

Tutti i post

scatola nera

mundi

transuenze

disurbanità

il passo dello sherpa

Altro v



VORTEX - Gabriella Palermo · 4 giorni fa



Idrarchia, resistenza marittima e la produzione della razza

Intervista a Marcus Rediker



Marcus Rediker torna sul tema della tratta atlantica per discutere l'attualità della schiavitù quale costante nella storia e sviluppo del capitalismo. È sulle navi negriere durante il Middle Passage, «ancora ai margini della nostra coscienza moderna», che si produce la razza per come oggi la conosciamo, che si organizza l'accumulazione del capitale, che inizia a prender forma il capitalismo globale. Ma è nello stesso spazio atlantico che si costruisce la resistenza allo sfruttamento, la cooperazione radicale, la solidarietà conflittuale di schiavi ammutinati, marinai ribelli, fuggitivi e pirati. Il mare come luogo reale di comando e tensione al cambiamento, «come spazio delle principali trasformazioni capitalistiche», ricorda Gabriella Palermo in apertura.

La versione originale dell'intervista, in lingua inglese, è disponibile come Pdf in fondo alla pagina.

Vorrei iniziare interrogando uno dei temi principali del tuo lavoro, ovvero il concetto di idrarchia. Un concetto utile per comprendere non soltanto la storia del capitalismo ma anche i processi oggi in atto che mostrano, ancora una volta, il mare come spazio delle principali trasformazioni capitalistiche. Penso a ciò che avviene nel Mar Mediterraneo ma ovviamente non soltanto. Puoi parlarci dell'idrarchia e di come questa attraversa il tuo lavoro?

Il concetto di idrarchia emerge nel libro che ho scritto con Peter Linebaugh *I ribelli dell'Atlantico. La storia perduta di un'utopia libertaria* (Feltrinelli 2020). Il concetto risale a Edward Braithwate che nel 1631 aveva scritto che i marinai vivevano in una «idrarchia», indicando con questo l'ordine sociale della vita in mare - la parola significava letteralmente «il governo sull'acqua». Io e Peter Linebaugh abbiamo ripreso questo termine arcaico e non più in uso, e lo abbiamo reso centrale nel nostro libro, così come in tutti i lavori cui mi sono dedicato da allora.

Così come molti altri concetti, anche quello di idrarchia deve essere compreso e osservato da due prospettive: dall'alto e dal basso.

Se lo guardiamo dall'alto, si riferisce all'organizzazione imperiale e al controllo dello spazio marittimo durante la costruzione del sistema globale del capitalismo, cominciata alla fine del XVI secolo e che continua sino al presente. L'idrarchia del potere navale sorveglia e organizza il mare per l'accumulazione del capitale.

L'idrarchia dal basso si riferisce invece al modo in cui la gente di mare si organizza e il modo in cui conduce la propria vita. Storicamente questa auto-organizzazione include una tradizione marittima di resistenza che è radicale, democratica ed egualitaria. L'idrarchia dal basso si basa sul tipo di lavoro che fa la gente di mare, sul modo in cui questa coopera in un ambiente pericoloso e il modo in cui impara che la solidarietà è necessaria per la sopravvivenza. La dimensione egualitaria dell'idrarchia deriva anche dalla mobilità di questi lavoratori, la quale limita la capacità della proprietà di disciplinare le relazioni umane. Nel concetto di idrarchia è insita una sorta di uguaglianza nella condizione, in contrasto dunque con le società della terraferma, dove dall'antichità in poi la vita sociale è stata organizzata intorno alla trasmissione di proprietà e solitamente attraverso le istituzioni patriarcali. La vita sociale del mare invece è governata da una logica differente, più inclusiva: «siamo tutti sulla stessa barca».

L'idrarchia è diventata così un concetto nuovo, un modo per capire le lotte sociali in mare ed esplorare da una parte i tentativi di creazione di disciplina e controllo dall'alto, dall'altra gli sforzi per resistere e creare nuove formazioni sociali dal basso. Peter ed io abbiamo studiato l'idrarchia della prima epoca moderna, ma la sua applicazione come concetto è più ampia. Studiosi, artisti e attivisti che lavorano sui diversi periodi della storia hanno ripreso il termine. Sono felice di vedere che si sta dimostrando utile.

*Da quello che dici mi sembra che il concetto di idrarchia sia strettamente legato alla nascita del capitalismo. Nel suo ultimo libro *Genere e Capitale* (Derive Approdi 2020), Silvia Federici parla delle enclosure come di un processo mai finito. Cosa ne pensi e in che modo il processo di recinzione è legato al rapporto tra il capitalismo e il mare?*

Il lavoro di Silvia su questo argomento è ovviamente molto importante e sono d'accordo sul fatto che il processo di *enclosure* sia davvero centrale per l'ascesa del capitalismo. Ma il mare è uno spazio quasi impossibile da recintare. Gli imperialisti hanno dibattuto su questo fatto già nel XVII secolo: la Spagna e il Portogallo insistevano sul *mare clausum*, ovvero il mare recintato per il loro uso, mentre olandesi e inglesi sostenevano il *mare liberum*, il mare come bene comune disponibile per tutti e da usare liberamente. Le classi dirigenti di entrambi i lati del dibattito volevano usare i mari per stabilire il potere del capitale e dell'impero, ma

nessuno disponeva di una potenza navale tale da poter creare una *enclosure* completa. Gli oceani del mondo sono così diventati un luogo di lotta tra nazioni e classi. Alla critica che Silvia fa a Marx, sul suo ignorare la razza e il genere come gerarchie fondamentali nella formazione del capitalismo, aggiungerei anche che Marx non ha mai pensato molto alla natura del mare come luogo reale e materiale. Questo è un pregiudizio comune nel nostro pensiero che ho chiamato «terracentrismo», ovvero la convinzione, spesso inconscia, che solo le superfici terrestri della terra siano reali, e che il mare sia un vuoto astratto, irreali, astorico. Abbiamo bisogno di pensare al mare come un luogo reale - di lavoro, accumulazione, conflitto e creazione di storia. Dobbiamo recuperare e onorare la lotta per i beni comuni oceanici.

Nel tuo libro La nave negriera (Il Mulino 2014) analizzi la nave nella duplice veste di macchina di propulsione per l'idrarchia e fabbrica galleggiante (floating factory). In che termini la nave è una fabbrica e cosa produce questa fabbrica che attraversa il mare?

Non tutti sanno che la parola *factory* (fabbrica) ha un'origine africana: i commercianti di schiavi europei ancoravano le navi lungo la costa dell'Africa Occidentale e le usavano come luogo per la compravendita di essere umani. La radice della parola *factory* è *factor*, ovvero mercante, colui che organizza la produzione e il mercato. Questo è uno dei modi in cui la nave era letteralmente una fabbrica.

La nave negriera era inoltre una macchina, una fabbrica galleggiante che produceva cose specifiche, e osservarla in questo modo ci permette di comprendere come sia divenuta luogo di creazione della storia. Nel libro *La nave negriera* descrivo come la nave/fabbrica produca principalmente due cose. Trasportando corpi da un luogo all'altro, ovvero dall'interno della costa dell'Africa occidentale alle piantagioni del Nuovo Mondo, la nave produce forza lavoro che sarà poi re-impiegata in un nuovo ambiente per l'accumulazione del capitale. Questa accumulazione di corpi e di forza lavoro avviene sulla nave ed è messa a valore dai lavoratori a bordo.

La seconda cosa prodotta dalla nave era la razza. Lasciami fare due esempi. L'equipaggio delle navi nel XVIII secolo era sempre multietnico – come è oggi. Una nave poteva iniziare il suo viaggio da Liverpool con 40 marinai a bordo che erano inglesi, scozzesi, irlandesi, olandesi, francesi, greci, africani, afroamericani. Ma una volta giunti sulla costa occidentale dell'Africa per il commercio di corpi umani, le persone su quella nave venivano definite «bianche», non per il colore della loro pelle, ma per il controllo della tecnologia, la nave, che rendeva possibile il commercio. I marinai divennero da multietnici a «bianchi». In realtà, l'equipaggio perde un po' della sua bianchezza durante il viaggio nell'Atlantico, e su questo se vuoi posso dire di più. Guardiamo adesso a questo processo dal punto di vista della costa africana. Le persone che venivano caricate sulle navi erano anch'esse estremamente multietniche: erano Fanti, Igbo, Mende e decine di altre etnie. Ma una volta trasportati attraverso l'Atlantico, sbarcano dalla nave come membri di una singola «razza negra». La formazione della razza avviene dunque a bordo della nave – e continuava ovviamente anche nelle città portuali e nelle piantagioni, ma la nave ha segnato la formazione razziale originaria.

Ho sviluppato l'idea della nave come fabbrica galleggiante nel primo libro che ho scritto, *Sulle tracce dei pirati. La storia affascinante della vita sui mari del '700* (Piemme 1996) - un libro sulle navi mercantili e i marinai nel XVIII secolo. L'idea era che i lavoratori provenienti da molti ambienti diversi venivano riuniti sulla nave come lavoratori salariati per lavorare insieme. Il capitano della nave, armato di un'estrema e violenta autorità, supervisionava e spesso forzava la loro cooperazione all'interno di una complessa divisione del lavoro. Per tutti questi motivi, la nave è stata un precursore della fabbrica moderna. Gli storici del lavoro raramente hanno guardato alla nave come ad una fabbrica, né tantomeno hanno osservato i marinai come un tipo di lavoratori industriali, perché il lavoro in mare non produceva merci. Ma guardare alla produzione come se questa riguardasse soltanto le merci

è un errore: la produzione implica la creazione di valore attraverso il tempo e lo spazio. I marinai creavano parte del valore della merce chiamata «schiavo». Quando gli schiavi producevano il valore originario dello zucchero, del tabacco, del riso o del cotone della piantagione, i marinai lo incrementavano muovendo queste merci attraverso lo spazio dei mercati internazionali. Possiamo comprendere meglio questo fatto guardando al lavoro domestico delle donne, il quale produce valore, ma non produce necessariamente merci, per cui il lavoro riproduttivo rientra nella stessa categoria. Pensare alla nave come una fabbrica ci aiuta a riflettere sulla natura sia della fabbrica che della classe lavoratrice.

Prima dicevi che l'equipaggio perde parte della sua bianchezza durante la traversata. Cosa intendi con questo?

I marinai multietnici diventavano «bianchi» quando caricavano gli schiavi a bordo delle navi. Ma mentre navigavano attraverso l'Atlantico verso la Virginia, la Giamaica o il Brasile, i marinai perdevano lentamente il loro valore per il capitano, il quale aveva bisogno di quaranta marinai durante il *Middle Passage*, ma necessitava solo di sedici lavoratori o giù di lì per riportare la nave in Europa. Quando la nave si avvicinava al porto di consegna, il capitano incrementava i maltrattamenti nei confronti dei marinai nella speranza che alcuni di loro disertassero la nave in modo da non dare loro i salari. I marinai perdevano la loro bianchezza mentre diventavano manodopera in eccedenza di minor valore per il capitale. Poveri, abusati, spesso malati e abbandonati, questi marinai europei erano a volte chiamati «negri bianchi» per indicare il loro basso status.

Pensi che oggi sia possibile parlare dello spazio mediterraneo come di un Middle Passage ridotto?

Uno dei temi del libro *I ribelli dell'Atlantico* che ho menzionato prima era che il *Middle Passage* non è un termine meramente descrittivo della fase di un viaggio, ma un concetto più ampio che collega l'espropriazione in un luogo (Africa Occidentale) e lo sfruttamento in un altro (le piantagioni delle Americhe). La nozione di *Middle Passage* si applicherebbe così anche ai lavoratori che persero la loro terra in Irlanda e finirono a Londra o New York, un fenomeno esemplificativo di ciò che Marx chiamava «l'accumulazione originaria del capitale»: quel processo ovvero per cui le persone espropriate da un luogo si trasferiscono (o vengono trasferite) in un altro in cui vengono poi annesse al modo di produzione capitalista in una nuova modalità, in un nuovo posto, in una nuova relazione di classe. Lo stesso concetto si potrebbe applicare al Mediterraneo e ai suoi popoli nel corso della sua vasta storia.

Tornando alla nave come fabbrica, in La nave negriera sottolinei come la nave produca non soltanto forza lavoro e le categorie della razza, ma anche contro-saperi, pratiche di resistenza e nuove soggettività. Nel libro, riporti di come gli schiavi e le schiave nella nave si chiamassero tra loro «compagni di bordo» (shipmates). Puoi dirci di più di questi altri aspetti della produzione della nave e in che modo secondo te queste sono riprodotte nelle imbarcazioni che attraversano oggi il Mediterraneo?

Ci vorrebbe più conoscenza di quella che ho io per dire esattamente come il concetto possa applicarsi al Mediterraneo, ma suggerirei che il punto iniziale d'analisi dovrebbe essere il linguaggio e le conoscenze della gente in movimento che attraversa il mare. Come si chiamano tra loro le persone a bordo delle imbarcazioni migranti? Durante l'era della tratta degli schiavi «compagno di bordo» veniva utilizzato in tutte le maggiori lingue marittime europee, in portoghese (*malungo*), olandese (*sibbi* or *sippi*) e francese (*bâtiment*). Questo termine era legato a sua volta a ciò che gli antropologi chiamano «parentele fittizie», ovvero legami sociali creati in nome della solidarietà e del supporto. Le crearono gli schiavi così

come i marinai, che si chiamavano tra loro *Fratello Tar* [1]. Le persone che si trovano a bordo di una nave in circostanze insolite sono costrette a trovare modi innovativi per relazionarsi, comunicando, cantando, danzando, piangendo, soffrendo. Le pratiche culturali della costa in mare dovevano necessariamente essere modificate. Mi aspetterei che qualcosa di simile avvenga sulle imbarcazioni migranti, in cui la gente coopera con un'intensità inusuale per poter sopravvivere. Parte del nostro lavoro è ascoltare e registrare le creatività linguistiche e sociali incorporate nelle nuove parentele che possono formarsi in mare.

Continuando sulla scia delle pratiche di resistenza e delle nuove soggettività create dalla nave, perché è importante oggi parlare della tratta degli schiavi e porla al centro del discorso politico?

È essenziale parlare della tratta degli schiavi adesso, perché viviamo ancora con la sua storia pesante e le sue conseguenze ogni minuto della giornata. Questo è particolarmente vero per le ex società schiaviste degli Stati Uniti, dei Caraibi, dell'America Latina, ma è vero anche per l'Europa, che ha tratto beneficio in maniera massiccia dalla tratta degli schiavi e dall'istituzione globale della schiavitù. Le navi negriere sono navi fantasma che navigano ancora ai margini della nostra coscienza moderna. La loro eredità nel presente è la discriminazione, la povertà profonda, l'ineguaglianza strutturale e la morte prematura. In seguito all'omicidio di George Floyd si è formato un movimento che domanda una resa dei conti con la sua storia. Questo è un momento importante per parlare di questa parte del passato. Voglio sottolineare che è cruciale parlare dell'oppressione, ma dobbiamo anche parlare della resistenza. Gli africani sulle navi schiaviste non hanno mai accettato passivamente il loro destino: hanno combattuto, anche se in circostanze estreme. Non erano solamente vittime ma eroi che hanno combattuto fino alla morte e contribuito a creare i movimenti per l'abolizione della tratta degli schiavi e la schiavitù stessa.

*Credo che questo sia davvero importante da sottolineare, perché per la narrazione dominante queste pratiche di resistenza e di lotta non sono mai accadute. E questo dispositivo lo vediamo anche oggi per quanto riguarda i migranti che attraversano il Mediterraneo: disumanizzati e privati delle loro storie, dei loro profili sociali, dei loro corpi, ridotti a numeri senza voce, senza soggettività. Nel docufilm *Ghosts of Amistad* (University of Pittsburg 2014) [2] che hai realizzato con Toni Buba a partire dal tuo libro *La ribellione dell'Amistad* (Feltrinelli 2013) che ha già presentato ai lettori e alle lettrici di macchina, ti sei recato in Sierra Leone sulle tracce delle persone a bordo di quella nave, che profili sociali avevano, da dove venivano? Nel film, c'è un momento in cui dici «a quel punto ho capito che il fantasma della razza era tra noi». Puoi parlarci del docufilm e di queste fantasmagorie che tornano spesso nel tuo lavoro?*

Vorrei rispondere a questa domanda partendo da un altro concetto, ovvero quello della violenza dell'astrazione. Per molti anni lo studio della tratta degli schiavi è stato principalmente statistico: quante navi, quante persone, quanti morti e così via – tutte cose importanti da conoscere. Ma questo approccio ha «sterilizzato» il commercio degli schiavi, rendendolo emozionalmente facile da discutere, ma tendendo anche a nascondere gli esseri umani viventi, reali, che hanno sofferto e sono morti a bordo delle navi negriere. I mezzi statistici di analisi hanno origine nei libri mastri e nei libri delle lettere dei mercanti, i quali utilizzavano i numeri per nascondere la disumanizzazione e le conseguenze morali di ciò che stavano facendo. Nello studio del caso Amistad, le domande che mi hanno guidato erano semplici: chi erano queste persone che sono insorte, hanno sequestrato una nave nel 1839 e hanno fatto rotta verso la libertà? Da dove venivano? Come erano le loro vite prima di essere stati resi schiavi? Che tipo di conoscenza ed esperienza portavano con sé dall'Africa Occidentale che gli ha permesso di condurre questa rivolta di successo a bordo di quella nave? Ho cercato di superare così la violenza dell'astrazione.

Uno dei motivi per cui abbiamo fatto questo film è che volevamo rendere la storia reale in un modo visuale e personale, parlando con le persone della memoria della rivolta dell'Amistad presente all'interno delle tradizioni orali della Sierra Leone, la terra da cui provenivano tutti i ribelli. Ciò che abbiamo trovato nella realizzazione di questo film è che la storia della schiavitù continua a vivere nel tempo: la sua persistenza è ciò di cui parla tutto il film. Nel momento che menzionavi, quando abbiamo sentito la presenza «del fantasma della razza, della schiavitù e del colonialismo», eravamo nel villaggio di Folu e stavamo parlando di un antenato che era stato reso schiavo sull'Amistad ma che infine era tornato a casa. Trovammo una donna anziana che era una sua diretta discendente e quello è stato per noi un momento straordinario. Ma ad un certo punto qualcuno disse «siamo preoccupati del fatto che possiate raccogliere queste informazioni per perseguirci» poiché il loro parente aveva aiutato a uccidere il capitano dell'Amistad durante la rivolta. Quando l'ho sentito, non ho capito subito cosa intendessero: nel film si può letteralmente vedere l'incomprensione sul mio volto. Improvvisamente ho realizzato che le storie combinate della razza, della schiavitù e dell'imperialismo creavano ancora paura, una paura basata su un evento che era avvenuto 175 anni prima! Questa era la persistente presenza spettrale della tratta degli schiavi. Quel film è la registrazione del nostro sforzo di capire concretamente, in termini umani, ciò che la tratta degli schiavi ha significato per la gente in Africa. Volevamo rendere la storia reale e umanizzare i soggetti della storia.

Possiamo dire che in questo senso Ghosts of Amistad è un buon esempio di «storia dal basso», il metodo di ricerca con cui lavori come studioso marxista. Come funziona questo metodo e in che modo può aiutarci ad avere accesso alle storie nascoste, cancellate, rimosse, messe a tacere dagli archivi dominanti?

La storia dal basso è davvero difficile da praticare, perché richiede di comprendere il passato dal punto di vista di persone che solitamente non hanno lasciato documenti propri. Bisogna imparare a leggere i documenti dell'archivio controcorrente, per comprendere attraverso di essi cose che le persone di potere, che quei documenti li hanno creati, non avevano davvero intenzione di farci sapere. Tutti i miei libri sono storie dal basso, in un modo o nell'altro. Leggo vari documenti e li colloco nel campo di forza della lotta, radicato in vari tipi di oppressione e resistenza. Cerco di capire cosa facessero coloro che conducevano la lotta e soprattutto perché lo facevano, cosa speravano di ottenere. In questo senso la storia dal basso è in realtà molto antica, non è una metodologia nuova. Comporta una sorta di supporto per le persone e le loro lotte. Cerco di stabilire legami di solidarietà con questi attori storici, non importa che siano morti. E cerco di sviluppare un rapporto etico con loro per poterne raccontare le storie in modi che avrebbero avuto senso per loro e onorare così ciò che hanno fatto. Questo è qualcosa di cui normalmente non si parla: la vita etica segreta dei libri e dei film. *Ghosts of Amistad* cerca di dimostrare i metodi della storia dal basso in azione.

Note

- [1] *Tar* è un termine gergale per indicare un marinaio, in uso almeno dal 1676. L'etimologia della parola deriva probabilmente da *tarpaulins* (tela), in riferimento ai cappelli a tesa larga fatti di tessuto impregnato di catrame utilizzati dai primi marinai, poi abbreviato in *tars*. <https://www.history.navy.mil/browse-by-topic/heritage/speak-like-a-sailor/nautical-terms-and-phrases-their-meaning-and-origin.html>
- [2] M. Rediker, T. Buba, *Ghosts of Amistad. In the footsteps of the rebels*, <https://www.ghostsofamidastad.com/>. È possibile guardare il film qui: marcusrediker.com.

Qui è possibile scaricare la versione originale, in lingua inglese, dell'intervista:



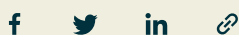
Rediker Interview ENG.pdf
Scarica PDF • 175KB



* * *

Gabriella Palermo è dottoranda di ricerca presso l'Università degli studi di Palermo con un progetto sulla concettualizzazione del «Mediterraneo Nero». Fa parte del movimento Non una di meno Palermo ed è vicepresidente del Centro studi e documentazione lotte sociali - Zabut. Ha di recente pubblicato: *Under her eye: immaginari e pratiche spaziali transfemministe a Palermo* (con F. Sabatini, «Tracce Urbane», 2021) e *Between Wakes and Waves: An Anti-Geopolitical View of a Postcolonial Mediterranean Space* (con G. De Spuches, in *Rethinking Borders. Decolonizing Knowledge and Categories*, Unipa Press 2020).

Marcus Rediker è professore straordinario di storia atlantica all'Università di Pittsburgh. I suoi libri hanno vinto numerosi premi e sono stati tradotti in sedici lingue; sei libri sono apparsi in italiano. Il suo lavoro più recente è *Il Piantagrane: Storia di Benjamin Lay* (Elèuthera Editrice 2019). Sta anche scrivendo un'opera teatrale, una graphic novel e un libro per bambini su Benjamin Lay. Per approfondire il suo lavoro si veda il sito www.marcusrediker.com.



vortex

Post recenti

Mostra tutti



Le Guardiane della Galassia
2. «Gita all'Astrofaro»



Questione sarda: arretratezza
o subalternità?



«Perdi la madre» di Saidiya
Hartman: per un sapere ner...

