

IL MASSACRO DELLO ZONG

L'assicurazione marittima e il getto in mare

Con la recente tragedia di Lampedusa – in cui sono morti 366 immigrati a mezzo miglio dalla costa – torna alla mente il massacro commesso nel 1781 in cui furono uccisi 132 negri a bordo del bastimento *Zong*, anche se vi sono poche analogie fra questi due casi di disperazione estrema perché il primo è stato uno spaventoso viaggio alla ricerca della libertà mentre il secondo fu un viaggio di condannati alla schiavitù. Se si vuole, il solo elemento in comune è quello di un'imbarcazione comandata da uno spietato omicida che, nel caso dello *Zong*, commise il crimine per riscuotere la somma che era stata assicurata nel caso in cui i negri fossero morti prima del loro arrivo a destinazione.

Lo *Zong*, una nave negriera di proprietà di un sindacato di influenti mercanti di Liverpool, effettuava la tratta degli schiavi dalla Costa d'Oro (nel Golfo di Guinea) a Giamaica (nel mar dei Caraibi). Diretto a quest'isola, lo *Zong* salpò dall'isola di Sao Tomé ai primi di settembre. Il viaggio si sarebbe dovuto concludere in meno di 60 giorni, ma alla fine di novembre non era ancora terminato perché il capitano dello *Zong*, sbagliando rotta, aveva lasciato sottovento l'isola di Giamaica scambiandola per Hispaniola (l'odierna Santo Domingo).

Il carico di 440 negri stipati nella stiva in condizioni disumane, incatenati ai polsi e alle caviglie, fece ben presto assumere al viaggio, protrattosi più del previsto, caratteristiche drammatiche: i poveri schiavi vennero colpiti dal vaiolo e dalla dissenteria, forse anche a causa della malnutrizione.

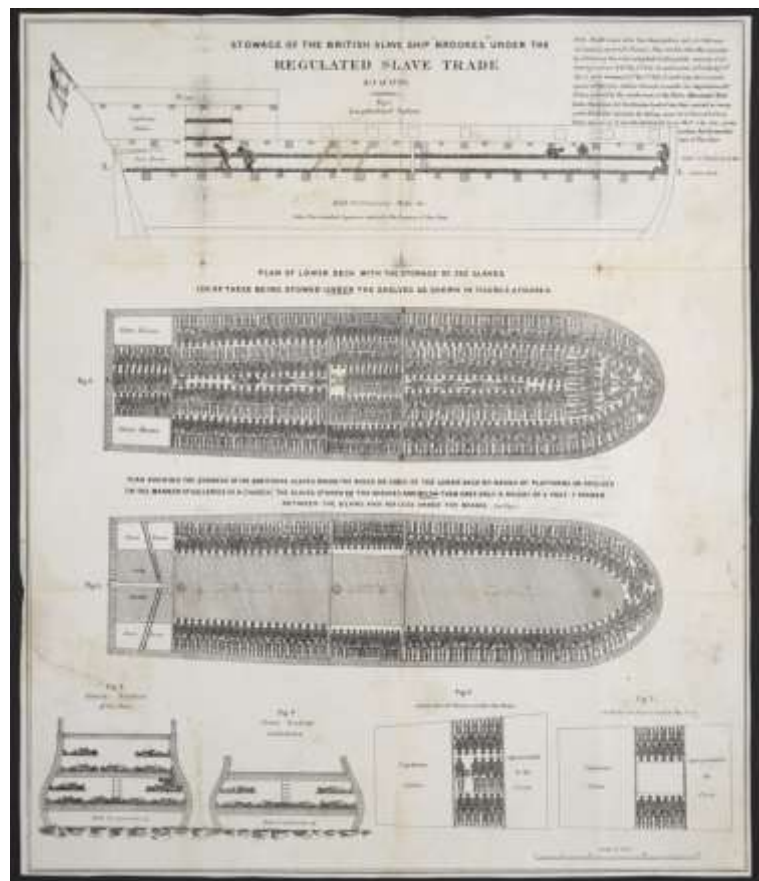


Figura 1 – Questo manifesto raffigura il modo in cui gli schiavi dovevano essere sistemati nella stiva, a contatto di gomito secondo le regole dello *Slave Trade Act* del 1788 che fissava per le navi negriere un carico massimo di 1,67 schiavi per ogni tonnellata di stazza. Se nel 1781 fosse stata in vigore questa legge, lo *Zong* con le sue 110 tonnellate non avrebbe potuto trasportare più di 183 negri, mentre ne aveva caricati 440.

Nei primi due mesi di viaggio morirono in 60 e il previsto aumento della mortalità costrinse il capitano a decidere cosa fare degli altri che si stavano ammalando.

Alla fine del Settecento, era consentito assicurare la vita degli schiavi che erano ancora considerati alla stregua di semplici cose¹ e, come cose appunto, la loro perdita era indennizzabile a condizione che non fosse causata da un vizio loro proprio come sarebbe stato il caso di una malattia. Nel caso degli schiavi dello Zong – assicurati al prezzo di costo di 30 sterline ciascuno (ma che a destinazione garantivano un prezzo di vendita di 100) – il danno sarebbe stato indennizzato dagli assicuratori solo se la loro morte fosse dovuta a una causa esterna e violenta, come l’annegamento.

Questo è lo spietato motivo che indusse il capitano della nave a buttare in mare, fra il 29 e il 30 novembre, 132 negri di cui 26 con i ferri e le catene ai polsi.

Nel marzo 1783 questo sinistro finì in tribunale, non – come ci si aspetterebbe – al fine di giudicare l’efferato crimine commesso dal capitano dello Zong, ma perché gli assicuratori, ritenendo che il fatto fosse da attribuire esclusivamente alla sua imperizia e tale comunque da non giustificare l’uccisione di gran parte degli schiavi, si erano rifiutati di corrispondere l’indennizzo richiesto in giudizio dai mercanti di Liverpool. Da parte sua, il capitano sostenne che la riserva d’acqua potabile si era quasi esaurita e non sarebbe bastata a dissetare tutti. Da qui la necessità di ridurre il numero dei «passeggeri».

In verità, le cose non stavano così perché un membro dell’equipaggio testimoniò che nei giorni in cui furono buttati in mare gli schiavi si erano verificate abbondanti piogge che, se fossero state raccolte, avrebbero potuto costituire una riserva d’acqua per molti giorni.

Inoltre fu provato che l’uccisione degli schiavi era stata ordinata dal capitano proprio per fro-



Fig. 2 – Una stampa dell’epoca descrive con un drammatico fotogramma quello che accadde a bordo dello Zong alla fine di novembre del 1781.

dere gli assicuratori, in quanto il suo compenso era fissato in percentuale del valore del carico al porto di sbarco, valore che sarebbe stato inferiore se gli assicuratori non avessero corrisposto la somma assicurata per gli schiavi deceduti.

Fu per tutte queste ragioni che i giudici ritennero gli assicuratori non tenuti a risarcire il danno mentre, per quanto invece riguardava l’uccisione dei 132 schiavi, dichiararono conforme al diritto marittimo il getto in mare di una parte

¹ Era un principio applicato in tutta Europa. L’art. 44 dell’editto di Luigi XIV del marzo 1685 (denominato *Code Noir*) che definisce gli schiavi “meubles” è riportato da R.J. Valin nel suo *Nouveau Commentaire sur l’ordonnance de la marine du mois d’août 1681*, La Rochelle, 1761, vol. 1., p. 432).

del carico allo scopo di salvare il resto e quindi – come si legge nella sentenza – si sarebbe dovuto considerare legittimo eliminarli al fine di preservare la vita degli altri.

Come si può immaginare, questa tragedia fece grande scalpore e non fu certo la sola a creare un movimento d'opinione contro la tratta degli schiavi, ma vi contribuì in maniera notevole. Ma ci vollero altri venticinque anni per arrivare allo *Slave Abolition Act* del 1807 con cui l'Inghilterra proibì la tratta dei negri e abolì definitivamente la schiavitù.

F. M.