

*Marco Sioli*

“A SCANDALOUS AND INHUMAN TRAFFIC”: GLI STATI UNITI E LA  
SOPPRESSIONE DELLA TRATTA DEGLI SCHIAVI

È un luogo comune nella storiografia contemporanea che la nuova Repubblica americana, nata con la Dichiarazione d'Indipendenza del 1776 e con la successiva Carta costituzionale del 1787, si sia schierata nel dibattito internazionale sulla soppressione della tratta degli schiavi alla fine del Settecento in difesa di un commercio che alimentava la mano d'opera schiavista degli stati del Sud e la ricchezza generale della nazione intera. Infatti, la clausola inserita nella Costituzione nota come “Migration and Importation”, scritta appunto nel 1787 e ratificata nel 1788, proibiva al Congresso di abolire il commercio internazionale di schiavi prima del 1808, e le pressioni da parte degli stati del Sud per mantenere la schiavitù e il commercio degli schiavi all'interno degli Stati Uniti, e la tratta che li alimentava, erano quantomeno forti, se non addirittura violente e aggressive<sup>1</sup>.

La Convenzione riunita a Philadelphia che scrisse la Costituzione federale aveva incluso questa clausola come una parte del complesso accordo che aveva visto il South Carolina votare la clausola sui commerci, che dava al Congresso l'autorità di regolare il commercio internazionale e interstatale. Il New England aveva la sua clausola che favoriva la sua economia prevalentemente commerciale e gli stati del Sud potevano importare schiavi per altri venti anni se così volevano: “a dirty compromise”, uno sporco compromesso, come era stato definito all'epoca dai commentatori politici. James Madison aveva dichiarato che la clausola era “disonorevole per il carattere nazionale” degli americani, ma il pragmatismo politico si era imposto permettendo al South Carolina e alla Georgia di importare legalmente circa centomila schiavi tra la firma della Costituzione e la data in cui era stato deciso il bando dell'importazione degli schiavi negli Stati Uniti, e più in generale la tratta internazionale degli schiavi, fissata come detto per il primo gennaio 1808, quasi in coincidenza con

<sup>1</sup> Sulle frizioni e gli equilibri che portarono alla scrittura della Carta costituzionale nel 1787 e alla sua ratifica da parte dei singoli stati si veda Testi (2003: 90-104).

quella inglese (Finkelman: 2004, 51)<sup>2</sup>.

Questo articolo si occupa di sfatare questo luogo comune per mostrare gli sforzi effettuati da una parte della società americana per opporsi a quello che veniva definito dai responsabili dell'amministrazione statunitense "un traffico scandaloso e inumano", e l'impegno legislativo del Congresso di limitare la partecipazione delle navi americane nella tratta degli schiavi sino alla promulgazione della legge del 22 marzo 1794, intitolata *An Act to prohibit the carrying on the Slave Trade from the United States to any foreign place or country*, che impediva a qualsiasi persona – cittadino americano o straniero – di esportare schiavi dagli Stati Uniti in particolare, e più in generale di partecipare, anche indirettamente, al commercio internazionale degli schiavi, nonché gli sforzi del dipartimento della Marina americana e del dipartimento di Stato di implementare questa legge di difficile attuazione e quella successiva del 2 marzo 1807, intitolata *An Act to prohibit the importation of Slaves into any port or place within the United States* che ribadiva il divieto dell'importazione di schiavi negli Stati Uniti a partire dal primo gennaio 1808.

### 1. Il Nord e l'universo antischiavista

Il periodo rivoluzionario aveva suscitato un acceso dibattito sull'emancipazione degli schiavi. Sulla scia del pensiero di Benjamin Franklin era stata evidenziata l'incoerenza della lotta per l'indipendenza economica dalla Gran Bretagna con l'esistenza della schiavitù e della tratta degli schiavi (Waldstreicher: 2005). Tra i primi a denunciare questo paradosso ricordiamo il pamphlet di Benjamin Rush intitolato *An Address to the Inhabitants of the British Settlements in America, Upon Slave Keeping*, pubblicato a Philadelphia nel 1773, in cui l'autore esponeva nel suo ruolo di medico tutti gli effetti dannosi della schiavitù sulla salute fisica e psichica degli afroamericani. Da psichiatra quale era, con tanto di titolo ottenuto dall'University of Edimburgh, Rush voleva dimostrare ai coloni inglesi bianchi in Nord America che l'uomo di colore non era in alcun modo inferiore a quello bianco, e che era invece la schiavitù a distruggere e alterare le facoltà mentali dello schiavo (Sioli: 2000, 278-279).

Le ingiustizie del sistema schiavista erano state poste sotto la len-

<sup>2</sup> Il conteggio dei numeri degli schiavi è chiaramente frutto di ipotesi che variano a secondo degli studi. Per questo tema rimandiamo al più recente Pétrel-Grenouilleau (2006) che ridimensiona i numeri della tratta.

te d'ingrandimento di altri intellettuali della seconda metà del Settecento. Tra questi il futuro patriota americano, James Otis, che in un famoso opuscolo del 1764 intitolato *The Rights of the British Colonies Asserted and Proved* aveva criticato aspramente sia la schiavitù sia la tratta degli schiavi. Un altro dei pensatori inizialmente più congeniali al pensiero rivoluzionario americano, Thomas Paine, nel 1775, un anno prima di pubblicare il suo celeberrimo *Common Sense*, aveva dato alle stampe un articolo intitolato *African Slavery in America*<sup>3</sup> in cui auspicava l'abolizione della schiavitù e sottolineava la problematicità delle restrizioni imposte agli schiavi, anche se non chiamò mai gli afroamericani alla sollevazione, così come aveva fatto per i sudditi britannici in Nord America (Kaye: 2005: 103).

Anche gli uomini di chiesa nelle colonie del Nord non erano da meno. Nel 1770 il pastore Samuel Hopkins di Newport, nel Rhode Island, iniziò una campagna a favore dell'abrogazione della tratta degli schiavi e della causa antischiavista cercando di coinvolgere il maggior numero di persone. Addirittura, Hopkins andava casa per casa presso i proprietari di schiavi, insistendo perché venissero liberati. I suoi argomenti vennero raccolti in un pamphlet intitolato *A Dialogue Concerning the Slavery of the Africans* che uscì in stampa nello stesso anno della dichiarazione d'Indipendenza. Proprio a Newport nel 1780 veniva fondata la Free African Union Society che anticipò di poco l'associazione più importante tra quelle che promuovevano la solidarietà tra i neri e il miglioramento delle loro condizioni di vita: la Free African Society di Philadelphia. I suoi promotori, Richard Allen e Absalom Jones, divennero famosi qualche anno più tardi per il loro impegno nel contrastare l'epidemia di febbre gialla che, nell'estate del 1793, mise in seria difficoltà la vita dei cittadini americani nella principale città della Pennsylvania, che in quegli anni era anche capitale degli Stati Uniti (Sioli: 2000, 281-291).

Negli anni successivi si iniziò a parlare di promuovere il ritorno di alcuni afroamericani in Africa. Alcuni esponenti della Free African Union Society di Newport avviarono i primi contatti con la colonia della Sierra Leone fondata da alcuni antischiavisti inglesi proprio nel 1808, per arrivare alla creazione della vicina Liberia che avvenne però solo nel 1822 con il contributo di molti stati americani – come il Maryland, il Kentucky e il Tennessee – che finanziarono apertamen-

<sup>3</sup> Il saggio era stato scritto nel 1774 e pubblicato l'8 marzo 1775 nel *Pennsylvania Journal and the Weekly Advertiser*. Il testo è disponibile al sito Internet <http://www.thomas-paine.org/Archives/afri.html>.

te l'American Colonization Society tra i cui fondatori spiccavano uomini famosi come Andrew Jackson, James Madison e James Monroe. Questa organizzazione era nata dalla consapevolezza dell'impossibilità della coesistenza di due razze negli Stati Uniti e pertanto cercava di far tornare in Africa gli schiavi emancipati e i neri da tempo liberi. Noti sono i tentativi di ogni genere per convincere gli afroamericani a lasciare gli Stati Uniti, tra i quali ancora una volta l'uso della frusta (Ginzburg Migliorino: 1994, 48-49).

Con riguardo in particolare alla tratta degli schiavi possiamo notare come esistesse già nelle colonie inglesi del Nord America un diffuso sentimento di opposizione, in parte dettato dalla paura dei coloni bianchi di essere messi in minoranza e in parte dovuto alla concorrenza della mano d'opera nera. Inoltre, alcuni di coloro che si sarebbero impegnati in prima persona nella lotta rivoluzionaria pensavano che ponendo fine alla tratta degli schiavi avrebbero dato un serio colpo all'economia della madre patria inglese, tanto odiata per un'imposizione fiscale che negli anni Sessanta del Settecento si era fatta via via sempre più pesante. La colonia regia del Massachusetts aveva tentato tra il 1771 e il 1774 di proibire la tratta degli schiavi, ma non vi era riuscita a causa della contrarietà del governatore. Nello stesso periodo la Pennsylvania aveva contribuito a diminuire l'importazione degli schiavi ponendo una forte tassa su ogni schiavo che giungeva nella colonia, mentre i quaccheri nella stessa colonia già dal 1770 avevano proibito il possesso di schiavi ai loro consociati (Ginzburg Migliorino: 1994, 21). Della successiva clausola inserita nella Costituzione americana nota come "Migration and Importation" abbiamo già riferito al lettore.

Arriviamo dunque al 1794 e alla legge intitolata *An Act to prohibit the carrying of the Slave Trade from the United States to any foreign place or country*, che impediva a qualsiasi persona – cittadino americano o straniero – di esportare schiavi dagli Stati Uniti in particolare e più in generale di partecipare, anche indirettamente, al commercio internazionale degli schiavi. Infatti la legge impediva agli armatori di preparare qualsiasi tipo di nave o vascello con il proposito di trasportare e commerciare schiavi in qualsiasi porto degli Stati Uniti verso qualsiasi paese straniero, ma anche "for the purpose of procuring from any foreign kingdom, place or country, the inhabitants of such kingdom, place or country, to be transported to any foreign country, port or place whatever, to be sold or disposed of as slaves". Proprio un recente articolo di Paul Finkelman ha messo in luce gli sforzi del dipartimento della Marina americana di fare osservare questa legge con la pubblicazione integrale di una circolare ministeriale datata 5 settembre 1799 (Finkelman: 2004, 53). Constatando che erano state

commesse molte infrazioni alla legge del 1794, il ministro della Marina, Benjamin Stoddert, invitava i capitani delle navi militari a vigilare e unirsi agli sforzi di tutti i pubblici ufficiali per evitare che navi e marinai americani venissero coinvolti nel traffico atlantico. Un altro documento sempre citato dallo stesso articolo è una lettera del segretario di Stato dell'epoca, Timothy Pickering, al console americano all'Avana. Anche in questo caso la richiesta era quella di vigilare per evitare che navi e marinai americani venissero coinvolti in quello che Pickering definiva "a scandalous and inhuman traffic". Il segretario di Stato americano era conscio che gli spagnoli stavano importando un numero elevato di "new negroes", un termine che stava a significare gli afroamericani che arrivavano direttamente dall'Africa, e che questo traffico passava dall'isola di Cuba. Pertanto il console all'Avana era senza dubbio in una posizione privilegiata per scoprire quali vascelli contravvenivano alla legge; in tal caso Pickering chiedeva al console di essere informato a riguardo per poter agire di conseguenza (Finkelman: 2004, 55).

## *2. Il Sud e la ribellione di Gabriel*

Queste politiche di progressiva, anche se lenta, trasformazione nella cultura legislativa della nuova nazione si dovettero scontrare con il clima di profonda ostilità nei confronti degli afroamericani, soprattutto espressa negli stati del Sud, che si acuì in particolar modo dopo il 1791, anno in cui la rivolta degli schiavi di Haiti e la successiva creazione di una repubblica indipendente guidata da Toussaint L'Ouverture nell'isola caraibica mise in gravi difficoltà i sostenitori dell'abolizione della schiavitù nel dibattito politico americano. I due eventi furono un motivo di notevole allarme tra i proprietari di schiavi, spingendo addirittura molti di loro a lasciare le campagne per rifugiarsi nelle città di Richmond e Norfolk, in Virginia, e di Charleston, in South Carolina (Ginzburg Migliorino: 1994, 33).

La paura di una rivolta degli schiavi nelle zone rurali si trasformò in realtà quando nell'agosto del 1800 venne sventata una rivolta nella piantagione di Thomas Prosser, un proprietario particolarmente violento e severo nei confronti dei suoi schiavi, organizzata da due di essi, Gabriel Prosser e Jack Boiler, che da tempo si erano mobilitati in segreto e con grande cura per porre fine alla loro condizione servile. La rivolta, nota a quel punto come la ribellione di Gabriel, che era anche un abile artigiano in grado di leggere e scrivere, non riuscì nemmeno a prendere inizio. Già nel maggio, il governatore dello stato, James Monroe, era stato avvisato di questa minaccia e aveva

espresso un allarme esplicito per una possibile rivolta degli schiavi. Quando il 30 agosto più di mille schiavi si ritrovarono a sei miglia da Richmond e iniziarono a marciare sulla città, il loro piano era già stato svelato da due schiavi di un altro proprietario, Mosby Sheppard, e gli abitanti della città erano preparati a riceverli: il governatore Monroe aveva infatti mobilitato più di seicento soldati agli ordini dei comandanti della milizia statale tutti mobilitati per l'occasione. I rivoltosi, armati di bastoni e spade, vennero prima dispersi da una tempesta e poi arrestati a decine dalla milizia che giustiziò 35 di loro. Gabriel Prosser venne catturato alla fine di settembre e giustiziato a sua volta (Egerton: 1993). La ribellione di Gabriel fu solo la prima di una lunga serie di rivolte di schiavi che divennero sempre più violente e partecipate, come l'insurrezione del 1822 che prese il nome dal leader Denmark Vesey, un carpentiere di Charleston che si era comperato la libertà proprio nel 1800, e la rivolta di Nat Turner nell'agosto del 1831, sempre in Virginia.

La ribellione di Gabriel diede il via a un interessante scambio di corrispondenza tra il presidente Thomas Jefferson e il governatore della Virginia, James Monroe, sul problema della schiavitù e sul trattamento da riservare agli schiavi ribelli. Per Monroe, il piano di rivolta di Gabriel rappresentava "la più seria grande e spaventosa cospirazione" di cui avevano avuto sentore; Jefferson replicava invece chiedendo di non cedere alla brutale vendetta poiché gli altri stati e il mondo intero li avrebbero condannati se fossero andati "al di là dell'assoluta necessità" nel punire i responsabili. Per Jefferson non si doveva dare spazio a linciaggi e i responsabili dovevano andare incontro a un giusto processo<sup>4</sup>.

Proprio le udienze del processo agli schiavi della ribellione di Gabriel rivelarono quanto fossero state assorbite le parole chiave e le formule di protesta della Rivoluzione americana tra gli afroamericani arrestati. John Randolph – uno dei rappresentanti al Congresso che aveva sempre denunciato come immorale la pratica di vendere degli esseri umani "nella nazione più democratica del mondo" – fu presente al processo e riportò il senso dei loro diritti e lo sdegno verso il pericolo da parte dei rivoltosi. Uno degli schiavi, come raccontato da un viaggiatore inglese che presenziò alle udienze del processo, dichiarò: "Non ho altro da dire più di quello che avrebbe avuto da dire il generale Washington, se fosse stato catturato e processato dagli

<sup>4</sup> "James Monroe to Thomas Jefferson, Richmond, September 15, 1800" e "Thomas Jefferson to James Monroe, September 20, 1800" al sito Internet [http://memory.loc.gov/ammem/collections/jefferson\\_papers/](http://memory.loc.gov/ammem/collections/jefferson_papers/).

ufficiali inglesi. Ho dato la vita nel tentativo di ottenere la libertà per i miei compatrioti, e rappresento un sacrificio volontario per la loro causa” (Cit. in Ginzburg Migliorino: 1994, 41). Un’affermazione di grande spessore che testimonia ancora una volta quanto fosse vivo il ricordo della Rivoluzione americana e il chiaro messaggio contenuto nella Dichiarazione d’Indipendenza – “tutti gli uomini sono creati uguali e che sono dotati dal loro Creatore di certi inalienabili diritti fra i quali quelli alla vita, alla libertà e al perseguimento della felicità” (Bonazzi: 1999, 69) –, recepito anche dagli afroamericani.

La ribellione di Gabriel, considerata la più importante tra tutte le rivolte degli schiavi negli Stati Uniti, coinvolse quasi tutti gli schiavi di Richmond e dei suoi dintorni, mettendo in luce la fragilità del sistema schiavista. Per James Monroe, che assumerà un ruolo di rilievo nel futuro degli Stati Uniti come quinto presidente dal 1817 al 1825, gli schiavi coinvolti erano più di 50.000, ma egli probabilmente ne esagerò il numero di modo che tutti gli abitanti bianchi degli stati del Sud prendessero le dovute precauzioni per il futuro. Nel gennaio 1801, inoltre, l’Assemblea generale della Virginia approvò una legge che autorizzava la vendita di tutti gli schiavi condannati per aver partecipato alla ribellione di Gabriel con l’obbligo per l’acquirente di trasportarli tutti al di fuori degli Stati Uniti (Ginzburg Migliorino: 1994, 40).

In assenza di regolamenti federali, la condizione di molti afroamericani poteva differire da uno stato ad un altro e la normativa locale che li riguardava era soggetta a continui cambiamenti, a seconda di molti fattori: in primo luogo il loro numero, poi le condizioni politiche e sociali dello stato e l’opinione pubblica che aveva molto peso nelle decisioni che li riguardavano. Mentre al Sud la condizione di schiavitù appariva come quasi necessaria per la sopravvivenza dell’economia del territorio, nonostante la paura delle rivolte negli stati del Nord continuava l’opera delle varie società di manomissione degli schiavi e le leggi statali che puntavano ad una abolizione graduale della schiavitù. Il risultato di queste politiche complesse, e il divieto dell’importazione di schiavi negli Stati Uniti sancito dalla legge del 1794, ebbe come conseguenza certa l’aumento del prezzo del singolo schiavo che salì dai 350 dollari nel 1800 ai 500 dollari nel 1808 in Virginia, e dai 450 dollari nel 1800 ai 650 dollari nel 1808 in Georgia<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> A Charleston, in South Carolina, l’aumento fu più limitato e passò dai 500 dollari nel 1800 ai 550 nel 1808. Tutti questi dati si riferiscono al prezzo di uno schiavo giovane di buona corporatura ma *unskilled* (Cfr. Franklin e Moss: 132).

### 3. Oltre la legge del 1807

Siamo dunque arrivati alla fine del fatidico anno, il 1807, che vide la Gran Bretagna unirsi allo sforzo statunitense nel porre fine al commercio degli schiavi, finalmente sancito definitivamente anche da una legge del Congresso americano posta in essere il 2 marzo che proibiva anche l'importazione degli schiavi nei porti soggetti alla giurisdizione statunitense. A questo punto ci possiamo chiedere se questo ulteriore divieto, che prendeva il via il primo gennaio del 1808, venne implementato dalla marina militare americana incaricata di controllare i commerci e in particolare dagli armatori statunitensi? Se si guardano le statistiche pubblicate recentemente da Olivier Pétré-Grenouilleau nel suo volume molto contestato dalla storiografia afroamericana, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, vediamo da un lato la stabilità del numero degli schiavi imbarcati in Africa dopo il 1801 (1.921.100 dal 1776 al 1800 e 1.610.600 dal 1801 al 1825) e la caduta degli arrivi nell'America del Nord (73.400 negli anni dal 1801 al 1867, contro 285.300 nel Settecento). Secondo questi nuovi dati osserviamo l'aumento vertiginoso nell'Ottocento dei traffici schiavisti nelle Antille spagnole, da 73.600 a 716.300 schiavi importati, mentre quelli verso il Brasile rimanevano attestati intorno a 1.800.000 unità in entrambi i periodi (Pétré-Grenouilleau: 2006, 167).

Anche se la lettura dei nuovi dati di Pétré-Grenouilleau viene arricchita dalla riflessione che spesso il mercato cubano di schiavi riforniva anche il Sud degli Stati Uniti, rimane il dato di fatto che il traffico negriero nell'Ottocento fu dominato dai latini – portoghesi e brasiliani (quasi il 66 per cento), spagnoli e cubani (14,7 per cento) – mentre agli statunitensi viene assegnato solamente il 2,35 per cento del traffico. Bisogna però notare che erano i capitali americani a finanziare numerose navi e diverse piantagioni cubane dalle quali molti schiavi prendevano la via in direzione del Sud cotoniero statunitense. Come scrive ancora Pétré-Grenouilleau il vascello più veloce al mondo – il *Wanderer* – era armato da Charles Lamar che organizzò diversi viaggi senza incontrare ostacoli, così come l'*Erie*, dell'armatore Nathaniel Gordon, che fu catturato solo nel 1860 con ottocentonovanta schiavi a bordo (Pétré-Grenouilleau: 2006, p. 185)<sup>6</sup>.

Alla luce di questi nuovi dati possiamo dire che il divieto funzionò, anche se si deve notare che l'incremento delle piantagioni di cotone nel profondo Sud, che necessitavano del lavoro di nuovi schia-

<sup>6</sup> Gordon fu impiccato nel febbraio 1862.

vi, portarono a un cambio di direzione delle tendenze nei commerci americani rendendo più lucrosa, anche se più pericolosa, la tratta<sup>7</sup>. Più il prezzo degli schiavi saliva, più i mercanti si confrontarono con la tentazione di buttarsi nel commercio atlantico di esseri umani ormai vietato dalle leggi nazionali. Le coste lunghe e non protette del Sud statunitense e la prospettiva di un vasto profitto portò molti di questi commercianti, soprattutto dopo la guerra con la Gran Bretagna del 1812, a cimentarsi con questo traffico. Proprio in questo periodo gli storici sono concordi nell'affermare che le navi, i capitali e i marinai americani erano impegnati in un esteso commercio di schiavi tra l'Africa e il Nuovo Mondo, causando le lamentele della Gran Bretagna che continuava senza sosta nella politica di repressione della tratta degli schiavi (Franklin e Moss: 2000, 136).

#### 4. La versione di Du Bois

Proprio l'intellettuale afroamericano W. E. B. Du Bois aveva dimostrato in uno studio di fine Ottocento il ruolo della tratta clandestina o illegale nell'alimentare questo commercio e la collusione di alcune compagnie nazionali con i poteri pubblici per continuarlo (Du Bois, 1896). La ricerca, pubblicata nel 1896 come primo volume della Harvard Historical Monograph Series dall'editore Longmans, Green and Co, in realtà era la sua tesi di laurea che lo aveva portato a diventare il primo afroamericano a ricevere un Ph. D. da Harvard, nonché all'assunzione in qualità di *investigator* presso la University of Pennsylvania. Scoprire come aveva riassunto questo momento epico della storia americana tra Settecento e Ottocento colui che nel 1910 diverrà il direttore delle pubblicazioni e della ricerca della National Association for the Advancement of Colored People (NAACP) e fondatore della rivista *The Crisis*, permette di avere uno sguardo d'insieme per descrivere il background culturale che ha originato la scelta di abolire la tratta schiavista in coincidenza con l'abolizione inglese, forse influenzandola nella scelta della specifica data, e poi di disattendere queste leggi.

Un lavoro di grande spessore, quello di Du Bois, basato su una innumerevole di quantità fonti storiche, che partiva dall'epoca colo-

<sup>7</sup> Il declino della precedente industria dello zucchero e la perdita della sua centralità nell'economia atlantica è stata individuata come una delle cause nel cambiamento di atteggiamento degli inglesi verso l'abolizione della tratta degli schiavi. Si veda Carrington (2002).

niale per poi analizzare il successivo periodo rivoluzionario, inglobato dall'autore tra gli anni 1774 e 1787, e la successiva epoca federalista. In questa ampia cornice emergevano gli stati del Sud, in particolare il South Carolina e la Virginia, come i principali beneficiari del traffico di schiavi e il ruolo delle navi del New England nella tratta per tutta l'epoca coloniale. Solo con la nuova repubblica gli stati del Nord iniziarono a adottare legislazioni locali per evitare il diffondersi della tratta che fu proibita nel Massachusetts con una legge del 1788, anche se la condanna era solo pecuniaria: 50 sterline per ogni schiavo e 200 sterline per ogni nave coinvolta nel traffico. Quest'ultima sanzione che cresceva a 500 sterline nel Connecticut e a 1.000 nel Rhode Island (Du Bois: 1896, 39-44).

Sul ruolo particolare degli stati del Nord per proibire o quantomeno scoraggiare l'importazione degli schiavi abbiamo già riferito nella prima parte del saggio, così come della clausola "Migration and Importation" inserita nella Carta costituzionale nell'articolo VII, sezione 4. A tale proposito, Du Bois si sofferma sul dibattito costituzionale che vedeva diversi Padri Fondatori opporsi al traffico degli schiavi. Per George Mason della Virginia la tratta era "infernale"; Luther Martin del Maryland la considerava "disonorevole per il carattere americano". John Dickinson del Delaware ribadiva che "ogni principio di onore e sicurezza chiedeva l'esclusione degli schiavi". Di diverso parere i rappresentanti degli stati del Sud: ad esempio Charles Pinckney, del South Carolina, ribadiva che "l'importazione degli schiavi era nell'interesse dell'intera Unione. Più schiavi, più produzione". "Ma lo spirito del compromesso era nell'aria", scrive Du Bois e un "middle ground" venne individuato da Gouverneur Morris, della Pennsylvania, che individuò nelle clausole sulle esportazioni e sulla navigazione il giusto corrispettivo alla continuazione del commercio degli schiavi sino al 1800, un termine prolungato al 1808 su iniziativa di Pinckney: gli interessi degli stati del Sud erano salvi almeno per altri 21 anni in cui la tratta degli schiavi continuava a essere pienamente legale solo in tre stati – South Carolina, Georgia e North Carolina –, tuttavia rimaneva sempre vivo, nonostante i divieti, un sentimento di accondiscendenza da parte degli altri stati dell'Unione verso un commercio molto lucrativo (Du Bois: 1896, 60-73).

Il momento di rottura di questo equilibrio, secondo Du Bois, è segnato dalla rivolta di Santo Domingo, o la Rivoluzione haitiana, come viene definita dall'autore. Il leader della rivolta, Toussaint L'Ouverture, diviene il punto di riferimento di un mondo intero, quello atlantico, che aveva visto questa esperienza politica come un punto senza ritorno sia per il movimento antischiavista, sia per l'espansionismo degli Stati Uniti verso Ovest. La rivolta divenne infatti, come scrive

Du Bois, una delle cause, se non la prima, che condusse Napoleone a vendere la Louisiana agli Stati Uniti (Du Bois: 1896, 74) e ad avviare il processo espansionistico iniziato dal presidente Thomas Jefferson con la spedizione di Lewis e Clark che raggiunse il Pacifico nel 1805 portando nei territori indiani la bandiera a stelle e strisce, e quella di Zebulon Pike che raggiunse il Rio Grande nel 1807 issando quella stessa bandiera sul primo avamposto americano nel Sudovest<sup>8</sup>.

Proprio la rivolta di Haiti e la nascita di “un nobile leader nero”, e di una nuova nazione di neri liberi portò alla prima legge contro il commercio degli schiavi. Il già richiamato “An Act to prohibit the carrying of the Slave Trade for the United States to any foreign place or country”, che divenne legge nazionale degli Stati Uniti il 22 marzo 1794 sulla spinta delle petizioni delle società abolizioniste in Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, New York, Pennsylvania, Maryland e Virginia, stabiliva delle pene pecuniarie per la sua inosservanza: 1.000 dollari per ogni persona coinvolta e 200 dollari per ogni schiavo trasportato sulla nave negriera. Se i quaccheri pensavano fosse un trionfo dell’antischiavismo, in realtà la legge, come afferma Du Bois, era un mezzo con il quale gli Stati Uniti impedivano ulteriore “nutrimento alla turbolenza nelle Indie occidentali” (Du Bois: 1896, 85). La rivolta di Haiti portò ad altre due leggi che inasprirono la legislazione del 1794: la prima, del maggio 1800, introduceva alle multe pecuniarie anche l’imprigionamento per due anni dei responsabili del traffico negriero e la possibilità di catturare la nave come premio; la seconda, del 28 febbraio 1803, impediva l’ingresso negli Stati Uniti di nuovi afroamericani, in particolare se liberi e provenienti dalle Indie occidentali.

Il grande movimento antischiavista inglese che si avviava a guadagnare la sua prima vittoria con l’abolizione della tratta degli schiavi fu una spinta ulteriore alla volontà del presidente Thomas Jefferson di approvare il 2 marzo 1807 la già citata legge “to prohibit the importation of Slaves into any port or place within the jurisdiction of the United States, from and after the first day of January, in the year of our Lord one thousand eight hundred and eight”, incaricando il dipartimento degli Interni di implementare una legge che, secondo Du Bois, rimase però lettera morta sino al 1809 quando le navi con bandiera americana vennero fatte oggetto di cattura da parte delle navi inglesi (Du Bois: 1896, 113).

Per Du Bois la questione della soppressione del traffico negriero

<sup>8</sup> Per uno studio dell’espansionismo americano nei primi anni dell’Ottocento si veda Sioli (2005).

che ci occupa è essenziale per definire meglio l'intera questione della schiavitù americana. Non farlo significherebbe non rendere la "questione peculiare" scientifica e privarla di un'importante riflessione. Proprio la legge del 1807 che impedì l'importazione di schiavi a partire dal primo gennaio 1808 diventa per Du Bois (1896: 97) la prima grande meta dell'antischiaivismo statunitense, anche se l'autore si preoccupava di notare la sua sostanziale inefficacia in quanto la Florida, sino al 1819 nelle mani degli spagnoli, servì da vivaio per il traffico di schiavi effettuato da navi battenti bandiera spagnola che continuò a coprire il traffico americano di schiavi sino alla guerra del 1812 che contrappose gli Stati Uniti alla Gran Bretagna.

La fine della guerra anglo-americana riportò in auge il tema del divieto della tratta degli schiavi e una legge dell'aprile 1818 portò all'inasprimento delle pene pecuniarie per gli armatori delle navi coinvolte, nonché all'incarcerazione delle persone implicate che andavano incontro a pene che potevano variare dai tre ai sette anni di reclusione. Ma solo con una legge del maggio 1820, che poteva essere vista come parte del più vasto compromesso del Missouri, la tratta fu assimilata a un atto di pirateria, un'accusa che se provata prevedeva la pena di morte per coloro che venivano giudicati colpevoli<sup>9</sup>. Una volta tanto la pena di morte, da sempre in vigore negli Stati Uniti, poteva servire a qualcosa, anche se il timore della sanzione capitale portò a un declino temporaneo del commercio di schiavi che durò sino alla fine degli anni Trenta, per poi riprendere all'inizio degli anni Quaranta e raggiungere l'apice nel periodo precedente alla Guerra civile americana (Du Bois: 1896, 126).

## 5. Conclusioni

Abbiamo dunque documentato il tentativo posto in essere dalla leadership statunitense negli anni Novanta del Settecento di iniziare a contrapporsi con leggi e norme attuative prima all'esportazione di schiavi dagli Stati Uniti e quindi, dopo il 1808, anche all'importazione degli schiavi nell'Unione americana, in linea con la politica della Gran Bretagna di porre fine alla tratta degli schiavi, definita dai legislatori americani un "traffico inumano e scandaloso". Questo avvenne sino alla guerra che vide gli Stati Uniti scontrarsi con la Gran Breta-

<sup>9</sup> Con il compromesso del Missouri il Maine venne ammesso all'Unione come ventitreesimo stato, mentre il Missouri divenne il ventiquattresimo, lasciando inalterato l'equilibrio tra stati schiavisti e non schiavisti.

gna nel 1812. Solo in quel momento la contrapposizione con l'antica rivale, e il sospetto nei suoi confronti di voler insistere nell'abolizione della tratta degli schiavi per indebolire in particolare l'economia sudista, e più in generale l'economia statunitense *in toto*, fece sì che aumentasse il numero di capitali, navi e marinai americani impegnati in un commercio, ormai illegale anche per le stesse leggi statunitensi, ma sicuramente molto lucroso. Da questo punto di vista, in presenza di uno stato di belligeranza che continuò sino al 1814, non era possibile da parte degli inglesi insistere sull'osservanza di queste leggi. L'unica arma poteva essere quella di toccare il tema morale appellandosi all'opinione pubblica mondiale che, tuttavia, su questi temi era ancora restia a esprimersi in modo chiaro e univoco visti gli enormi interessi che il commercio di schiavi coinvolgeva<sup>10</sup>.

Anche negli anni successivi le cose non cambiarono e gli stati del Sud continuarono nel commercio illegale di schiavi senza trovare una seria e decisa opposizione nemmeno negli stati del Nord: un commercio che arricchiva molti di coloro che approfittavano di questo traffico illecito, spesso mercanti di New Orleans, ma anche di New York e del New England (Farrow, Lang e Frank: 2005). Negli anni Trenta dell'Ottocento assistiamo così a delle generiche dichiarazioni contro il commercio degli schiavi da parte dei presidenti americani che cercavano invano di preservare l'integrità e l'onore della bandiera a stelle e strisce, ma non avevano in effetti il pieno controllo della marina militare, spesso nelle mani di ufficiali sudisti che fingevano di non accorgersi del traffico di schiavi<sup>11</sup>.

Nel 1836, ad esempio, il console statunitense all'Avana riportava che interi carichi di schiavi appena importati dall'Africa venivano spediti giornalmente nel Texas su vascelli americani e che più di mille schiavi erano stati già inviati in pochi mesi, pronti per essere venduti nei mercati di schiavi della Florida e della Louisiana (Franklin e Moss: 2000, 136). L'aggiunto carattere conflittuale della materia che riguardava il regime schiavista all'interno del paese, soprattutto dopo la guerra con il Messico e l'annessione del Texas nel 1845, spiegava ancora una volta la reticenza a impegnarsi concretamente nell'abolizione del commercio internazionale degli schiavi da parte della mari-

<sup>10</sup> Un interessante volume che affronta le politiche inglesi nei confronti del ruolo del commercio degli schiavi in chiave globale, a partire dall'episodio della nave inglese *Zong* avvenuto nel 1781, è Baucom (2005).

<sup>11</sup> Sul commercio interno negli Stati Uniti e tra gli Stati Uniti e i Carabi si veda l'opera collettanea, con prefazione di David Brion Davis, di Johnson (ed.) (2004), in particolare il saggio di Hilary Beckles, "An Unfeeling Traffick. The Intercolonial Movement of Slave in the British Caribbean, 1807-1833".

na americana (Pétre-Grenouilleau: 2006, p. 269). Nel 1854 – anno della pubblicazione di *Sociology for the South* dell'avvocato e giornalista George Fitzhugh, il più noto difensore dello schiavismo – i commercianti di schiavi erano diventati così audaci da chiedere addirittura alla diplomazia americana di insistere per la riapertura della tratta degli schiavi (Davis e Donald: 1987, 112). Ma chiaramente questo periodo, che vide non solo l'incremento del commercio illegale, ma anche il crescere di un razzismo popolare e scientifico che porterà alla Guerra civile americana, non ha nulla a che vedere con il periodo oggetto di questo saggio e che ha visto gli Stati Uniti schierarsi – sia con le leggi, sia con la loro attuazione da parte della marina statunitense – decisamente contro la tratta degli schiavi.

#### RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI:

BAUCOM, I. (2005), *Spectres of the Atlantic: Finance Capital, Slavery, and the Philosophy of History*, Durham, N.C., Duke University Press.

BECKLES, H. (2004) "An Unfeeling Traffick. The Intercolonial Movement of Slave in the British Caribbean, 1807-1833" in JOHNSON, W. (a cura di) (2004), *The Chattel Principle: Internal Slave Trades in the Americas*, New Haven, Yale University Press, pp. 256-274.

BONAZZI, T. (a cura di) (1999), *La Dichairazione di Indipendenza degli Stati Uniti d'America*, Venezia, Marsilio.

CARRINGTON, S. H. H. (2002), *The Sugar Industry and the Abolition of the Slave Trade, 1775-1810*, Gainesville, University Press of Florida.

CHRISTOPHER, E. (2006), *Slave Ship Sailors and Their Captive Car-goes, 1730-1807*, New York, Cambridge University Press.

DAVIS, D. B. e DONALD, D. H. (1987), *Espansione e conflitto. Gli Stati Uniti dal 1820 al 1877*, Bologna, il Mulino.

DU BOIS, W. E. B. (1896), *The Suppression of the African Slave-Tra-de to the United States of America, 1638-1870*, in ID. (1980), *Writings*, New York, The Library of America.

EGERTON, D. R. (1993), *Gabriel's Rebellion. The Virginia Slave Con-spiracies of 1800 and 1802*, Chapel Hill, University of North Carolina Press.

FARROW, A., LANG, J. e FRANK, J. (2005), *Complicity: How the North Promoted, Prolonged, and Profited from Slavery*, New York, Bal-lantine.

FINKELMAN, P. (2001), *Slavery and the Founders: Race and Liberty*

*in the Age of Jefferson*, New York, M. E. Shape.

FINKELMAN, P. (2004), "Suppressing American Slave Traders in the 1790s", *Magazine of History*, 18 (2004).

FITZHUGH, G. (1854), *Sociology for the South or, The Failure of Free Society*, Richmond, A. Morris.

FRANKLIN, J. H. e MOSS, A. A. (2000), *From Slavery to Freedom. A History of African Americans*, New York, Knopf.

GINZBURG MIGLIORINO, E. (1994), *La marcia immobile. Storia dei neri americani dal 1770 al 1970*, Milano, Selene.

GOULD, P. (2002), *Barbaric Traffic: Commerce and Antislavery in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Cambridge, Mass., Harvard University Press.

HOPKINS S. (1776), *A Dialogue Concerning the Slavery of the Africans*, Norwich, Conn., Judah P. Spooner.

JOHNSON, W. (a cura di) (2004), *The Chattel Principle: Internal Slave Trades in the Americas*, New Haven, Yale University Press.

KAYE, H. J. (2005), *Thomas Paine and the Promise of America*, New York, Hill and Wang.

KLEIN, H. S. (1999), *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Eng., Cambridge University Press.

MCMILLAN, B. C. (a cura di) (2002), *Captive Passage: The Transatlantic Slave Trade and the Making of the Americas*, Washington, Smithsonian Institution Press.

MCMILLIN, J. A. (2004), *The Final Victims: Foreign Slave Trade to North America, 1783-1810*, Columbia, University of South Carolina Press.

OTIS, J. (1764), *The Rights of the British Colonies Asserted and Proved*, Boston, Edes and Gill.

PAINE, TH. (1775), "African Slavery in America", *Pennsylvania Journal*, 1 (1775).

PAINE, TH. (1776), *Common Sense*, Philadelphia, R. Bell.

RAWLEY, J. e BEHRENDT, S. D. (2005), *The Transatlantic Slave Trade: A History, Revised Edition*, Lincoln, University of Nebraska Press.

RUSH, B. (1773), *An Address to the Inhabitants of the British Settlements in America, Upon Slave Keeping*, Philadelphia, John Dunlap.

SIOLI, M. (2000), *Le città della rivoluzione. Alle origini delle metropoli americane*, Milano, Selene.

SIOLI, M. (2005), *Esplorando la nazione. Alle origini dell'espansionismo americano*, Verona, Ombrecorte.

SMALLWOOD, S. E. (2006), *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*, Cambridge, Mass., Harvard University Press.

SOODALTER, R. (2006), *Hanging Captain Gordon: The Life and*

*Trial of an American Slave Trader*, New York, Atria Books.

TESTI, A. (2003), *La formazione degli Stati Uniti*, Bologna, il Mulino.

WALLACE, E. K. (2006), *The British Slave Trade in Public Memory*, New York, Columbia University Press.

WALDSTREICHER D. (2005), *Runaway America: Benjamin Franklin, Slavery, and the American Revolution*, New York, Hill and Wang.

WHITE, G. D. V. (2006), *Jane Austen in the Context of Abolition: A Fling at the Slave Trade*, New York, Palgrave Macmillan.

WRIGHT, G. (2006), *Slavery and American Economic Development*, Baton Rouge, Louisiana State University Press.