche che effettive: sebbene si trattasse di una attività condannata, clandestina e, forse, anche ridotta rispetto ai primi anni del XIX secolo, è certo che la tratta sopravvisse in quel paese finché i legami con gli europei non divennero prioritari⁵. Il 1881 segna quindi, seppur in maniera non istantanea, l'inizio di una fase quasi monopolistica dell'esercizio della tratta trans-sahariana da parte delle popolazioni libiche.

Più direttamente connessa ai cambiamenti politico-istituzionali verificatisi sul litorale libico è la motivazione che giustifica la scelta del 1911 come secondo termine (evidentemente non perentorio) della ricerca. Tornano qui a proposito le parole di S. Bono: «l'inizio della guerra coloniale, nell'autunno 1911, sconvolse completamente l'economia della Tripolitania ed interruppe, almeno per un certo periodo, ogni traffico con l'interno.... soltanto nel 1913 due carovane arrivarono di nuovo a Tripoli; parvero segno di ripresa dell'antico traffico ma in realtà non erano

⁴ Negli anni fra il 1842 e il 1846 Ahmed condusse una crociata personale contro la schiavitù. Con i suoi decreti fece in modo di interdire la vendita degli schiavi, ne proibì l'esportazione attraverso il porto di Tunisi, fece distruggere i *suks* e, soprattutto, bloccò la tratta trans-sahariana, nonostante che la vendita di schiavi apportasse allo Stato somme non trascurabili. Cfr. TEMIMI A., *Affranchissement des esclaves et leurs recensements au milieu du XIXème siècle dans la Regence de Tunis*, in "Revue d'Histoire Maghrebine", nn. 39-40, 1985, pp. 213-218.

⁵ Cfr. CHATER K., *op. cit.*, p. 13.

più che episodi occasionali. L'occupazione coloniale era venuta ad aggiungersi alle altre diverse cause già in atto e concorse a determinare di lì a poco l'estinzione completa del millenario traffico transahariano»⁶. Anche in questo caso, come è evidente, è difficile far coincidere l'interruzione di un flusso dalle molteplici ramificazioni e con un forte radicamento nel territorio con una data, per quanto storicamente importante (e in effetti la tratta "libica" continuò in scala assai ridotta e lungo direttrici ormai quasi esclusivamente regionali). D'altra parte ogni indagine si qualifica anche per i limiti che si impone e l'arco temporale preso in considerazione presenta delle omogeneità di fondo che possono essere proficuamente analizzate.

Lo studio della schiavitù occupa una posizione indubbiamente preminente all'interno della generale disciplina della Storia dell'Africa, una posizione che taluno considera non proporzionata alla reale importanza storica dell'argomento⁷. Evitando qui di entrare nel merito della polemica, si deve tuttavia operare un distinguo: in effetti se il traffico di esportazione di schiavi africani dalla costa atlantica

⁶ Cfr. BONO S., *Il commercio transahariano della Tripolitania dal 1900 al 1911*, in "Africa", n. 1, 1981, pp. 1-31; cit., da p. 18.

⁷ Fischer parla addirittura di «obsession with slavery», alla base della quale starebbero, secondo l'A., il senso di colpa e il risentimento: cfr. FISCHER H.J., *From paradigm to pilgrimage: forced and voluntary mobility*, Bellagio, 1988.

è stato oggetto di numerose pubblicazioni, la tratta continentale rimane tuttora in gran parte sconosciuta e in questo senso costituisce un ampio settore aperto alla ricerca⁸. Al suo interno possono essere individuati, con un primo grossolano approccio, due filoni di studi: il primo ha riguardo all'estensione geografica e alle dimensioni quantitative del fenomeno, in altre parole concerne la tratta in sè; il secondo attiene al destino degli schiavi nelle società di accoglienza, comprendendo evidentemente l'esame del ruolo sociale ed economico degli schiavi, nonché della schiavitù come istituzione⁹.

La storia della tratta trans-sahariana è parte integrante della più generale storia del commercio carovaniero che per secoli ha collegato le economie nord-africane, saharo-saheliane e sudaniche: le principali rotte commerciali che univano il Marocco, l'Algeria, Tunisi e Tripoli ai mercati del Niger e dell'Hausaland sono state puntualizzate più di trent'anni fa da Adu Boahen¹⁰. All'inizio del XIX secolo il traffico veniva condotto principalmente su quattro grandi carovaniere: a ovest si estendeva la rotta dal

⁸ Sono parole di RENAULT F., *La traite des esclaves noirs en Libye au XVIIIe siècle*, in "Journal of African History", n. 23, 1982, pp. 163-181; in particolare p. 163.

⁹ L'economia di questo lavoro non consente di fornire indicazioni bibliografiche esaurienti: per entrambi gli aspetti rimandiamo ai riferimenti che si citeranno nel prosieguo.

¹⁰Cfr. ADU BOAHEN A., *The caravan trade in the nineteenth century*, in "Journal of African History", n.3, 1962, pp. 349-359.

Marocco a Timbuctu, passando per Taodeni, con l'importante deviazione verso Mabruk e Touat; al centro correva la via Ghadames-Air-Kano, che conduceva, attraverso Ghat, Takedda e Agadès, agli stati degli Haoussas; più a est troviamo la carovaniera di Mourzouk, che univa Tripoli al Fezzan e al Kawar, terminando nel Bornou, a sud del bacino del lago Ciad; infine l'ultimo e più orientale itinerario collegava la Cirenaica al Wadai, attraversando l'oasi di Kufra¹¹. Il commercio del Sudan era saldamente nelle mani dei mercanti marocchini, del Tuat, di Ghadames, Omadi e Tuareg che acquistavano beni negli *entrepôts* meridionali o settentrionali e ne disponevano all'altro terminale della carovaniera¹².

Quali prodotti formavano oggetto delle loro transazioni? Nei mercati del Sudan venivano offerti sale, armi e liquori provenienti da nord e gli schiavi rappresentavano, come ha cinicamente osservato Toledano, la valuta con la quale quei beni erano acquistati¹³. Non si trattava evidentemente dell'unica

¹¹ *Ibid.*, p. 350. Nel suo studio Adu Boahen analizza il problema della diversione delle rotte e dello spostamento del traffico da una carovaniera all'altra insistendo sul cambiamento degli equilibri economico-politici alle due estremità di queste vie di comunicazione; l'A. sottolinea sia i motivi di instabilità interna degli stati sudanici, sia il ruolo giocato dalle spinte colonizzatrici europee.

¹² Cfr. NEWBURY C.W., *op. cit.*, p. 235. Sulle attività condotte dai gruppi Tuareg in una realtà locale cfr. BAIERS S., *Trans-saharan trade and the Sahel: Damergu, 1870-1930*, in "Journal of African History", n. 18, 1977, pp. 37-60.

¹³ Cfr. TOLEDANO E.R., *The ottoman slave trade and its suppression: 1840-1890*, Princeton, Princeton University Press, 1982, p. 49.

merce di scambio : ancora Adu Boahen ci informa che all'inizio del 1800 e per tutto il secolo le noci di cola e le stoffe di Kano furono molto richieste¹⁴; polvere d'oro ed avorio continuavano ad essere voci di una certa importanza nel bilancio del commercio trans-sahariano¹⁵; a partire dagli anni '70 si assisteva ad un vero e proprio *boom* delle esportazioni di piume di struzzo¹⁶. Tuttavia gli schiavi rimanevano l'articolo più richiesto, così come il sale di Ijil, Teghazza-Taodeni e Bilma era il bene con il quale venivano più frequentemente scambiati¹⁷.

Prima di essere venduti gli schiavi dovevano evidentemente essere catturati: Toledano indica tre modi nei quali i liberi abitanti delle regioni centro-africane, come Waday, Bagirmi e Bornu, del bacino dell'alto Nilo, delle aree sudaniche occidentali venivano ridotti in schiavitù. In primo luogo vi era

¹⁴ Cfr. ADU BOAHEN A., *op. cit.*, p. 358.

¹⁵ Cfr. NEWBURY C.W., *op. cit.*, pp. 238-239; cfr., altresì, HOLSINGER D.C., *op. cit.*, pp. 60-61.

¹⁶ Cfr., tra gli altri, BAIER S., *op. cit.*, pp. 41 e sgg.

¹⁷ Sul peso esercitato dal commercio di sale sul volume complessivo dei traffici trans-sahariani cfr. LOVELOY P.E., *Commercial sectors in the economy of the nineteenth-century central Sudan: the Trans-saharan trade and the desert-side salt trade*, in "African Economic History", n. 13, 1984, pp. 85-116. Più in particolare sulla relazione fra commercio di sale e tratta cfr. MC DOUGALL E.A., *Salt, Saharans, and the Trans-Saharan Slave Trade: Nineteenth Century Developments*, in SAVAGE E., *op. cit.*, pp. 61-88; questo contributo è una sorta di appendice a due saggi precedenti che abbracciano il periodo fra VIII e XV secolo: cfr. ID., *The view from Awdagust: war, trade and social change in the southwestern Sahara from the eighth to the fifteenth century*, in "Journal African History", n. 1, 1985, pp. 1-30; ID., *The Sahara reconsidered: pastoralism, politics and salt from the ninth through the twelfth centuries*, in "African Economic History", n.12, 1983, pp. 263-286.

l'acquisizione attraverso la cattura in guerra, giacché i continui conflitti locali immettevano sul mercato un gran numero di prigionieri di entrambi i sessi. Quando la guerra non riusciva a soddisfare la domanda venivano organizzati dei veri e propri *raids* o, su scala inferiore, si ricorreva ai rapimenti individuali. Infine in tutte le regioni lunghi periodi di avversità portavano a quelle che l'A. definisce "voluntary sales of people": in molte società africane bambini ed adulti venivano barattati per grano nei momenti di carestia o venduti per aver contratto eccessivi debiti o per essere stati riconosciuti colpevoli di un crimine; molti talvolta sceglievano la schiavitù per proprio conto nella speranza di migliorare il loro destino¹⁸.

Gli schiavi di guerra venivano messi in vendita nei mercati meridionali dai notabili delle comunità di villaggio, analogamente agli uomini (e alle donne) ridotti in schiavitù per "indegnità". Diverso il caso delle razzie: Toledano riporta la notizia delle spedizioni che, durante gli anni '50 del XIX secolo, venivano lanciate direttamente dal Vilayet di Tripoli

¹⁸ Cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, pp. 15-19. Cfr., altresì, MANNING P., *Slavery and African Life. Occidental, Oriental, and African Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 88-92. Sul reclutamento di schiavi "grazie" allo stato di guerra delle zone di approvvigionamento cfr. KODJO N.G., *La traite des esclaves entre les savanes meridionales de l'Afrique Occidentale et le Sahara aux XVIIIe et XIXe siècles*, Bellagio, 1988; si veda anche la relazione presentata allo stesso convegno da KLEIN M.A., *The Slave Trade in the Western Sudan during the Nineteenth Century*, in SAVAGE E., *op. cit.*, pp. 39-60.

verso il Kowar e l'Air, al fine di procurare schiavi per i mercanti turchi e arabi¹⁹. Kopytoff e Miers, a loro volta, sostengono che i Tuareg, in qualità di agenti dei re della savana, avevano fatto della cattura degli schiavi un'impresa commerciale, grazie alla quale la tratta trans-sahariana si arricchiva di molte vittime²⁰. A livello inferiore trafficanti ed avventurieri locali si prestavano volentieri ad organizzare rapimenti e razzie su scala ridotta.

Una volta catturati e quindi venduti nei mercati di Timbuctu, Agadès, Kano, gli schiavi venivano aggregati alle carovane e convogliati verso nord attraverso il deserto: in questa fase essi probabilmente affrontavano la parte più difficile del loro viaggio e soprattutto dovevano sopportare il costo di ingenti perdite.

La valutazione dei tassi di mortalità è forse, di tutti i problemi che emergono dallo studio della tratta trans-sahariana, quello di più difficile soluzione. Qui come altrove ci scontriamo con la questione della reperibilità delle fonti o, quanto meno, della loro attendibilità²¹: l'ideale sarebbe disporre delle registrazioni effettuate nei mercati direttamente coinvolti nella tratta o delle rilevazioni governative

¹⁹ Cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 16.

²⁰ Cfr. MIERS S., KOPYTOFF I. (eds.), *Slavery in Africa. Historical and Antropological Perspectives*, Madison, 1977, p. 13.

²¹ Questo aspetto più propriamente storiografico è affrontato estesamente nell'introduzione alla seconda parte, dove viene presentato il materiale inedito usato per la ricerca.