

Lavoro coatto e razzializzazione nei porti cubani, o per una lettura urbana della seconda schiavitù

David Domínguez Cabrera, *Trabajo portuario y segunda esclavitud en Cuba (1763-1886)*, Granada, Comares Editorial, 2023, pp. 224, ISBN 9788413695648

L'intersezione fra la Storia atlantica, gli studi sul capitalismo e la Storia del lavoro ha dato origine a un campo di riflessione storica tra i più floridi degli ultimi decenni: la *second slavery*. Coniato da Dale Tomich in un celebre saggio del 1988, il termine *second slavery* mira a evidenziare come l'industrializzazione e le rivoluzioni atlantiche non eliminarono la schiavitù come sistema di lavoro coatto. Al contrario, il commercio e la schiavizzazione di massa di persone provenienti dall'Africa si intensificarono, interessando tuttavia aree in precedenza relativamente marginali nel sistema economico globale. Nonostante le pressioni britanniche per porre fine al commercio degli schiavi, più di 2.400.000 persone furono trasportate dal continente africano nelle Americhe tra il 1801 e il 1866, più che in qualunque altro momento nella storia della tratta atlantica¹. I contesti maggiormente coinvolti furono il sud degli Stati Uniti, la zona sud-orientale del Brasile e Cuba. Ed è proprio sull'isola caraibica durante la *second slavery* che si concentra David Domínguez Cabrera nel suo nuovo testo per Comares Historia.

In particolare, Cabrera si propone di leggere le dinamiche peculiari del lavoro portuario a Cuba e i suoi processi di razzializzazione per come si produssero in seno al consolidarsi della seconda schiavitù nelle regioni dell'isola dedite alla produzione dello zucchero. I contributi internazionali relativi al contesto cubano durante la *second slavery* sono ormai numerosi, e riguardano diversi aspetti, dall'organizzazione spaziale della coercizione², alle microstorie globali delle persone schiavizzate³, passando per la persistenza della tratta anche dopo la sua abolizione nel cosiddetto *hidden Atlantic*⁴. Cabrera individua mediante il suo studio un interessante gap nella storiografia, facendo notare come la *second*

1. D. Tomich, *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2004.

2. *Reconstructing the Landscapes of Slavery: a Visual History of the Plantation in the Nineteenth-Century Atlantic World*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2021.

3. V. Sanz Rozalén, M. Zeuske, *Microhistoria de esclavas y esclavos*, in "Millars: espai i història", 2017, n. 42, pp. 9-21.

4. M. Zeuske, *Out of the Americas: Slave Traders and the Hidden Atlantic in the Nineteenth Century*, in "Atlantic Studies", 2018, n. 15, pp. 103-35.

slavery, spesso esaminata per come ha trasformato le piantagioni di caffè, zucchero e cotone, ebbe una dimensione urbana e soprattutto logistico-portuale.

Non mancano testi e articoli relativi alle condizioni di vita e lavoro a Cuba nei contesti urbani della metà del XIX secolo⁵, ma questi spesso accennano solamente al mondo del lavoro portuale, caratterizzato da forme coesistenti di dipendenza, difficilmente riconducibili alla dicotomia «lavoro libero vs. lavoro schiavo». La complessità caratterizzante le forme di lavoro che si susseguirono nei porti cubani, e in particolare nell'hub dell'Avana, è uno dei punti cardine del libro di Cabrera. Impiegando il frame teorico elaborato da Tomich e ridiscusso da studiosi come Zeuske, Rood⁶, Beckert⁷, Marquese⁸ e altri, Cabrera ne enfatizza la dimensione urbana, sostenendo come questa sia cruciale per comprendere come la seconda schiavitù abbia portato a una radicale trasformazione delle enclaves portuali cubane durante il XIX secolo. In altre parole, la seconda schiavitù, argomenta Cabrera, va intesa come un regime di lavoro coatto che si consolidò anche nei porti cubani, incidendo con le sue logiche e le sue esigenze sull'articolazione della divisione razzializzata del lavoro, che aveva iniziato a delinearsi già dal secolo precedente⁹.

L'opera si sviluppa mediante l'impiego di due scale di analisi. La prima si concentra sulle modifiche strutturali che si verificarono a seguito del massivo impiego di forza lavoro schiava e dell'integrazione dell'isola in un'economia atlantica sempre più interconnessa. Con la seconda scala di analisi si esamina invece quali pratiche lavorative furono impiegate dai lavoratori portuali per affrontare l'introduzione di regimi di lavoro che richiedevano una crescente standardizzazione e ottimizzazione dei processi di carico e scarico. Di conseguenza, la prima parte del volume si sofferma, mediante i capitoli 1 e 2, sulle trasformazioni della *second slavery* per quanto concerne il commercio Atlantico, la produzione dello zucchero a Cuba e le infrastrutture necessarie alla sua commercializzazione, come ferrovie, depositi, moli, magazzini – segnalando la rilevanza che fra questi ultimi ebbero quelli costruiti a Regla. L'espansione delle relazioni capitalistiche all'interno del complesso portuale, particolarmente evidente nei moli dell'Avana con seconda schiavitù, fu potenziata dalla costruzione dei magazzini doganali. Cabrera si muove fra le due scale sottolineando come dietro ogni singola merce trasportata e conservata nelle strutture di Regla, San José, Santa Catalina, Hacendados e Marimelena, vi fosse il lavoro coatto di migliaia

5. Si veda per esempio C. Cowling, *Concebir la libertad. Mujeres de color, género y abolición de la esclavitud en la Habana y Rio de Janeiro*, L'Avana, Editorial de Ciencias Sociales, 2019.

6. D. Rood, *The Reinvention of Atlantic Slavery Technology, Labor, Race, and Capitalism in the Greater Caribbean*, New York, Oxford University Press, 2017.

7. S. Beckert, S. Rockman, *Slavery's Capitalism. A New History of American Economic Development*, *Slavery's Capitalism*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2016.

8. R. Marquese, T. Parron, M. Berbel, *Slavery and Politics: Brazil and Cuba, 1790-1850*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 2016.

9. D. Cabrera, *Trabajo portuario y segunda esclavitud en Cuba (1763-1886)*, cit., pp. 17-20.

di persone schiave afrodiscendenti, ma anche *indentured laborers* asiatici e lavoratori liberi, bianchi e non-bianchi¹⁰. Su questo passaggio chiave si articola la transizione alla seconda porzione del libro (capitoli 3, 4 e 5), dedicata ai mutamenti nelle forme di lavoro portuario. L'autore impiega qui una periodizzazione ampia, approfondendo i mutamenti intercorsi dall'Ancien Régime alla seconda metà del XIX secolo. A tal proposito, nel terzo capitolo si mette a tema come la coesistenza di diverse modalità di lavoro portuale fra XVIII e XIX secolo ebbe origine dall'iniziativa borbonica di militarizzare il mercato del lavoro portuale, attraverso la concessione di «privilegi socio-lavorativi» ai membri della milizia di discendenza africana (1763) e l'introduzione del registro marittimo (1776). Parallelamente, l'attuazione dell'Ordinanza del 1802 e la formazione delle corporazioni di marinai rafforzarono i diritti esclusivi dei registrati, per la maggior parte bianchi. Le dinamiche della seconda schiavitù strariparono dalle piantagioni alle città, dimostrandosi incompatibili con i privilegi socio-lavorativi stabiliti in precedenza. L'ingresso forzato di migliaia di persone africane in schiavitù contribuì a rafforzare il processo di razzializzazione del lavoro, iniziato già nel XVIII secolo. In particolare, l'impiego diffuso di lavoratori schiavizzati eluse le restrizioni esistenti sulla movimentazione delle merci o sul traffico marittimo interno alla baia dell'Avana. Questo processo di razzializzazione relegò i lavoratori neri in occupazioni di minore complessità tecnica, accentuandone la precarietà.

Cabrera dedica numerose pagine ai mutamenti intercorsi a partire dal cruciale momento della *Conspiración de La Escalera* (1844). Dialogando con le interpretazioni principali sulle conseguenze che la sanguinaria repressione ebbe sulle possibilità di vita e lavoro della popolazione afrodiscendente libera di Cuba¹¹, Cabrera sottolinea come questa implicò da un lato lo smantellamento del sistema del lavoro portuale dell'Ancien Régime, con la soppressione dei battaglioni di *pardos y morenos*, e dall'altro come a quattro anni dalla cospirazione i *capataces matriculados* afrodiscendenti rappresentassero comunque il 36 per cento del totale. L'autore evidenzia successivamente come il lavoro portuale a Cuba subì ulteriori cambiamenti con le restrizioni imposte da Leopoldo O'Donnell, che colpirono direttamente i lavoratori di discendenza africana. Cabrera specifica però che il progressivo allontanamento del settore della popolazione afrodiscendente

10. *Ivi*, p. 79.

11. Tuttora la storiografia si divide sulla veridicità storica della sollevazione di schiavi del 1843, dibattendo se effettivamente si possa parlare di un tentativo di sovversione fra 1842 e 1843 a Cuba, o se invece sia più corretto fare riferimento a un insieme ampio di sollevamenti popolari di natura antischiavista e antimperialista in cui presero parte anche schiavi e *libres de color* iniziate ben prima del sanguinoso 1844, o se si sia trattato piuttosto di un ben architettato piano del governo coloniale per reprimere una comunità potenzialmente pericolosa per l'ordine sociale vigente. È appurata invece l'inaudita repressione che colpì la popolazione nera libera con esecuzioni sommarie, espulsioni e incarcerazioni dalla portata mai vista nel contesto cubano prima di allora. Sulla repressione messa in atto in seguito alla cospirazione della Escalera si veda M. Reid-Vazquez, *The Year of the Lash: Free People of Color in Cuba and the Nineteenth-Century Atlantic World*, Athens, University of Georgia Press, 2012.

dal porto sia da mettere in relazione con ragioni di carattere strutturale. La pressione sociodemografica della seconda schiavitù concentrò il maggior numero di schiavi possibile nelle piantagioni di canna da zucchero, limitandone la crescita demografica nelle città. Nonostante ciò, va notato come anche i magazzini di deposito richiedessero una forza lavoro coatta. Dunque, mentre la seconda schiavitù si andava consolidando nel porto dell'Avana, si sciolsero i gremi dei marinai e si eliminò il registro marittimo. L'obiettivo era massimizzare i profitti accorciando i tempi di trasporto e commercializzazione delle merci. In tal senso, Cabrera impiega l'espressione «piantagioni portuali», facendo vedere come i metodi di controllo e la coercizione utilizzati nel porto dell'Avana, nel corso del XIX secolo, fossero simili a quelli impiegati negli *ingenios*.

La progressiva introduzione nei porti cubani, partire dagli anni Cinquanta dell'Ottocento, di lavoratori coatti di origine asiatica non avvenne solo a causa delle pressioni britanniche per l'abolizione della tratta, ma anche a causa dei tributi imposti e dell'obbligo di registrazione per esercitare la funzione di caporale nelle banchine del nord-ovest. Visti tali mutamenti, i gruppi di lavoratori coatti misti rappresentarono la soluzione al problema costante della mancanza di forza lavoro: la graduale sostituzione dei lavoratori schiavizzati all'interno dei magazzini di deposito dimostrò l'adattabilità della seconda schiavitù. Le persone schiavizzate vennero concentrate nelle aree agricole per massimizzare la produttività delle piantagioni e la redditività economica. Questo processo favorì anche una maggiore uniformità nel lavoro e ridusse le tensioni etniche, così come le possibili interazioni fra gli schiavi e liberi di colore. Tuttavia, il testo di Cabrera si conclude con un rilevante riferimento a come l'impronta dei lavoratori afrodiscendenti nei porti trascese le pratiche di lavoro concrete e le percentuali di lavoratori di un determinato gruppo sociale in una data occupazione, sedimentandosi nel piano del simbolico.

Le tesi proposte dall'autore sono originali, chiare, coerenti e soprattutto ben corroborate da un minuzioso lavoro di archivio. Si distribuiscono in modo organico in tutta l'opera, che risulta nel complesso ben strutturata e bilanciata nelle sue porzioni, fra loro ben integrate. Il frame teorico raggiunge in questo testo piena completezza, essendo impiegato per mostrare la diversificazione nel tempo della forza lavoro coatta impiegata nei porti cubani e soprattutto in quello dell'Avana, le sue interrelazioni con il sistema capitalistico e i processi di razializzazione.

Il confronto con la letteratura di settore non si esaurisce con i riferimenti noti a chi si occupa di *second slavery*. Cabrera padroneggia un numero di contributi storiografici notevole, la cui analisi accompagna il lettore in modo fluido in tutta la lettura del testo. Si segnala a tal proposito che il dialogo con la letteratura in questo testo è costante, non essendo solo relegato alla revisione della storiografia in sede d'introduzione. L'autore procede capitolo dopo capitolo riprendendo, in alcuni casi rivedendo, contenuti chiave di testi imprescindibili per chi si occupa di schiavitù a Cuba – come quelli di Pedro Deschamps Chapeaux, Aisnara Perera Díaz e Maria de los Angeles Merrino Fuentes, José Antonio Piñeras, María del Carmen Barcia y Daniel Rood, fra gli altri. Inoltre, Cabrera non si limita a tale operazione rispetto alla letteratura secondaria, ma propone anche

un esame accurato di documenti e fonti primarie sia poco note, sia in alcuni casi già in parte esaminate da altri, facendo luce su alcune opacità dei contributi storiografici precedenti. È il caso, ad esempio, di quanto Cabrera elabora a partire dallo studio della *Guia mercantil de la Habana* del 1822 e più in generale sulla presenza di *capataces* afrodiscendenti anche dopo la Escalera. La revisione di tesi storiografiche proposta da Cabrera dovrebbe essere maggiormente incoraggiata, permettendo un dialogo costante fra ricerche più o meno nuove, dando massimo rilievo a ciò che un composito mosaico di fonti primarie può mettere in luce su fatti storici complessi.

Più in generale, la documentazione analizzata dall'autore risulta ricca e pienamente adeguata agli scopi dello studio. Fra i fondi dell'Archivio Nazionale dell'Avana, Cabrera ha esaminato collezioni ben note a chi si occupa della storia dell'isola – come *Junta de Fomento*, *Gobierno Superior Civil*, *Gobierno General*, *Tribunal de Comercio* – ma anche collezioni meno attraversate e labirintiche, come *Miscelanea* e *Escribanias*, vere gemme dell'archivio. Sono citati anche documenti conservati nelle biblioteche nazionali di Spagna e di Cuba, così come nella biblioteca centrale dell'Università dell'Avana, nella Oficina del Historiador, ma anche documenti da archivi provinciali del territorio cubano, come quello di Matanzas. Non mancano inoltre riferimenti al fondo *Ultramar* dell'Archivo Histórico Nacional di Madrid, a numerosi periodici e fonti digitalizzate.

Le tesi dell'autore stabiliscono connessioni all'interno del mondo Atlantico, mediante riferimenti alla letteratura secondaria elaborata su Spagna, Colombia, Stati Uniti e Brasile. In merito ai contesti al di fuori dell'isola si segnala invece che l'autore avrebbe potuto dialogare maggiormente con la vasta letteratura sulla global history del lavoro portuale, come quella relativa ai porti dell'Oceano Indiano. L'inclusione di tali prospettive avrebbe fornito spunti interessanti per una riflessione sullo spettro della coercizione nei porti globali, evidenziando continuità e discontinuità¹².

In sintesi, nel suo nuovo libro, David Domínguez Cabrera sviluppa tesi estremamente rilevanti per gli studi sulla seconda schiavitù, enfatizzando l'importanza di esaminare l'impatto di tali cambiamenti sulle città e i loro settori produttivo-commerciali. In particolare, pone l'attenzione sulla forza lavoro coatta impiegata nei porti, sottolineando come questa sia stata direttamente coinvolta nei mutamenti in questione. La lettura di questo volume, inoltre, può dare agli studiosi e studiose che si occupano della storia dei *libres de color* nell'Atlantico spagnolo prospettive inedite e meritevoli di attenzione. Inoltre, ritengo diventerà un testo di primaria importanza fra quei contributi dedicati alla Storia del capitalismo, considerando come l'autore riesce a far dialogare, mediante il suo soggetto di studio, le fasi di produzione, mercificazione e commercializzazione.

Elena Barattini

12. P. Brandon, N. Frykman, P. Roge, *Free and Unfree Labor in Atlantic and Indian Ocean Port Cities (Seventeenth-Nineteenth Centuries)*, in "International Review of Social History", 2019, n. 64, pp. 1-18.