

CAPITOLO I
LE NAVI

Ogni lustro, ogni macchia voglio portare.
Johannes Helms

In un caldo giorno d'estate dell'anno 1732 la fregata negriera danese *Laarburg Galley* raggiunse la costa africana nei pressi di Capo Verde. "Ma non trovando alcuna possibilità di concludere affari", dice il giornale di bordo, "proseguimmo la navigazione, scendendo lungo la costa in cerca di miglior fortuna. Il 13 agosto gettammo l'ancora presso Cabo Monte e cominciammo a rifornirci di schiavi. Il 25 agosto passammo a Rio Galino, ma qui l'approdo era troppo pericoloso e gli schiavi piuttosto cari. Pretendevano lo stesso prezzo per donne e ragazzi come per uomini adulti. Il 27 settembre giungemmo a Rio São Paulo, dove trovammo prezzi più ragionevoli: da trenta a settanta talleri secondo l'altezza e la qualità degli schiavi. Il 1° novembre demmo fondo a Rio Sister, il 18 novembre a Bado, il 22 novembre decidemmo di proseguire gli acquisti a est di Cabo las Palmas, con il favore di Dio e la sua benedizione."

Sotto il comando del capitano Augustus Hammer, la fregata proseguì la navigazione da un luogo di



Nave negriera alla fonda presso Cabo tres Puntas, nella Costa di Guinea. (Barbot, Churchill)

sbarco all'altro. Il registro di bordo continua a riportare ottimi risultati:

“Il 29 novembre raggiungemmo il Rio St. Andreas. Poiché ormai, per grazia di Dio, avevamo messo al sicuro un buon numero di schiavi, parte dei quali era già da molto tempo nella nave, ci sembrò utile far loro dono, a nome dell'onorevole compagnia, di certi grandi teli per coprire i fianchi con l'intento di sollevarne un po' l'umore. Il 6 dicembre cambiammo ancora di posizione. Il 9 dicembre fu stabilito nel santo nome di Gesù di raggiungere al più presto la fortezza di Christiansborg. Conceda Dio sorte felice al nostro viaggio.”

Per tutto il mese di dicembre la fregata proseguì lungo la Costa del Pepe e la Costa d'Avorio, diretta al forte danese. In questo tratto, dove i possedimenti europei sorgevano fitti uno accanto all'altro, gli africani erano diventati più cari: c'era chi pretendeva centoventiquattro talleri per uno schiavo maschio. La sera di Capodanno la nave raggiunse la postazione inglese di Cabo Corso, e il passaggio dell'anno fu annotato nel giornale di bordo:

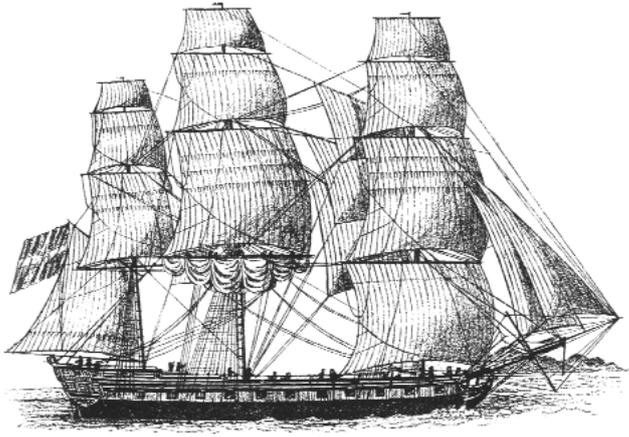
“Dio sia lodato per la grazia che ci ha concesso nell’anno passato; possa Egli continuare a offrirci il suo aiuto! In nomine Jesu abbiamo iniziato l’anno 1733. Il 9 gennaio il capitano Hammer è tornato a bordo ammalato da Cabo Corso. Il 14 gennaio ci siamo ancorati al forte di Christiansborg. Iddio sia ringraziato per il viaggio felice e ci conceda ancora il Suo aiuto. Il nostro capitano è morto al forte due ore dopo esservi stato trasportato. Il secondo di bordo, signor Jæger, ne prese il posto. Il 5 febbraio ci furono consegnati dal forte quarantaquattro schiavi, tutti con l’iniziale CB impressa a fuoco su una coscia. Il 21 febbraio il governatore venne a bordo con le lettere e i documenti e otto schiavi con il marchio CB sulla coscia. Al principio di marzo salpammo dalla Guinea con quattrocentoquarantatré schiavi in tutto. Al momento della partenza ne erano già morti novanta. Il 7 maggio arrivammo a Saint Thomas, per grazia di Dio e con il suo santo aiuto. Ci restavano allora solo duecentoquarantadue schiavi. Centonovantanove erano morti e due erano stati venduti in Guinea. Dal 7 marzo era morto uno schiavo al giorno, un danno cui il Signore pose presto rimedio favorendo un ottimo accordo commerciale. Il valore dei vivi compensò la perdita dei morti. L’8 maggio consegnammo al forte i primi ventisette eccellenti esemplari marcati CB. Dopo una settimana si poté dare inizio all’asta.”

I forti danesi delle Indie Occidentali sono intonacati di rosso. Esistono ancora. Dal forte Bianco in Guinea al forte Rosso di Saint Thomas ci sono tremilaottocentocinquanta miglia marine. Questo era il cosiddetto passaggio di mezzo, il tratto intermedio della rotta triangolare, il lungo interludio nel dramma degli schiavi. Prima e dopo il viaggio della fregata *Laarburg Galley*, quel tratto fu percorso più di cento volte da

navi danesi con oltre quarantamila africani a bordo.

Le cifre sono approssimative. Dalle fonti che ci sono giunte finora si ha notizia di cento viaggi documentati, compiuti da quarantanove navi di cui conosciamo il nome. Il rapporto tra il numero delle navi e quello dei viaggi dimostra che non si trattava di trasporti marittimi regolari, con una stessa nave che percorre sempre l'identica rotta. La rotta triangolare consumava i suoi materiali. Trenta navi compiono una sola traversata, sette fanno cinque o più viaggi, e il record è detenuto dalla *Cron-Printzens Ønske*, la Volontà del Principe, che tra il 1747 e il 1764 percorse sette volte il passaggio di mezzo.

Una nave utilizzata per la tratta degli schiavi dopo aver avuto altre funzioni era spesso ribattezzata con un nome più raffinato. Da quel momento avrebbe rappresentato la nazione agli occhi del mondo. I nomi delle navi negriere danesi rispecchiano il carattere ufficiale dell'impresa e seguono perciò la graduale democratizzazione del potere che la Danimarca conobbe durante quel periodo. L'inizio coincide con l'apogeo della monarchia assoluta. Le prime navi negriere portano quasi esclusivamente nomi di re, come *Christianus Quintus*, *Fredericus Quartus*, *Cron-Printzen* e *Cron-Printz Christian*. Dalla metà del 1700 le personalità reali maschili perdono terreno; due navi si chiamano ancora, rispettivamente, *Prinsesse Sophia Magdalena* e *Prinsesse Wilhelmine Caroline*, ma per il resto si assiste a una discesa nella scala del rango. Ora i velieri prendono il nome di personaggi blasonati, come *Grevinden af Laurvigen*, la Contessa di Laurvigen, e ancor più spesso ci si serve di appellativi neutri, benché sempre ottimistici, come *Jomfruen*, la Vergine, *Haabet*, la Speranza, *Postillonnen*, il Postiglione e *Sorgenfri*, la Spensierata. Durante il cosid-



La nave negriera Grev Bernstorff alla vela presso le isole delle Indie Occidentali danesi. Nel 1786 trasportò centoquindici africani dalla Guinea alle Indie danesi. Copia da dipinto di artista ignoto. (Museo del Commercio e della Navigazione, Castello di Kronborg, Helsingør, Danimarca)

detto periodo aureo del commercio danese degli schiavi, sotto Bargum e Kiøge, nella seconda metà del secolo, si assiste a un mutamento radicale. Non è più questione di riadattare imbarcazioni originariamente nate per altri servizi: ora le navi negriere danesi sono costruite appositamente per quello scopo, come si erigono forti nei possedimenti danesi sulla Costa degli schiavi, esattamente come in una colonia. Così in questo periodo le navi ricevono generalmente il nome delle postazioni danesi in Africa, in primo luogo dei due grandi forti sulla costa, *Christiansborg* e *Fredensborg*, come vengono battezzate tre e due navi negriere in successione, ma anche di toponimi afro-danesi, come *Rio Volta*, *Acra*, *Ningo* e *Ada*. Ma anche i principali fornitori di schiavi africani possono fregiarsi del loro nome, come nel caso

della fregata *Kongen af Ashanti*, il Re d'Ashanti, la prima nave negriera che porta di nuovo un nome regale dai tempi di Cristiano V e Federico IV. Che in questo periodo si veda anche una nave chiamata *Uppernavik* trasportare negri sull'Atlantico, è dovuto al fatto che la Compagnia della Guinea ha rilevato la flotta groenlandese e, in quella favorevole congiuntura, ha bisogno di usare le sue navi tanto al sud quanto al nord. Al tempo stesso la rotta triangolare continua a riflettere i mutamenti nella distribuzione del potere in patria: ecco una nave di nome *Gebeimeraad Guldberg*, dal Consigliere di Stato Guldberg, nonché una *Gebeimeraad Stampe*. Anche i grandi movimenti libertari di fine secolo vedono i nomi dei loro più illustri rappresentanti dipinti sulla poppa delle navi negriere. La *Conte di Bernstorff*, la *Conte Schimmelmann* e la *Contessa Schimmelmann* trasportarono nel loro insieme centinaia di uomini, donne e bambini verso le isole delle Indie Occidentali.

Se il numero delle navi danesi e dei loro viaggi è abbastanza noto, è più difficile valutare il numero degli schiavi trasportati. In certi casi si sa solo quanti neri furono imbarcati in Africa, in altri ci si deve accontentare del numero di quelli che raggiunsero le Indie Occidentali. In altri ancora manca sia il primo sia il secondo dato. Molti punti essenziali sfuggono all'esame della ricerca, altri non sono mai stati seriamente indagati. Un vizio d'origine sorge dopo il 1731, quando i capitani cominciano ad acquistare schiavi in regioni dell'Africa fuori dai possedimenti danesi, in primo luogo nella cosiddetta Costa alta. In certe relazioni si legge di navi danesi che arrivano nelle Antille con più negri che alla partenza. La spiegazione è che gli acquisti effettuati sulla "Costa alta" non sono compresi nel calcolo. In molti casi non se ne sa nulla.

Malgrado tante incertezze, è tuttavia possibile farsi un'idea abbastanza corretta dell'ampiezza del traffico di schiavi danese. Sulle traversate effettuate in nome della Compagnia, o di altre società commerciali riconosciute, gli archivi forniscono in genere cifre precise. Per questa via si può documentare un totale di circa ventitremila africani esportati dalla Guinea. In questa cifra sono compresi gli acquisti effettuati sulla Costa alta di cui abbiamo notizia, cui vanno aggiunti quelli di cui siamo all'oscuro: almeno mille, secondo un calcolo prudenziale. Non esistono documenti sul commercio privato, né tanto meno, naturalmente, su quello condotto in maniera illegale e all'insaputa delle compagnie da capitani danesi, i cosiddetti *interloper*, o contrabbandieri. Sulla portata di tale attività è impossibile fare congetture. In compenso si conosce più o meno il numero dei viaggi privati legali prima del 1729. Se si calcola, anche qui largamente per difetto, che ogni nave portasse dall'Africa una media di centocinquanta schiavi, si ottiene un totale di circa duemila persone, per questa parte poco significativa della tratta.

Ma per il periodo che va dall'emanazione del divieto della tratta dei negri da parte di Schimmelman, nel 1792, alla sua entrata in vigore, nel 1803, le cifre sono estremamente lacunose. Questa fase cruciale, in cui lo Stato sosteneva con ogni mezzo un commercio che era quasi esclusivamente in mani private, non ha ancora attirato l'attenzione dei ricercatori. Sappiamo che nel solo anno 1797 i negri esportati dalla Guinea furono settecentotrentasette. Sappiamo anche che in questo periodo il numero degli schiavi nelle Indie Occidentali danesi cresceva in media di quattrocentoventisei individui l'anno. Queste cifre sono però una base di calcolo inaffidabile, perché non tengono conto

dell'alto tasso di mortalità e perché potrebbero forse comprendere gli schiavi importati con navi di altre nazioni. Ai tempi di Kiøge le navi danesi trasportavano in media millecinquecento schiavi l'anno oltre l'Atlantico e, se supponiamo che nel periodo tra il 1792 e il 1803, in cui il commercio fu fortemente incoraggiato, la media annuale si aggirasse intorno ai cinquecento individui, dobbiamo aggiungere alla cifra complessiva altri cinquemila schiavi.

Tutto questo riguarda il solo trasporto diretto effettuato dai danesi tra il forte Bianco e il forte Rosso. Ma come in Guinea i danesi vendevano schiavi a navi di altre nazioni, così capitava anche che le loro navi trasportassero schiavi nei porti stranieri in America. La maggior parte di questo traffico avveniva sotto l'egida della Compagnia ufficiale, e sulla base di informazioni d'archivio può essere così documentato un totale intorno a novemilaquattrocento schiavi. Nel complesso, dunque, l'esportazione per mezzo di navi danesi ammonterebbe a circa quarantunmila africani. Ma è un calcolo basato su stime di minima. Inoltre non tiene conto del ruolo degli *interloper* danesi e si riferisce solo agli imbarchi in Guinea. Rimane aperta la questione fondamentale: quanti di quei quarantunmila neri raggiunsero vivi la meta?

Come si è detto, non per tutti i trasporti si può contare su indicazioni riguardanti sia le partenze sia gli arrivi, ed è impossibile fare calcoli precisi per l'intero periodo. Esistono tuttavia dati completi su due periodi importanti della tratta degli schiavi danese: gli inizi e la fine. Mettendoli a confronto, ci si può fare un'idea abbastanza corretta della mortalità a bordo.

Dal 1697 al 1727 le navi danesi esportarono dalla Guinea cinquemilasettecentodieci africani in sedici

viaggi. Tremilaottantacinque arrivarono vivi. Due-milaseicentoventicinque, vale a dire il 46%, morirono durante il viaggio. Questo numero comprende però anche le perdite dovute a tre gravi naufragi avvenuti in quegli anni. Benché tutti e tre gli incidenti siano stati la conseguenza indiretta di sollevazioni di schiavi a bordo – il che per altro spiega la loro rilevanza – queste cifre danno comunque un quadro distorto dell'effettiva mortalità sulle navi danesi nel periodo in questione. Escludendo le vittime dei naufragi, gli schiavi trasportati in tredici viaggi arrivano in effetti a quattromilacentotrentuno, di cui milletrentasei, ossia circa il 25%, muore in viaggio.

Cinquant'anni più tardi, nel cosiddetto periodo dello splendore, si riuscì a quanto pare ad abbassare queste percentuali grazie a navi costruite appositamente allo scopo. Nel decennio 1778-1788, in diciassette viaggi, le navi danesi portarono dalla Guinea alle Antille seimilacinquecentotredici africani, cinquemilaquattrocentocinquatré dei quali arrivarono vivi, mentre millesessanta, ossia più del 16%, morirono durante il viaggio. La mortalità media dei due periodi, che si collocano alle estremità opposte della storia del traffico degli schiavi e comprendono sia la sua fase primitiva sia quella più "avanzata", si attesta dunque sul 19,7%. È utile indicare, a titolo di paragone, che la percentuale corrispondente sulle navi inglesi e francesi si aggira intorno al 17%. Dove le fonti danesi tacciono, si può quindi supplire con informazioni prese da fonti inglesi e francesi. Le differenze tra un caso e l'altro non sembrano tanto grandi. Un quinto degli uomini, delle donne e dei bambini trasportati sulle navi danesi trovò una tomba, come dice il poeta, tra le migliaia di tombe dell'oceano. In termini più pro-

saici, questo significa che il traffico degli schiavi danese ne riempì un po' più di ottomila.

L'oceano Atlantico. Una distesa di ottanta milioni di chilometri quadrati. Una massa d'acqua di trecento milioni di chilometri cubi. Onde e tombe in abbondanza. Nessuna nave danese oggi fa più la spola tra l'Africa Occidentale e le isole delle Antille. Non si naviga più tra il forte Bianco e il forte Rosso, e le antiche vie d'acqua degli schiavi lungo l'equatore restano deserte. Solo i periodici nubifragi equatoriali percorrono ormai il "passaggio di mezzo", come se anche il mare in questo tratto avesse bisogno di una purificazione quotidiana. Da nord e da sud soffiano tempestosi gli alisei, ma si acquietano e si spengono prima di raggiungere l'equatore, dove la bonaccia si estende come una terra di nessuno, deserta e immobile. Tombe e silenzio in abbondanza. Le onde non sono che increspature leggere, simili a quelle che vengono a infrangersi sulla linea della risacca davanti alla rada, al cimitero e al forte Bianco, dove le navi negriere danesi gettavano l'ancora in attesa del loro carico.

I negri arrivavano in file di canoe, una dopo l'altra. Dietro di loro c'era la terra delle pianure, delle montagne e delle foreste pluviali, la loro terra. Davanti a loro le grandi navi nere, man mano più grandi e man mano più nere in controluce. La canoa sciabordava nelle onde; uomini, donne e bambini spalancavano gli occhi bianchi di meraviglia e di terrore, nessuno di loro avrebbe mai sospettato che esistessero barche tanto grandi al mondo. Gli alberi si ergevano sopra di loro, più alti delle più alte palme da cocco, il fianco della nave si levava come un muro nell'acqua agitata. In un attimo erano tanto vicini da poter scorgere ogni dettaglio a bordo.