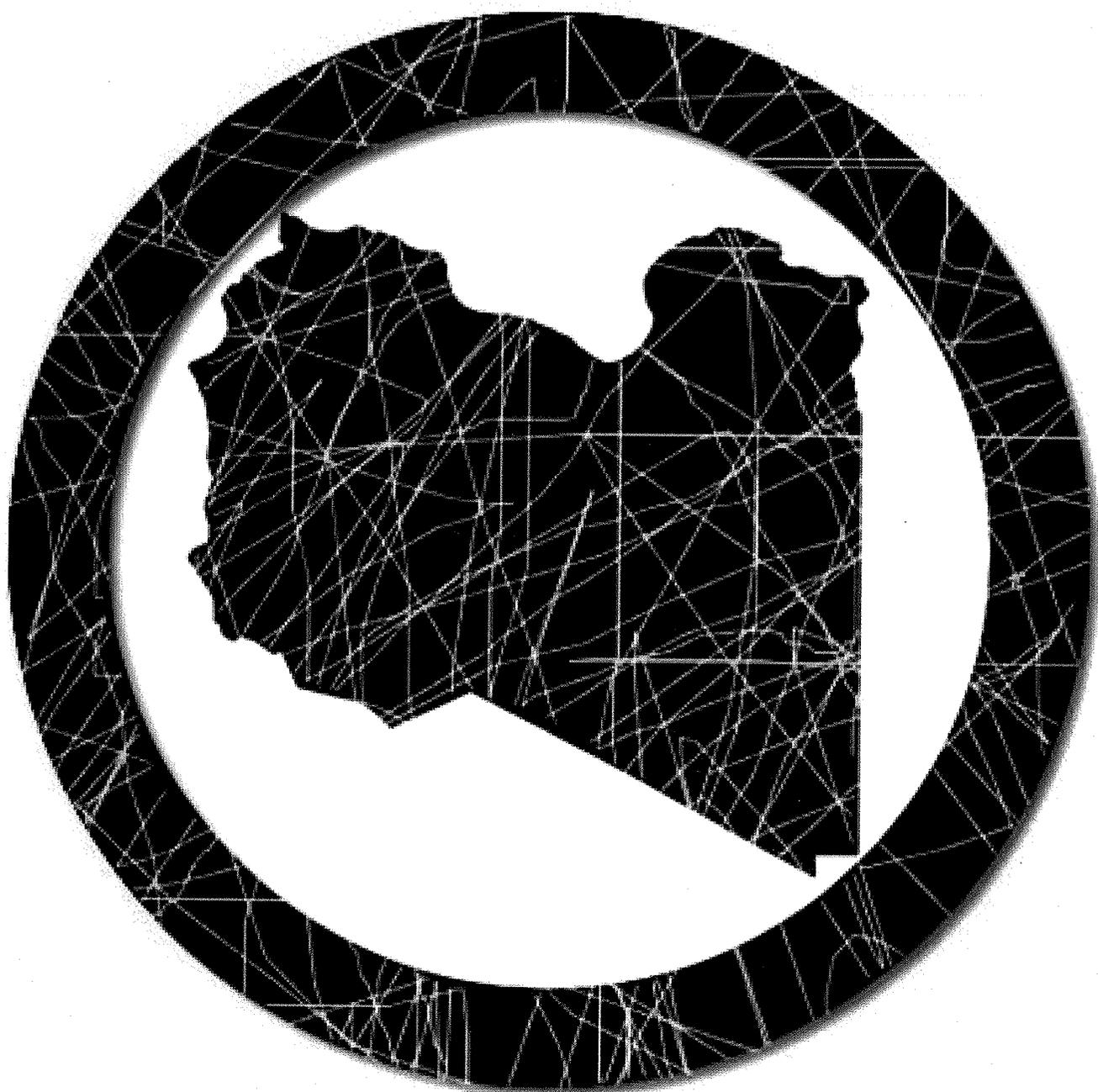


Cinzia Buccianti

# 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](mailto: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](mailto:autorizzazioni@clearedi.org) e sito web [www.clearedi.org](http://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 prima<sup>1</sup>, l'apertura del mercato tunisino all'espansione commerciale europea snaturò i tradizionali circuiti di scambio maghrebini, sostanzialmente eclissando le attività economiche trans-sahariane<sup>2</sup>. 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 Protettorato<sup>3</sup>. 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

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Cfr. CHATER K., *op. cit.*, p. 12.

riformatore Ahmed<sup>4</sup>, 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 prioritari<sup>5</sup>. 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

---

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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»<sup>6</sup>. 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'argomento<sup>7</sup>. 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

---

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

<sup>7</sup> 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 ricerca<sup>8</sup>. 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 istituzione<sup>9</sup>.

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 Boahen<sup>10</sup>. All'inizio del XIX secolo il traffico veniva condotto principalmente su quattro grandi carovaniere: a ovest si estendeva la rotta dal

---

<sup>8</sup> 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.

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

<sup>10</sup>Cfr. 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 Kufra<sup>11</sup>. Il commercio del Sudan era saldamente nelle mani dei mercanti marocchini, del Tuat, di Ghadames, Omadi e Tuareg che acquistavano beni negli *entrepots* meridionali o settentrionali e ne disponevano all'altro terminale della carovaniera<sup>12</sup>.

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 acquistati<sup>13</sup>. Non si trattava evidentemente dell'unica

---

<sup>11</sup> *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.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> 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 richieste<sup>14</sup>; polvere d'oro ed avorio continuavano ad essere voci di una certa importanza nel bilancio del commercio trans-sahariano<sup>15</sup>; a partire dagli anni '70 si assisteva ad un vero e proprio *boom* delle esportazioni di piume di struzzo<sup>16</sup>. 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 scambiati<sup>17</sup>.

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

---

<sup>14</sup> Cfr. ADU BOAHEN A., *op. cit.*, p. 358.

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

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

<sup>17</sup> 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 destino<sup>18</sup>.

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

---

<sup>18</sup> 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 arabi<sup>19</sup>. 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 vittime<sup>20</sup>. 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 attendibilità<sup>21</sup>: l'ideale sarebbe disporre delle registrazioni effettuate nei mercati direttamente coinvolti nella tratta o delle rilevazioni governative

---

<sup>19</sup> Cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 16.

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

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

condotte per motivi eminentemente fiscali, ma sfortunatamente sia le une che le altre sono praticamente inesistenti. Una fonte senz'altro disponibile è rappresentata dalla categoria delle testimonianze letterarie compilate da viaggiatori, diplomatici o altri osservatori esterni, che riportano considerazioni su tale commercio, tuttavia, come è evidente, si tratta di valutazioni approssimative, episodiche e per di più spesso viziate dagli scopi per i quali venivano compiute<sup>22</sup>. Anche quella che gli studiosi chiamano "indirect evidence", che fa discendere l'entità del fenomeno dai fattori di domanda e di offerta nelle società di origine e di destinazione, è praticamente inapplicabile al caso specifico. Per una stima attendibile non è sufficiente appoggiarsi ad un criterio che opera per sottrazione: in sostanza non si può depennare dalla dimensione media dei convogli in partenza (in mancanza di dati certi sulla consistenza di ogni singola carovana)<sup>23</sup> l'entità

---

<sup>22</sup> Basti pensare al comportamento degli agenti delle società anti-schiaviste che nei loro rapporti potevano essere tentati dal gonfiare i dati della moralità per appoggiare le loro campagne di informazione. In generale sul problema delle fonti per quanto concerne il traffico trans-sahariano si veda AUSTEN R.A., *The transsaharan slave trade: a tentative census*, in GEMERY H.A., HOGENDORN J.S. (eds.), *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade*, New York, Accademic Press, 1979, pp. 1-8.

<sup>23</sup> A parte lo stillicidio di piccole carovane, le grandi spedizioni venivano organizzate annualmente con partenza dai terminali settentrionali delle piste desertiche nei mesi da ottobre a marzo (in modo da evitare la stagione delle piogge che inizia in giugno) e ritorno nei mesi da luglio a settembre. Si trattava di carovane imponenti che arrivavano a comprendere fino a 2000 cammelli. Il numero degli schiavi che vi prendevano parte era

del carico umano che giungeva a destinazione (magari valutato sulla base di indicazioni più obiettive che non le note dei consolati europei)<sup>24</sup> per ottenere la cifra della mortalità durante il viaggio. Il motivo principale risiede, come ha osservato Abitbol, nella natura stessa del commercio trans-sahariano: la carovana non era semplicemente un mezzo di trasporto, ma una specie di mercato ambulante che vendeva ed acquistava merci (e quindi anche schiavi) lungo tutto il suo tragitto; d'altra parte gli itinerari erano stati stabiliti non solo in funzione dei tempi di percorrenza o delle possibilità di approvvigionamento idrico, ma anche in considerazione delle opportunità commerciali nelle varie stazioni della carovaniera<sup>25</sup>. Sostanzialmente negli stessi termini si esprime Lovejoy che riassume in questo modo gli interrogativi posti

---

molto variabile: la cifra riportata da Toledano di 1000 schiavi per una carovana che giunse a Bengazi nel settembre 1847 deve essere senza dubbio considerata una eccezione. La media è probabile che si attestasse intorno a qualche centinaia. Per questi aspetti cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, pp. 29, 49, 202; in relazione alla composizione delle carovane si vedano le indicazioni contenute in ADU BOAHEN A., *op. cit.*, nota 31, p. 356.

<sup>24</sup> In questo senso è apprezzabile l'indagine condotta da Schroeter sulla schiavitù in Marocco nel XIX secolo. L'A. ha utilizzato come fonte i registri del "Makhzan", che riportano il pagamento delle tasse sugli schiavi: cfr. SCHROETER D.J., *Slave Markets and Slavery in Moroccan Urban Society*, in SAVAGE E., *op. cit.*, pp. 185-213. Due osservazioni si impongono anche se i problemi posti dalla stesura di una storia quantitativa della tratta trans-sahariana verranno affrontati in seguito con ampio respiro. Bisogna sottolineare che il numero di schiavi venduti più di una volta (non valutabile) lavora nel senso di una sovrastima del fenomeno; peraltro gli inevitabili casi di "mercato nero" potrebbero causare una valutazione per difetto.

<sup>25</sup> Cfr. ABITBOL M., *Le Maroc et le commerce transsaharien du XVIIe siècle au début du XIXe siècle*, in "Revue de L'Occident Musulman et de la Méditerranée", n. 30, 1980, pp. 5-19; cit. da p. 10.

dalla questione: «Should export figures for slaves shipped from the Central Sudan be used or should import figures in North Africa be used? And where should the analysis of value be made, in North Africa, Murzuk, Ghadames, Tripoli or some other place? Furthermore, what allowance should be made for slaves sales in the desert which were certainly considerable?»<sup>26</sup>.

Tutte queste difficoltà giustificano le notevoli divergenze che si rilevano fra autori in merito alla valutazione dei tassi di mortalità. Toledano ad esempio non si espone e per la Libia del XIX secolo indica una banda di oscillazione fra il 7 e il 40%<sup>27</sup>. Secondo altri autori le possibilità di variazione erano ancora più ampie: Adu Boahen cita tre valori (tutti ugualmente ed altamente improbabili) pari al 90%, 42% e 5%<sup>28</sup>.

In questo contesto le elaborazioni fatte per la Libia da Le Gall sulla base del margine di profitto che i mercanti dovevano realizzare affinché questo commercio fosse conveniente conducono a delle conclusioni più ragionevoli<sup>29</sup>. L'A. considera in primo luogo il problema del trattamento degli schiavi. E' stato suggerito che a causa delle pessime condizioni in cui gli schiavi venivano mantenuti durante il trasporto, le spese

---

<sup>26</sup> Cfr. LOVEJOY P.E., *op. cit.*, p. 88.

<sup>27</sup> Cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 30.

<sup>28</sup> Cfr. ADU BOAHEN A., *Britain, the Sahara, and the Western Sudan, 1788-1861*, Oxford, Clarendon Press, 1964, pp. 101, 129.

<sup>29</sup> Cfr. LE GALL M., *Accommodation to the end of the trans-saharan trade: a view from Tripoli, 1857-1902*, Bellagio, 1988; in particolare si vedano le pp. 18-23.

generali dei convogli erano praticamente nulle<sup>30</sup>: si tratta di una questione aperta al dibattito se si considerano elementari motivi economici. E' pur vero che gli schiavi viaggiavano in condizioni proibitive: Le Gall ricorda che essi affrontavano una traversata massacrante di circa 2000 chilometri dal Bornu, Kano e Baguirmi fino a Tripoli a piedi, spesso trasportando carichi di avorio o di piume di struzzo. Il viaggio durava da quattro ai sei mesi a seconda delle rotte percorse e dei problemi affrontati. Per di più gli schiavi erano "beni" deperibili: colera, vaiolo, vermi, semplice sfinimento portato dalla malnutrizione, infine affezioni dell'apparato respiratorio causate dalle forti escursioni termiche dovevano incidere in modo tutt'altro che marginale sui carichi umani<sup>31</sup>. E ancora: i racconti di viaggio del XIX secolo e i rapporti consolari contengono numerosi riferimenti a gruppi di schiavi che venivano lasciati a morire nel deserto<sup>32</sup>. Il

---

<sup>30</sup> *Ibid.*, nota 36.

<sup>31</sup> Per notizie sulle malattie che colpivano gli schiavi importati con le carovane dal Sudan al Cairo cfr. WALZ T., *Trade between Egypt and Bilad al-Sudan, 1700-1820*, Il Cairo, 1978, pp. 195-202,; citato anche da LE GALL, *op. cit.*, nota 38.

<sup>32</sup> Toledano cita un rapporto del vice-consolo britannico a Bengazi inviato al Foreign Office sul finire del 1847. Il diplomatico inglese a proposito di una carovana in viaggio dal Waday scrive: «The journey from Waday has occupied exactly five months. The mortality among both slaves and the camels has been very great, but it is difficult to ascertain the real number of casualties. I have been informed for certain that between Angola and Benghazi (a journey of eight days) 32 slaves died, or rather were abandoned to their fate...I have been told that the chief reason of so many being abandoned on the journey is not so much the scarcity of food and water, but that from the swelling of their feet in traversing the hot sands, they are unable to keep up with the others and

fatto che si verificassero questi episodi non testimonia semplicemente della crudeltà del traffico, ma suggerisce anche che le spese per mantenere uno schiavo erano alte in relazione al prezzo finale di vendita, tanto che era più conveniente per un mercante liberarsi di uno schiavo non perfettamente in salute il più presto possibile. Il punto è che i costi di mantenimento come il cibo, i ricoveri per la notte, il pagamento dei dazi nelle stazioni di sosta e soprattutto la spesa per assicurarsi la protezione delle tribù nomadi desertiche incidevano sul bilancio finale del traffico più di quanto sia stato ipotizzato<sup>33</sup>. In questo quadro i tassi di mortalità costituivano un fattore determinante in termini di costi, dal quale dipendeva la convenienza del traffico. Le Gall sostiene che se i tassi di mortalità fossero stati vicini al 50% (sebbene sia improbabile), allora bisogna ritenere che i margini di profitto per il mercante fossero troppo bassi e comunque non tali da giustificare i pericoli ed i costi di una duplice traversata trans-sahariana. Perché il commercio fosse da considerare proficuo l'A. indica un tasso di mortalità inferiore al 25% e prossimo al 20%.

---

there being no spare camels to carry them, they are left to die in the Desert». Cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 109.

<sup>33</sup> I guadagni realizzati fornendo protezione alle carovane costituivano una porzione significativa significativa dei mezzi di sussistenza delle tribù nomadi che percorrevano le piste dalla Tripolitania al bacino chadiano: cfr. LE GALL M., *op. cit.*, pp. 19-20 e note 40-41.

Valutazioni analoghe compie Austen basandosi sui resoconti di Gagliuffi relativi agli anni '40 del XIX secolo: esse indicano dei tassi di mortalità molto alti sulla carovaniera di Murzuk e più contenuti sulle tratte occidentali. Nello specifico per i quattro paesi della costiera maghrebina Austen fornisce le seguenti stime: Libia=20%; Marocco=6%; Algeria=10%; Tunisia=15%<sup>34</sup>. E' possibile che il più basso valore unitario degli schiavi acquisiti grazie alle guerra latenti nel Sudan centrale e con le razzie compiute nelle regioni equatoriali fosse in parte responsabile del peggiore trattamento che dovevano subire coloro che venivano deportati da quelle zone<sup>35</sup>.

La valutazione dei tassi di mortalità svolge un ruolo sostanziale nella determinazione dell'entità dei flussi al fine di quantificare in maniera un po' più che meramente indicativa l'effettivo drenaggio di capitale umano operato ai danni delle popolazioni sudaniche: in altri termini è necessario ponderare la quota degli arrivi totali nei luoghi di destinazione con i valori della mortalità. Il criterio è stato applicato da Austen con risultati che, al di là di qualche perplessità, suscitano meritato interesse<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> Cfr. AUSTEN R.A., *The Mediterrean Islamic Slave Trade Out of Africa: A Tentative Census*, in SAVAGE E., *op. cit.*, pp. 214-248; in particolare si veda la tabella 2, p. 227.

<sup>35</sup> *Ibid.*, p. 235.

<sup>36</sup> *Ibid.*, tabella 2, p. 227. Le perplessità derivano dal fatto che l'A. ha applicato i tassi di mortalità calcolati sulla base delle osservazioni di Gagliuffi, riferite al 1840, alle cifre

Ma, a parte queste elaborazioni, quali sono le cifre degli arrivi totali nei quattro paesi dell'area maghrebina e in Libia in particolare?

Di fronte a valutazioni di questo tipo il disaccordo fra autori è notevole. A titolo esemplificativo, ed unicamente per la scansione temporale di riferimento, abbiamo riportato nella tabella 1 alcune stime di diversi autori:

---

degli arrivi totali fra 1700 e 1900 in Algeria e Tunisia, fra 1700 e 1890 in Marocco e fra 1550 e 1913 in Libia, ipotizzando tassi di mortalità costanti per tutto l'arco temporale considerato.

TABELLA 1

STIME DELLA CONSISTENZA MEDIA ANNUA DELLA TRATTA TRANS-SAHARIANA NEGLI ANNI E NEI PAESI INDICATI

	AUSTEN 1988 (a)	AUSTEN 1979 (b)	CORDELL (c)	LOVEJOY (d)	BAIER (e)	SCHROETER (f)
<b>LIBIA</b>	2000 (1857-1913)	2000 (1870-1890) 1000 (1890-1900)	4000 (1890-1900) 1500-2000 (1900-1911)	1000-3000* (1870-1880) 500-1000* (1880-1900)	150** (1880 ca)	
<b>ALGERIA</b>	500 (1880-1900)	500 (1800-1890)				
<b>MAROCCO</b>	700 (1871-1890)	500 (1870-1890)				4000-7000 (1870-1894)
<b>TUNISIA</b>	200 (1851-1900)					

Prima di entrare nel merito delle cifre si possono fare alcune considerazioni di carattere generale.

\* Valori relativi solamente al terminale di Tripoli.

\*\* Cifra che esprime unicamente le esportazioni da Tripoli.

Fonti:

a) AUSTEN R.A., *The Mediterrean Islamic Slave Trade Out of Africa: A Tentative Census*, in SAVAGE E. (ed.), *The Human Commodity. Perspectives on the Trans-Saharan Slave Trade*, London, Frank Cass & Co. Ltd, 1992, tabella 2, p. 227.

b) AUSTEN R.A., *The Transsaharan Slave Trade: A Tentative Census*, in GEMERY H.A., HOGENDORN J.S. (eds.), *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade*, New York, Accademic Press, 1979, in particolare tabelle 3 e 4.

c) CORDELL D., *Eastern Libya, Wadai and the Sanusiya: a Tariqua and a Trade Route*, in "Journal of African History", n. 3, 1977, pp. 21-36, in particolare pp. 34-35.

d) LOVEJOY P.E., *Commercial sectors in the economy of the nineteenth century central Sudan: the trans-saharan trade and the desert salt trade*, in "African Economic History", n. 13, 1984, pp. 85-116, in particolare p. 94.

e) BAIER S., *Trans-saharan trade and the Sahel: Damergu, 1870-1930*, in "Journal of African History", n. 1, 1977, pp. 37-60, in particolare p. 43.

f) SCHROETER D.J., *Slave Markets and Slavery in Moroccan Urban Society*, in SAVAGE E. (ed.), *The Human Commodity. Perspectives on the Trans-Saharan Slave Trade*, London, Frank Cass & Co. Ltd, 1992, pp. 185-213, in particolare p. 193.

Innanzitutto emerge chiaramente che la Tunisia e l'Algeria sul finire del XIX secolo erano solo marginalmente coinvolte nella tratta trans-sahariana: le fonti utilizzate da Austen indicano che le importazioni di schiavi rimasero per lo più costanti fino alla metà del 1800 (attestate per entrambi i paesi sulle 700 unità), per poi decrescere costantemente negli ultimi decenni, in maniera più significativa in Tunisia che non in Algeria<sup>37</sup>. E' innegabile peraltro che su questo argomento siano necessarie ulteriori ricerche, dal momento che l'analisi di Austen abbozza solamente un quadro che andrebbe precisato: la stessa osservazione fatta altrove dallo stesso A. che Tunisia e Algeria avrebbero ricevuto gran parte della loro popolazione servile nera attraverso importazioni da altri paesi nord-africani (specialmente dal Marocco) rimane al momento allo stato di ipotesi giacché le informazioni su entrambi i paesi sono notevolmente frammentarie<sup>38</sup>. Come giustificazione degli andamenti osservati si possono accogliere le opinioni di Holsinger, secondo il quale i passi compiuti dal Bey di Tunisi Ahmed a partire dai primi anni '40, culminati nel 1846 con il decreto di abolizione della schiavitù in Tunisia, avrebbero determinato una contrazione sostanziale della domanda di schiavi del Sudan: il

---

<sup>37</sup> *Ibid.*

<sup>38</sup> Cfr. AUSTEN R.A., *The transsaharan slave trade...*, cit., pp. 14-16.

governo francese ne seguì poco dopo l'esempio abolendo la schiavitù anche in Algeria<sup>39</sup>.

L'abolizione della schiavitù in Algeria e in Tunisia può avere avuto una influenza sullo spostamento della tratta trans-sahariana verso il Marocco come è stato rilevato da Miège nel suo monumentale studio sui rapporti fra quel paese e l'Europa nel XIX secolo<sup>40</sup>. Miège fornisce le seguenti indicazioni: una media annuale compresa fra 3500 e 4000 schiavi per gli anni 1840-1850<sup>41</sup> e una cifra pari a 3000 unità per il solo 1858<sup>42</sup>. Si può sostenere che questa stima per le decadi centrali del secolo ecceda di un di più, soprattutto perché l'autore aggiunge alle cifre fornite dalle fonti consolari da lui consultate il numero stimato degli schiavi trattenuti presso le comunità saharo-saheliane, i quali non venivano registrati nelle sue fonti che si riferiscono ai mercati settentrionali. Austen sottolinea come quei valori siano piuttosto «... capacity estimates rather than serious attempts to calculate the average rate of an inevitably fluctuating trade»<sup>43</sup>. Ciò evidentemente non significa che le cifre calcolate per il Marocco da Austen stesso,

---

<sup>39</sup> Per questi aspetti cfr. HOLSINGER D.C., *op. cit.*, p. 66.

<sup>40</sup> Cfr. MIÈGE J.L., *Le Maroc et l'Europe*, Paris, 1961-1963, 4 voll. L'analisi di Miège sul commercio trans-sahariano tra Marocco e Sudan occidentale si basa essenzialmente sui rapporti dei consolati italiano e svedese.

<sup>41</sup> *Ibid*, vol. III, p. 92.

<sup>42</sup> *Ibid*, vol. III, p. 151.

<sup>43</sup> Cfr. AUSTEN R.A., *The mediterranean islamic...*, *cit.*, p. 230.

e riportate in tabella, debbano essere prese per buone. Peraltro ci sembra che nemmeno le elaborazioni di Schroeter mettano un punto fermo alla discussione: l'A. sostiene apertamente che le stime di Austen sottovalutano l'entità del fenomeno<sup>44</sup>. Inoltre previene l'obiezione ammettendo che i suoi calcoli rispecchiano le vendite sul mercato e non le tasse sulle importazioni: in questo senso comprendono anche una quota di schiavi che, già presenti sul mercato, erano stati rivenduti dai proprietari originari<sup>45</sup>. Resta il fatto che, pur considerando prudente la valutazione di Austen, è difficile ritenere plausibile una cifra così enormemente più alta (dalle 8 alle 14 volte). Il campo è aperto al dibattito.

E veniamo al caso della Libia. Qui i dati sono patentemente meno discordanti (tranne un caso di cui si dirà). Su un punto specialmente l'opinione dei ricercatori è pressoché unanime: a partire dal tardo XVI secolo in avanti la Libia rappresentò il principale sbocco della tratta transahariana, al cui confronto gli altri tre paesi maghrebini presi singolarmente forniscono cifre scarsamente significative (qualche riserva può essere espressa solo sul traffico marocchino)<sup>46</sup>. I motivi di questo commercio saranno

---

<sup>44</sup> Cfr. SCHROETER D., *op. cit.*, pp. 190 e 208.

<sup>45</sup> *Ibid*, pp. 192-193.

<sup>46</sup> Per un profilo storico quantitativo sulla tratta degli schiavi neri in Libia dal 1400 ca. in poi si veda, oltre ai due lavori di AUSTEN R. A., anche RENAULT F., *op. cit.*. Qualche indicazione

esaminati più dettagliatamente in seguito, basti qui ricordare l'affermazione di Le Gall, secondo il quale «... to some degree, the continuance of the trade in Tripolitania is linked to profound social realities outside this province, realities of nineteenth century Ottoman society which went beyond the institution of slavery and which were related to questions of race, household administration, polygamy and above all gender»<sup>47</sup>.

Più dibattuta è la questione del trend evidenziato dalla tratta trans-sahariana in Libia a partire dalla seconda metà del 1800. Ogni discussione sull'argomento deve affrontare i seri problemi posti dalla scarsità di solide fonti statistiche sul commercio in sé e sulle economie dei paesi che vi erano implicati<sup>48</sup>, tuttavia possono essere sottolineate alcune tendenze di fondo, per altro non univocamente accettate da tutti gli autori. In linea generale si può sostenere che durante

---

relativa a periodi precedenti può essere rintracciata anche in BRETT M., *Ifriqiya as a market for saharan trade from the tenth to the twelfth century A.D.*, in "Journal of African History", n. 3, 1969, pp. 347-364.

<sup>47</sup> Cfr. LE GALL M., *op. cit.*, p. 12.

<sup>48</sup> Cfr. AUSTEN R.A., *The mediterranean islamic...*, *cit.*, p. 214. Ciò è particolarmente vero per quanto riguarda il traffico di schiavi. Diversamente alcuni autori hanno prodotto studi molto circostanziati sul commercio carovaniero sul finire del XIX secolo: si vedano, fra gli altri, NEWBURY C.W., *op. cit.*; BAIER S., *op. cit.*; JOHNSON M., *Calico caravan: the Tripoli-Kano trade after 1880*, in "Journal of African History", n. 1, 1976, pp. 95-117. Qualche ricercatore si è dimostrato critico nei confronti dei tentativi di quantificare la tratta: su un tema omologo cfr. HENIGE D., *Measuring the unmeasurable: the atlantic slave trade, west african population and the pyrronic critic*, in "Journal of African History", n. 2, 1986, pp. 269-293.

la prima metà del XIX secolo la tratta libica raggiunse il suo massimo storico: il 1857, l'anno in cui il governo ottomano formalmente proibì la tratta degli schiavi entro i confini dell'impero (che includevano anche la Libia), rappresenta l'elemento che marca una "irreversibile discontinuità". La soppressione non inibì definitivamente e completamente il traffico, né ebbe, come è evidente, efficacia istantanea: incise direttamente sulle esportazioni libiche, ma non sulle importazioni nel Fezzan e nell'entroterra cirenaico, dove l'amministrazione ottomana poté iniziare ad intervenire contro la tratta solo a partire dai tardi anni '80<sup>49</sup>, quando riuscì ad assumerne il controllo politico. In realtà la rotta Wadai-Cirenaica cominciò ad emergere come tratta privilegiata a partire dal progressivo declino di Murzuk dopo il 1840<sup>50</sup> (tanto che si può affermare che a partire da quella data il commercio cominciò ad essere ristretto essenzialmente alla Cirenaica a danno del Fezzan e soprattutto della Tripolitania).

Questo andamento pare indirettamente confermato dalle cifre fornite da Beier e riportate in tabella: esse si

---

<sup>49</sup> Toledano ricorda che "the Ottoman government could do little to control such remote areas where it had neither jurisdiction nor the necessary military forces": cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 202. Importante per un profilo storico della questione: MARTIN B.G., *Ahmad Rasim Pasha and the suppression of the Fazzan slave trade, 1881-1896*, in "Africa", n. 4, 1983, pp. 545-579.

<sup>50</sup> Cfr. AUSTEN R.A., *The transsaharan slave trade...*, *cit.*, p. 14. L'A. sostiene che circa 4000 schiavi sudanici venivano importati annualmente in Tripolitania attraverso Murzuk.

basano sui rapporti del console americano a Tripoli e fanno affermare al ricercatore che probabilmente negli ultimi venti o trenta anni del secolo il traffico di schiavi sulla carovaniera Tripoli-Kano era praticamente insignificante<sup>51</sup>. D'altronde il fatto che la parte essenziale del commercio di schiavi a Tripoli fosse rivolta verso l'esportazione può fornire una chiave di lettura per una evoluzione di questo tipo, tenuto conto che a quell'epoca la tratta era stata formalmente abolita<sup>52</sup>.

Qualche considerazione in più può essere svolta esaminando i dati di Austen (cfr. tabella 1). Passando dalle prime elaborazioni del 1979 a quelle successive del 1988 sembra che l'A. abbia in parte riveduto le sue posizioni nel senso di una rivalutazione dei flussi posteriori al 1890, pur mantenendo le due differenti stime entro ordini di grandezza analoghi - ma non perfettamente identici. Ciò che colpisce, se mai, è che i primi dati richiamano sostanzialmente le cifre calcolate per gli stessi anni da Lovejoy, relative al solo terminale di Tripoli. Parrebbe in questo modo confermata l'obiezione di Lovejoy relativa a queste prime elaborazioni, secondo il quale esse avrebbero

---

<sup>51</sup> Cfr. BAIER S., *op. cit.*, p. 43.

<sup>52</sup> Cfr. RENAULT F., *op. cit.*, p. 163. In effetti anche Toledano sostiene che il commercio di esportazione di Tripoli cominciò a declinare sul finire degli anni '50 come risultato delle pressioni britanniche sul governo ottomano volte a far rispettare il firmano del 1857: Cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, pp. 201-202 e 212-213.

maggiore validità a livello di indicazione dell'entità del traffico fra Tripoli e l'Africa sub-sahariana, prescindendo da Bengazi (l'altro importante terminale libico), piuttosto che del complesso della tratta libica<sup>53</sup>. Secondo Lovejoy le valutazioni di Austen relative ai primi due terzi del secolo, che parlano di una media annuale di 4000 schiavi<sup>54</sup>, possono essere prese per buone, specialmente perché in quel periodo il grosso della tratta si svolgeva con il Califfato di Sokoto e con il Bornu riversandosi pressoché totalmente sulle carovaniere di Ghat-Ghadames e di Murzuk; al contrario in relazione alle ultime decadi del secolo Austen avrebbe sottostimato il valore del traffico, tenuto conto che all'epoca gran parte della tratta si svolgeva lungo il corridoio Wadai-Kufra-Bengazi<sup>55</sup>. Sempre Lovejoy sostiene che per questi anni e per quelli iniziali del XX secolo l'analisi più affidabile sarebbe fornita da Cordell, al quale, peraltro, Austen mostra di conformarsi almeno per il primo decennio del 1900 con le stime del 1988 (cfr. tabella 1). Ciò non toglie che qualche obiezione possa essere mossa anche a Cordell in merito alla valutazione del ruolo degli *entrepôts* più orientali: è certo che queste aree

---

<sup>53</sup> Cfr. LOVEJOY P.E., *op. cit.*, p. 89.

<sup>54</sup> Cfr. AUSTEN R.A., *The transsaharan slave trade...*, *cit.*, p. 14. Questa cifra è stata rivista dall'autore giacché nel suo saggio del 1988 fornisce una media annuale di 3.100 schiavi per gli anni 1800-1856: cfr. ID., *The mediterranean islamic...*, *cit.*, tab. 2, p. 227.

<sup>55</sup> Cfr. LOVEJOY P.E., *op. cit.*, p. 89.

fornivano schiavi alla regione maghrebina, ma non si può postulare che tutte le importazioni dal deserto venissero recepite nelle cifre delle esportazioni libiche, giacché bisogna mettere in conto il ruolo giocato da un flusso diretto ancora più ad oriente verso l'Egitto<sup>56</sup>.

Le osservazioni di Cordell sono sostenute dal fatto che durante la seconda metà del secolo la confraternita di Senussi aveva creato un reticolo di stazioni carovaniere nel sud della Cirenaica, fornendo non solo delle basi di appoggio per la rotta Wadai-Bengazi, ma anche uno dei terminali per la vendita degli schiavi che si spostavano lungo quella tratta<sup>57</sup>. Le fonti relative alle esportazioni di schiavi dell'Africa centrale dimostrano che il traffico in questa area rimase elevato per tutti l'ultimo quarto del 1800 e per i primi anni del secolo successivo. A titolo esemplificativo si può riportare che ancora nel 1903 una carovana veniva registrata in transito nella regione: dei circa 2000 schiavi che trasportava molti furono tratti localmente dalla Confraternita<sup>58</sup>.

---

<sup>56</sup> Il quale, peraltro, deve essere considerato distintamente sia come area di ricezione, sia come terminale di esportazione e come tale esula dal nostro contesto geografico di riferimento.

<sup>57</sup> Per questi aspetti si veda CORDELL D.D., *Eastern Libya, Wadai and the Sanusiya: a tariqa and a trade route*, in "Journal of African History", n. 3, 1977, pp. 21-36; in particolare pp. 28-29. Sullo stesso argomento ID., *Dar al-Kuti and the last years of the trans-saharan slave trade*, Madison, University of Wisconsin Press, 1985, *passim*.

<sup>58</sup> Al proposito si vedano le indicazioni contenute in AUSTEN R.A., *The mediterranean islamic...*, *cit.*, p. 224.

Quest'ultima considerazione introduce all'esame di un ulteriore aspetto della tratta trans-sahariana, quello cioè del destino degli schiavi nelle società di accoglienza. Si tratta di un argomento poco praticato dai ricercatori, da qualche anno impegnati sul fronte della storia quantitativa, ma senza dubbio stimolante, del quale cercheremo di fornire alcune linee di tendenza.

Come primo approccio possiamo distinguere fra i flussi diretti al di fuori del continente africano e quelli che si arenavano nei quattro paesi maghrebini. Il traffico di esportazione era diretto verso il cuore dell'Impero Ottomano, dove Istanbul rappresentava ancora nel XIX secolo il più attivo mercato schiavista<sup>59</sup>. La principale fonte di approvvigionamento in Africa era costituita dalla Libia: qui il *firmano* del 1857 non riuscì a tarpare il flusso di schiavi verso Istanbul e le altre città ottomane, al più stornò il traffico da Tripoli convogliandolo sui terminali egiziani, come ha ben evidenziato Toledano<sup>60</sup>. Era forse possibile abolire la tratta africana, ma non la presenza degli schiavi dalle città ottomane, dal momento che essi rappresentavano una necessità sociale: anche se gli altri domini della Sublime Porta esulano

---

<sup>59</sup> Sul commercio degli schiavi nell'Impero Ottomano si veda, oltre al già citato studio di Toledano, BOZKURT G., *Slavery and slave trading in the ottoman law*, Bellagio, 1988.

<sup>60</sup> Cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, pp. 212-215.

dagli scopi della nostra discussione è importante sottolineare che la continua richiesta di schiavi e soprattutto schiave per il concubinaggio e gli impieghi domestici nelle maggiori capitali dell'Impero possono aver incoraggiato la propensione dei mercanti di Tripoli e di Bengazi ad accettare i rischi connessi con il proseguimento di un commercio illecito. Il nucleo della questione è stato efficacemente sintetizzato da Le Gall: «The maintenance of an extended household with several wives and children more often than not rested on the availability of female black domestic slaves - black slaves, the bulk of whom were women and children serving in households, were in addition a social atout that served to reflect the social standing and power for both the owner and the provider; in some cases, slaves were an investment or a means of amassing capital»<sup>61</sup>.

Questa affermazione suggerisce un accenno alla questione del rapporto fra maschi e femmine sia dal lato della analisi demografica, sia dal lato della valutazione economica. Klein sostiene che la maggior parte di coloro che venivano catturati per la tratta trans-sahariana, probabilmente la larga maggioranza, erano di sesso femminile (o bambini), ciò in

---

<sup>61</sup> Cfr. LE GALL M., *op. cit.*, pp. 12-13. Una analisi più approfondita delle implicazioni sociali e politiche di questo commercio si trova in HUNWICK J.O., *Black slaves in the mediterranean world: introduction to a neglected aspect of the african diaspora*, Bellagio, 1988.

contrapposizione ai flussi diretti oltre Atlantico, all'interno dei quali prevaleva nettamente la componente di sesso maschile<sup>62</sup>. Sullo stesso argomento Manning è andato ancora oltre, spingendosi fino a proporre un modello per l'evoluzione demografica delle regioni sudaniche in cui le esportazioni di schiavi verso il Nuovo Mondo erano compensate dalle esportazioni di schiave verso il bacino del Mediterraneo<sup>63</sup>. Anche la questione dei tassi di mascolinità e di femminilità degli schiavi trasportati attraverso il deserto necessita di ulteriori approfondimenti in vista della determinazione dell'impatto demografico della tratta sulle società di origine e su quelle di destinazione.

Il fatto che, come afferma Le Gall, gli schiavi venissero in conto anche come beni di investimento porta ad interrogarci sui prezzi di vendita degli schiavi sui mercati ottomani. Ci sono molte ragioni per cui è difficile fornire risposte accurate alle domande circa il prezzo degli schiavi ed altri aspetti economici collegati alla tratta. Esse includono la scarsità di fonti documentarie; la mancanza di registrazioni sistematiche dei prezzi praticati sul

---

<sup>62</sup> Cfr. KLEIN M.A., *The demography of slavery in western Sudan: the late nineteenth century*, in CORDELL D.D., GREGORY J. (eds), *African population and capitalism. Historical perspectives*, Boulder, 1987, pp. 50-62; ID., *Women and slaves in the western Sudan*, in KLEIN M.A., ROBERTSON C. (eds), *Women and slavery in Africa*, Madison, 1983, pp. 67-92.

<sup>63</sup> Cfr. MANNING P., *op. cit.*, pp. 38-59.

mercato; il metodo di tassazione, che si basava su una valutazione media predeterminata piuttosto che sul prezzo individuale; l'instabilità dei prezzi, specialmente dopo l'editto del 1857; ed infine l'importanza decisiva delle qualità fisiche dei singoli schiavi nel determinare il loro prezzo di vendita. Per tutti questi motivi le conclusioni alle quali alcuni autori sono giunti devono essere considerate più in termini di ordini di grandezza e bande di oscillazione che come stime di precisione scientifica<sup>64</sup>. Nell'economia del presente contributo è forse più proficuo indicare delle categorie «merceologiche»: in linea generale si può dire che fra gli schiavi neri le donne erano più richieste degli uomini (e quindi più costose) e le bambine lo erano più dei fanciulli. In assoluto i prezzi più alti venivano raggiunti dagli eunuchi, tanto che solo la famiglia imperiale e poche altre famiglie di ricchi notabili potevano permettersi di acquistarne. Toledano ci informa che nella seconda

---

<sup>64</sup> Per alcune valutazioni sull'importanza economica della tratta trans-sahariana cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 55-80; MANNING P., *op. cit.*, pp. 105-109; LOVEJOY P.E., *op. cit.*, pp. 95-96. Qualche viaggiatore europeo mostrava interesse per l'argomento; così scrive l'Anonimo in una corrispondenza del 1819: «Il prezzo corrente degli oggetti principali di commercio provenienti dall'interno dell'Africa monta a Tripoli come segue: Gli Eunuchi costano dai 350 a 400 zecchini zunnabubi, cioè una piastra e un terzo di Spagna l'uno. I negri maschi costano dai 60 ai 70 zecchini. Un fanciullo al di sotto dei 10 anni, 40 a 45 zecchini. Una donna negra 80 a 100 zecchini. Una fanciulla al di sotto dei 10 anni, 70 e 75 zecchini». Cfr. *Lettere di un viaggiatore in Barberia al sig. Giuseppe Acerbi direttore della Biblioteca Italiana intorno al commercio di Tripoli co' paesi limitrofi e coll'interno dell'Africa*, in "Biblioteca italiana", t. XVIII, Aprile-Maggio-Giugno 1820, pp. 250-262; *cit.* da p. 252.

metà del XIX secolo quasi tutti gli eunuchi impiegati nell'esercito, negli harem e soprattutto nel Gran Serraglio di Istanbul erano di origine africana: il registro degli eunuchi tenuto dalla famiglia imperiale ne contava ancora 194 nel 1903<sup>65</sup>.

Se le schiave venivano acquistate soprattutto per il concubinaggio ed i lavori domestici, gli schiavi venivano impiegati eminentemente nell'esercito e come manodopera agricola<sup>66</sup>. Nell'Africa maghrebina sul finire del 1800 tuttavia era ormai finita l'epoca del reclutamento massiccio di schiavi, pur registrandosene ancora la presenza di qualche gruppo di entità non trascurabile fra le file dell'esercito marocchino. Le informazioni di cui disponiamo debbono essere maneggiate con cautela, soprattutto in considerazione della difficoltà di interpretazione delle fonti, laddove si veda che la dicitura "truppe nere" non è necessariamente sinonimo di "schiavi neri". A titolo informativo si può comunque riportare che una fonte citata da Austen rivela che nel 1904 ben 4000 schiavi della tribù Bukhari prestavano servizio nell'esercito regolare marocchino<sup>67</sup>. Si tratta certamente di una cifra rilevante (soprattutto se rapportata agli anni per i quali viene calcolata), ma che niente ha a che

---

<sup>65</sup> Cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 67. Si veda, altresì, ID., *The imperial eunuchs of Istanbul: from Africa to the heart of Islam*, in "Middle Eastern Studies", n. 20, 1984, pp. 379-390.

<sup>66</sup> Cfr. HUNWICK J.O., *op. cit.*, pp. 16-31.

<sup>67</sup> Cfr. AUSTEN R.A., *The mediterranean islamic...*, *cit.*, p. 241.

vedere con la famosa armata "abid", formata da Mawlay Isma'il, la quale giocò un ruolo politico decisivo nella storia della dinastia alawide<sup>68</sup>.

Il terzo settore di impiego di schiavi neri - per il quale si trova il minor numero di riferimenti nelle fonti - è rappresentato dalle attività agricolo-artigianali. E' difficile dire quanto l'uso di schiavi in questo settore dell'economia maghrebina fosse diffuso, dal momento che le fonti, sia arabe che europee, concernono soprattutto le condizioni di vita urbane. Una cosa è comunque certa: viste le condizioni geo-morfologiche del territorio, ben difficilmente vi poteva trovare applicazione il sistema estensivo delle piantagioni introdotto dagli europei altrove in Africa. Peraltro è stato osservato che le tribù nomadi di Tuareg del Sahara centrale facevano tradizionalmente uso di schiavi per custodire le greggi oltre che per attingere acqua e in genere, per tutti i lavori pesanti da svolgere nell'accampamento<sup>69</sup>. Inoltre i dati citati da Austen indicano un impiego intensivo di schiavi nelle coltivazioni delle oasi sahariane<sup>70</sup>. Tuttavia,

---

<sup>68</sup> L'argomento ha ricevuto notevole attenzione da parte degli studiosi; si vedano, fra gli altri, MEYERS A.E., *Slave soldiers and state politics in early 'Alawi Morocco*, in "International Journal of African Historical Studies", n. XVI, 1983, pp. 39-48; ID., *Class, ethnicity and slavery: origins of the moroccan 'abid*, in "International Journal of African Historical Studies", n. X, 1977, pp. 427-442.

<sup>69</sup> Cfr. HUNWICK J.O., *op. cit.*, p. 27.

<sup>70</sup> Cfr. AUSTEN R.A., *The mediterranean islamic...*, *cit.*, pp. 237-241.

eccezion fatta per la rapida crescita degli insediamenti senussiti nel deserto cirenaico sul finire del XIX secolo, il totale della popolazione utilizzata in questo settore incise in misura non rilevante sulla cifra complessiva degli schiavi trattenuti nella regione maghrebina<sup>71</sup>.

Per la sua particolarità la presenza di gruppi di schiavi di una certa consistenza presso le oasi senussite merita qualche ulteriore considerazione. Come ha rilevato Ciammaichella in un recente studio sulla confraternita, la maggior parte degli osservatori non attribuiva alla Senussia una gestione diretta della tratta, se mai le imputava il fatto di favorirla o quanto meno di tollerarla. Ma, a parte ciò, quegli stessi osservatori confermavano la realtà della presenza di elementi originari del Sudan in Cirenaica e nelle oasi della *tariqua*<sup>72</sup>. L'agricoltura intensiva che essa praticava, la costruzione di sistemi di irrigazione, la battaglia quotidiana contro il progredire del deserto, esigevano l'uso di una manodopera abbondante, per fornire la quale la popolazione locale era assolutamente insufficiente. A proposito di questa presenza di elementi negri nei territori senussiti l'A., pur non escludendo l'utilizzo

---

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Cfr. CIAMMAICHELLA G., *Libyens et Français au Tchad (1897-1914). La Confrérie Senoussie et le commerce transsaharien*, Paris, CNRS, 1987, p. 18.

di schiavi, insiste sui progressi compiuti dai senussi in relazione all'affrancamento sul finire del XIX secolo e preferisce allora parlare di manodopera servile<sup>73</sup>: forse il fatto che a partire dagli anni '90 la presenza ottomana nell'hinterland di Bengazi avesse cominciato ad essere un po' più che nominale poteva aver influito, se non determinato, su un'evoluzione in questo senso<sup>74</sup>.

E' significativo, peraltro, che ancora nel luglio 1908 il vice console francese a Bengazi riferisse dell'arrivo in città di un carico di 197 schiavi<sup>75</sup>: la tratta attraverso i territori della Confraternita si era senza dubbio affievolita, ma per parlare di estinzione era necessario attendere ancora qualche anno.

---

<sup>73</sup> *Ibid.*, pp. 22-23.

<sup>74</sup> Cfr. LE GALL M., *op. cit.*, p. 10.

<sup>75</sup> Cfr. CIAMMAICHELLA G., *op. cit.*, pp. 113-114.

2 . La tratta dall'avvento coloniale alle frontiere della Libia alla fine del secolo.

Il primo testo del firmano con il quale si stabiliva la generale proibizione a proseguire la tratta africana venne indirizzato al vâli di Tripoli in data 27 gennaio 1857<sup>76</sup>. Come ha opportunamente sottolineato Toledano, il decreto di abolizione della tratta segnò l'inizio piuttosto che la fine di un'era: la storia successiva della schiavitù in Libia fu contrassegnata principalmente dai ripetuti sforzi del governo ottomano di far rispettare il firmano<sup>77</sup>. A questa particolare sensibilità della Sublime Porta verso il problema della tratta nordafricana non erano certamente estranee le pressioni che i governi europei - e specialmente quello inglese - , tramite le loro ambasciate, continuarono ad esercitare anche dopo il 1857.

Com'è evidente la promulgazione del decreto non provocò l'istantanea soppressione della tratta nei domini africani del sultano: i documenti che intendiamo analizzare qui di seguito serviranno appunto ad illustrare il considerevole scarto esistente fra la

---

<sup>76</sup> Cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 136. Presso il Ministero degli Affari Esteri (d'ora innanzi M.A.E.) abbiamo rintracciato una traduzione in italiano del firmano del 1857 e della lettera di accompagnamento con la quale il gran visir trasmetteva il suddetto decreto al governatore d'Egitto ed a quelli di Tripoli e Baghdad: M.A.E., *Serie Politica (1867-1888)*, Turchia 233/1475, n. 2765. La trascrizione dei due testi è riportata in appendice.

<sup>77</sup> Cfr. TOLEDANO E.R., *op. cit.*, pp. 192-205.

politica ufficiale perseguita da Istanbul e la realtà del proseguimento del commercio degli schiavi nel vilayet di Tripoli.

La prima testimonianza che vogliamo riportare in questo excursus sulla tratta libica esula dai limiti cronologici che abbiamo adottato per la redazione del presente contributo: si tratta, tuttavia, di un documento estremamente significativo per inquadrare l'entità e le modalità del traffico negriero lungo la rotta Wadai-Bengasi, principale carovaniera libica in questo scorcio del secolo. In data 24 novembre 1875 il viceconsole britannico a Bengasi inviò al Foreign Office un dettagliato rapporto con il quale informava dell'arrivo nella città di una carovana proveniente dal Wadai e comprendente ben 252 schiavi<sup>78</sup>. Il centro di smistamento del traffico era individuato nell'oasi di Gialo, nell'entroterra cirenaico, dove il prezzo pagato per uno schiavo si aggirava mediamente sulle 10-12 sterline. Gialo rappresentava la base principale per le carovane che giungevano dal Wadai e dal Boru: il giro d'affari della città si aggirava tra le 14.000 e 18.000 sterline l'anno, che, considerato il prezzo unitario sopra riportato, significava un numero di schiavi stimabile fra le 1000 e le 1500 unità.

---

<sup>78</sup> Foreign Office (d'ora innanzi F.O.), vol. 160/88, 24 novembre 1875: cfr. trascrizione in appendice.

La durata del viaggio veniva calcolata dall'estensore del rapporto, attraverso una minuziosa ricostruzione delle tappe e dei relativi tempi di percorrenza, in tre mesi: le condizioni di vita che i negri dovevano affrontare durante la traversata del deserto erano particolarmente difficili, tanto che molti morivano di stenti o per malattia lungo il tragitto. D'altra parte il basso valore unitario della merce nei mercati di origine (dove uno schiavo veniva acquistato ad un prezzo pari a tre pezze di calicò) faceva sì che i commercianti arabi che gestivano il traffico potessero permettersi di subire delle perdite durante il trasporto.

Come si è detto il centro di smistamento della carovaniera Cirenaica era Gialo; da qui, per sfuggire più agevolmente ai controlli delle autorità ottomane e, soprattutto, agli occhi indiscreti dei consolati e delle società antischiaviste europee, gli schiavi venivano introdotti a Bengasi o condotti oltre il confine egiziano in piccoli gruppi di 8-10 individui: l'estensore del rapporto calcolava che dei 252 schiavi originariamente censiti a Gialo, 118 fossero stati portati a Bengasi per essere avviati oltremare, alla volta di Istanbul; i restanti avrebbero raggiunto la capitale ottomana attraverso il terminale di Alessandria d'Egitto.

Fin dall'inizio del secolo i governi europei si erano impegnati sul fronte della lotta al commercio degli schiavi; dopo il 1857 la loro attività divenne ancora più capillare e si rivolse da un lato verso la ricerca di metodi rapidi per procedere alla manomissione degli schiavi e, dall'altro, in direzione di una maggiore collaborazione con le autorità locali in modo da assicurare alla giustizia turca i colpevoli delle trasgressioni al firmano.

Purtroppo non sempre gli sforzi degli agenti diplomatici europei avevano successo. Le difficoltà nelle quali più frequentemente si imbattevano sono significativamente esemplificate nel seguente passo dove il viceconsole inglese a Bengasi scrive:

«I was fortunate enough to procure The names of the owners of the 118 shaves already mentioned as having arrived from Wadai immediately on my return to Bengazi. I handed the list of 43 names to the Gov. who promised to take steps to capture them on their arrival here. Many have been smuggled into the town [...] but only 3 have [...] been captured and liberated. The difficulty where many are captured and liberated is what to do with them. It is impossible to turn the poor creatures out in the streets to be again hidnapped and sold. I have [...] maintaned them at my own cost till I could find employment for them»<sup>79</sup>.

I problemi concernenti l'emancipazione degli schiavi erano particolarmente sentiti non solo nei luoghi dove si svolgeva il traffico, ma anche presso le opinioni pubbliche europee, che consideravano la persistenza

---

<sup>79</sup> *Ibid.*

della tratta in alcuni paesi come una delle questioni centrali della politica estera.

Tale attitudine si manifestò chiaramente nella lettera che il console britannico a Tripoli May ricevette da Londra nel febbraio 1876:

«Sir, the Royal Commission appointed to enquire into question of fugitive slaves have requested the Earl of Derby to procure information as to the present status of slaves in Foreign Countries and I am directed by his Lordship to instruct you to furnish a Report with as little delay as possible on the status of slaves in Tripoli and especially as to any measures in progress for emancipation»<sup>80</sup>.

Al governo di Istanbul non poteva certamente essere imputata una colpevole negligenza rispetto al problema della tratta. Toledano ricorda che nella seconda metà degli anni '70 vennero adottate alcune misure di polizia volte a tamponare il flusso costante di schiavi che continuava a raggiungere la capitale turca, il maggiore mercato di importazione dell'impero: l'efficacia degli ordini e delle procedure adottate in queste circostanze poteva essere discutibile, non lo era la volontà che le aveva prodotte<sup>81</sup>. Addirittura durante la discussione per la promulgazione della nuova Carta Costituzionale del 1876 ci fu chi propose di includere fra le altre riforme l'abolizione della tratta in tutto l'Impero e la manomissione di tutti gli

---

<sup>80</sup> F.O., vol. 160/88, 29 febbraio 1876. Lord Derby era il Segretario di Stato per gli Affari Esteri.

<sup>81</sup> TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 231.

schiavi<sup>82</sup>. Il sultano rifiutò di prendere in considerazione una misura così drastica, ma già l'anno successivo non poteva esimersi dal prendere provvedimenti allorché il Consiglio di Stato gli sottopose un rapporto relativo al proseguimento della tratta africana: il Consiglio notava che, nonostante i ripetuti richiami, si registravano numerose violazioni al decreto imperiale del 1857. Avendo esaminato approfonditamente la questione il Consiglio raccomandava l'emanazione di un nuovo firmano che bandisse la tratta in tutto l'Impero: in sostanza si ammetteva che in molte città (e soprattutto nella capitale) i mercati di schiavi, chiusi negli anni precedenti, erano stati riaperti. L'acquisizione di questi nuovi elementi motivò la promulgazione del firmano del 25 febbraio 1877, concernente la generale proibizione al proseguimento della tratta nel territorio dell'Impero<sup>83</sup>.

Ancora una volta, tuttavia, le decisioni prese ad Istanbul venivano disattese nelle regioni maggiormente implicate nel traffico:

«D'après les informations qui nous arrivent de certaines sources, le trafic des nègres vient d'acquérir encore une certaine activité dans l'intérieur du Vilayet administré par V.E. l'observation rigoureuse de la décision prise par le

---

<sup>82</sup> DAVISON R.H., *Reform in the Ottoman Empire 1856-1876*, Princeton, 1963, p. 356.

<sup>83</sup> TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 232.

Gouv.t ,ayant pur objet la prohibition du trafic en question avait été à plusieurs reprises recommandée».

Inizia in questi termini un ordine visiriale indirizzato al vali di Tripoli all'inizio del 1878<sup>84</sup>.

Oltre a lamentarsi della continuazione del traffico, che contravveniva alle decisioni del Consiglio di Stato dell'anno precedente, il gran visir affrontava un altro nodo cruciale della questione, quello cioè del coinvolgimento delle autorità locali nel commercio di schiavi. Ricordando al destinatario della missiva «le devoir absolu des fonctionnaires du Gouv.t de faire observer la prohibition rigoureuse du trafic des Nègres en conformité de l'ordre Imp.<sup>1</sup>», l'alto dignitario proseguiva:

«si les informations fournies sont exactes, certains signes de négligence ont été visibles chez certains fonctionnaires qui auraient ainsi mérité un sévère châtement, V.E. est requise de faire à cet regard l'enquête nécessaire, de proclamer que les fonctionnaires convaincus de négligence assumeront une grave responsabilité et seraient réprimandés, ainsi que de prendre de mesures efficaces pour la stricte observation de l'ordre Imp.<sup>1</sup> concernant la prohibition du trafic d'esclaves».

Anche ai governi europei non sfuggiva la sistematica violazione delle nuove istruzioni contro la schiavitù diramate dalla Sublime Porta: il Foreign Office parlava addirittura di «violation by the newly appointed

---

<sup>84</sup> F.O., vol. 160/88, "Ordre Vizierial adressé au Vilayet de Tripoli de Barbarie en date du 28 Zileadé 1294": traduzione in francese dell'originale.

governor general of Tripoli»<sup>85</sup> che, d'altra parte, sarebbe stato sostituito di lì a poco proprio a causa della sua scarsa propensione ad applicare le più recenti disposizioni<sup>86</sup>.

Ma, a parte i passi ufficiali compiuti dalle rappresentanze diplomatiche presso le autorità turche centrali e locali, quali erano le modalità con le quali gli europei intervenivano nella lotta alla tratta? Quali erano le azioni che venivano intraprese direttamente per colpire il traffico?

In data 1° gennaio 1881 il console d'Italia a Tripoli informava il ministro degli esteri e capo del governo Cairoli

«che altri 16 schiavi dalla data del mio ultimo rapporto, cioè dal 1° Ottobre ultimo scorso [...] hanno ottenuto per mezzo di questo Regio Consolato, il documento di libertà. Così il numero totale degli schiavi, rifugiatisi in questo Regio Ufficio durante l'anno 1880, e che hanno ottenuto il detto documento di libertà senza incontrare opposizione alcuna da parte dell'Autorità locale, ascende a 48»<sup>87</sup>.

In pratica l'attività dei consolati stranieri si concretizzava nel dare asilo agli schiavi e nel fornirli di un attestato (il cosiddetto "documento di libertà") che restituisse loro la condizione di uomini liberi.

---

<sup>85</sup> *Ibid.*, 11 marzo 1878.

<sup>86</sup> TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 231.

<sup>87</sup> M.A.E., *Serie Politica (1867-1888)*, Turchia 228/1470, n. 31.

Questa attività veniva esercitata con notevole impegno, ma in mezzo a notevoli difficoltà . A questo proposito si può fare riferimento ad un ulteriore rapporto del console italiano a Tripoli che, in data 1° aprile 1881, informava il ministero dell'avvenuta liberazione di 5 schiavi nel corso dell'ultimo trimestre<sup>88</sup>; lo stesso funzionario il 1° luglio seguente annunciava con orgoglio il conferimento di altri 9 documenti di libertà<sup>89</sup>. Le cifre sono di per sé eloquenti circa gli scarsi risultati che gli europei ottenevano con i loro interventi contro la tratta.

Anche su questo fronte gli inglesi, fra tutti, erano i più attivi. Nella risposta ad un dispaccio ricevuto da Roma, l'ambasciatore italiano a Costantinopoli, Corti, scriveva fra l'altro:

«il governo Britannico mantiene a sue spese in questa capitale un istituto nel quale sono ricoverati gli schiavi che fanno appello a questa Ambasciata Inglese per rivendicare la loro libertà»<sup>90</sup>.

In effetti in un rapporto del 29 agosto 1888 il console britannico a Tripoli Cameron informava Lord Salisbury che presso la sede diplomatica da lui diretta era stata attivata una «slave home» dove gli schiavi potevano soggiornare in attesa che venissero formalizzate le

---

<sup>88</sup> *Ibid.*, n. 35.

<sup>89</sup> *Ibid.*, n. 46. Nel corso del 1881 il Consolato d'Italia riuscì a liberare 31 schiavi: M.A.E., *Serie Politica (1867-1888)*, Turchia 230/1472, n. 90.

<sup>90</sup> M.A.E., *Serie Politica (1867-1888)*, Turchia 233/1475, n. 2765: Corti a Mancini (19 novembre 1884).

procedure per la manomissione e che la permanenza media degli ospiti in queste strutture era di circa una settimana.

Nello lo stesso rapporto Cameron illustrava dettagliatamente il sistema da lui adottato per procedere alla liberazione degli schiavi:

«The system which I have begun to work successfully is this: I register the claimant and forward a short menu to the Gov. The Cavass takes note and slave to the Police. After identification of the claimant the Cavass delivers the note to the Pasha who sends it to the Council which sits 3 days a week. The Council refers it to the proper bureau, and I receive the paper of emancipation either on the same or the following day. The Cavass remains at the Bureau till the slave is freed and he tells me that any delay that may arise is due to the clerks and to the Gov.<sup>r</sup>'s Council. Finally the freed slave is taken to the Police, the paper is shown, and the freed slave departs without molestation»<sup>91</sup>.

La descrizione del console inglese rappresenta efficacemente la complessità della pratica burocratica necessaria per ottenere l'emancipazione.

Per raggiungere lo scopo c'era bisogno anche di mantenere buone relazioni con le autorità locali di polizia. Il 15 settembre 1888 Cameron scriveva infatti al Foreign Office:

«I am confident that slave interests will not suffer and that there will be less friction with the Gov.<sup>r</sup> if I work [...] with the Police in the first instance»<sup>92</sup>.

---

<sup>91</sup> F.O., vol. 160/89, 29 agosto 1888.

<sup>92</sup> *Ibid.*, 15 settembre 1888 (Africa n.2): cfr. trascrizione in appendice.

Il metodo usato da Cameron era senza dubbio molto efficace, tanto che in un altro rapporto inviato a Londra quello stesso 15 settembre annunciava con giustificato orgoglio:

«I have the honour to report that during the 14 days of this month I have obtained the enfranchisement of 10 slaves without any delay on the part of the Local Gov.<sup>t</sup>».

La consapevolezza di ben operare non rendeva però cieco il console britannico di fronte al fatto che l'atteggiamento «very courteous and well disposed» delle autorità locali avrebbe potuto cambiare da un momento all'altro:

«I must trust the Police for their [degli schiavi] safety after manu.<sup>n</sup> and I think I can do more on the whole by conciliating the Police in the 1<sup>st</sup> instance and persuading them to work a little cordially with me before as well as after manu.<sup>n</sup>. I am dependent on the Police, and if they fail me I am always free to harbour slaves as before. But for the present I prefer to keep this right in reserve»<sup>93</sup>.

Come faceva notare lo stesso console Cameron, una delle preoccupazioni che maggiormente affliggeva coloro che si impegnavano nella lotta contro la tratta, era relativa al destino degli schiavi dopo l'emancipazione: era possibile evitare che costoro, una volta

---

<sup>93</sup> *Ibid.*, 15 settembre 1888 (Africa n.3): cfr. trascrizione in appendice. Dello stesso tenore è una ulteriore comunicazione di Cameron al Foreign Office: «I have given new claimants confidence so that they go direct to the Police to be registered. It remains to be seen how this system works. The question of slaves in and round Bengasi is so important that I depend of the good will of the Pasha for any reform»; *Ibid.*, 26 ottobre 1888.

affrancati, perdessero nuovamente la libertà? Come fare in modo che non venissero ricatturati o che si riconsegnassero volontariamente ai mercanti negrieri perché incapaci di procurarsi autonomi mezzi di sostentamento?

Una possibile risposta a tali interrogativi giunge, ancora una volta, da Londra. Richiesto di un parere in merito, così il ministro degli Esteri lord Salisbury, rispondeva a Cameron:

«I am to suggest to you that it might be more convenient if you were to adopt the system, which has been successfully tried at Constantinople, of renting a small house detached from the Consulate, where you could install one of your Cavasses and which you could use as a refuge for Fugitive Slaves. The daily allowance of 1/6 a head granted by H.M. Government would possibly suffice to pay the house rent and to repay the expenses of the slaves' board»<sup>94</sup>.

E' ovvio che un intervento di questo tipo avesse bisogno di un avallo almeno ufficioso da parte delle locali autorità turche, in quanto comportava l'esercizio di una forma di tutela straniera nel territorio dell'Impero. Si trattava, inoltre, di un'iniziativa che rischiava di urtare la suscettibilità dei notabili turchi, che potevano leggervi una velata accusa mossa dagli europei per la loro presunta incapacità di garantire la libertà degli schiavi emancipati.

---

<sup>94</sup> *Ibid.*, 29 ottobre 1888 (Africa n.2).

In effetti una situazione del genere non tardò a verificarsi. Quando, nel corso di un colloquio informale, il console britannico a Tripoli Moore paventò al governatore della città la prospettiva di costruire una serie di "Asyla" dove accogliere gli schiavi liberati ed avviarli all'autosufficienza economica, si sentì rispondere con un certo fastidio dal suo interlocutore che:

«the slave trade was virtually extinct in his Province; that the few blacks whom the authorities here have now to care for are manumitted domestic slaves, mostly females, who are lodged and fed in a part of the Civil Hospital of the town where they generally make but a short stay before they are placed with Mohammedan families as salaried domestic servants, and that such being the case there is non need to incur the expense of the construction and maintenance of a special Asylum».

La valutazione, naturalmente di parte, non veniva da un qualsiasi burocrate dell'Impero, ma da quel Ahmed Rassim Pascià, passato giustamente alla storia come colui che contrastò più duramente ed efficacemente la tratta libica<sup>95</sup>.

L'ottimismo di Rassim Pascià circa le condizioni di vita degli schiavi manomessi accolti dalle strutture pubbliche e dalle famiglie libiche appare fuori luogo se andiamo avanti nella lettura del citato rapporto. Il console Moore proseguiva infatti:

---

<sup>95</sup> Su Rassim Pasha e la sua opera volta a sopprimere la tratta nel Fezzan si veda il già citato studio di MARTIN B.G.

«Before I spoke to the Gov.<sup>r</sup> General on this subject I had informed myself as to the Condition of the manumitted slaves housed at the Hospital and ascertained that it was extremely unsatisfactory, whether as regarded accommodation, food, or general treatment»<sup>96</sup>.

Resosi conto in prima persona della situazione, Moore non mancò di farla notare al suo interlocutore, che prontamente promise di trovare un rimedio. In un ulteriore successivo rapporto inviato da Tripoli all'ambasciata inglese a Istanbul si legge infatti:

«I have the satisfaction to report to Y.E. that Ahmed Rassim Pasha has fully redeemed the promise he made to me to better the condition of the slaves who obtain their manumission [...]. A suitable house has been secured, well lighted and ventilated; to w.<sup>h</sup> the ex-slaves have been removed, and the food and sleeping accomodation provided are quite satisfactory. There are at present six inmates in the house, all females»<sup>97</sup>.

Era tuttavia difficile che gli inglesi, anche di fronte a simili dimostrazioni di buona volontà, rinunciassero al progetto volto alla costruzione dell'«Asylum for liberated slaves». Anzi, il loro proposito fu messo in pratica con notevole solerzia, dal momento che ancora prima della fine dell'anno Moore in un'informativa all'ambasciatore White, di stanza a Costantinopoli, a proposito dell'attività del nuovo ricovero di Tripoli affermava con malcelato orgoglio:

«By recent inquiry at the house to w.<sup>h</sup> they were removed, I have ascertained that the inmates, five in

---

<sup>96</sup> F.O., vol. 160/24, 17 maggio 1891: cfr. trascrizione in appendice.

<sup>97</sup> *Ibid.*, 22 giugno 1891.

number at present, continue to express themselves well satisfied with their new quarters and the food, accomondations, ec provided for them»<sup>98</sup>.

Si è già detto altrove che i porti libici - e, in questo scorcio di secolo, specialmente Bengasi - costituivano i terminali della tratta nordafricana. Gli schiavi che giungevano nelle città del litorale, a parte una piccola percentuale trattenuta in loco per usi domestici, prendevano la via del mare specialmente in direzione della capitale dell'impero. Era ovvio, quindi, che l'azione delle potenze in prima linea nella lotta alla tratta si indirizzasse anche verso il controllo delle coste libiche, delle rotte, dei porti che i vascelli toccavano sulla via di Istanbul - specialmente nelle isole di Malta, Creta e Rodi<sup>99</sup>.

Era l'Inghilterra anche su questo fronte, con la sua flotta di stanza nel Mediterraneo, ad essere maggiormente impegnata. A titolo esemplificativo si può riportare il caso della cannoniera «Dolphin», citato dall'incaricato d'affari italiano a Tripoli Catelani in un rapporto inviato a Crispi in data 8 giugno 1889<sup>100</sup>. Giunta da Malta armata di 4 cannoni e con 115 marinai di equipaggio a bordo, la nave era partita il giorno 7 in direzione di Bengasi e Derna.

---

<sup>98</sup> F.O., vol. 160/29, 31 dicembre 1891.

<sup>99</sup> TOLEDANO E.R., *op. cit.*, p. 39.

<sup>100</sup> F.O., vol. 160/89, 25 giugno 1889: si tratta di una copia tradotta in inglese del citato rapporto, trasmesso a Londra per iniziativa dello stesso Crispi.

L'effetto della presenza della marina di sua maestà in quelle acque era stato immediato:

«It is, however, difficult to carry on that trade along these shores, as they are under almost constant supervision [...]. At present the only places where these poor wretches can be collected are Agila and Gialo, and the places where they are embarked for the coast of Asia Minor are those from Derna to Solum [...]. That is the region where a cruiser should be stationed, i.e. between Alexandria and the Cirenaica, in order to catch the small sailing boats which leave those solitary shores for Asia Minor».

L'azione di pattugliamento condotta dalle unità navali inglesi, oltre a svolgere funzione intimidatoria nei confronti di chi gestiva il trasporto degli schiavi via mare, si concretizzava talvolta in interventi diretti contro la tratta. In una lettera dell'ambasciatore inglese a Costantinopoli White al console a Tripoli Drummond, datata 12 ottobre 1888, si legge che da più di un anno l'ambasciata stava sollecitando il sequestro dello schooner «Mahroussa» sospettato di sbarcare schiavi libici a Fochia. La Sublime Porta aveva promesso il sequestro dell'imbarcazione e punizioni esemplari per i responsabili del traffico: nell'eventualità in cui la goletta fosse stata registrata nel porto di Tripoli (e il console britannico della città era chiamato ad accertarlo) l'ordine di sequestro sarebbe stato immediato<sup>101</sup>.

---

<sup>101</sup> *Ibid.*, 12 ottobre 1888.

Quanto ai mezzi attraverso i quali si svolgeva il contrabbando, va notato che dopo il firmano del 1857 i commercianti di schiavi vennero costretti a ricorrere a sotterfugi e ad escogitare stratagemmi per evitare la flagrante violazione del decreto imperiale:

«la vendita degli schiavi si fa occultamente e con grande circospezione come pure quelli che mandano a Costantinopoli, li caricano nascostamente e li fanno passare, o come servitori di qualche Signore Turco, o come passeggeri».

Così rileva il prefetto apostolico a Tripoli Carlo dal Borgo nel settembre 1891<sup>102</sup>.

Lo stesso padre Carlo dal Borgo, in una precedente comunicazione al cardinale prefetto della Congregazione Giovanni Simeoni, aveva fornito un quadro sintetico, ma estremamente efficace, della schiavitù in Libia, evidenziando i caratteri distintivi delle due principali aree geografiche, la Tripolitania e di Cirenaica, ormai completamente diversificate in relazione all'andamento della tratta:

«In quanto poi alla schiavitù qui è molto tempo che le carovane non portano più schiavi perché questo Governatore Generale Rassim Pascià è contrario alla schiavitù e l'anno passato saputo che una carovana ne aveva portati, li fece mettere in libertà, e i padroni li mise in carcere, facendoli ancora pagare una forte multa; per cui sono venute varie carovane dall'interno, e nessuna qui ha portato più schiavi. Fino che vi sarà

---

<sup>102</sup> Sacra Congregazione per l'Evangelizzazione dei Popoli «De Propaganda Fide», Archivio Storico (d'ora innanzi Propaganda Fide), N.S., vol. 20 (1893), cc. 62r-63r; il destinatario della lettera era il cardinale Giovanni Simeoni, prefetto della Congregazione.

questo Governatore, credo che non vi porteranno più schiavi, dietro la lezione da lui data l'anno passato. Solo in Bengasi, di nascosto per quanto mi scrive quel Viceprefetto, il vapore turco, che fa i viaggi per Costantinopoli, carica degli schiavi per Costantinopoli. Ma di ciò già ne fu informato il Comitato antischiavista di Roma, e gli fu indicato il modo per impedire anche quell'occulto traffico, e fu avvisato al tempo stesso che quel Governatore di là sia connivente»<sup>103</sup>.

Padre Carlo accennava nella seconda parte del passo appena riportato al «vapore turco» che avrebbe trasportato schiavi a Costantinopoli. E' interessante notare che il traffico, ormai illegale, non avveniva soltanto su navi "negriere", ma su vapori di linea delle compagnie turche: fra tutte la più attiva era la «Mahsoussé Steamers», specialmente sulla tratta Bengasi-Costantinopoli<sup>104</sup>.

Finora si è scritto che la lotta alla tratta libica veniva condotta principalmente - e anche con un certo successo - dalle autorità consolari europee di Tripoli e di Bengasi e dalle rappresentanze diplomatiche a Costantinopoli. Le possibilità di intervento erano molteplici: si andava dalla denuncia delle violazioni ai decreti imperiali, all'azione diretta di liberazione e ricovero degli schiavi, all'aiuto fornito alle autorità locali per individuare i responsabili del traffico.

---

<sup>103</sup> Propaganda Fide, *Barbaria*, vol. 22 (1891), cc. 813r-814r. La lettera porta la data del 22 agosto 1891: cfr. trascrizione in appendice.

<sup>104</sup> F.O., vol. 160/24, 18 gennaio 1894.

Accanto all'azione ufficiale condotta da consoli ed ambasciatori in qualità di rappresentanti di stati stranieri, altre organizzazioni si mobilitarono per cercare di porre un freno alla tratta libica: da sempre in prima linea erano state le società antischiaviste e le opere missionarie, che vuoi con motivazioni filantropiche ed umanitarie, vuoi per spirito religioso e volontà di proselitismo, si erano mobilitate contro la tratta, spesso coordinando le loro attività, non di rado ottenendo risultati apprezzabili.

Forniamo ora qualche elemento sull'impegno profuso in questo senso dalla Società Antischiavista d'Italia<sup>105</sup> e dalla Sacra Congregazione «de Propaganda Fide»<sup>106</sup>.

---

<sup>105</sup> Sulla nascita e l'opera della Società Antischiavista d'Italia rimandiamo al pregevole studio di PERROTTA M. , *La Società Antischiavista d'Italia*, in «Miscellanea di Storia delle Esplorazioni», t. V, 1980, pp. 229-244. Scrive tra l'altro Perrotta: «Nell'ambito del movimento antischiavista che caratterizza il periodo compreso tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, assume una notevole importanza l'azione delle Società Antischiaviste, diffuse in quasi tutti gli Stati d'Europa [...]. Le diverse Società Antischiaviste si propongono, conformemente alle deliberazioni del Congresso internazionale di Bruxelles del 1890, di svolgere la propria azione nei territori africani di dominio, o di protezionato, o di aspirazione del rispettivo paese» (p. 229).

L'autrice prosegue: «Per quanto riguarda l'Italia il primo Comitato Antischiavista si costituisce nel dicembre 1888 a Palermo»; il movimento antischiavista si diffonde rapidamente e «con la benedizione del Santo Padre prende infatti corpo a Roma nel marzo del 1889 il Consiglio Direttivo per l'Italia dell'Opera Antischiavista [...]. La presidenza della Società Antischiavista d'Italia viene affidata al Principe Camillo di Rospigliosi [...]. Il Consiglio Direttivo, che ha il compito di organizzare e di dirigere l'azione della Società, ben presto dirama ai Comitati antischiavisti, costituiti nelle diverse città, una lettera circolare che contiene "alcune norme che potrebbero praticarsi per ora dai Comitati locali nell'esercizio della propria azione:

a) A mezzo della stampa e delle conferenze periodiche costantemente eccitare un umanitario sentimento d'indignazione contro questa selvaggia caccia all'uomo.

2) Procedere con funzioni religiose che il popolo cristiano chieda a Dio la cessazione di questo flagello che colpisce l'umanità.

Una prima indicazione circa i criteri ispiratori dell'azione della Congregazione in merito alla schiavitù ci viene fornita da una lettera che il prefetto apostolico di Tripoli Carlo dal Borgo a Giovi inviò al Segretario di Propaganda Fide in data 30 gennaio 1892. In risposta ad una richiesta di informazioni del cardinale prefetto, «con cui voleva sapere con quali mezzi si potesse riuscire alla abolizione della schiavitù in queste contrade, e quali soccorsi approssimativamente mi sarebbero abbisognati,

---

3) Prendere accordi colle Società filantropiche esistenti, perché ognuna conforme al proprio scopo coadiuvi l'opera della abolizione della schiavitù nella sua riuscita.

4) Pregare i predicatori affinché nelle circostanze opportune tengano analoghi discorsi e permettano di raccogliere l'obolo per l'opera.

5) Promuovere opere di beneficenza per raccogliere i mezzi necessari.

6) Secondare la premura di quelle persone che volessero prestar l'opera loro al soccorso dei negri strappati alla schiavitù» (pp. 230-231).

Più avanti Perrotta scrive che la Società Antischiavista «si propone, pertanto, di "vigilare, mediante agenti accorti e fedeli, in quei luoghi ove si sa che la mala pianta ha maggiormente attecchito; scoprire le segrete mene dei mercanti di carne umana; sorprendere avvedutamente gli occulti mercanti, prevenire gli arrivi delle carovane; denunciare a tempo questi fatti alle autorità costituite, per impedirli e punirli: e poi... rinviare ai loro paesi gli schiavi fuggitivi o liberati, curarne gli infermi e raccogliere quelli che non potran far ritorno ai propri paesi".

A questo scopo la Società Antischiavista stabilisce in Tripolitania parecchie Agenzie: a Canea, a Derna, a Bengasi, a Tripoli di Barberia, a Misurata, a Zliten, a Homs, e altrove, dove persone di sua fiducia non mancano di sorvegliare la merce di contrabbando» (pp. 234-235).

Sempre sulle società antischiaviste si veda l'articolo di PRINZIVALLI V., *Schiavismo ed antischiavismo*, in «Rassegna Nazionale», 16 gennaio 1913, pp. 161-171.

<sup>106</sup> In generale sull'attività della missione francescana di Tripoli, dipendente dalla Congregazione di Propaganda Fide, si veda il contributo di FILESI T., *L'attenzione della S. Congregazione per l'Africa Settentrionale*, in *Sacrae Congregationis de Propaganda Fide memoria rerum, 350 anni al servizio delle missioni (1622-1972)*, Roma - Friburg - Wien, 1975, in particolare vol. III, pp. 154-168. Cfr., altresì, BERGNA C., *La missione francescana in Libia*, Tripoli, 1924.

e quali soccorsi avrei potuto sperare dal comitato antischiavista di Roma», padre Carlo illustrava la sua posizione:

«In quanto al modo più facile per abolire del tutto qui la schiavitù, sarebbe che il comitato antischiavista per mezzo delle potenze firmatarie della conferenza antischiavista di Bruxelles costringesse il Governo turco, giacché esso stesso firmò, a impedire col punire chiunque sapesse che anche nascostamente facesse commercio degli schiavi; questo certo sarebbe il mezzo più sbrigativo.

Tanto è vero che qui, nelle parti di Tripoli [...] dopo che questo Governatore Generale punì alcuni negozianti di schiavi [...], non ne hanno portati più. Solo in Bengasi l'anno ora scorso, come mi scriveva quel Viceprefetto, vi erano giunti degli schiavi, e venduti e introdotti in città non pubblicamente, ma come merce di contrabbando [...], di ciò già ne ho avvisato il Comitato Antischiavista di Roma, e che vi è là un suo agente da me trovatogli, e che invigila i vapori Turchi che di là vanno a Costantinopoli e che già ha scoperto che nei due ultimi vapori che partirono di là, furtivamente caricarono delle schiave, e il detto Agente avvisò l'Agente che il comitato antischiavista di Roma ha stabilito in Canea, che i detti vapori avevano degli schiavi a bordo, onde agisse, secondo l'istruzioni che ha; procuri che sieno liberati. Le autorità locali di Bengasi [...] pare che siano conniventi»<sup>107</sup>.

Che le autorità locali fossero non solo tolleranti, e spesso conniventi, ma addirittura, in alcuni casi, praticassero esse stesse il possesso e lo scambio di schiavi, viene evidenziato da un rapporto che il vice console francese a Bengasi Ricard indirizzò al console a Tripoli nel novembre 1889:

«Hadji Réchid Paschà, d'après les informations les plus récentes, doit passer quinze jours à Djaghbuob. Il a

---

<sup>107</sup> Propaganda Fide, N.S., vol. 20 (1893), cc. 60r-61r: cfr. trascrizione in appendice.

offert à Cheikh Senoussi cinq jeunes esclaves, dont trois filles et deux garçons, âgés de cinq à sept ans. L'homme de confiance du Mutessarrif a accompagné ce dernier dans son pèlerinage et a donné aussi deux jeunes filles esclaves».

Ricard sottolineava l'accaduto scrivendo:

«Il parait étrange que l'agent d'un gouvernement qui se fait honneur d'abolir l'esclavage soit le premier à l'encourager par son exemple»<sup>108</sup>.

L'azione delle missioni cattoliche si svolse nell'insieme in stretta collaborazione con la Società Antischiavista d'Italia.

In una sua lettera dell'ottobre 1893 padre Carlo dal Borgo<sup>109</sup> scrive al prefetto della Congregazione cardinale Ledochowski che, in occasione di un suo breve viaggio a Roma nel 1891,

«fu combinato con cotesta Sagra Congregazione e col Comitato Antischiavista di costi che io qui, ed in Bengasi gli avessi trovati degli Agenti, come infatti ritornato qua, qui ed in Bengasi gli trovai degli Agenti che bramavano, ed ebbi istruzione che la Missione dovesse aiutare dove potesse i detti Agenti, ma segretamente, senza comparire per nulla per non comprometterla coll'autorità locale»<sup>110</sup>.

Creata la rete delle agenzie antischiaviste, il coordinamento tra di loro doveva essere perfetto per dare dei risultati. Padre Carlo dal Borgo, in una lettera del settembre 1891 puntualmente informò che

---

<sup>108</sup> Archives Etranger Paris (d'ora innanzi A.E.P.), *Tripolitaine* 45, c. 194.

<sup>109</sup> Per inciso si noterà che padre Carlo dal Borgo, prefetto apostolico a Tripoli, era diventato membro della Società Antischiavista nel 1891: cfr. ROSSI E., *op. cit.*, pp. 316-318.

<sup>110</sup> Propaganda Fide, *N.S.*, vol. 20 (1893), cc. 199r-v.

«il comitato antischiavista di Roma ha già secondo che io gli aveva indicato [...] in Candia, primo scalo che fanno i vapori Turchi, nella linea di Tripoli-Costantinopoli, stabilito un suo Agente per osservare se detti vapori avranno schiavi a bordo; l'agente di Candia sarà informato per lettera da un corrispondente di Bengasi, quando questi saprà che in Bengasi nascostamente hanno caricati gli schiavi, partendo la lettera per posta collo stesso vapore che avrà a bordo gli schiavi»<sup>111</sup>.

Certo è che il lavoro non doveva mancare agli agenti delle società antischiaviste: secondo le valutazioni fornite dal viceprefetto apostolico a Bengasi per il 1891, il numero degli schiavi presenti nella città era pari a circa 2000, di cui 700 giunti nei primi 9 mesi di quell'anno<sup>112</sup>.

Si tratta di valutazioni per molti versi plausibili, se si considera che nello stesso anno il vice console francese a Bengasi Ricard scriveva:

«L'importance du trafic des esclaves dans ce district atteint des proportions étonnantes. Dernièrement, dans l'espace de huit jours, 85 d'autre eux ont été introduits en ville, sans compter ceux qui ont été vendus dans l'intérieur et ceux qui ont été dirigés sur Misurata (voie de terre)»<sup>113</sup>.

Si è già detto che, una volta riusciti a liberare uno schiavo, restava la preoccupazione di evitare che venisse nuovamente ridotto in schiavitù. Anche in relazione all'intervento in favore degli schiavi manomessi l'opera missionaria in Tripolitania e

---

<sup>111</sup> *Ibid.*, cc. 62r-63r.

<sup>112</sup> *Ibid.*, cc. 64r-v.

<sup>113</sup> A.E.P., *Tripolitaine* 46, c. 8.

Cirenaica si distinse in modo particolare, elaborando un progetto che implicava un generoso impegno finanziario, oltre che umano.

Il nuovo prefetto apostolico a Tripoli, padre Giuseppe da Barrafranca, in data 7 giugno 1899 informò il prefetto della Congregazione cardinale Ledochowski del progetto da lui stesso elaborato<sup>114</sup>: cercheremo di evidenziarne i punti salienti, anche per fornire un termine di paragone con analoghe iniziative assunte negli anni precedenti dalle autorità consolari inglesi, sulle quali ci siamo soffermati in precedenza.

Il padre prefetto, dopo aver ricordato che la Prefettura Apostolica di Tripoli, d'accordo con la Società Antischiavista di Roma, aveva organizzato una rete di agenti nelle principali città del litorale libico e che, anche grazie all'intervento dei consolati europei, tali agenzie erano riuscite a liberare tra i 50 e i 100 schiavi ogni anno, si chiedeva:

«a che giova il liberare dalla schiavitù un Negro, se subito è abbandonato a se stesso senza i mezzi di sussistenza, incapace ad esercitare un'arte, o mestiere ed oppresso appunto dal trovarsi in paese straniero, separato dai suoi cari, e lontano dal suo paese natio [...]».

Egli stesso all'ultimo rimpiange la perduta condizione di Schiavo, e quel ch'è peggio, i suoi compagni ancora Schiavi, lungi dal desiderare la libertà, scegliendo dei due mali il minore, se ne rimangono cioè schiavi e

---

<sup>114</sup> Propaganda Fide, N.S., vol. 161 (1899), cc 684r-686v: cfr. trascrizione in appendice. Il progetto in questione doveva stare molto a cuore a padre Giuseppe da Barrafranca, dal momento che si era recato appositamente a Roma per perorare la sua causa.

nascondono tale loro condizione per non cadere nella solita miseria dello schiavo liberato.

Ma ciò non avverrebbe se i Negri liberati dalla Schiavitù avessero un primo ricovero ove ricevessero i primi rudimenti d'un arte o mestiere, e specialmente dell'arte agricola [...].

A tal uopo si dovrebbero [...] stabilire due Istituti, uno cioè Maschile e Femminile l'altro, ivi gli Schiavi appena liberati sarebbero accolti, e addetti all'arte agricola, e nello stesso tempo, secondo la loro rispettiva capacità, istruiti in qualche arte o mestiere. Accosto a questi due Istituti si formerebbe il Villaggio per la colonia dei Negri, costruendovi cioè per ciascuna Famiglia una Casetta consistente in due stanze ed una piccola cucina».

Per la realizzazione di un simile progetto il padre prefetto chiedeva uno stanziamento di 21.000 franchi e precisava che

«il luogo più adatto a quanto propongo, sarebbe Bengasi (Cirenaica) posto centrale, ove arriva il maggior numero di Carovane: esso ha terreni fertili ed estesi vicino alla Città e popolazione tranquilla».

Vuoi per la notevole entità del finanziamento richiesto, vuoi anche per le difficoltà burocratiche che la realizzazione un simile progetto avrebbe sicuramente incontrato, l'idea di padre Giuseppe da Barrafranca non vide mai la luce.

Vogliamo concludere dando notizia di una relazione spedita da Tripoli a Roma nel 1900, in occasione del Congresso Antischiavista che si sarebbe tenuto a Parigi quello stesso anno<sup>115</sup>. Essa contiene una serie di valutazioni che padre Giuseppe da Barrafranca aveva inviato alla Congregazione e alla Società

---

<sup>115</sup> Propaganda Fide, *N.S.*, vol. 186 (1900), cc. 352r-359v: cfr. trascrizione in appendice.

Antischiavista, perché servissero da base di partenza per il lavoro dei delegati italiani: l'interesse di questo documento deriva appunto dal fatto di fornire un quadro esaustivo del fenomeno schiavista nelle tre regioni libiche dando indicazioni sulla «storia» della tratta trans-sahariana, sullo «stato attuale della tratta terrestre e marittima», sull'«azione dei missionari e degli esploratori», sui «mezzi pratici per sopprimere la schiavitù». In buona sostanza tale fonte non aggiunge niente di significativo alla nostra conoscenza della tratta libica, ma proprio per il suo carattere di rapporto sul complesso del fenomeno ad una certa data, abbiamo ritenuto utile riprodurla integralmente nell'appendice documentaria.

### 3. La tratta tra il 1900 ed il 1911

Finora non abbiamo fornito valutazioni complessive circa il numero degli schiavi negri liberati ad opera delle Società Antischiaviste. Risale al 12 novembre 1903 un dispaccio con il quale il consolato d'Italia a Tripoli trasmetteva a Roma una nota redatta da padre Giuseppe da Barrafranca, prefetto apostolico e agente principale del comitato antischiavista in Libia: tale nota riporta i dati relativi all'attività di manomissione degli schiavi da parte delle maggiori potenze europee (Inghilterra, Francia e Italia) su 7 importanti piazze libiche (Bengasi, Derna, Tripoli, Homs, Sliten, Misurata, Tobruk) nel biennio, non ancora concluso, 1902-1903<sup>116</sup>. A parte i valori assoluti, che parlano di 109 manomissioni per il 1902 e di 67 per i primi 3 trimestri del 1903, ci pare più interessante sottolineare altri elementi. si può notare, ad esempio, che la città in cui venivano liberati più schiavi era Bengasi: 94 nel 1902 (pari all'86%) e 63 nel 1903 (pari al 94%). Oltre a Bengasi, solo Derna (13 emancipazioni nel 1902 e 4 nel 1903) e Homs /2 liberazioni nel 1902) ricorrono nella lista delle città in cui nel biennio in questione erano stati consegnati documenti di manomissione. per inizio si noterà che i luoghi in cui avveniva la liberazione sono indicativi delle aree

---

<sup>116</sup> MAE.-A.S.M.A.E., Libia 154/2-12, n. 1322/512.

geografiche in cui maggiormente intenso era la tratta libica nei primissimi anni del secolo.

Qualche altra considerazione può essere fatta circa l'attivismo dei vari consolati europei. In questo caso, dati sono di per sé fin troppo espliciti: nei primi nove mesi del 1903, delle 67 manomissioni, 64 erano avvenute ad opera delle autorità consolari inglesi, 2 grazie all'intervento di quelle francesi e 1 per l'interessamento del rappresentante italiano.

Vogliamo inoltre evidenziare che a tutto settembre 1903 la Società Antischiavista aveva speso 740 franchi francesi «per sorvegliare la tratta e scoprire il contrabbando degli schiavi» al fine di segnalare la presenza ai consolati che avevano la facoltà di intervenire direttamente: tale capitale, com'è intuibile, era stato assorbito in gran parte dagli agenti di stanza di Bengasi (560F).

Dai dati fin qui esposti emerge il ruolo del capoluogo cirenaico come centro schiavista principale del litorale libico. Per contro da altra fonte traiamo conferma del fatto che Tripoli nel periodo preso in esame aveva in gran parte esaurito la capacità di essere il terminale privilegiato della tratta. Sempre nel 1903 il Console britannico a Tripoli scrive al suo ministero: «From information supplied to me by Marshal Rejeb Pasha the Valy and Commander in Chief I am able to state that during the last seven years from February

1898 to March 1903 only females and 41 malões were amancipateds by the Local Governement [...] their number shows conclusively that in comparison with the number emancipated at Benghazy the importation from the interior must be much smaller on the western than on the eastern side of the Gulf of Sidra». Ciò, tuttavia, nell'opinione del rappresentante inglese non giustificava facili trionfalismi: «The opinion expressed by Consul General Fago in 1898 that the slave trade was practically extinet seems to me induly optimistic although undoubtedly owing to a variety of causes one of which is the personal hostility shown on several occasions by the present Valy to anything savouring of slave dealing it is on a very much smaller than in former years»<sup>117</sup>.

Analoghe considerazioni vengono svolte in un successivo dispaccio del 30 maggio 1904 dove si legge:

«There is a large black population in Tripoli, but they are not Slaves. Slavery in this country, or the little that remains of it, has for the last twenty years been steadily on the decrease and as regards this city and the seacost it has practically ceased to exist: inland where there are no Consuls or Europeans and where Tutkisk authority is neither strong or vigilant it may still continue to a small extent»<sup>118</sup>.

---

<sup>117</sup> F.O., 160/91, FF. 44-45.

<sup>118</sup> F.O., 160/91, ff. 62-66.

Le maggiori attenzioni da parte degli europei che vigilano nella tratta si appuntavano in questi anni nel controllo dei piroscafi turchi diretti dai porti libici verso le maggiori città dell'impero al di là del Mediterraneo. A ben vedere questa preoccupazione era giustificata se valutiamo la quantità di informazioni di cui disponiamo circa le ripetute violazioni delle disposizioni relative al divieto del trasporto di schiavi nei postali turchi. E' datata 27 febbraio 1905 una lettera individuata da Tripoli al Segretario di Stato per gli Affari Esteri Lansdorne a Londra. Il secondo paragrafo della missiva recitava:

«With regard to the statment that certain Turkish authorities grant manussion papers to slaves thereby making them out to be free passengers on board Postal steamers, while in reality they are reduced to slavery, I believe this to be true in the case of some Makhousse steamers frequenting this coast. These which are Ottoman are the great offenders but theirs number diminishes every year in consequence of their employment being chiefly limited to the transportation of trops. The Postal steamers running between Tripoli and Tripolitan ports, Malta and ports on the Tunisian coast and Crete beign mainly Italian or French, the most practical means for rendering the transport of such suspected slaves impossible by these boats, if

any are so transported, would be for the Agent of the different Companies to refuse to issue passage»<sup>119</sup>.

L'idea che la progressiva sostituzione dei piroscafi turchi con navi delle compagnie di navigazione europee avrebbe reso più difficoltoso il perseguimento del traffico deve essere considerata valida, dal momento che su queste ultime i controlli potevano essere condotti più accuratamente e con minori intralci burocratici.

I documenti, peraltro, dimostrarono che chi aveva veramente interesse a commerciale schiavi poteva servirsi, con qualche accortezza, anche dei vapori europei. In questo senso è emblematico il caso verificatosi nei primi mesi del 1907 a bordo del piroscavo italiano "Letimbro". Con un telegramma datato 7 marzo il viceconsole italiano a Bengasi Tritony dava inizio alla vicenda scrivendo all'Ambasciatore Sforza di stanza a Costantinopoli che «Milmi Pascià Governatore trasferito partì oggi col piroscavo nazionale "Letimbro" per Costantinopoli con sei schiavi di cui due minori di dieci anni sua proprietà e quattro ragazze appartenenti suo seguito.

Prego V.E. di disporre loro liberazione o all'arrivo costà o per mezzo R.° Console Canea dove probabilmente egli strarborderà. Probabilmente si esibiranno delle

---

<sup>119</sup> F.O., 160/91, ff. 48-53.

inattendibili carte di liberazione che non distruggono il legname di schiavitù».

Riferito il caso particolare Tritory ammoniva: «Mi permetto di raccomandare per l'esempio alla serietà di V.E. questo caso del Governatore stesso giacché su quasi ogni vapore per Costantinopoli o Smirne si imbarcano schiavi di nascosto da funzionari turchi»<sup>120</sup>. Purtroppo, come vedremo in seguito, l'allarme lanciato dal viceconsole italiano era tutt'altro che fuori luogo.

Non tutti gli agenti diplomatici europei dimostravano lo stesso zelo nella lotta contro la tratta. L'ambasciatore d'Italia a Costantinopoli Sforza non rientrava comunque nella schiera dei più attivi, mostrandosi più preoccupato di mantenere cordiali rapporti diplomatici con il paese ospite. Nel riferire al Ministero della questione sollevata da Tritoni scrive infatti: «Come V.E. ben sa la schiavitù ha assunto qui mitissima forma della servitù domestica. E' probabile che gli individui in parola, per i quali Tritony stesso ammette si esibissero certificati di liberazione, rifiutassero anche dopo mio intervento, di lasciare il loro padrone; non vedo, comunque, quali vantaggi pratici trarremmo da un intervento di cui, a memoria d'uomo, non vi è esempio da parte di alcuna

---

<sup>120</sup> M.A.E. - A.S.M.A.E., libia 101/3-43, Telegramma in cifra n. 132; cfr., altresì, M.A.E.-A.S.M.A.E, Libia 101/3-6, Telegramma 7 marzo 1907.

Ambasciata qui. Temerei anzi che lo scopo umanitario che ha mosso Tritony, fosse qui interpretato come nostra meschina vendetta contro un mutessarif che non ci si mostrò amico.

Non interverrò quindi, a meno di istruzioni di V.E.»<sup>121</sup>. Se il caso del "Letimbro" veniva così ridimensionato dall'ambasciata, in mancanza di direttive precise impartite da Roma, anche gli altri rappresentanti diplomatici italiani nell'impero potevano essere tentati dal seguire una politica di basso profilo. Il 15 marzo il console a Tripoli Pestelozza informava il ministero che «in relazione al mio telegramma all'Eccellenza Vostra, in data 10 corr., per il denunciato imbarco sul piroscafo "Letimbro" da Bengasi a Canea, di sei schiave per Costantinopoli, ebbi all'indomani riscontro dal R. Console Generale in Canea; il cav. Lebrecht telegrafa che, praticata una rigorosa inchiesta, furono trovati a bordo solamente due fanciulli, maschio e femmina, al seguito dell'ex Governatore di Bengasi, diretto a Cospoli. Il R. Console ne telegrafava d'urgenza alla R. Ambasciata affinché fossero impartite istruzioni al R. Console in Pireo, ove è più facile eventuale liberazione»<sup>122</sup>.

---

<sup>121</sup> M.A.E.-A.S.M.A.E., Libia, serie Politica, 5/1-1, Telegramma in arrivo n. 565 (9 marzo 1907).

<sup>122</sup> M.A.E.-A.S.M.A.E., Libia, serie Politica, 5/1-1- n. 370/127; cfr., altresì, M.A.E.-A.S.M.A.E., Libia 101/3-6, dispaccio 15 marzo 1907.

Dobbiamo attendere fino al 30 marzo per leggere una "ferma" presa di posizione da Roma. In quella data l'Ufficio Diplomatico del Ministero informa Pestalozza che «l'ex governatore della Cirenaica s'imbarcò effettivamente sul "Giava" (e non sul "Letimbro") e che, in vista delle risultanze negative delle indagini praticate a Canea dal Cav. Lebrecht, i RR. Consoli al Pireo ed in Salonicco non ebbero occasione di fare opposizione alcuna a che il piroscafo proseguisse il suo itinerario»<sup>123</sup>.

Un ulteriore dispaccio dell'Ufficio Diplomatico diretto al reggente del Consolato Generale a Tripoli Bernabei giungeva a chiarire - se ma ce ne fosse stato bisogno - il perché del comportamento italiano:«[...] la richiesta del R. vice Console Si. Tritoni, di far, eventualmente, liberare, senz'altro, quegli schiavi, non avrebbe, date le circostanze, potuto essere assecondata, nè dalla R. Ambasciata in Costantinopoli, né dal R. Consolato generale in Canea, senza creare complicazioni ed assumere serie responsabilità»<sup>124</sup>.

Il povero Tritony, oltre alla frustrazione per il fallimento dell'intera operazione, dovette sopportare anche i rilievi di Pestolozza che in una lettera del 16 aprile gli "consigliava" quale «opportuna norma in casi

---

<sup>123</sup> M.A.E.-A.S.M.A.E., Libia 101/3-43, n. 17184; una bozza dello stesso dispaccio si trova in M.A.E.- A.S.M.A.E., Libia, serie Politica, 5/1-1, 30 marzo 1907.

<sup>124</sup> MA.E.-A.S.M.A.E, Libia, 101/43, n. 18207.

consimili» che «sia controllato e impedito l'imbarco in piroscafi italiani di negri il cui stato di piena libertà non sia ben chiarito»<sup>125</sup>.

Il caso del "Letimbro" non è l'unico nel quale ci siamo imbattuti. Analoga vicenda dovette fronteggiare il nuovo viceconsole a Bengasi Pittaluga esattamente un anno più tardi, quando, nell'aprile 1908, si trovò per le mani il caso di una donna nera imbarcata nel piroscafo "Stura" priva della prescritta "carta di liberazione"<sup>126</sup>. Di fronte alle giustificazioni di Mohammer Bey, dragomanno già direttore degli affari politici del locale mutasserif, al cui seguito la donna viaggiava, Pittaluga non trovò niente di meglio che farsi promettere la liberazione della poveretta una volta che il piroscafo fosse giunto ad Istanbul<sup>127</sup>.

Pittaluga fu al centro di un nuovo caso di contrabbando di schiavi su navi italiane nel febbraio 1910, allorché ebbe notizia che una giovane donna di origine sudanese era stata imbarcata sul piroscafo "Marco Minghetti" priva di documenti di liberazione: anch'essa si trovava al seguito di un notevole del luogo, il direttore della

---

<sup>125</sup> M.A.E.-A.S.M.A.E, Libia 101/3-6, dispaccio del 16 aprile 1907.

<sup>126</sup> M.A.E.-A.S.M.A.E., Libia, serie Politica 5/1-1 n. 284/109; si veda inoltre M.A.E.-A.S.M.A.E, Libia, Serie Politica, 5/1-1, 22783.

<sup>127</sup> M.A.E.-A.S.M.A.E., Libia, serie Politica, 5/1-1, n. 273/27. L'intera vicenda viene riportata con dovizio di particolari nel rapporto che Pittolenga invia all'ambasciatore a Costantinopoli in data 2 aprile 1908 per informarlo dell'accaduto: cr. trascrizione in appendice.

Banca Agricola Ottomana di Tripoli<sup>128</sup>. Avvertito dell'accaduto, questa volta il Ministero fu costretto a prendere posizione, se non altro per scoraggiare il proseguimento del traffico sui postali delle linee italiane. Pur senza entrare nel merito del caso specifico, con un dispaccio datato 28 febbraio 1910 la Direzione Centrale degli Affari Coloniali faceva presente al Console Generale d'Italia a Tripoli che «in seguito al fatto segnalato dal R. Console in Bengasi, dell'imbarco di un minorenne sudanese, schiava domestica del Direttore della Banca Agricola Ottomana di codesta città, sul piroscafo "Marco Mighetti" senza la preventiva esibizione dell'Agenzia della Navigazione Generale Italiana del certificato di affrancamento debitamente legalizzato, la Direzione Generale della navigazione Generale, richiestane dal Ministero della Marina, ha dichiarato "di aver rinnovato all'Agenzia sociale di Bengasi le disposizioni già impartite nello scorso anno per evitare l'imbarco di schiavi sui piroscafi sociali ed ha impartito istruzioni ai Comandanti dei piroscafi in linea XVII affinché in tutti i casi che offrono loro dubbi, non accettino a bordo nè biglietti, nè persone senza che queste provino, prima, di essere munite di certificato di affrancamento vidimato dal R. Console"»<sup>129</sup>.

---

<sup>128</sup> M.A.E.-A.S.M.A.E., Libia 101/3-6, dispaccio del 28 febbraio 1910.

<sup>129</sup> M.A.E.-A.S.M.A.E., Libia 101/3-43, n. 3.

In qualche occasione, tuttavia, l'intervento a favore dei neri oggetto del traffico riscuoteva successo. A questo proposito è emblematico il caso a cui fa riferimento l'agente a Smirne della Società Antischiavista italiana Ernesto Basso in una comunicazione al Presidente della Società datata 20 gennaio 1907:

«Ho il piacere e l'onore di comunicarle che venerdì 19 corr. ebbi la fortuna di liberare tre schiavi, provenienti da Bengasi di Tripolitania. Fui avvertito fin dal 15 corr. della partenza di questi schiavi da Bengasi, sopra il vapore "Seyar" della compagnia ottomana Mahsousse, da un telegramma speditomi da un Agente della Società nostra. Non insisto nei dettagli dell'Operazione [...] aggiungo solo che trovi sia nel nostro Console Generale Com, Adoardo Tosconi, che in Mahzar Bey, capo polizia, e cavaliere della Corona d'Italia, quella stessa premura sollecitudine nell'aiutarmi a compiere la mia missione [...].

Gli schiavi, come ho detto, erano tre, marito, moglie e bambina [...].

Il capo di questa famigliola ha nome Mabuk e fin da bambino rubato ai suoi genitori. la moglie Sauda, e la bambina di otto anni Freza. Furono, a mia richiesta provisti di Teshiret, a passaporto che potrà far loro

le veci di stato civile, e lasciati di poi proseguire per la loro destinazione Costantinopoli»<sup>130</sup>.

Per inciso si noteranno due particolari non propriamente insignificanti: in primo luogo che in questa circostanza i tre schiavi liberati viaggiavano su un piroscampo battente bandiera ottomana; secondariamente che l'operazione si era svolta al di fuori del territorio libico dove, c'è da credere, l'interesse per la tratta era molto meno radicato dalla lettura dei documenti relativi a questo primo scorcio di secolo emerge un costante attivismo delle Società Antischiaviste, e particolarmente del Comitato Antischiavista italiano, che cominciò ad avere una stretta collaborazione con i suoi omologhi europei (in primo luogo con la inglese Anti-Slavery and Aborigines protection Society). Non è facile motivare questo improvviso rigurgito di zelo antischiavista, in special modo quando questo veniva dalle autorità italiane, che non si erano certamente mai distinte per il rigore con il quale avevano combattuto la tratta. Si possono tuttavia avanzare delle ipotesi, evidenziare degli elementi che possono fornire una chiave interpretativa. Il primo argomento che vogliamo introdurre riguarda un avvenimento del tutto incidentale: nel dicembre 1907 si era tenuto a Roma il Congresso Antischiavista e

---

<sup>130</sup> M.A.E.-A.S.M.A.E, Libia 101/3-43, dispaccio del 20 gennaio 1907; cfr. altresì, M.A.E.-A.S.M.A.E, Libia 101/3-6, 20 gennaio 1907.

nell'occasione il Comitato Antischiavista italiano, in qualità di rappresentante del paese organizzatore, aveva raccolto una quantità di materiale e di informazioni sulla tratta, che furono, poi, materia delle risoluzioni del congresso<sup>131</sup>. Non di meno si può sostenere che lo zelo dimostrato dai rappresentanti italiani mirasse a una prospettiva di lungo periodo: in sostanza quella di accreditare l'immagine di un'Italia così impegnata sul fronte della tratta, protettrice delle libertà delle popolazioni libiche di fronte alla palese latitanza dell'autorità ottomana, poteva fornire armi per la campagna libica ormai non troppo di là da venire.

Rientra nel gruppo dei documenti di questo tipo una lettera inviata in data 25 giugno 1909 dal Segretario della Società Antischiavista italiana al suo omologo inglese Travers Buxton.

In essa il rappresentante italiano mette a disposizione della Anti-Slavery Society una serie di informazioni raccolte dal proprio agente a Bengasi. Vi si legge:

«Il resulte que les caravanes qui de Wedai vont à Kufra sont en moyenne deux par an et chacune comprend 200-250 chameaux. Elles s'arrêteut a kufra on Agila Gialo d'où elles se dirigent vers Bengasi en petits détachements. Chaque caravane qui sort du Wadai conduit de nombreux esclaves. les uns sont vendus ou donnés aux Senoussis

---

<sup>131</sup> F.O., 367/157, n. 22282 (15 giugno 1909).

de Kufra, d'autres sont expédiés en Egypte par la voie de Siwa; et le reste voyage avec les détachements provenant de Kufra et une partie est vendue aux tribus de Bédouins campés dans l'Hinterland de la Cirénaïque et l'autre arrive à la deobée et par groupe à Bengasi. Les chefs des caravanes n'entreut pas dans la ville avec les esclaves, mais ils les laissent en garde à quelque autre chef à la distance de deux ou trois heures et quelque fois à une journée de marche de là ville. C'est là que les acheteurs vont les chercher et les introduisent dans la ville avec toutes sorte de précautions [...].

Quant à l'embarcation d'esclaves sur des navires ottomans, qui font le voyage Bengasi et autres ports turcs nous ne pouvons douter qu'il ne s'en soit fait et qu'il ne s'en fosse encore.

La dernière qui nous a été signalée est du 19 octobre passé. Le navire turc *Moria* serait parti de Bengasi pour Constantinople avec onze esclaves, quatre filles et sept garçons: deux de ces derniers appartenaient à un Pacha»<sup>132</sup>.

Questa relazione inviata da Roma a Londra il 25 giugno 1909, in realtà era stata compilata l'anno precedente, in occasione delle discussioni sulla tratta che si erano svolte in margine alla conferenza negli armamenti

---

<sup>132</sup> F.O., 367/157, n. 44698 (25 giugno 1909).

di Bruxelles (febbraio-marzo 1908)<sup>133</sup>. Di quelle discussioni avevano formato oggetto anche le osservazioni di un padre missionario, membro corrispondente della Società Antischiavista francese, circa un intenso traffico di schiavi che si stava sviluppando al confine fra Sudan francese e Sudan anglo egiziano, diretto su Tripoli<sup>134</sup>.

Le informazioni contenute in tali relazioni erano state comunicate dalla Anti-Slavery Society al Console Generale inglese a Tripoli Justin Alvarez perché compisse le opportune indagini: le sue conclusioni vennero trasmesse a Londra l'11 maggio 1908. Purtroppo non siamo stati in grado di rintracciare l'originale del documento, ma in una minuta del Foreign Office circa il rapporto di Alvarez si legge quanto segue:

«The last report from F. Alvarez is dated May 11/08. He points out that most of the statements contained in the letter from the British and Foreign Anti-Slavery Society are untrue [...]. F Alvarez is aware of the importance attached by H.M. Gov. to the suppression of the slave trade in Tripoli and would no doubt have reported anything of importance.

He has made enquirces into alla the cases brought to our notice by the Society with the result that very

---

<sup>133</sup> F.O., 367/157, n. 22282 (14 giugno 1909).

<sup>134</sup> F.O., 367/157, n. 22282, (14 giugno 1909).

little foundation has been discovered for their reports in regard to Tripoli [...].

M: Alvarez is quite alive to the necessity for vigilance but as the information supplied us by the British and Foreign Antislavery Society has not for the most part been corroborated he has no doubt nothing more of importance to report»<sup>135</sup>.

La risposta di Alvarez gettava sul fuoco dell'allarmismo delle Società Antischiaviste.

Non tutti però, si dimostrarono soddisfatti dell'operato del Console inglese che, va pur detto, non si distingueva per la vigilanza sull'attività schiavista. Rilievi di questo tipo vennero mossi nel giugno 1909 alla Camera dei Comuni da Sir Charles Dilke, allorché - essendo ormai trascorso più di un anno dalla data dell'ultimo rapporto di Alvarez sulla tratta - presentò un'interrogazione al Segretario di Stato per gli Affari Esteri. Sir Edward Grey, nella quale chiedeva al Governo di riferire circa l'effettiva azione del Consolato di Tripoli<sup>136</sup>.

Tra i meno soddisfatti dell'operato di Alvarez troviamo senza dubbio alcuno il segretario della Anti-Slavery and Aborigines Protection Society, che, in relazione al dibattito parlamentare del 10 giugno precedente, così

---

<sup>135</sup> F.O., 367/157, n. 22282, (14 giugno 1909).

<sup>136</sup> F.O., 367/157, n. 22282, (14 giugno 1909); i testi dell'interrogazione e della risposta del Ministero degli Esteri sono riprodotti integralmente in appendice.

scrive al Segretario di Stato per gli Affari Esteri Grey in data 7 dicembre 1909:

«[...] You then stated that his Majesty's Consul General at Tripoli evidently disbelieved the reports as to the slave trade between Tripoli and the Soudan, but that he was fully alive to the anxiety of His Majesty's Government for information on this subject, and you added if any fresh particulars were brought to your notice you would willingly instruct him to make further enquiries. Since that time I have received several letters from the Secretary of the Anti-Slavery Society of Italy [...] which [...] all go to show that the slave trade from Soudan to Tripoli continues.

[...] I venture to think that these fresh particulars of the continuance of the slave trade may warrant the institution of further enquiries on the subject by His Majesty's Consul General at Tripoli»<sup>137</sup>.

Tra le lettere della Società antischiavista italiani di cui Buxton fa menzione, almeno una merita di essere citata. Si tratta di quella inviata il 30 ottobre 1909 in cui si legge tra l'altro:

«[...] un correspondant (très sérieux) [...] nous informe, qu'à partir de la fin de Juin au 20 du mois d'Août, ils sont arrivés à Bengasi trois caravanes avec onze esclaves, tous des enfants. Mais, comm'il observe, la plus grande partie d'esclaves n'arrive pas

---

<sup>137</sup> F.O., 367/157, n. 44698 (8 dicembre 1909).

à Bengasi, mais elle est vendue à tufra, à Ogila etc., et aux Bédouins, où il n'est pas possible aucun contrôle»<sup>138</sup>.

Le pressioni alle quali il governo fu sottoposto dovettero sortire qualche effetto, dal momento che in una minuta del Foreign Office a firma W. Laugley veniva annotato:

«Mr. Buxton correspondent himself admits the difficulties of discovering what is going on. We can only drive the attention of Mr. Alvarez to these further reports»<sup>139</sup>.

Si è già scritto altrove che una delle maggiori preoccupazioni delle rappresentanze consolari europee in Libia, impegnate a combattere la tratta, era quella di evitare che coloro che venivano emancipati fossero abbandonati a loro stessi, senza protezione, soggetti, quindi, a cadere nuovamente in schiavitù. Il dibattito sui metodi da seguire per ovviare a un tale inconveniente era sempre stato latente e ne troviamo tracce più o meno documentate lungo tutto l'arco di tempo preso in considerazione. Ci fu un momento in cui, però, il dibattito si fece più aspro, arrivando a coinvolgere le più alte rappresentanze governative e diplomatiche europee ed ottomane. Dell'evoluzione di questo "seramble for liberated slaves" intendiamo dare

---

<sup>138</sup> F.O., 367/157, n. 44698 (8 dicembre 1909).

<sup>139</sup> F.O., 367/157, n. 44698 (8 dicembre 1909).

conto nelle pagine che seguono: la disputa segnò forse, nella sua fase acuta, il momento in cui le potenze europee - Inghilterra in testa - si trovarono più esposte sul fronte della lotta alla tratta.

Con una lettera indirizzata al Foreign Office il 2 settembre 1910 il Console inglese a Tripoli Justin Alvarez dava fuoco alle polveri. In primo luogo informava il suo Ministero « [...] that the Gouvernement of the French Republic had instructed their Consuls in the Regency to take under their protection the slaves who are brought there from the French Sudan and that the Secretary of the French Anti-Slavery Society called his Turkish nationality on the slaves liberated in the Turkish Empire [...]»; quindi proseguiva: «My French colleague informs me that although he has no special instructions on the point from his Gouvernement yet as a matter of principle in the event of any native of a country under a French protectorate or a French possession, black or otherwise, applying for his intervention with the local authorities he should consider himself bound to grant it. Logically, I suppose I ought to adopt the same position with regard to natives of Bornu or other countries of Northern Nigeria, Darfur or other countries of the Anglo-Egyptian Sudan and the consequence would be that both Consultates might be called on to register, as the case may be, a Bornowy, a Darfury, a Kanemy or a Wadayan as

British or French protected persons. Further, as a corollary thereto, in the event of an African applying for liberation it would be may, or Mr. Seon's duty to emancipate on our own authority such persons, register them as our respective protégés and notify the local authorities of the facts».

Ma quale era il risultato a cui miravano i rappresentanti consolari inglese e francese? Ecco la risposta di Alvarez: «The merits of a system such as the one thus faintly outlined above be that the abuse of the letters of freedom [...] would be rendered impossible seeing that, in process of time, few or no blacks would apply to the local authorities for emancipation, but would apply to one of the two Consulates General. Once registered as British or French protected persons there could be no question of their falling back into slovery [...]»<sup>140</sup>.

Ricevuto l'assenso da Londra<sup>141</sup>, il 16 dicembre Alvarez aveva notificato al Valy di tripoli Marshal Ibrahim Pasha che i motivi della Nigeria sarebbero stati registrati presso il consolato Generale del Regno Unito e posti sotto la sua protezione. Al tempo stesso aveva trasmesso al Valy una lista dei paesi e dei luoghi i cui abitanti sarebbero stati ammessi al beneficio della registrazione<sup>142</sup>.

---

<sup>140</sup> F.O., 160/27, cc. 51v-653v (Bengasi, 2 settembre 1910).

<sup>141</sup> F.O., 367/251, n. 603 (5 gennaio 1911).

<sup>142</sup> F.O., 367/251, n. 154 (23 dicembre 1910).

Naturalmente non si poteva sperare di condurre in porto un'azione come quella promossa da Alvarez senza che venisse coinvolta direttamente la Sublime Porta, per la quale il conferimento della nazionalità inglese (o francese, a seconda dei casi) agli schiavi manomessi dai consolati assumeva risvolti importanti sia in politica estera sia in politica interna.

Il problema non veniva ignorato nemmeno a Londra e già il 10 gennaio 1911 un dispaccio del Foreign Office a firma W. Langley incaricava l'ambasciatore a Istanbul Sir Gerard Lorther di informare il Governo Turco circa il punto di vista inglese a proposito della registrazione dei motivi dei tenitori africani della corona<sup>143</sup>.

La nota verbale indirizzata dall'ambasciatore britannico alla Sublime Porta è datata 22 gennaio 1911<sup>144</sup>: in allegato essa riportava la lista dei «countries and tribes (among others) in the Anglo-Egyptian Sudan and the Great Lakes Region whose inhabitants or members are entitles on application for it to British protection: Bagara, Bahr el Ghazal, Darfur, Dar-Nuba, Denka, Masailand, Nubia, Kordofan, Shilluke Uganda, Unyoro, Usoga and Umiro»<sup>145</sup>

---

<sup>143</sup> F.O., 367/251, n. 154 (10 gennaio 1911).

<sup>144</sup> F.O., 367/251, n. 8118: cfr. trascrizione in appendice.

<sup>145</sup> F.O., 367/251, n. 8118 (s.d.).

La risposta del governo Turco giungeva il 18 aprile 1911<sup>146</sup>.

Nel dispaccio con il quale trasmetteva a Londra la nota della Sublime Porta, l'incaricato d'affari inglese a Istanbul Gerad Lowther notava acutamente:

«The Porte's Note, though conciliatory in tone, is evidently designed to limit as far as possible the extension of British protection to negroes resident in those provinces.

This attitude on the part of the Porte is intelligible, and on our own side it does not seem desirable to encourage unduly the formation in Turkish territory of considerable negro communities enjoyng British protection. It would seem preferable to confine such protection to such persons as are very cleary entitled to it, and to rely, for the gradual suppression of the enshavement of African negroes generally, on the international agreements relating to the subject. I think that for the purpose of registration as British subjects a broad distinction might be drawn between 1. Persons born in Turkish territory and now of full age, who though of British African origin have never claimed British protection, and 2. Persons born in British dependencies, minors born in Turkish territory of such persons, and chindrend born in the future of recognized

---

<sup>146</sup> F.O., 367/251, n. 19403: cfr. trascrizione in appendice.

British African subjects. Such a distinction might be made the more early in practice [...]<sup>147</sup>.

Queste considerazioni vennero recepite all'atto della stesura della replica inglese<sup>148</sup> che chiudeva, almeno per il momento, la disputa sugli schiavi manomessi di origine "British African". Le pretese iniziali di Londra erano state ridimensionate, ma grazie alle nuove disposizioni l'antischiavismo britannico aveva aggiunto altre frecce al suo arco.

Abbiamo iniziato questo paragrafo fornendo alcune cifre relative al numero degli schiavi liberati nei primissimi anni del secolo, vogliamo concludere riportando altri dati quantitativi rilevati alla fine del periodo preso in esame. Purtroppo si tratta di poche e scarse valutazioni, ma possono servire a dare un'idea dell'evoluzione della tratta libica sottoposta ormai da qualche decennio alla costante vigilanza delle autorità consolari europee.

Ribadiamo che i dati che seguono non concernono il numero degli schiavi introdotti in Libia (e specialmente nei porti del litorale), ma semplicemente il numero delle manomissioni, che, peraltro, sono indicative dei luoghi dove più attivo era il traffico.

In data 10 marzo 1910 il console generale d'Italia a Tripoli Pestalozza trasmetteva al Ministero l'annuale

---

<sup>147</sup> F.O., 367/252, n. 19403 (13 maggio 1911).

<sup>148</sup> F.O., 367/251, n. 19403 (15 maggio 1911).

relazione sull'attività di liberazione degli schiavi condotta dalla Società Antischiavista.

I dati relativi al 1909, parlano di 43 emancipazioni (17 maschi e 26 femmine) avvenute a Misurata (4), Zliten (17), Bengasi (4), Derna (18)<sup>149</sup>.

In definitiva si può osservare che in questi anni la tratta era forse del tutto scomparsa a Tripoli e si era notevolmente ridimensionata anche a Bengasi: si può ritenere che continuasse con una certa intensità in quelle città (Zliten, Derna) dove più blando era il controllo europeo.

---

<sup>149</sup> M.A.E.-A.S.M.A.E., Libia 101/3-6, dispaccio del 20 marzo 1910; cfr., altresì, M.A.E.-A.S.M.A.E., Libia 101/3-43, n. 5 (20 marzo 1910).

## Conclusione

Il traffico carovaniero trans-sahariano costituiva il vero fulcro dell'economia libica del XIX secolo: le carovane provenienti dal Waday, dal Born, dalla Nigeria trasportavano penne di struzzo, avorio, gomma e schiavi.

Al pari degli altri articoli commercializzati, questi ultimi rimasero a lungo una importante fonte di guadagno - e fino al 1870 erano di gran lunga la merce più richiesta sia per singoli privati che per molti governatori ottomani.

A partire dalla metà del XIX secolo era iniziato in Europa un movimento di opposizione alla schiavitù che portò in un primo tempo gli stati a fare pressioni sulla Sublime Porta affinché intervenisse per reprimere la tratta. Quando fu evidente che Istanbul aveva scarse possibilità di intervento diretto e che le autorità locali - a parte significative eccezioni - si giovavano di questa debolezza per trarre vantaggi personali dal proseguimento della tratta nella Reggenza, i governi europei decisero di condurre la lotta in loco, appoggiandosi alle rappresentanze consolari di Tripoli e Bengasi per il riscatto degli schiavi e giovandosi della capillare attività di indagine e di informazione condotta dalla società antischiavista e dalle opere missionarie.

Sul finire del secolo venne rafforzata anche la vigilanza sui bastimenti diretti a Costantinopoli, che continuava ad essere il maggiore mercato schiavista dell'impero.

Grazie a questi interventi si può supporre (e qualche dato quantitativo conforta questa supposizione) che il commercio di schiavi in Libia venisse effettivamente ridimensionato.

certo è che il traffico divenne meno evidente allontanandosi definitivamente da Tripoli e Bengasi, per proseguire, magari su scala inferiore; nei punti meno sorvegliati della costa e nell'entroterra.

Maggiore successo erano destinate ad avere altre iniziative, di carattere eminentemente militare, assunte da alcune potenze europee all'inizio del XX secolo. In questo senso si può presumere che un colpo decisivo alla tratta venisse inferto dall'occupazione francese del Konem-Bornu e del Waday e dall'intervento coloniale italiano del 1911. Le due azioni ebbero per effetto una chiusura dei terminali, meridionale e settentrionale, del millenario commercio trans-sahariano ed anche il traffico degli schiavi dovette subire qualche contraccolpo.

Altre ipotesi attendono di essere vagliate e riscontrate su base documentaria.

## FONTI E BIBLIOGRAFIA

Come risulta evidente dalla lettura dei paragrafi che precedono, per la stesura di questo contributo si è fatto ricorso sia a fonti bibliografiche (paragrafo 1), sia a fonti documentarie (paragrafi 2 e 3).

Il reperimento del materiale documentario è avvenuto presso i seguenti archivi: Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri a Roma (nel testo indicato con la sigla M.A.E.-A.S.M.A.E.), archivio degli Affaires Etrangères a Parigi (A.E.P.), archivio del Foreign Office presso il Public Record Office a Londra (F.O.) e l'Archivio storico della Sacra Congregazione per l'Evangelizzazione dei popoli "de Propaganda Fide" (citato nelle note al testo semplicemente come Propaganda Fide). Riteniamo superfluo riportare qui di seguito l'elenco dei singoli "pezzi" consultati: per quanto concerne il materiale archivistico il riferimento rimane quello delle note al testo.

Maggiori precisazioni si rendono invece necessarie per quanto concerne la strutturazione della bibliografia. Com'è evidente per la redazione di questo contributo sono state consultate sia opere di carattere generale sulla tratta transsahariana, sia testi più specifici sul commercio degli schiavi attraverso il Sahara a cavallo tra XIX e XX secolo, sia, infine, opere relative al caso particolare della tratta libica. In bibliografia abbiamo voluto riprodurre una suddivisione di questo tipo, individuando tre distinti gruppi di testi, ognuno dei quali relativo ad una delle suddette aree tematiche: ciascun titolo è infatti contraddistinto da un asterisco (\*), da due (\*\*), o da tre (\*\*\*), in relazione ai contenuti che sviluppa. Non ci nascondiamo l'inconveniente che presenta una simile organizzazione del materiale bibliografico, dal momento che talvolta una medesima opera, per la varietà dei riferimenti in essa contenuti, avrebbe potuto essere collocata in più di un raggruppamento tematico: in questi casi si è adottato il criterio dell'interesse prevalente. Tuttavia siamo certi che l'adozione di una bibliografia ripartita per argomenti faciliterà il lavoro di chi vorrà approfondire qualcuno degli aspetti affrontati nelle pagine precedenti.

### Bibliografia.

- Abitbol M., Le Maroc et le commerce transsaharien du XVIIe siècle au début du XIXe siècle, in "Revue de l'occident musulman et de la Méditerranée", 30 (1980), pp. 5-19. (\*)
- Adu Boahen A., Britain the Sahara and the Western Sudan (1788-1861), Oxford, 1964. (\*)
- Adu Boahen A., The caravan trade in the nineteenth century, in "Journal of African History", III (1962), pp. 349-359. (\*)
- Alamanni E., L'importazione e l'esportazione nel Vilayet di Tripoli di Barberia nel 1905, in confronto con il 1904, con speciale riguardo all'Italia..., in "Bollettino Ufficiale del Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio" (BUMAIC), V, 1906, pp. 742-807. (\*\*\*)
- Alamanni E., L'influenza economica dell'Italia nel Vilayet di Tripoli, in "L'Esplorazione Commerciale" (EC), XXI (1906), pp. 237-238. (\*\*\*)

- Alpers E. A., Ivory and slaves. Changing patterns of international trade in east central Africa to the later nineteenth century, Berkeley, 1975. (\*\*)
- Angeloni G., Le carovaniere e i confini della Libia, in "Idea Nazionale", n. 13 (1921). (\*\*\*)
- Annoni A. M., Tripoli di Barberia, in EC, XXV (1910), pp. 169-180. (\*\*\*)
- Arbib E., Tripoli e il suo commercio con l'interno, in "L'Esploratore", 20 (1881), p. 68. (\*\*\*)
- Ayalon D., On the eunuchs in Islam, in "Jerusalem studies in arabic and islam", I (1979), pp. 67-124. (\*)
- Bacharach J. L., African military slaves in the medieval Middle East, in "International Journal of Middle East Studies", XIII (1981). (\*)
- Baer G., Slavery in nineteenth century Egypt, in "Journal of African History", III (1967), pp. 417-441. (\*\*)
- Baier S., Trans-saharan trade and the Sahel: Damerou, 1870-1930, in "Journal of African History", I (1977), pp. 37-60. (\*\*)
- Baillaud E., Sur les routes du Soudan, Toulouse, 1902. (\*)
- Baude J. J., De l'esclavage des noirs dans le nord de l'Afrique, in "Annales Maritimes et Coloniales", I (1838), pp. 927-938. (\*)
- Bedis Y., Tales of the Wadai slave trade, in "Sudan notes and records", XXIII (1940). (\*)
- Bennett N. R., Christian and negro slavery in eighteenth century North Africa, in "Journal of African History", I (1960). (\*)
- Bernet E., An Tripolitaine. Voyage à Ghadamès, Paris, 1912. (\*\*\*)
- Bettoli P., Tripoli commerciale, in "L'Esploratore", VI (1882), pp. 265-273. (\*\*\*)
- Bono S., Guerra corsara e commercio nel Maghreb barbaresco (secoli XVI-XIX), in VII Jornades d'Estudis Històrics Locals "El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)" (Palma, 23-25 novembre 1989), Palma de Maiorca, 1990, pp. 133-144. (\*)
- Bono S., Il commercio transsahariano della Tripolitania dal 1900 al 1911, in "Africa", a. XXXVI, n. 1 (marzo 1981). (\*\*\*)
- Bono S., Le dernier siècle des commerces transsahariens à travers la Libye (1800-1911), in "Actes du IVème Colloque Euro-africain sur: L'Histoire du Sahara et des relations transsahariennes entre le Maghreb et l'Ouest africain du Moyen-Age à la fin de l'époque coloniale" (Erfoud, Maroc, 20-25 octobre 1985), Bergamo, 1986, pp. 173-180. (\*\*\*)
- Bovill E.W., Caravans of the old Sahara, Oxford, 1933. (\*)
- Brenner L., The Shehus Kukuwa, a history of the al Kanemi dynasty of Bornu, Oxford, 1973. (\*)
- Brulard M., Aperçu sur le commerce caravanier Tripolitaine-Ghat-Niger vers la fin du XIXe siècle, in "Bulletin de liaison saharienne", IX (1958), pp.202-215. (\*\*\*)
- Brulard M., Le commerce caravanier au Fezzan au XIXe siècle, in "Bulletin de liaison saharienne", IX (1958), pp. 37-48. (\*\*\*)
- Buxton T. F., The african slave trade and its remedy, London, 1840. (\*)
- Buxton T. F., The african slave trade, London, 1939. (\*)
- Chicco E., Il commercio italiano nella Tripolitania, in "Bollettino del Ministero degli Affari Esteri" (BMAE), n. 233 (luglio 191), pp. 627-634. (\*\*\*)
- Commercio di importazione e di esportazione della Tripolitania durante l'anno 1903 in confronto col 1902, con speciale riguardo al commercio italiano, in BUMAIC, VI (1905), pp. 706-717. (\*\*\*)

- Cooper F., Plantation slavery on the east coasts of Africa, London, 1977. (\*)
- Cordell D. D., Dar al-Kuti and the last years of the trans-saharan slave trade, Madison, 1985. (\*\*)
- Cordell D. D., Eastern Libya, Wadai and the Sanusiya: tariqua and a Trade Route, in "Journal of African History", XXVIII (1977), pp. 21-36. (\*\*\*)
- Cufino L., Dati statistici sul commercio del Sahara, in EC, XXVI (1911), pp. 93-100. (\*\*)
- Cufino L., Il commercio carovaniero della Tripolitania, in "Rivista tecnica e coloniale di scienze applicate", I (1911), pp. 160-163. (\*\*\*)
- Cufino L., L'occupazione francese dell'Uadai, in "Rassegna Italiana", 28 (1910), n. 4. (\*\*)
- Cufino L., la penetrazione francese nel Sahara, in EC, XXVI (1911), pp. 1-7. (\*\*)
- D'Attanoux J., Tripoli et les voies commerciales du Soudan, in "Annales géographie", V (1896), pp. 193-201. (\*\*\*)
- De Martino G., Il commercio delle penne di struzzo, in "Bollettino di notizie commerciali", XXXIII (1908), p. 114. (\*\*)
- De Martino G., Il commercio di Tripoli di Barberia nel 1907, in BUMAIC, VII (1908), pp. 163-186. (\*\*\*)
- Di Palma F., Le carovaniere della Tripolitania, in "Rivista nautica", XX (1911), pp. 390-391. (\*\*\*)
- Diplomatic and consular reports, n. 3488. Annual series. Report for the years 1903 and 1904, by Alvarez, London, 1905. (\*\*\*)
- Diplomatic and consular reports, n. 3919. Annual series. Report for the year 1905, London, 1907. (\*\*\*)
- Diplomatic and consular reports. n. 2634, annual series. Tripoli. Report for the year 1901, by Dickson, London, 1901. (\*\*\*)
- Diplomatic and consular reports. n. 2843, annual series. Tripoli. Report for the year 1901, by Dickson, London, 1902. (\*\*\*)
- Diplomatic and consular reports. n. 2981, annual series. Tripoli. Report for the year 1902, by Jago, London, 1903. (\*\*\*)
- Diplomatic and consular reports. n. 578, miscellaneous series. Report on the trade and economic state of the Vilayet of Tripoli, northern Africa, during the past forty years, London, 1902. (\*\*\*)
- Dunn R. E., The trade of Tafilalt, in "African Historical Studies", 4 (1971), pp. 271-304. (\*)
- Duveyrier H., La confrerie musulmane de Sidi Mohammed Ben Ali Es Senousi, Paris, 1964. (\*\*\*)
- Emerit M., L'abolition de l'esclavage, in "La revolution de 1848 en Algerie", Paris, 1949. (\*\*)
- Emerit M., Le liasons terrestres entre le Soudan et l'Afrique du Nord au XVIIIe et au debut du XIXe siecle, in "Travaux de l'Institut de Recherches Saharienne", XI (1954). (\*\*)
- Etievant J., Le commerce tripolitain dans le centre africain, in "L'Afrique française", XX (1910), pp. 277-282. (\*\*\*)
- Fisher H. e A., Slavery and muslim society in Africa, London, 1970. (\*)
- Fournel M., La Tripolitaine. Les routes du Soudan, Paris, 1887. (\*\*\*)
- Gemery H. A., Hogendorn J. S. (a cura di), The uncommon market: essays in the economic history of the atlantic slave trade, New York, 1979. (\*)
- Gianno S., Il commercio della Triplitania, in "Bollettino di notizie commerciali", serie III, XIX (1902), pp. 553-560. (\*\*\*)

Gianno S., La Tripolitania e le vie commerciali per il Sudan, in "Rivista d'Italia", IX (1906), pp. 932-962. (\*\*\*)

Giardina F. S., Sulla Tripolitania, Catania, 1912. (\*\*\*)

Graberg de Hemso J., Prospetto del commercio di Tripoli d'Africa, e delle sue relazioni con quello dell'Italia, in "Antologia", XXVII (1827), pp. 79-99; XXX (1828), pp. 3-29. (\*\*\*)

Gribaudo P., Ghadames, Ghat e l'Iterland della Tripolitania, in "L'Italia moderna", I (1903). (\*\*\*)

Grothe L. H., Tripoli et les voies commerciales du Soudan, in "Annales de Géographie", V (1898), pp. 193-201. (\*\*\*)

Guicciardini F., Impressioni di Tripolitania, in "Nuova Antologia", LXXXVI, fasc. 679 (1 aprile 1900), pp. 385-424. (\*\*\*)

Holsinger C., Trade routes of the algerian Sahara in the nineteenth century, in "Revue de l'occident musulman et de la Méditerranée", 30 (1980), pp. 57-70. (\*\*)

Il commercio carovaniero della Tripolitania, in "Bollettino della Società Africana d'Italia", XXXI (1912), pp. 142-144. (\*\*\*)

Il commercio con l'estero dei mudiriet di Tripoli e Bengasi avanti l'occupazione (esercizio 1910-1911), in "Bollettino di Legislazione e Statistica Doganale e Commerciale", 1912, pp. 1046-1075. (\*\*\*)

Il commercio della Tripolitania, in "L'Economista", XXXVIII, vol. XLII (1911), pp. 664-665. (\*\*\*)

Importation des plumes d'autruche et des peaux de chèvres de la Tripolitaine, in "Moniteur officiel du commerce", 1912. (\*\*\*)

Inalcik H., Slave labor and slave trade in the Ottoman Empire, Chicago, 1975. (\*)

J.L, Miège, Le Maroc et l' Europe, 4 voll., Paris, 1961-63. (\*)

Johnson D.H., Sudanese military slavery from the eighteenth to the twentieth century, in "Slavery and other forms of unfree labour", London and New York, 1988. (\*\*)

Johnson M., Calico caravan: the Tripoli-Kano trade after 1880, in "Journal of African History", XVII (1976), pp. 95-117. (\*\*\*)

Johnson M., The slaves of Salaga, in "Journal of African History", XXVII (1986). (\*\*)

Klein M. A., The demography of slavery in western Sudan: the late nineteenth century, in "African population and capitalism. Historical perspectives", Boulder, 1987, pp. 50-62. (\*\*)

La ripresa del commercio carovaniero sulla via Ghadames-Tripoli, in "Bollettino d'informazioni del Ministero delle Colonie", I (1913), pp. 206-298. (\*\*\*)

La Tripolitania e le vie di penetrazione verso il centro dell'Africa, in "Finanza italiana", III (1911), pp. 805-806. (\*\*\*)

Labadie Lagrave, L'Italie en Tripolitaine et l'orientation des routes de caravanes in a travers le monde, supplemento di "Le tour du monde", nuova serie XIX (1913), pp. 173-174. (\*\*\*)

Lejean G., Le Sènègal en 1859 et les routes commerciales du Sahara, in "Revue contemporaine", 11 (1859). (\*\*)

Lettere di un viaggiatore in Barberia al sig. Giuseppe Acerbi direttore della Biblioteca Italiana intorno il commercio di Tripoli cō paesi limitrofi e coll'interno dell'Africa, in "Biblioteca Italiana", XVIII (1820), pp. 250-261. (\*\*\*)

Loup Asmelle J., Les negociants de la Savane, Paris, 1977. (\*)

Lovejoy P. E., Commercial sectors in the economy of the nineteenth century Sudan: the trans-saharan trade and the desert-side salt trade, in "African Economic History", 13 (1984), pp. 85-115. (\*\*)

- Lovejoy P., Baier S., The desert-side economy of the central Sudan, in "International Journal of African Historical Studies", VIII (1975), pp. 551-581. (\*)
- Lovejoy P., Plantations in the economy of the Sokoto Caliphate", in "Journal of African History", XIX (1978), pp. 341-368. (\*)
- Lovejoy P., The characteristics of plantations in the nineteenth century Sokoto Caliphate (islamic west Africa), in "American Historical Review", 84 (1979), pp. 1267-1292. (\*\*)
- Lovejoy P., Transformations in slavery. A history of slavery in Africa, Cambridge, 1983. (\*)
- Manning P., The enslavement of Africans: a demographic model, in "Canadian journal of african studies", XV (1981), pp. 499-526. (\*)
- Martin B. G., Ahmad Rasim Pasha and the suppression of the Fazzan slave trade, 1881-1896, in "Africa", anno XXXVIII, 4 (1983), pp. 545-579. (\*\*\*)
- Maumene, La Tripolitaine et le commerce du Soudan, in "Bulletin de la Société de Géographie Commerciale de Paris", XIII (1891), pp. 190-202. (\*\*\*)
- Mc Dougall E. A., Camel caravans of the saharan salt trade: traders and transporters in the nineteenth century, in "The workers of african trade", Beverly Hills, 1985. (\*\*)
- Mc Dougall E. A., The economics of Islam in the southern Sahara: the rise of the Kunta clan, in "Urban and rural Islam", Boulder, 1986. (\*)
- Mc Dougall E. A., The Sahara reconsidered: pastoralism, politics and salt from the ninth through the twelfth centuries, in "African economic history", 12 (1983), pp. 263-286. (\*)
- Mc Dougall E. A., The view from Awdagust: war, trade and social change in the southwestern Sahara from the eighth to the fifteenth century, in "Journal of African History", I (1985), pp.1-30. (\*)
- Medana A., Il Vilayet di Tripoli di Barberia nell'anno 1902, in BMAE, XVII (1904), pp. 1045-1196. (\*\*\*)
- Mei A., I recenti mutamenti politici del Wadai e le nuove minacce pel commercio tripolino, in "Rivista coloniale", VI (1909), pp. 945-948. (\*\*\*)
- Meillassoux C., Le commerce pré-colonial et le development de l'esclavage a Gubu du Sahel (Mali), in "The development of indigenous trade and markets in West Africa", London, 1985, pp. 182-195. (\*)
- Meyers A., Class, ethnicity and slavery: origins of the Moroccan 'abid, in "International Journal of African Historical Studies", X (1977), pp. 427-442. (\*)
- Mhier De Mathuisieulx H., A travers la Tripolitaine, Paris, 1912. (\*\*\*)
- Mhier De Mathuisieulx H., La Tripolitaine d'hier et de demain, Paris, 1912. (\*\*\*)
- Mhier De Mathuisieulx H., Le commerce au Soudan central, in "Revue de géographie", XIX (1896), t. XXVIII, pp. 38-42. (\*)
- Michaux-Ballaire E., L'esclavage au Maroc, in "Revue du Monde Musulman", 11 (1910), pp. 422-427. (\*)
- Miège J. L., La Libye et le commerce transsaharien au XIXe siecle, in "Revue de l'Occident Musulman et de la Mediterranée", 19 (1975), pp. 135-168. (\*\*\*)
- Miers S., Kopytoff I., Slavery in Africa. Historical and antropological perspectives, Madison, 1977. (\*)
- Movimento del commercio e della navigazione in Tripolitania nel 1906, in BUMAIC, VI (1907), vol. V, pp. 1174-1182. (\*\*\*)

- Newbury C. N., North african trade in the 19th century, in "Journal of African History", VII (1966), pp. 233-246. (\*\*)
- Newbury C. W., North african and western Sudan trade in the nineteenth century: a re-evaluation, in "Journal of African History", VII (1966), pp. 233-246. (\*\*)
- O'Fahey R. S., Slavery and the slave trade in Dar Fur, in "Journal of African History", XIV (1973), pp. 29-45. (\*)
- Oberti E., L' "Hinterland" della Tripolitania e Cirenaica, in "Rassegna Nazionale", XXXIV (1912), pp. 279-286. (\*\*\*)
- Omosebi K., The emergence and decay of trans-saharan trade routes, in "African Historian", III (1969), pp.29-32. (\*)
- Orano M., Tripoli e il commercio dell'Africa Centrale, in "Questioni italiane", Chieti, 1915, pp. 103-114. (\*\*\*)
- Per intensificare il commercio in Tripolitania, in "Bollettino della Società Geografica Italiana", XL (1906), pp. 508-510. (\*\*\*)
- Pera G., Importanza delle vie carovaniere in Tripolitania e Cirenaica, in EC, XXVII (1912), pp. 1-5. (\*\*\*)
- Philips J. E., Some recent thinking on slavery in islamic Africa and the Middle East, in "Middle East studies association bulletin", 27 (1993), pp. 157-162. (\*\*)
- Pipes D., Black soldiers in early muslim armies, in "International Journal of African Historical Studies", 13 (1980), pp. 87-94. (\*)
- Pipes D., Slave soldiers and Islam: the genesis of a military system, New Haven and London, 1981. (\*)
- Rais L., Régence de Tripoli. Commerce et navigation du port de Tripoli de Barbarie en 1907, in "Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France", n. 779 (1909). (\*\*\*)
- Renault F., Colloque international sur la traite des noirs, in "Africa", anno XL, 4 (1985), pp. 668-672. (\*)
- Renault F., L'esclavage en Afrique musulmane. A propos d'une publication récente, in "Revue française d'histoire d'Outre-Mer", LXXIII (1986), pp. 211- 224. (\*)
- Renault F., La traite des esclaves noirs en Libye au XVIIIe siècle, in "Journal of African History", 23(1982), pp. 163-181. (\*\*\*)
- Richardson J., Report on the slave-trade of the Great Desert, in "The Anti-Slavery Reporter", n.s., 1 (1846), pp. 9-11. (\*)
- Roberts R., Klein M., The Banamba slave exodus of 1905 and the decline of slavery in the Western Sudan, in "Journal of African History", XXI (1980), pp. 375-394. (\*\*)
- Roberts R., Long distance trade and production: Sinsani in the nineteenth, in "Journal of African History", XXI (1980), pp. 169-188. (\*\*)
- Roberts R., Miers S., The end of slavery in Africa, Wisconsin, 1988. (\*\*)
- Roberts R., Production and reproduction of warrior states: Segu Bambara and Segu Tokolor, in "International Journal of African Historical Studies", XIII (1980). (\*)
- Roberts R., Warriors, merchants and slaves, Stanford, 1987. (\*)
- Rossi E., Le relazioni del Fezzan con Tripoli e la costa del Mediterraneo, in "Bollettino della Società Geografica Italiana", 85 (1948). (\*\*\*)
- Rossi E., Storia di Tripoli e della Tripolitania dalla conquista araba al 1911, Roma, 1968. (\*\*\*)
- Savage E., The human commodity: perspectives on the trans-saharan slave trade. Slavery and abolition, London,1992. (\*)

- Spaulding J., Slavery, land tenure and social class in the northern turkish Sudan, in "International Journal of African Historical Studies", 15/1 (1982), pp. 1-20. (\*)
- Temimi A., Affranchissement des esclaves et leurs recensements au milieu du XIXème siècle dans la regence de Tunis, in "Revue d'histoire maghrébine", 39-40 (1985), pp. 213-218. (\*\*)
- Terray E., Reflexions sur la formation du prix des esclaves a l'intérieur de l'Afrique de l'ouest précoloniale, in "Journal des Africanistes ", 52 (1982), pp. 119-144. (\*)
- Terrier F., Comment pourraient intervenir les Senoussis dans la question de la traite, in "Afrique libre", 5 (1911), pp. 288-290. (\*\*\*)
- Terrier M.lle, Come procedeva la schiavitù in Tripolitania, in "Bollettino della Società Antischiavista Italiana", XXIV (1911), pp. 148-150. (\*\*\*)
- Toledano E. R., The ottoman slave trade and its suppression: 1840-1890, Princeton, 1982. (\*\*)
- Valensi L., Esclaves chretiens et esclaves noirs a Tunis au XVIIIe siècle, in "Annales", n. 22, 4 (1967). (\*)
- Willis J. R. (ed.), Slaves and slavery in Muslim Africa, 2 voll., London, 1985. (\*)