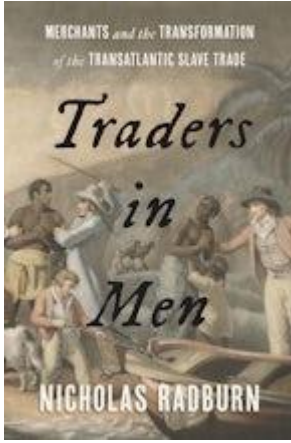


كتابات في تاريخ العبودية والموجات الاستعمارية



نيكولاس رادبيرن*: المتاجرون بالبشر: التجار وتحول تجارة الرقيق عبر المحيط الأطلسي - مراجعة كتاب

المراجع: ماثيو ديفيد ميتشيل **

ترجمة: مصباح كمال ***

نيكولاس رادبيرن. المتاجرون بالبشر: التجار وتحول تجارة الرقيق عبر المحيط الأطلسي. نيو هيفين: مطبعة جامعة ييل، 2023، 341 صفحة، 35 دولار (غلاف مقوى)، ISBN 978-0300257618

Nicholas Radburn. *Traders in Men: Merchants and the Transformation of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven: Yale University Press, 2023. xii +341 pp. \$35 (hardcover), ISBN: 978-0300257618.

من البديهي بين مؤرخي الأعمال business بشكل عام أن الشركات تلجأ إلى الابتكار للحصول على مزايا على منافسيها، ولكن حتى وقت قريب جدًا، كان هذا المبدأ الأساسي غائبًا إلى حد كبير عن التحليلات العلمية لتجارة الرقيق عبر المحيط الأطلسي. يُعد كتاب نيكولاس رادبيرن الجديد إضافة رائعة، ومكتوبة بشكل جيد ومحفزة للتفكير، إلى مجموعة متنامية من الأدبيات التي تصور تجارة الرقيق ليس كعمل تجاري ثابت، يُدار بنفس الطريقة لأكثر من 350 عامًا، بل عملاً تجاريًا تغيرت ملامحه بمرور الوقت بفضل قرارات التجار التي تسعى إلى الربح. على الرغم من التركيز على التجار، إلا أن رادبيرن يبقي تأثير هذه القرارات على الرجال والنساء والأطفال الأفارقة الذين أُجبروا على ممارسة التجارة نصب عينيه. عبر خمسة فصول تتوافق مع خمسة مجالات من الابتكار، يكشف رادبيرن قصة تجار تجارة

كتابات في تاريخ العبودية والموجات الاستعمارية

الرقيق الذين تطورت ممارساتهم التجارية على مدى عقود — بطرق مجزأة وتجريبية في البداية، ولكنها تقاربت مع بعضها على مجموعة من "معايير الصناعة" بحلول نهاية القرن الثامن عشر.

ويوضح رادبيرن هذا التحول من التباعد [في أساليب تجارة العبيد] إلى التقارب بشكل جيد بشكل خاص في فصله الأول، الذي يتناول التوسع الجغرافي والتكوين الاجتماعي للمشاركين في تجارة الرقيق عبر المحيط الأطلسي. فحتى عام 1730 تقريباً، كما يقول رادبيرن بشكل مقنع، كان تجار العبيد في بريطانيا في المقام الأول من سكان لندن من النخبة أو شبه النخبة الاجتماعية elite or near-elite social status: أولاً، مديرو الشركة الملكية الأفريقية Royal African Company [22]، ثم "التجار المستقلون" مثل همفري موريس Humphry Morice، الذين حلّ محل الشركة وهيمنتها السابقة من خلال ابتكاراته في اكتشاف واستخدام المعلومات حول ما تطلبه الأسواق الاستهلاكية الأفريقية مقابل عبيدها [32-33]. كان التجار المقيمون في بريستول وليفربول، والذين بدورهم انتزعوا مكانة التجار المستقلين في لندن، رجالاً أكثر هامشية اجتماعياً، وبينما شاركوا فهم موريس لأهمية المعلومات عن السوق الأفريقية، كانوا أيضاً متعاطشين للمخاطر بما يكفي للاستثمار في تطوير استخدام هذه المعلومات للمناطق ما وراء موانئ شراء العبيد المألوفة في ساحل الذهب وخليج بنين إلى الغرب عند ساحل ويندوارد Windward Coast، وأبعد من ذلك إلى الشرق عند موانئ مثل بوني Bonny ونيو كالابار New Calabar على خليج بيافرا، حيث وجد الداخلون الجدد إلى السوق التجاري الأفارقة على استعداد لمتاجرة العبيد بأعداد كبيرة وبأسعار أقل بسبب إهمالهم السابق من قبل القائمين على السوق في لندن. [33-35].

علاوة على ذلك، فإن "التجار" الذين حددهم رادبيرن في عنوان كتابه لم يكونوا فقط البريطانيين الذين يمتلكون ويديرون سفن العبيد؛ بل شمل أيضاً التجار الأفارقة الذين تعاملوا معهم. ومثل نظرائهم البريطانيين، كان هؤلاء "أشخاصاً هامشيين بنفس القدر الذين رأوا أيضاً فرصاً لرفع مكائنتهم من خلال تجارة العبيد" والذين "أدركوا أن نجاحهم يعتمد على جعل أوطانهم أسواقاً فعالة لبيع الناس، وجذب السفن البريطانية التي كان من الممكن أن تبحر إلى مكان آخر." [22].

إحدى السمات الأكثر إقناعاً في عمل رادبيرن هي المهارة التي ينسج بها الدراسات الحالية لكل من الأنظمة السياسية في الداخل والساحل مع أدلة من التقارير التي كتبها تجار العبيد الأوروبيين لتقديم صورة معقولة كيف أن مجموعات الناس مثل فانتي Fante في ساحل الذهب أو أرو Aro وإفيك Efik في بيافرا "طوروا البنية التحتية

كتابات في تاريخ العبودية والموجات الاستعمارية

المادية التي مكنت الناس المستعبدين من الانتقال إلى الساحل بأعداد هائلة." [49]. إن جرى هذا الاهتمام بالتطورات الأفريقية بمهارة أقل، فإن الأمر قد يبدو "هشاً"؛ ولكن دراسة رادبيرن تصمد أمام المقارنة مع تحليله لكيفية قيام البريطانيين، من جانبهم، بإنشاء البنية التحتية للسوق اللازمة لتوفير مجموعة متنوعة معقدة من السلع التجارية التي يطلبها المستهلكون الأفارقة في مقابل العبيد. النتيجة: "وبالتالي فإن العلاقات التجارية بين التجار الأفارقة والبريطانيين ربطت الحدود مع بعضها، وربطت الناس في المناطق الطرفية سابقاً ببعضهم البعض في ترتيب متبادل المنفعة مكن كلا المجموعتين من الازدهار في تجارة الرقيق — وهي تجارة تم استبعادهم منها سابقاً من قبل التجار الأكثر رسوخاً." [22].

امتد هذا التقارب بين الممارسات التجارية الأفريقية والبريطانية إلى فهم مشترك للترتيب الذي سيتم بموجبه عرض البضائع والعبيد للبيع أثناء زيارة سفينة معينة إلى ميناء معين. وتم إدراج التفضيلات الفردية لكل من المشتريين والبائعين في هذا النظام، حيث كان بائعو العبيد الأفارقة يعرضون النساء والفتيات والفتيات فقط على السفن التي وصلت للتو إلى الميناء، بينما كانوا في الوقت نفسه يتاجرون بالعبيد الذكور البالغين "الرئيسيين" في المراحل اللاحقة من زيارة السفن مقابل "المواد الرائدة" التجارية ذات القيمة الأعلى [81-84]. وكما يقول رادبيرن: "ظن القبطان أن سفينته تشغل مكاناً في صف منظم من السفن، في انتظار دوره لشراء الأشخاص؛ فالقباطنة القلائل الذين حاولوا تجاوز الطابور من خلال تقديم أسعار أعلى في وقت مبكر أثاروا حفيظة زملائهم البحارة." [85].

لدى رادبيرن أيضاً الكثير ليقوله عن عمل [من يُعرفون باسم] "وكلاء غينيا" "Guinea factors" في المستعمرات الأمريكية الذين كانوا يقومون ببيع الأفارقة المستعبدين من السفن التي وصلت حديثاً عبر المحيط الأطلسي، وتطورت وظيفتهم لأنها كانت تقوم على تفتيت مخاطر التجارة عبر المحيط الأطلسي بشكل أكثر كفاءة من الوكلاء الذين يتقاضون رواتب والذين كانوا يعملون لدى الشركة الملكية الأفريقية [133]. إن نظاماً مماثلاً لذلك، الذي يقوم بإنزال الأشخاص المستعبدين على الساحل الأفريقي، نظم أيضاً إنزالهم في الأمريكتين، وعلى الرغم من أن الأدبيات الموجودة تشير إلى الكثير من الحالات التي تم فيها بيع العبيد الوافدين بشكل فردي في المزاد، أو عن طريق "التدافع" حيث كان يتم السماح للعديد من المشتريين بالدخول إلى حظيرة العبيد للقبض حرفياً على من يريدون ثم التفاوض على السعر، يرى رادبيرن أن هذه كانت من طرق البيع النادرة نسبياً. [182-185].

وبدلاً من ذلك، كانت الطريقة المعتادة حتى عام 1670 تقريباً هي تقسيم حمولة العبيد "إلى 'مجموعات' ذات حجم موحد تضم مزيجاً من البالغين والأطفال، الأصحاء

كتابات في تاريخ العبودية والموجات الاستعمارية

والمرضى. إذ يتم بيع كل شخص داخل المجموعة بنفس السعر بغض النظر عن العمر أو الجنس أو الصحة، مما يضمن عدم تمكن المستعمرين الأثرياء من استخدام قوتهم السوقية المتفوقة لانتقاء الأسرى الأكثر صحة بأسعار مرتفعة.^[161] بعد ذلك التاريخ، مع تطوير المستعمرات المختلفة (بربادوس أولاً ومستعمرات أخرى مثل جامايكا وفيرجينيا لاحقاً) لهياكل اجتماعية أكثر تراتبية، بدأ وكلاء غينيا بإعطاء معاملة تفضيلية للمشتريين الأكثر ثراءً. وقد سُمح لهؤلاء بالوصول المبكر إلى سفن العبيد وإتاحة الفرصة لهم لتنظيم مجموعاتهم الخاصة من العبيد والتفاوض على سعر العطاءات الخاصة بهم. سمح هذا لهؤلاء العملاء المفضلين بشراء معظم العبيد "المتميزين"، وترك العبيد ذوي القيمة الأقل ليتم بيعهم لعامة الناس، مع بيع الأشخاص المصابين بأمراض مزمنة أو المعاقين المعروفين بقسوة باسم "حثالة العبيد" للبيع في آخر المطاف [162-163]. وكانت هذه أيضاً آخر ما تم بيعه في نقاط البيع الأفريقية. ويوضح رادبيرن كيف ارتبطت مجموعة خاصة من المؤسسات عبر المحيط الأطلسي بتسويقها ونقلها وإيواءها وتوجيهها إلى المستعمرين البريطانيين البيض ذوي المكانة الأدنى. ومثل بائعي العبيد المهمشين اجتماعياً واقتصادياً في خليج بيافرا أو شاحني العبيد في ليفربول وبريستول، كان لدى هؤلاء المستعمرين الهامشيين marginal colonists اجتماعياً واقتصادياً شهية عالية للمخاطرة — في هذه الحالة، خطر شراء وتقديم الرعاية الطبية لـ "حثالة العبيد" على أمل القفز، اعتماداً على هذه الفئة، ليكونوا في صفوف المستعبدين. [191-194].

كانت الموانئ البريطانية والأفريقية والأمريكية ومناطقها النائية عبارة عن مواقع نفذ فيها التجار، كما وصفهم رادبيرن، "تحويل تجارة الرقيق عبر المحيط الأطلسي"، لكن الممر الأوسط¹ Middle Passage نفسه كان كذلك أيضاً. في فصله الثالث، يرجع رادبيرن الابتكارات الرئيسية في هذه المرحلة من التجارة إلى العقود الثلاثة الأخيرة من القرن السابع عشر. قاد جان باربو Jean Barbot، وهو مالك فرنسي المولد وقبطان سفن العبيد الإنجليزية، الطريق في إنشاء نظام يخصص أصغر قدر ممكن من المساحة المادية لكل شخص مستعبد في عنبر سفينته، ويسمح بفترات راحة من هذه المعاملة فقط في الرحلات المجدولة والمراقبة بعناية فوق سطح السفينة، حيث أنها تقدم المزيج الأكثر ربحية من الأمان والأرقام والصحة. [95-99]. يضيف رادبيرن إلى رواية باربوت الخاصة مذكرات قبطان العبيد المعاصر، توماس فيليبس، بالإضافة إلى وثائق الشركة الملكية الأفريقية لإثبات أن طريقة "التعبئة المشددة" -tight-

1 الممر الأوسط، الرحلة القسرية للأفارقة المستعبدين عبر المحيط الأطلسي إلى العالم الجديد. تبدأ الرحلة الأولى بانطلاق السفن المكرسة لتجارة العبيد من موانئ بريطانيا وموانئ أوروبية أخرى متجهة إلى القارة الأفريقية. بعد تجميع العبيد في الموانئ وتحشيدهم في السفن تبدأ الرحلة الوسطى. الرحلة الأخيرة هي عودة السفن إلى الموانئ البريطانية وغيرها من موانئ أوروبا. (المترجم)

كتابات في تاريخ العبودية والموجات الاستعمارية

”packing” هذه أصبحت عامة في جميع أنحاء التجارة بحلول عام 1700، مما أدى إلى انخفاض معدل الوفيات وزيادة الربحية مقارنة بالممارسات السابقة التي تم بموجبها تقييد الأفارقة في الطابق السفلي للسفينة طوال الرحلة. [102-103].

في خاتمة للكتاب، يتناول رادبيرن الجدل القائم منذ فترة طويلة حول "الرأسمالية والعبودية"، مجادلًا لصالح تفسير "الإبادة الاقتصادية" "econocide" الذي يرى أن تجارة الرقيق هي مؤسسة عاملة كان من الممكن أن تستمر إلى ما بعد عام 1807 لو لم يتم إلغاؤها، بدلاً من كونها مؤسسة متخلفة أصبحت بالية بسبب التصنيع في بريطانيا. في الواقع، يرى رادبيرن أن السياسة في عصر الثورات Age of Revolutions، حتى عندما حوّلت الرأي العام ضد تجارة العبيد، قدّمت فرصًا جديدة لتجار العبيد الأكثر ذكاءً والأوفر حظًا لتحقيق أرباح أكبر من أي وقت مضى. [197-198]. أحد الأمثلة التي يقدمها على هذه المفارقة هو قانون دولبن Dolben's Act — التشريع الصادر عام 1788 والذي وضع حدودًا قانونية على درجة الازدحام في سفن العبيد. ومع ذلك، فإن هذه "اللوائح التنظيمية أفادت في نهاية المطاف تجار العبيد لأنها خفضت بشكل كبير معدل الوفيات على متن السفن: حيث انخفضت معدلات الوفيات إلى النصف، من 10% إلى 5% من الأفارقة الذين ركبوا السفينة... وبالتالي، أدت جهود إلغاء تجارة العبيد لتحسين ظروف السفن للأفارقة الأسرى إلى تحسين كفاءة أعمال تجار العبيد." [204].

قد يكون هذا صحيحًا، لكنه يمثل أيضًا لغزًا لا يقدم رادبيرن حلًا له هنا. ويجادل في الفصل الثالث بأن التجار البريطانيين اتفقوا على "الحشد الشديد" [للمستعبدين في عنابر السفن] كممارسة معيارية "من خلال عملية تجريبية دقيقة في مطلع القرن الثامن عشر." [126]. ومع ذلك، إذا كان التفويض الذي أصدره البرلمان في عام 1788 بشأن استخدام مساحة عنبر السفينة قد أدى بالفعل إلى تحسين الكفاءة، فينتعين علينا أن نعتبر أن "عملية التجريب الدقيقة" هذه لم تسفر فقط عن تفاقم الفشل الأخلاقي المتمثل في تجارة الرقيق عبر المحيط الأطلسي؛ بل إنها أدت أيضًا إلى فشل السوق. ومع ذلك، فإن الإشارة إلى أن هذه المشكلة المحددة هنا لا تزال دون حل لا تعني التشكيك، بل تأكيد، على أهمية مساهمة رادبيرن في تطوير الأدبيات المتعلقة بتجارة الرقيق عبر المحيط الأطلسي والتي تنظر إلى موضوعها بطريقة تنموية. ■

(*) نيكولاس راد بورن، محاضر أقدم في تاريخ المحيط الأطلسي في جامعة لانكستر، إنجلترا، ومحرر مشارك في مجلة www.slavevoyages.org

Nicholas Radburn is a senior lecturer in Atlantic history at Lancaster University and coeditor of www.slavevoyages.org.



كتابات في تاريخ العبودية والموجات الاستعمارية

(**) ماثيو ديفيد ميتشيل، أستاذ مشارك في التاريخ بجامعة الجنوب في سيوانا بولاية تينيسي. مؤلف كتاب "أمير العبيد: همفري موريس وتحول تجارة الرقيق عبر المحيط الأطلسي في بريطانيا، 1698-1732".

Matthew David Mitchell is Associate Professor of History at The University of the South in Sewanee, Tennessee. He is the author of *The Prince of Slavers: Humphry Morice and the Transformation of Britain's Transatlantic Slave Trade, 1698–1732* (Palgrave Macmillan, 2020)..

(***) مصباح كمال، كاتب في قضايا التأمين

يمكن قراءة النص الإنجليزي للمراجعة بالنقر على الرابط التالي:

https://eh.net/book_reviews/traders-in-men-merchants-and-the-transformation-of-the-transatlantic-slave-trade

Nicholas Radburn. *Traders in Men: Merchants and the Transformation of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven: Yale University Press, 2023. xii +341 pp. \$35 (hardcover), ISBN: 978-0300257618.

Reviewed for EH.Net by Matthew David Mitchell, The University of the South.

Published by EH.Net (April 2024)

Copyright (c) 2024 by EH.Net

حقوق النشر والترجمة محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بإعادة النشر بشرط الإشارة إلى المصدر. 10 أيار 2024

<http://iraqieconomists.net/ar/>