



APPUNTI & NOTE

Salvatore Bono

CASI DI MOBILITÀ DI SCHIAVI NEL MEDITERRANEO DELL'ETÀ MODERNA

DOI 10.19229/1828-230X/4282018

SOMMARIO: *Nella schiavitù mediterranea (secoli XVI-XIX) la persona in schiavitù può avere in alcuni casi occasione di viaggi nell'accompagnare il padrone, anche sino a mete lontane, la Mecca o l'America, o per assolvere compiti ricevuti, o per seguire un nuovo proprietario o il destinatario di un dono di cui è l'oggetto. Ad alcuni schiavi o schiave, specialmente in paesi islamici, si sono offerte – come è noto – possibilità di mobilità e precisamente di promozione sociale, anche verso elevate posizioni di potere, sino a dey, bey, grande ammiraglio. Non è perciò congruo l'accostamento dello schiavo alla condizione del 'prigioniero'; quasi tutti gli schiavi per espletare i propri compiti dovevano anche allontanarsi dalla dimora padronale.*

PAROLE CHIAVE: *Schiavi, Mediterraneo, Mobilità.*

EXEMPLES OF SLAVE MOBILITY IN THE MEDITERRANEAN (16TH-19TH C.)

ABSTRACT: *In Mediterranean slavery between the 16th and 19th century, persons in slavery had occasions, in some cases, to travel, be it to accompany their owners, even to far away destinations such as the Mecca or the Americas; to fulfill received tasks; to follow a new owner; or to reach the recipient to whom they were donated. Especially in Islamic countries, a number of male and female slaves, as known, had opportunities for mobility and social promotion, even reaching high positions of power such as Dey, Bey, High Admiral. Therefore, the equation between slave and 'prisoner' does not appear congruous. Almost all slaves, to attend to their tasks, had also to leave their owner's mansion.*

KEYWORDS: *Slaves, Mediterranean, Mobility.*

Una forzata radicale mobilità da paesi europei a quelli islamici o viceversa è intrinseca alla schiavitù mediterranea, come è ormai definita dagli storici; questa mobilità geografica è contemporanea al degrado di status, da persona libera a 'oggetto' di altrui proprietà, subito da un individuo ridotto in schiavitù. Un drammatico mutamento di condizione

per gli individui colpiti ma meno traumatico – in una valutazione complessiva – di quanto non sia stato nella schiavitù atlantica. Chi navigava nel Mediterraneo, o viveva nel ‘mondo mediterraneo’ – come definito da Fernand Braudel – aveva in qualche misura presente il rischio di una cattura e di un forzoso inserimento, in condizione schiavile, in altri paesi di quel mondo segnati da altre culture e civiltà. Aveva al tempo stesso consapevolezza e dunque speranza di una potenziale reversibilità della condizione schiavile in cui era caduto, poiché le ‘due parti’ di quel mondo mediterraneo erano in stretto, continuo e multiforme contatto. La caduta in schiavitù avveniva generalmente a seguito di uno scontro – per mare o per terra – con un nemico del quale si restava vittime; in ciascun episodio poteva venir coinvolto un numero molto variabile di persone: poche unità o decine ma anche gruppi di popolazione che nel nuovo contesto veniva poi dispersa ovvero mantenuta tutta insieme.

La schiavitù mediterranea si può anche guardarla come una ingente e protratta migrazione forzata di individui di un gran numero di paesi, con molta varietà di situazioni e condizioni di vita e di successivi destini; su questo aspetto abbiamo avuto occasione di svolgere un intervento intitolato appunto *La schiavitù nel Mediterraneo dell'età moderna come fenomeno migratorio* nel convegno internazionale dal titolo *People Moving*, svoltosi a Malta nell'aprile 1997 (non ha fatto seguito una pubblicazione degli atti); venti anni fa della schiavitù mediterranea non era stata ancora formulata una valutazione quantitativa che oggi invece viene proposta – sia pur come base per un ulteriore approfondimento, e con la somma di schiavi di ogni provenienza – in questi termini approssimati: schiavi vissuti in Europa fra il 1500 e il 1800: due milioni e mezzo; schiavi europei nel Maghreb: 850mila; schiavi nell'impero ottomano: da 3-4 a 5-6 milioni, per quattro-quinti africani¹. Per farsi una idea del cosmopolitismo intrinseco alla schiavitù mediterranea – anche per questo differente da ogni altra – basti ricordare la citatissima frase di João de Mascarenhas, il quale a proposito di Algeri – dove fu schiavo fra il 1621 e il 1627 – affermò che oltre ad ottomila europei cattolici – cioè, ovviamente, spagnoli, italiani, francesi e altri – ve ne erano

¹ Sul tema della schiavitù mediterranea esiste ormai una abbondante bibliografia; fra i lavori più recenti e comprensivi: M. Barrio Gozalo, *Esclavos y cautivos. Conflicto entre la cristianidad y el islam en el siglo XVIII*, Valladolid, 2006; S. Bono, *Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo)*, Bologna, 2016; in quest'ultimo una aggiornata bibliografia (pp. 401-452); sulla valutazione quantitativa pp. 74-75.

altrettanti, e persino di più, appartenenti a altre nazioni: fiamminghi, inglesi, danesi, scozzesi, tedeschi, irlandesi, polacchi, moscoviti, boemi, ungheresi, norvegesi, borgognoni, veneziani, piemontesi, schiavoni, siriani d'Egitto, cinesi, giapponesi, brasiliani, abitanti della Nuova Spagna o del Paese del Prete Gianni (*Etiopia*)².

Si presentano qui alcuni casi – come esempi di altri innumerevoli – di mobilità, nel senso di ascesa o degrado di condizione sociale ovvero di spostamento nello spazio geografico, specialmente a lunga distanza, persino al di fuori del 'mondo mediterraneo', anche se inteso nel pur ampio senso indicato da Braudel. Non si intende qui invece confrontare il fenomeno, quale appare nell'ambito mediterraneo e nel periodo considerato, con quello variamente individuabile in altri quadri e in una problematica teorica più generale; affermiamo soltanto che nelle vicende di schiavi mediterranei la mobilità è un tratto più diffuso e marcato che non presso gli schiavi in altri contesti.

Iniziamo con l'osservare che per un certo numero di schiavi europei la cattura avvenne nel corso di un viaggio intrapreso per cercare fortuna fuori del proprio paese, intento per il quale avevano lasciato la dimora familiare e la terra di nascita. La maggior parte erano uomini di mare, pescatori, capitani e membri di equipaggi, militari: questi ultimi raggiungevano le formazioni nelle quali si erano ingaggiati o in via di trasferimento collettivo verso fronti di guerra o di ritorno da essi. Sovente però i testi che riferiscono storie di schiavi e vicende di riscatti – autobiografici o redatti dalle istituzioni che avevano curato il riscatto, come la confraternita del Gonfalone di Bologna – confessano con accenti di rammarico e pentimento, o attribuiscono al protagonista della vicenda – quale motivazione dell'allontanamento dalla città natale e dei viaggi che condussero malauguratamente alla schiavitù – un desiderio di mobilità, di voluto abbandono di un ambiente familiare e di residenza monotono, chiuso e oppressivo; e per contro l'intento di conoscere il mondo, di vedere paesi e gente nuova, di tentare una sorte decisamente diversa e migliore rispetto a quella che si poteva attendere in patria. Questi sentimenti e riflessioni erano tanto più vigorosi se si trattava di individui residenti in piccole località di regioni continentali piuttosto decentrate. Lo spagnolo Diego Galán de Escobar – autore di una *Relación del cautiverio y libertad*, una vicenda durata dal 1589 al 1610, fra i testi autobiografici più intriganti redatti da schiavi – aveva abbandonato la famiglia, come egli stesso ricorda: «siendo de edad de trece a catorce años, sin fundamento ni consideración de adonde iba,

² P. Teyssier (a cura di), *Esclave à Alger. Récit de captivité de João Mascarenhas (1621-1626)*, Paris, 1993, pp. 74-75.

mas de ponerme en la cabeza el ir a ver mundo»; tornò in patria grazie a una lunga fuga³.

Antoine Quartier, nativo di Chablis, nella zona vinicola più settentrionale della Borgogna, schiavo a Tripoli fra il 1662 e il 1668, ai tempi di Osman Pascià, del quale fu anche direttamente schiavo così afferma nelle sue memorie *L'esclave religieux* (Paris, 1690), redatte dopo un decennio e più dal ritorno in patria, quando si era fatto mercedario per dedicarsi egli stesso al riscatto degli schiavi: «Le desir de voyager a esté la passion dominante de ma jeunesse, quand on m'enseignoit au college la géographie, que le villes célèbres marquées dans la carte, estoient de lieux enchantez [...] Je ne pûs resister à la violence de ma curiosité, et je passay en Italie en l'année 1659».

Più avanti Quartier confessa che per molti schiavi il tormento maggiore era di riconoscere la propria responsabilità nell'essersi esposti alla possibilità di cattura: «Il faut encore avouer que la plus cruelle peine des captifs est le chagrin qu'ils ont d'avoir abusé de leur liberté, et d'avoir eux-mêmes forgé leurs fers par un caprice et une folle curiosité»⁴.

Una riflessione sulla mobilità – già di per sé un termine con largo spettro semantico – in rapporto alla schiavitù mediterranea, una delle numerose forme di realtà servile presenti nella storia del mondo mediterraneo, può sembrare che debba scontrarsi con una intrinseca contraddizione, poiché a molti, riteniamo, l'idea di schiavitù richiama piuttosto costrizione, vincoli, immobilità. Quanto più invece si estende e si approfondisce la conoscenza della schiavitù mediterranea, tanto più si scoprono possibilità diverse di mobilità e si scorgono distanze da immagini di presunte reclusioni e immobilità. Svolgeremo qualche considerazione in proposito con riferimento alla concretezza di casi e fenomeni storici più che sul piano di valutazioni teoriche, ovviamente anche esse opportune e significative. Precisiamo inoltre che nei casi individuali citati faremo riferimento soltanto al periodo schiavile e a sue dirette conseguenze.

L'origine della condizione schiavile di uomini e donne nel mondo mediterraneo dell'età moderna appare nella maggior parte dei casi la loro cattura nel contesto di scontri bellici e comunque di una situazione di conclamata ostilità. A seguito della cattura si diventava una altrui

³ D. Galán, *Relación del cautiverio y libertad de Diego Galán, natural de la villa de Consuegra y vecino de la ciudad de Toledo* (1589-1600), a cura di M.A. de Bunes Ibarra e M. Barchino, Sevilla, 2011, p. 28.

⁴ A. Quartier, *L'esclave religieux et ses aventures*, Paris, 1690, pp. 173-174 e 199; visitò Roma, Napoli, Cuma, Loreto, e Venezia, nei giorni del Carnevale.

proprietà, privi di libertà e di ogni autonomia di azione e di movimento, almeno in linea di principio; si subiva dunque un evidente assoluto degrado della propria condizione sociale e persino della propria dignità umana. In una considerazione complessiva del fenomeno servile, la 'caduta' in schiavitù è la forma peggiore di mobilità sociale, diretta verso una condizione infima.

Questo passaggio però – cattura, schiavitù, riduzione ad oggetto o quanto meno 'animalizzazione' – è un processo astratto, attuato in concreto soltanto per un certo numero di individui catturati. Ad una costrizione fisica e prevalente immobilità sono sottoposti gli schiavi destinati ai banchi dei rematori, quasi tutti di proprietà statale; gli schiavi in mano a privati invece, inseriti nella vita della famiglia e in attività produttive gestite dal padrone, per lo svolgimento delle molteplici incombenze alle quali potevano essere destinati, spesso anche fuori della casa padronale, dovevano necessariamente muoversi. Nella maggior parte dei casi si imponevano segni di riconoscimento della condizione servile e non impedimenti all' espletamento di lavori e compiti. Ciò non toglie che umiliazioni e sofferenze siano state inflitte agli schiavi, sino ad espressioni di perversa crudeltà, come ha meritoriamente evidenziato Alessandro Stella, contrastando così la credenza propria dei primi studiosi della schiavitù nell'Europa moderna che l'avevano considerata come fenomeno presente negli strati più elevati della società, dove gli schiavi erano oggetto di ostentazione e intrattenimento, aspetto in effetti più facilmente mostrato dalle fonti ⁵.

I limiti imposti alla mobilità fisica degli schiavi – che vediamo formulati e ribaditi da ordinamenti e disposizioni di autorità locali – non possono comunque assimilare la condizione servile a quella di 'prigioniero'. La prigionia quale condizione punitiva può anche colpire uno schiavo come ogni altro membro della popolazione per decisione del padrone o di una autorità, ma la condizione di coloro che venivano 'ridotti in schiavitù' è tutt'altra, e teoricamente peggiore, rispetto alla

⁵ A. Stella, *Histoires d'esclaves dans la péninsule ibérique*, Paris, 2000; Id., «Herrado en el rostro con un S y un clavo»; *L'homme animal dans l'Espagne des XVIIe et XVIIIe siècles*, in H. Bresc (a cura di), *Figures de l'esclave au Moyen-Age et dans le monde moderne*, Paris, 1996, pp. 147-163. Per la schiavitù come 'morte sociale': O. Patterson, *Slavery and Social Death. A Comparative Study*, Cambridge, 1982. Sul ritorno alla condizione di liberi, per un certo numero di casi dopo la conversione all'islàm, ricordiamo soltanto: B. e L. Bennassar, *I cristiani di Allah. La straordinaria storia dei rinnegati*, Milano, 1991; A. Gonzalez-Raymond, *La Croix et le Croissant. Les inquisiteurs des îles face à l'Islam, 1550-1701*, Paris, 1992; S. Bono, *Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo)* cit., pp. 245-250.

condizione di prigioniero, tanto più se si pone in relazione ai 'prigionieri di guerra' di tempi più recenti o dei nostri giorni; questi prigionieri sono tutelati da norme internazionali, godono di precise garanzie e generalmente vengono rilasciati da ambedue le parti al termine del conflitto.

Le compravendite da privato a privato, il noleggìo, le molteplici variazioni nella situazione di lavoro e di vita, le possibilità di impiego 'autonomo' inducono a ritenere improprio l'accostamento della figura dello schiavo a quella del prigioniero. La mobilità dipendeva di regola, come tutta la vita dello schiavo, unicamente dalla volontà e dalle decisioni del padrone: la più naturale e frequente occasione era perlopiù l'accompagnamento del padrone stesso in piccoli spostamenti o in viaggi verso mete prossime o lontane, per servirlo e assisterlo, se non addirittura per prestargli compagnia e difesa; una quotidiana mobilità nella vita dello schiavo era implicita nell'espletamento dei suoi compiti⁶.

Precisate queste questioni preliminari e di definizione, vediamo le più consuete e tipiche occasioni di mobilità degli schiavi nello spazio circostante, anche a distanza dal luogo abituale di 'schiavitù'. Nell'espletamento di compiti ricevuti e più in generale nell'adempimento della volontà del padrone lo schiavo aveva talvolta occasioni di viaggiare, con lui o da solo, con sollievo forse di rompere la monotonia della sua vita ordinaria ma anche con il piacere di conoscere luoghi, paesi, persone diverse. Antoine Quartier, già ricordato, dal pascià Osman di Chio, di cui era al diretto servizio, fu incaricato di portare in dono al visir del Cairo cinquanta neri e sei europei (tre olandesi, due italiani e un savoiaro): via mare il gruppo giunse da Tripoli ad Alessandria in pochi giorni; affidati gli schiavi per l'inoltro al visir del Cairo, il francese – per un altro incarico o per concessione avuta dal padrone – proseguì il viaggio sino in Palestina, per una durata di 40 giorni in totale dalla sua partenza. Al ritorno a Tripoli Osman Pascià considerò quel viaggio uno sgravio ed un vantaggio per il suo schiavo, e gli sembrò dunque giusto imporgli un periodo di lavoro più duro; lo destinò dunque ad una cava fuori città, dove si tagliavano pietre, un impegno molto gravoso⁷. Forse del tutto piacevole invece per lo schiavo o liberto, cioè manumesso – e in ogni caso vantaggioso per il padrone, quanto aveva disposto il mercante genovese Franco Leardo, che da Siviglia ai primi del Cinquecento gestiva ingenti interessi commerciali nell'America spagnola; egli inviava –

⁶ Sulla mobilità: S. Bono, *Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo)* cit. pp. 139-141.

⁷ A. Quartier, *L'esclave religieux et ses aventures* cit., pp. 209-210.

supponiamo più volte, e ancor più ci stupiamo – il suo schiavo Pedro Franco per seguire i suoi affari⁸.

Un lungo viaggio lo compivano, ovviamente, gli schiavi neri condotti dalle carovane provenienti dal Sudàn sino alle città costiere mediterranee ovvero quando arrivavano nei porti della penisola iberica – a Lagos, Siviglia e Lisbona – direttamente dalle coste o dalle isole dell'Africa occidentale. Per molti neri però l'arrivo sulle coste mediterranee non segnava il termine del viaggio; una gran parte di essi era inoltrata verso territori dell'impero ottomano, trasportata da navi di diversa nazionalità. Questo viaggio, marittimo o terrestre, in paesi rivieraschi mediterranei, dobbiamo però forse propriamente considerarlo come ancora parte integrante della fase iniziale della riduzione in schiavitù, dunque non prenderlo in considerazione nel nostro presente discorso. Altri schiavi giungevano a Istanbul e in altre città dell'impero – dove nel complesso ne furono immessi o ne nacquero da due a tre milioni, dal Cinquecento ai primi decenni dell'Ottocento – da più lontano, dall'Africa orientale, fra l'altro dall'Eritrea e dall' Etiopia, attraverso il Mar Rosso sino a Suez e da qui al Cairo, poi ad Alessandria e ad altri porti dell'impero ottomano.

Viaggi di schiavi invece, non viaggi verso la schiavitù, sono da considerare certamente quelli di africani neri, già condotti dall'Africa in America attraverso la 'schiavitù atlantica', alcuni forse nati in America come schiavi, che venivano condotti in Europa, nel corso del Settecento specialmente, in grande maggioranza in Francia e in Inghilterra, a seguito dei loro padroni quando questi decidevano di ritirarsi a vivere in patria – dopo aver gestito loro imprese agricole e commerciali o aver esercitato cariche amministrative o militari, ovvero anche quando venivano a trascorrere in Europa periodi, anche di un anno e più, per riposo o per sbrigare taluni affari. Questa presenza servile nera sollevò problemi e in Francia diede occasione a successive, in parte divergenti, decisioni politiche e amministrative; si considera credibile una presenza contemporanea sul suolo francese di 5-10 mila schiavi, in Inghilterra forse anche sino a 30mila, oltre la metà nella sola Londra, poi a Bristol e Liverpool⁹.

A storie collettive di migliaia di individui, possiamo affiancare – così

⁸ R. Pike, *Aristocrats and Traders. Sevillian Society in the Sixteenth Century*, Ithaca-London, 1972, p. 185.

⁹ Sul fenomeno in questione, fra gli altri: M. Besson, *La police des Noirs en France sous Louis XVI*, «Revue d'histoire des colonies françaises», 15, 1928, pp. 433-446; F.O. Shyllon, *Black Slaves in Britain 1555-1833*, Oxford, 1974; S. Peabody, «There are no Slaves in France». *The Political Culture of Race and Slavey in the Ancien Régime*, Oxford, 1996; P.H. Boule, *Race et esclavage dans la France d'Ancien Régime*, Paris, 2007.

le fonti ci consentono di fare – una storia individuale, una fra centinaia di migliaia, raccontataci indirettamente: la storia di un nero, un africano, giunto a Gerusalemme, verosimilmente al seguito della famiglia ebrea cui apparteneva; di lui ci parla infatti nei suoi ricordi di Tripoli Miriam Harry, che dice: «affacciata sul mare e circondata dall'oasi, Tripoli gli era parsa un luogo incantevole, una anticipazione del paradiso, cui sperava di esser destinato dal Dio della misericordia»¹⁰.

Fra casi di spostamenti collettivi di schiavi nel contesto europeo ne segnaliamo qualcuno di proporzioni più rilevanti. Ad un episodio della 'grande storia', la riconquista di Tunisi nel luglio 1535, guidata dallo stesso imperatore Carlo V, si connette il trasferimento di diverse migliaia di abitanti – le fonti scrivono di 10mila e persino di 18mila – verso la Sicilia, dalle cui basi la spedizione spagnola si era mossa¹¹. La dispersione, per fare un altro esempio, nell'intero territorio iberico, attraverso successive compravendite spesso susseguitesi anche a breve distanza di tempo, fu l'esito della repressione dei moriscos insorti nelle Alpujarras andaluse nel 1569-1571, oltre a un gran numero di morti¹². Al contrario, le circa 900 persone tratte in schiavitù nell'incursione tunisina sull'isola di Carloforte – in Sardegna, il 2 settembre 1798 – restarono per la maggior parte insieme, una collettività vissuta a Tunisi, per cinque anni, con tutte le prevedibili variazioni demografiche e qualche particolare fortunato destino¹³. In direzione contraria, dal mondo islamico verso quello europeo, alla fine del Seicento, la riconquista asburgica dell'Ungheria (di Buda nel settembre 1686) aveva comportato il trasferimento verso l'Austria e altri paesi tedeschi di migliaia di turchi; persino a Cadice – dice una fonte – ne giunsero *sobre dos mil*¹⁴.

Almeno altre due occasioni di mobilità possiamo elencare: l'utilizzo

¹⁰ Su un nero portato per vie carovaniere a Tripoli e da qui a Gerusalemme: M. Harry, *Tripoli di Barberia*, «Rivista d'Africa», 1, 1911, p. 273.

¹¹ Sulla conquista di Tunisi e gli schiavi europei: S. Bono, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna*, Napoli, 1999, pp. 48 e 329 (bibliografia); il tedesco Bernard Sturmer fu testimone diretto dell'evento, fu fatto schiavo e ne ha poi riferito: Anne-Barbara Ritter, *Ein deutscher Sklave als Augenzeuge bei der Eroberung von Tunis. Untersuchung und Edition eines unbekannteren Reiseberichts aus dem Jahr 1558*, in *Europas islamische Nachbarn. Studien zur Literatur und Geschichte des Maghrebs*, a cura di E.P.Ruhe, Wuerzburg, 1993, pp. 187-230.

¹² Sulla insurrezione nelle Alpujarras e sulla successiva repressione e commercializzazione degli schiavi la bibliografia è piuttosto ampia; fra gli altri il denso contributo di N. Cabrilla-Ciezar, *Esclavos moriscos en la Almería del siglo XVI*, «Al Andalus», 40, 1975, pp. 53-128.

¹³ Su Carloforte: S. Bono, *L'incursione tunisina a Carloforte e il riscatto dei carolini (1798-1803)*, in Id., *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia, 2005, pp. 239-248, e Id. e altri, *Carloforte tra Settecento e Ottocento. Cinque anni di schiavitù per i carolini. Dalla cattura alla liberazione (1798-1803)*, Cagliari, 2006.

¹⁴ Sugli schiavi in Austria e in Germania: S. Bono, *Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo)* cit., pp. 54-55 e *passim*, con molti riferimenti nella bibliografia pp. 53-128.

di schiavi in lavori agricoli e nell'allevamento – rimasto a lungo del tutto ignorato – implicava ovviamente il continuo spostamento di essi verso campagne e fattorie dei padroni ovvero il loro allontanamento dalla casa padronale per risiedere invece nel posto di lavoro; si può peraltro aggiungere che anche nella schiavitù mediterranea nell'età moderna si sono protratte, dall'età medievale, forme di 'schiavitù di piantagione', della canna da zucchero precisamente, così diffuse e tipiche – come è ben noto – in altre parti del mondo. Forse proprio lo sviluppo nel nuovo continente di recente 'scoperto', con le ottime possibilità ivi offerte, ha fatto abbandonare nell'ambito mediterraneo quelle colture e l'impiego in esse di mano d'opera schiavile.

Forse ancor meno noto – ma verosimilmente altrettanto praticato – l'impiego di schiavi in campo militare, con una dislocazione a distanza, anche notevole, dalle sedi abituali di quei contingenti servili : per esempio, quando il pascià di Tripoli Mohammed di Chio dispose l'impiego di un gruppo selezionato di schiavi europei per combattere le tribù del Gebel, oltre un centinaio di km dalla costa mediterranea; li gratificò poi nella spartizione del bottino «poiché avevano molto contribuito alla vittoria»¹⁵. Inconsueto, ma forse non eccezionale, il trasferimento di galeotti turchi dal Mediterraneo ai Caraibi, nel Cinquecento, per servire sulle galere spagnole impiegate contro corsari e pirati. L'estrema espressione di 'mobilità' da parte di singoli o di poche unità di schiavi ma a volte anche di alcune decine o centinaia la possiamo scorgere nelle fughe degli schiavi, che presentano casi estremamente diversi e tutti molto romanzeschi¹⁶.

Senza contraddire ciò che abbiamo già ricordato, cioè la somma incommensurabile di sopraffazione e di sofferenza inflitta a milioni di esseri umani coinvolti nella schiavitù mediterranea – caratterizzata da un fondamentale degrado nella gerarchia sociale e da una ovvia limitazione della mobilità personale – non si possono ignorare un certo numero di casi persino di mobilità sociale verso l'alto rispetto alle condizioni di quel dato individuo nella società di appartenenza prima della sua caduta in schiavitù. In parecchi casi si può riscontrare almeno un relativo miglioramento nelle condizioni materiali, e in certo modo anche morali, rispetto alle condizioni prima della cattura.

Fra le testimonianze in questo senso è esemplare quella di Johann

¹⁵ Su Mohammed di Chio: A. Quartier, *L'esclave religieux et ses aventures* cit., p. 185.

¹⁶ Sugli schiavi nei Caraibi: D. Wheat, *Mediterranean Slavery, New World Transformations: Galley Slaves in the Spanish Caribbean. 1578-1635*, «Slavery and Abolition», 31, 2010, pp. 327-344.

Wild, un umile contadino tedesco catturato nel 1604 dagli ungheresi, contro i quali combatteva a servizio degli Asburgo. Così racconta nelle sue lunghe e dettagliate memorie, sotto uno dei suoi primi padroni, dei sei che ne cambiò: «me la passavo bene, facevo un lavoro facile, e non mi mancava mai nulla quanto al mangiare e al bere»; il padrone «aveva compassione di lui, non gli faceva mancare niente, e diceva di volergli bene come a un figlio». I, Il benessere materiale peraltro non toglieva – come lo stesso Wild afferma – l'angustia della dipendenza da un volere altrui. Nella sua relazione sul Marocco, dove nel 1727-1728 aveva accompagnato un diplomatico inglese – John Braithwaite afferma che molti schiavi vivevano «meglio di quanto non avrebbero potuto aspettarsi nei loro paesi»¹⁷.

Dopo il fallito assedio turco di Vienna nel 1683 qualche turco schiavo nella capitale «se la passava meglio – ha scritto uno storico austriaco – dei contadini liberi al lavoro nei campi»¹⁸. Ovviamente per le persone – europei, turchi o maghrebini – che in patria godevano di uno status sociale e di condizioni di vita privilegiate, la schiavitù costituiva un drammatico imprevisto regresso verso una condizione di dipendenza e di disagi, mal tollerati poiché in precedenza del tutto sconosciuti.

Schiave e schiavi potevano incontrare un maggior benessere ed una certa promozione sociale – pur sempre nella privazione della libertà personale – se riuscivano a creare con il proprio padrone un rapporto privilegiato, spesso con una componente affettiva e o anche sessuale, al di là di una mera violenza e sopraffazione. Un caso, sembra di segno positivo, fu quello di Bernarda Juana de los Angeles, una turca condotta a Cadice negli anni 1660 dal suo proprietario, il commerciante tedesco Bernardo Drayer, che le lasciò alla morte denaro, gioielli, mobili, vestiario – dopo verosimilmente una vita, da un certo tratto almeno, di affetto e di agi condivisi; riconoscente Bernarda dispose migliaia di messe in suffragio del suo benefattore¹⁹.

La più frequente mobilità sociale e spaziale degli schiavi poteva

¹⁷ J. Wild, *Neue Reysbeschreibung eines Gefangenen Christen Anno 1604* (1613), a cura di G.A. Narciss e K. Teply, Stuttgart, 1964, pp. 52-53; Cap. Braithwaite, *Histoire des revolutions de l'empire du Maroc, depuis la mort du dernier Empereur Muley Ismael*, Amsterdam, 1731, p. 440.

¹⁸ G. Schreiber, *Auf den Spuren der Türken*, München, 1980, p. 251.

¹⁹ A. Stella, *Histoires d'esclaves* cit., pp. 26-27. A sua volta Bernarda – ormai di agiata condizione – acquistò una schiava nera, Antonia Rosa, una sedicenne «slanciata e sorridente», che più tardi alla morte dell'ormai anziana padrona, rimasta nubile senza alcun erede, ottenne la libertà, cento scudi e altro ancora. Un ricco lascito di gioielli e denari,

derivare da due diversi potenziali percorsi: uno, che lo schiavo riuscisse a migliorare la propria condizione per sua propria iniziativa e merito, grazie ad un accordo con il padrone per esercitare in proprio una attività lavorativa o imprenditoriale dalla quale trarre un guadagno apprezzabile, che gli consentiva di 'risparmiare' il prezzo del riscatto; una tipica diffusa occupazione degli schiavi europei nelle città maghrebine era di andare in giro nella città a distribuire acqua potabile; così fece, come racconta egli stesso, René de Chastelet des Boys e, analogamente e prima ancora, il sieur de Rocqueville, ambedue ad Algeri rispettivamente nel 1642-1645 e qualche decennio più tardi²⁰.

L'altro percorso verso una sorte migliore si apriva per lo schiavo a seguito di un mutamento di proprietario, per una compravendita o altra circostanza, e del trovarsi alle dirette dipendenze di persona potente e facoltosa, di cui conquistava stima e fiducia, ricevendo compiti che lo portavano a 'condividere' in qualche modo l'agiatezza del padrone.

Le storie fortunate non mancano, in diversi contesti, ma certamente – ripetiamo – in rapporto ai grandi numeri del fenomeno schiavile costituivano eccezioni, che proprio per questo attirarono l'attenzione. Uno degli schiavi che non potevano lamentarsi della loro sorte fu certamente il danese Hark Olufs, nativo della piccola isola Amrum, una delle Frisone occidentali, acquistato dal bey di Costantina nel marzo 1724 e divenuto suo uomo di fiducia; dopo undici anni a servizio del governatore algerino, nel 1736, poté ottenere da lui di tornare in patria, ricco e festeggiato dai suoi concittadini che ancor oggi possono leggere nella lapide della sua tomba un compendio della vita avventurosa e fortunata²¹. Così una bambina circassa condotta da tatars sul mercato di Istanbul, quando

a Maiorca nel 1621, è segnalato da A. Montaner, *Aspectos de la esclavitud en Mallorca durante la edad moderna*, «Boletín de la Societat arqueologica lulliana», 37, 1979, p. 304; J. Fonseca, *Escravos no Sul de Portugal*, (Lisboa), 2002, pp. 190-195 (*Legados e doações*) presenta diverse fattispecie.

²⁰ L'edizione critica della *Odyssée* di René du Chastelet des Boys, è compresa in *L'esclavage du brave chevalier de Ventimille d'Henry du Lisdam (1608) suivi de l'Odyssée ou diversité d'aventures, rencontres et voyages en Europe, Asie et Afrique, par le sieur du Chastelet des Boys (1665)*, a cura di C. Zonza, Paris, 2012; alle pp. 49-157 vi è il testo concernente la cattura e la schiavitù ad Algeri, il nostro riferimento è alle pp. 92-93. Le memorie di Rocqueville: *Relation des mœurs et du gouvernement d'Alger. Par le sieur de Rocqueville*, Paris, 1675; su di lui: F. Loualich, *Alger au XVIIe siècle: le regard d'un captif porteur d'eau (le sieur de Rocqueville)*, in *L'Afrique au XVIIe siècle. Mythe et réalités*, a cura di A. Baccar, Tübingen, 2003, pp. 181-188.

²¹ M. Rheinheimer, *Der fremde Sohn. Hark Olufs' Wiederkehr aus der Sklaverei*, Neumünster, 2001, comprendente il testo delle *Sonderbaren Avanturen* di Oluf (1747).

aveva quindici anni – intorno al 1745 – passò ad una ricca famiglia turca a Vienna. Il caso la favorì, poiché l'imperatrice Maria Teresa la notò e la prese sotto la sua protezione, facendola educare a corte: Anna Maria Königin (Regina) si sposò infine e i suoi discendenti furono rispettati e ossequiati nella società viennese²². Qualcosa di analogo accadde negli stessi anni ad un nero africano, battezzato come Angelo Solimano a Messina, poi condotto nella capitale austriaca dal generale Lobkowitz; anche Solimano si fece strada e fu ben visto. Sparse analoghe storie le troviamo in diversi altri paesi, anche lontano dalle rive mediterranee, dalla Danimarca all'Olanda, e più facilmente certo dall'Impero ottomano al Marocco, per gli europei convertitisi all'islàm ed inseritisi nella società locale²³.

Il destino di qualcuno fu veramente eccezionale, anche fra gli schiavi neri giunti in Europa, attraverso le vie carovaniere sino ai porti maghrebini o trasportati direttamente dalle coste dell'Africa occidentale o dalle isole prossime a quel lato del continente, o anche nati nel Maghreb dalle collettività di africani presenti, come liberi o schiavi in quei paesi. Una sorte, che potremmo dire anche meritata per le doti naturali mostrate, fu quella di Juan Latino, come è ora noto. Era un giovane, venuto dal Maghreb in Spagna intorno al 1530 e destinato a tener compagnia al coetaneo don Gonzalo Fernández de Córdoba; si affermò come apprezzato umanista, in particolare latinista, noto per il suo poema *Austriada*, in lode del principe don Giovanni d'Austria, sino a diventare cattedratico nell'Università di Granada, che ancora lo ricorda e lo celebra²⁴.

Una contrastata promozione sociale fu quella d'un fanciullo del Ghana preso dall'Africa, all'età di cinque anni e condotto come schiavetto nei Paesi Bassi, dove fu subito trattato come un soggetto libero, allevato con cura e dato poi in dono ai duchi tedeschi di Braun-

²² La storia di Anna Maria Königin è stata tramandata oralmente dai discendenti e poi narrata da I. Montjoye, *Maria Theresias Türkenkind. Das abenteuerliche Lebensgeschichte der Anna Maria Königin*, Wien, 2000.

²³ Su Angelo Soliman: W. Sauer (a cura di), *Von Soliman zu Omofuma. Afrikanische Diaspora in Österreich 17. bis 20. Jahrhundert*, Wien 2007; di Sauer si veda anche: *Expeditionen ins Afrikanischen Österreich. Ein Reisekaleidoskop*, Wien, 2014, pp. 28-31. *Angelo Soliman. Ein Afrikaner in Wien*, a cura di P. Blom e W. Kos, Wien, 2011.

²⁴ Su Juan Latino, si veda il bel volume, riccamente illustrato, di A. Martín Casares, *Juan Latino. Talento y destino. Un afro-español en tiempo de Carlos V y Felipe II*, Granada, 2016. Fra i contributi precedenti: B. Fra Molinero, *Juan Latino and his racial Difference*, in *Black Africans in Renaissance Europe*, a cura di T.F. Earle e K. Lowe, Cambridge, 2005, pp. 326-344.

schweig-Wolfenbüttel, con in quali passò in Germania. Qui fu battezzato, il 29 giugno 1708, con il nome di Anton Wilhelm Amo, a ricordo dei suoi padroni, Anton e il figlio August Wilhelm; arrivò a studi superiori sino a conseguire nel passare degli anni brillanti titoli di docente di Filosofia nelle Università di Halle e poi di Wittemberg sino ad insegnare per breve tempo in quella di Jena, dove incontrò però successive amarezze che lo indussero al ritorno in Ghana²⁵. Anche il piccolo nero di otto anni, venduto sul finire del Seicento da mercanti arabi a turchi, con il nome di Ibrahim, e poi divenuto Hannibal e finito in dono allo zar Pietro il Grande, è invece un esempio di storie di schiavi finite nel benessere, nel successo, nella fama. Il sovrano russo ne fece un suo accompagnatore nei viaggi in Europa, fra l'altro in Francia. Dopo disgrazie e onori Hannibal visse a lungo come rispettato e ricco proprietario terriero; ora è ricordato soprattutto come avo dello scrittore Nikolai Pushkin²⁶.

Negli ultimi decenni di presenza di europei in schiavitù nel Maghreb si colloca la brillante carriera del cittadino statunitense James Leander Cathcart: con versatilità e abilità non comuni, per un decennio dopo la cattura, nel 1785, da parte degli algerini, si fece apprezzare e conquistò la fiducia del dey sino a diventarne il segretario. Recuperata la libertà, nel 1796, per lasciare Algeri comprò e allestì in perfetta efficienza un vascello per il viaggio di ritorno, per caricarvi ricchezze e ricordi²⁷.

Alla mobilità degli schiavi potevano contribuire diverse fattispecie di accordi e contratti dei quali i loro padroni ne facevano oggetto. Ogni compravendita – intendiamo ora quelle tra privati, nel 'mercato secondario', per così dire – poteva anche portare come conseguenza uno spostamento, prossimo o lontano, ed un mutamento della condizione anche verso un maggior benessere e la collocazione in un ambiente sociale più elevato. Compravendite se ne facevano con frequenza e per diverse motivazioni: per il mutare delle esigenze del padrone e forse più

²⁵ Su Wilhelm Amo: P.Martin, *Schwarze Teufel, edle Mohren. Afrikaner in Geschichte und Bewusstsein der Deutschen*, Hamburg, 2001, pp. 308-327; Amo tornò infine in Ghana ove visse almeno sino al 1753.

²⁶ Su Hannibal: A. Parry, *Abram Hannibal, the Favorite of Peter the Great*, «The Journal of Negro History», 8, 1923, pp. 359-366; D. Gnamankou, *Abraham Hannibal, l'aïeul noir de Pouchkine*, Paris-Dakar, 1996; H.Barnes, *Gannibal, the Moor of Petersburg*, London, 2005. Tornato nel 1723 in Russia Hannibal visse sino al 1782, nella gloria e nell'agio.

²⁷ D. Vitkus, a cura di, *Piracy, Slavery and Redemption. Barbary Captivity Narratives from Early Modern England*, New York, 2001, pp. 103-146.

ancora per 'difficoltà' nel rapporto padrone-schiavo (ovviamente intendiamo anche in diversi rapporti di genere). Pensiamo, fra l'altro, alle occasioni in cui un viaggiatore – per 'turismo' o per altre motivazioni, spesso anche per forti interessi culturali – verso paesi dell'Europa mediterranea, offriva l'occasione, in un grande o piccolo mercato, per l'acquisto di schiavi che egli avrebbe condotto con sé in paesi del centro e del nord dell'Europa. Così, per esempio, il nobile tedesco Hans Johann Ludwig comprò due giovani schiavi a Malta nel 1588 per portarli con sé a Münster²⁸.

Anche altri interessi, capricci, occasionali variazioni delle esigenze dei proprietari si traducevano in mobilità degli schiavi, come oggetti in ampia misura forzatamente docili ad una altrui volontà. Pensiamo ancora, fra l'altro, al noleggio da parte del proprietario a un terzo, privato o istituzione, per un certo periodo: da pochi giorni a qualche mese, come nel caso di schiavi destinati a completare la schiera dei galeotti al remo. Viceversa si poteva verificare che schiavi galeotti, specialmente nella seconda metà del Settecento quando ormai servivano in minor numero sulle flotte per il disuso delle galere, venissero destinati a lavori di varia natura a terra, da minatori o operai in lavori edilizi e in costruzioni di strade, a servitori nelle case di autorità civili e militari, anzitutto presso comandanti e alti ufficiali delle stesse flotte. Gli schiavi in servizio su unità di una flotta potevano anche ottenere l'autorizzazione a scendere a terra, quando le navi attraccavano in qualche porto molto animato da traffici commerciali, per vendere merci che essi avevano condotto seco dal momento dell'imbarco o acquistato vantaggiosamente in altri porti, spesso anche di contrabbando secondo volontà e decisioni degli ufficiali, con i quali spartivano il profitto²⁹.

Senza forse aver potuto esaurire i riferimenti ad ogni possibile occasione di mobilità schiavile, aggiungiamo ancora una occasione, quella di doni occasionalmente effettuati da sovrani e governanti a pari grado di altri paesi, con il conseguente nuovo trasferimento, anche lontano, dello schiavo o della schiava, dopo quello dal paese natale al luogo di schiavitù: nel 1637 dal Gran maestro di Malta furono inviate alla vice-regina di Napoli due schiavette, mentre verso la fine del secolo dalla corte di Baviera alcuni turchi furono inoltrati a Parigi a Luigi XIV. Di

²⁸ T. Freller, *Knights, Corsairs and Slaves in Malta. An Eyewitness Account*, Malta, 1999, p. 61.

²⁹ S. Bono, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna* cit., pp. 325-331 e 341-348.

regola questo tipo di doni erano prontamente ricambiati con oggetti preziosi, animali esotici, schiavi d'altri paesi³⁰.

Al di là del possibile sollievo e persino piacere per gli schiavi, i lunghi viaggi in paesi lontani a seguito del padrone, riferiti talvolta ampiamente nelle memorie di schiavitù ci hanno consegnato notizie, descrizioni, persino elaborate informazioni su aspetti di tradizioni e costumi dei paesi visitati; per questo aspetto le relazioni degli schiavi europei non sono state forse utilizzate in tutta la loro potenziale utilità. Anche il modesto Wild ha recato utili notizie sul Cairo e poi sui luoghi santi d'Arabia – la cui visita fa pensare che ne abbia avuto il permesso in quanto convertito all'islam. Un caso eminente è quello di Joseph Pitts, catturato quindicenne nel 1678 sulle coste spagnole a bordo di una nave da carico ad opera di una nave corsara algerina, capitanata da un rinnegato olandese. Ad Algeri passò di proprietà da uno ad altro padrone, sino ad un certo Omer, persona colta, che lo condusse con sé nel maggio 1685 sino alla Mecca e a Medina, dove lo manomise; verosimilmente si convertì in quella occasione o lo aveva già fatto prima di partire. Al suo ritorno in Inghilterra, Pitts scrisse e pubblicò *A Faithfull Account of the Religion and Manners of the Mahometans* (Exeter 1704), testo che « as the whole gives us an accurate, unsensational picture of the essentials of Islam»; l'interesse maggiore del volume è il lungo e dettagliato racconto del suo pellegrinaggio alla Mecca³¹. Viaggiatore eccezionale suo malgrado, fu un modesto marinaio statunitense, di origine africana, catturato nel 1810 per il naufragio d'una nave sulla costa atlantica del Marocco meridionale; a parte gli aspetti del tutto personali della sua disavventura, lo ricordiamo poiché sembra fondato che si sia recato sino alla allora misteriosa Timbuctù³².

Un intero capitolo di viaggi di schiavi potrebbe esser costituito da quelli effettuati per sfuggire dai luoghi di schiavitù, viaggi avventurosi, compiuti nell'ansia di essere scoperti e nella sfida contro pericoli e dif-

³⁰ Per il dono del Gran maestro: G. Wettinger, *Slavery in the Islands of Malta and Gozo, ca. 1000-1812*, La Valletta, 2002, pp. 274-277; per il dono a Luigi XIV: A. Mitterwieser, *Türkentaufen in Bayern*, «Archiv für Sippenforschung und alle verwandte Gebiete», 16, 1939, p. 162.

³¹ J. Wild, *Neue Reysbeschreibung eines Gefangenen Christen Anno 1604* cit., p. 105-180, sul viaggio sino a La Mecca, Medina, Gedda, nel Yemen, con ritorno per la via del Cairo. P. Auchterlonie, *Josef Pitts Exeter's First Orientalist?*, in *Schiavi europei e musulmani d'Oltralpe (sec. XVI-XIX)*, a cura di S. Bono, numero monografico di «Oriente moderno», 91, 2011, pp. 171-180.

³² Robert C. Adams, *The Narrative of R.A., a Barbarian Captive. A Critical Edition*, a cura di C. Hansford Adams, New York, 2006.

ficoltà tanto più che spesso ci si affidava a mezzi non del tutto adeguati. Alcuni racconti redatti dagli stessi protagonisti sono pieni di *suspense* ed empiono il lettore di ammirazione per il coraggio e l'abilità dei protagonisti. Per qualcuno, come per il capitano John Smith, spiace veramente che le sorprendenti avventure narrate nei suoi *True travels* (1630), dal Mar d'Azov alla natia Gran Bretagna, attraverso Russia, Polonia, Transilvania, abbiano sollevato piuttosto inoppugnabili dubbi sulla loro veracità³³.

³³ Non sono disponibili saggi d'insieme sulle fughe degli schiavi. Per l'Italia: S. Bono, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna* cit., pp. 461-503; nella schiavitù mediterranea: Id., *Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo)* cit., pp. 290-299 J. Smith, *The True Travels, Adventures, and Observations of Captain J.S. in Europe, Asia, Affrica and America, from Anno Domini 1593 to 1629*, London, 1630 (reprint 1968). L'analisi critica di M. Holban. *Truth and Fiction in Captain Johns Smith's Adventures in Transylvania and Valachia in the Year 1602*, «Revue des études sud-est européennes», 16, 1978, pp. 253-267.