



IL MEDITERRANEO NELL'IMMAGINARIO ITALIANO TRA REALTÀ D'ANTICO REGIME E MITO CONTEMPORANEO

di

Roberto Tufano

1. *I terribili corsari del Mediterraneo*

«La pirateria de' Barbareschi è il terrore de' Siciliani e de' Napoletani, parte vero, parte immaginaria: si è proposto il pagamento di un tributo alle Reggenze delle coste di Africa, si è più volte proposta una lega di potentati di Europa, per tener netto il Mediterraneo. Il primo si è considerato mal sicuro senza forze navali. L'altra è sogno: si è progettata più volte inutilmente. Le cagioni sono già note: il Balì di Suffren ne abbandonò il disegno. Forse ci sarebbe un terzo progetto, che abortirà come gli altri due: ma chi proibirà di azzardarlo? L'amore dell'umanità lo renderà scusabile. Pagare alla Religione di Malta l'equivalente del tributo proposto pagarsi ai barbareschi. Quel che la Spagna, il Portogallo, Sardegna, Genova, lo Stato Pontificio e le due Sicilie vorrebbero pagare per tributo ai barbareschi si potrebbe pagare alla religione di Malta per lo aumento e mantenimento delle sue squadre, le quali stassero addette alla distruzione de' pirati»¹.

Queste poche righe di Francesco Saverio D'Andrea, Consultore della Monarchia di Sicilia dal luglio 1788 al settembre 1791, rendono bene l'idea delle difficoltà materiali e delle barriere psicologiche che avevano impedito per secoli alle popolazioni meridionali di utilizzare appieno le vie d'acqua marina². Per superare un ostacolo così insormontabile, ogni manovra politica fino ad allora

¹ F.S. D'Andrea *Il ristoro della Sicilia*, parte III, Rimedi, par. 2, Combattere la pirateria barbaresca, ms. edito in R. Ajello, I. Del Bagno, F. Palladino, *Stato e feudalità in Sicilia. Economia e diritto in un dibattito di fine Settecento*, Napoli 1992, pp. 385-386.

² Trasferito subito dopo nella capitale partenopea in qualità di consigliere del Supremo Consiglio delle Finanze, incarico che concludeva un impeccabile *cursum honorum* nell'amministrazione pubblica e giudiziaria napoletana: notizie biografiche, profilo del D'Andrea e commento del manoscritto nell'opera citata in nota 1 alle pp. 3-228 (Ajello) e 329-353 (Del Bagno).

tentata si era rivelata fallimentare, e di conseguenza era estremamente difficile e rischioso navigare per la pesca o per il trasporto di merci, non solamente verso l'esterno, alla ricerca di mercati internazionali ben più ampi, ma financo per collegare dall'interno una realtà fisica quale quella meridionale, caratterizzata da un'orografia tormentata e difficilmente dominabile.

L'Italia meridionale si presentava infatti come un vero e proprio «arcipelago» di terre e città, che sarebbe stato più facile congiungere attraverso il mare che lo circondava, piuttosto che attraverso strade terranee o fluviali³. E tali ostacoli alla libera espressione delle potenzialità economiche dell'Italia meridionale appartenevano ad un retaggio remoto, frutto della fine del Mondo Antico e coincidente con l'espandersi dell'Islam dall'Oriente e dall'Africa verso ovest e verso nord. In quella fase, lunga oltre un millennio, la penisola italiana e soprattutto il Mezzogiorno hanno rappresentato la fragile e tormentata linea di confine tra due mondi. Così, i termini «Turco», «Moro» e «Barbaresco» avevano acquisito presso le popolazioni costiere del Mediterraneo un'accezione negativa dalla lunga durata; poi, come ha spiegato lo storico francese Delumeau, il semantema era mutato verso l'«orribile», lo «spaventevole», proprio a causa del terrore costante di nuove incursioni piratesche dopo i massacri di Otranto del 1480⁴.

Dopo questi ultimi fatti, a partire dai primi decenni del Cinquecento, la frontiera italiana divise, oltre che il mondo islamico da quello cattolico, anche le nuove realtà imperiali spagnola ed ottomana; aggiungendo ancora ai vecchi, secolari motivi di scontro, degli altri nuovi. Importanti mutamenti politici si erano infatti ripercorsi negli spazi marittimi dell'area del Mediterraneo continentale: l'impero ottomano, dopo la conquista della Siria e dell'Egitto, aveva esteso la propria autorità militare sui paesi nordafricani, che divennero la base delle incursioni corsare nell'Italia meridionale; la monarchia spagnola, dopo la conquista di Granada, aveva tentato di insediare propri presidi nella costa algerina e tunisina. Così, la linea di confine tra Occidente e Oriente s'era schiacciata irrimediabilmente a ridosso delle coste siciliane.

La proposta del D'Andrea non era in fondo una novità, perché la storia di Malta e del suo Ordine, nei secoli XVI e XVII, è fondamentalmente connessa

³ La definizione di «arcipelago» del territorio meridionale è di E. Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo. Le relazioni economiche*, Napoli 1991, ed è derivata da un'acuta osservazione del ministro Bernardo Tanucci, per il quale nelle Sicilie c'è «più acqua che terra» ed ambedue gli elementi risultano impraticabili per unire le realtà interne al regno, ostile il primo, inaccessibile il secondo.

⁴ J. Delumeau, *La paura in Occidente (secoli XIV-XVIII sec.)*, Torino 1978. In lingua italiana il vocabolo *Turchi* ha indicato a lungo tutti i Musulmani, mentre propriamente esso avrebbe dovuto indicare l'etnia turca, componente minoritaria tra le settantadue facenti parte dell'Impero. Con i termini *Mori* e *Barbareschi* invece venivano indicati gli abitanti delle province nord-africane.

con la guerra corsara di segno cristiano⁵. I cavalieri gerosolomitani, come quelli dell'Ordine di Santo Stefano, non brillavano soltanto per l'esercizio di azioni in difesa del cattolicesimo, ma anche per le iniziative corsare⁶. E sotto la bandiera crociata operavano spesso armatori e finanziatori privati, il cui vero scopo, più che la difesa della religione cristiana, era quello di «andare in corso», come si scriveva nelle patenti concesse da quel governo. L'idea del D'Andrea di una confederazione di Spagna, Portogallo, Genova, Sicilie e Stato pontificio – le nazioni più vulnerabili da secoli ai pericoli maghrebini – non era solamente dettata dalla loro esposizione geografica *borderline*, ma soprattutto dalla piena consapevolezza che la corsa era un fenomeno parassitario che agiva in stretta simbiosi con le economie del Nord europeo, che, non solamente ben sopportavano il sistema produttivo portuale africano, ma anzi l'utilizzavano a proprio vantaggio, ricavandone immensi profitti. Ambedue le corse, la cristiana e la musulmana, non avrebbero resistito secoli senza il coinvolgimento diretto dei mercanti e finanziari marsigliesi, livornesi e anglo-olandesi. Questi *reseaux* traevano una grossa fetta di guadagni e motivi di superiorità commerciale dai particolari legami che li legavano ai terminali mediterranei africani.

E se la cultura popolare aveva enfatizzato e mitizzato la ferocia musulmana, le fonti d'archivio ci restituiscono innumerevoli ed incontrovertibili prove di essa. Ancora dentro il XIX secolo, cioè il 5 luglio del 1815, il console napoletano in Tunisia riferiva al marchese di Circello, ministro napoletano degli Affari esteri, che in una spedizione lungo le nostre coste i corsari erano riusciti a predare «circa 500 persone, tra le quali la metà contava di piccoli dall'età di sei anni al di sotto. A quantità della gente a bordo dei corsari ha fatto scaricare i viveri, per cui questi infelici schiavi ne morivano cinque o sei al giorno ed i piccoli che domandavano pane, non potendo sentire le loro grida, li ammazzavano sotto gli occhi dei propri genitori e buttavano in mare»⁷.

La storiografia francese (molto più raramente quella italiana, quasi del tutto disinteressata al fenomeno, pur con alcune significative eccezioni, rappresentate da Alberto Tenenti, Salvatore Bono, Raffaele Ajello e Mirella Mafri) snoc-

⁵ Cfr. M. Fontenay, *La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques*, in «Annales E.S.C.», 43, 6 (1988), pp. 1321-1347 e la recente messa a punto del problema di S. Bono, *Malta e Venezia fra corsari e schiavi (secc. XVI-XVIII)*, in «Mediterranea - ricerche storiche», 3 (2006), pp. 213-222, a cui rimandiamo per una concisa ma esauriente bibliografia. Sulla centralità di Malta nel rapporto tra Italia meridionale ed il Mediterraneo, sulla simbiosi tra Sicilia e il piccolo arcipelago maltese, cfr. A. Giuffrida, *La Sicilia e l'Ordine di Malta (1529-1550). La centralità della periferia mediterranea*, Palermo 2006.

⁶ Per l'Ordine livornese, cfr. AA.VV., *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, Pisa 2001.

⁷ La citazione nel fondamentale saggio di R. Ajello, *La frontiera disarmata. Il Mezzogiorno avamposto d'Europa*, in *Futuro remoto, 1992, Il mare*, cur. Lucia Balbi, Napoli 1994, p. 80.

ciola delle cifre imponenti relative al fenomeno della schiavitù mediterranea. Al punto che si è portati ad affermare che nei secc. XVI-XIX (sino al 1830) il Mediterraneo ha visto la riduzione in schiavitù di 3-4 milioni di persone, tra cristiani, musulmani ed altri⁸.

La paura era, dunque, il comune sentimento esistenziale che conteneva le energie di quei popoli, le distoglieva da attività produttive e, assieme ad altri fattori che si andarono sommando nel corso dell'età moderna, le allontanava dai percorsi seguiti dalle nazioni nord-europee. Queste, già a partire dai primi anni del XVII secolo, avevano invece affidato all'azione diplomatica dei rispettivi governi la soluzione alla difficoltà della debolezza militare contro le potenze del Maghreb, pur alternando a questa azione, talora, il favore della Porta nei loro confronti, e, qualche volta, l'utilizzazione di maniere forti. Così la Francia e, sul suo esempio, l'Inghilterra e i Paesi Bassi. In tutti questi casi, gli agenti diplomatici dei re europei erano divenuti gli ammiragli alla testa di navigli da guerra.

Alla fine, ancora a metà Settecento – come descriveranno nel loro epistolario da Parigi a Napoli (e viceversa) due protagonisti di quelle vicende, Bernardo Tanucci e Ferdinando Galiani – del Mediterraneo ai siciliani e napoletani toccava fare un «uso timido e minore», cioè quello della navigazione sotto costa, con feluche capaci di salvarsi chiedendo soccorso ai remi, quindi capaci di procedere contro vento, nella direzione preclusa ai legni di maggior tonnellaggio, mezzi marini possenti e veloci come erano i vascelli dei corsari e dei pirati⁹. Ma di ciò, e delle reazioni siciliane che lungo l'età dei lumi riveleranno – denunziandola ed indicandone i rimedi – la stretta connessione tra crisi del Mezzogiorno e rapporto d'interdipendenza tra economie del Mediterraneo e del Nord-Europa, diremo poco più avanti, dopo aver chiarito i termini generali dell'opposizione tra due immagini che del *Turco* si erano create rispettivamente in Italia ed in Francia. Si tratta di un contrasto così evidente di posizioni ideologiche e culturali tra i due regni, che attraverso di esso è possibile risalire alle differenze di organizzazione sociale, sostanze che si riflettevano in grande misura sulle proiezioni esterne dell'attività politica interna¹⁰.

⁸ Il punto della situazione nel recente saggio di S. Bono, *Sulla storia della regione mediterranea*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», 2 (2005), n. 5.

⁹ R. Tufano, *La Francia e le Sicilie. Stato e disgregazione sociale nel Mezzogiorno d'Italia da Luigi XIV alla Rivoluzione*, Napoli 2009, pp. 249-286.

¹⁰ Sul raffronto tra i due modelli sociali e politici durante il XVIII sec. fino alla Rivoluzione francese, cfr. *ivi*, ma per una comparazione di lunga durata cfr. soprattutto R. Ajello, *Eredità medievali Paralisi giudiziaria. Profilo storico di una patologia italiana*, Napoli 2009.

2. *Turcofobia italiana e turcofilia francese*

La paura moderna italiana era perciò un sentimento ben fondato sulla realtà delle secolari depredazioni di vite umane (molte) e di bottini in beni (in verità magri) che venivano effettuate dalle missioni corsare verso le coste italiane. Ovviamente la continua diffusione di queste razzie aveva amplificato la fobia verso il *Turco*, o l'*Africano*, e la sedimentazione di queste esperienze negative e tragiche aveva creato di converso un immaginario collettivo che aveva dilatato a dismisura l'angoscia delle popolazioni italiane verso il mare. Tutto il contrario di quello che avveniva in Francia, dove i romanzieri e gli autori di racconti e di favole seguivano quasi tutti una medesima direzione, sviluppando all'infinito i temi relativi al mare, come luogo d'avventura animato dalla presenza di esseri straordinari: i pirati, i capibanda, i pascià e i sultani, uomini fuori dagli schemi delle categorie sociali europee e, tuttavia, uomini d'onore¹¹.

Con lo schema della "bella mora" e del "corsaro galante", della schiava che non soffriva mai (e che, se redenta o liberata, manteneva la reputazione intatta e trovava un marito di buon partito, nonostante fosse incorsa in parecchie "avventure di mare"), la letteratura francese, fin dai tempi dei fratelli Aruj, Khair ed-Din ed Isaak, i famosi Barbarossa, persuade pubblici sempre più ampi, plasma l'opinione pubblica, acquista simpatie tra gli intellettuali e politici: giustifica, insomma, l'allenza ottomana di Francesco I (1525); e continua a farlo anche quando il patto perde mordente, già dopo Lepanto¹². Con il tempo la turcomania andrà assumendo ben altri valori, per giungere alla maturità coi Lumi, quando il pentolone di ingredienti che componevano il senso di identità dei Francesi viene rimescolato vigorosamente dal mestolo orientale. Da *Les Lettres persanes* (1721) di Montesquieu ai *Bijoux indiscrets* di Diderot (1748), la critica serrata alle logiche che ispiravano la vita politica e la condotta delle istituzioni europee realizzava parimente un affresco delle virtù orientali, che conteneva delle buone immagini dell'apparato statale orientale, i cui uomini chiave (sultano, visir, condottieri) erano dipinti coi colori della misericordia, della giustizia e della generosità sociale.

La letteratura colta e popolare nel regno francese però andava in stretto accordo con la politica e l'economia, e tutt'e tre a braccio con l'opinione pubblica: d'altronde, proprio nel XVIII secolo la maggior parte dei navigli, che collegavano le varie sponde del Mediterraneo orientale e centrale, battevano *pavil-*

¹¹ G. Turbet-Delof, *L'Afrique barbaresque dans la littérature française aux XVI^e et XVII^e siècles*, Lille 1973.

¹² Cfr. J. Heers, *Les barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée (XIV^e-XVI^e)*, Paris 2001.

lon francese, presiedendo quasi interamente gli scambi dell'impero ottomano, con stime oscillanti tra il 60 e l'80 per cento del traffico complessivo. Come dimostra Daniel Panzac, il *capotage* effettuato da quelle navi era di notevole ampiezza, ed utilizzava un sistema di campagne di navigazione (la *caravane maritime* o *voyage à la cuillette*) della durata di uno/due anni, delle quali si trovano consistenti testimonianze nella corrispondenza consolare francese, dove si possono rinvenire informazioni qualitative, completate da statistiche fiscali e contratti di navigazione¹³. Il cabotaggio svolse delle funzioni essenziali nella vita portuaria della Francia d'Antico Regime: interviene come vettore di scambi, intermediario dei trasporti e come segmento di una filiera di percorsi commerciali, assicurandone la concentrazione, la diffusione e la redistribuzione dei beni. Partito da Marsiglia, il ragno commerciale francese tessette una tela grande quanto il Mediterraneo, inglobando tutta la costa meridionale dell'Italia, nel tentativo di raggiungere le estreme fila di esso, quelle arabo-musulmane.

Cento e più anni prima che in Oltralpe si parlasse di Turchi e di Barbareschi, un abitante della penisola subalpina, Giovanni Boccaccio, aveva dedicato molte novelle del *Decamerone* alle felici avventure di schiavi, corsari e Saraceni: Bartolomea e il corsaro Paganino (gior. II nov. 10, Dioneo); Alatiel prigioniera ed amante di ben otto briganti (giorn. II nov. 7, Panfilo); Martruccio e Costanza, poveri liparioti e corsari (giorn. V nov. 2, Emilia); infine, l'umano Saladino che aiuta Torello di Strà (gior. X nov. 9, Panfilo). Poi, nel 1411, per volontà di Giovanni di Valois, l'opera venne tradotta in latino e da questa lingua in francese, inaugurando il genere letterario «turcofilo galante». Tra il conflitto diretto, la soluzione irenistica e la possibilità di rapporti tra Occidente ed Oriente regolati dalla convenienza politica, opzioni che hanno da sempre connotato l'atteggiamento cristiano verso i Musulmani, il riconoscimento letterario francese denotava l'avvenuta accettazione dell'ultima tra le tre varianti storiche: quella pragmatica, che, attivata fin dai tempi di Francesco I, venne in seguito alimentata dalla politica anti-asburgica, oltre che dalle ragioni commerciali sopraesposte.

¹³ D. Panzac, *Les échanges maritimes ans l'Empire ottoman au XVIII^e siècle*, in «Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée», 39, 1 (1985), pp. 177-178; Id., *Affréteurs ottomans et capitains français à Alexandrie*, in «Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée», 34, 1 (1982) pp. 23-38 (per gli 894 contratti di navigazione stipulati ad Alessandria a metà XVIII secolo, da dove è possibile evincere il rapporto che lega costa e costa il Mediterraneo orientale con quello centrale, ed il ruolo di primazia svolto dai Francesi); Id., *Commerce et commerçant des ports du Liban Sud et de Palestine (1756-1787)*, in «Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée», 55, 1 (1990), pp. 75-93; Id., *Le contrat d'affrètement maritime en Méditerranée: droit maritime et pratique commerciale entre Islam et Chrétienté (XVII^e-XVIII^e siècles)*, in «Journal of the Economic and Social History of the Orient», 45, 3 (2002), pp. 342-362.

Nonostante l'illustre precedente letterario, il paese subalpino con l'ingresso dei Turchi sulla scena europea pencolò a lungo tra considerazioni di convenienza maggiore: conflitto frontale o alleanza? Alla fine, con Massimiliano e Carlo V d'Asburgo, prevalse la soluzione bellica, che si rafforzò nel contesto delle «guerre d'Italia»: ad essa seguì la condizione di frontiera del Mezzogiorno d'Italia, effetto da addebitare anche alla «crisi dell'idea mediterranea» (G. Toffanin), formula che indica la consapevolezza che v'era un universo non più composto solamente dall'Europa e dal Mediterraneo, ma *relativement immense*.

Eppure, questa svolta fu fortemente vincolata dalla complicata condizione culturale e politica italiana, e non appare semplicemente come una scelta subita per le condizioni generali dei domini italiani dentro l'impero spagnolo. Ancor prima di questi avvenimenti, se prendiamo in considerazione la soluzione offerta da Enea Silvio Piccolomini nell'*Epistola* a Maometto II, essa potrebbe apparire ispirata ad un sincretismo che tenta di mettere insieme le tre opzioni dell'antimusulmanesimo di marca cattolica¹⁴. In realtà essa era radicalmente diversa da quella che si era praticata a Bisanzio nel XIV secolo, il cui governo, a fronte dell'intrinseca debolezza dell'Impero cristiano, aveva provato l'alleanza coi Turchi, riconoscendoli ufficialmente e stabilendo con loro un regime di convivenza¹⁵. Pio II non era un sovrano qualunque, ma un papa, e come tale trattò la questione d'Oriente: egli offrì a Maometto II l'investitura imperiale, ma in cambio della conversione al cristianesimo, nel tentativo (vano) di rilanciare innanzitutto l'autonomia del potere vaticano a fronte della crisi generale dell'Impero d'Occidente. Inoltre, come dimostra Luca D'Ascia, la vena polemica dell'umanista era rivolta più contro l'atteggiamento pragmatico dei turcofilo italiani, che intesa alla sua diffusione negli ambienti cortuesi di Maometto II¹⁶. Sicché, non solamente in maniera letteraria in Italia la *civitas Dei* aveva subordinato la *civitas hominis* alle proprie logiche, ma l'aveva addirittura sovrappiù sul piano della pratica politica, ostacolando qualsiasi apertura con l'oltremare mediterraneo, ancor prima della conquista spagnola. Dopodiché, a ri-

¹⁴ L. D'Ascia, *Il Corano e la tiara: l'epistola a Maometto di Enea Silvio Piccolomini (papa Pio II)*, Bologna 2001.

¹⁵ C. Ducellier, *Cristiani d'Oriente e Islam nel Medioevo. Secoli VII-XV*, Torino 2001, pp. 367-368.

¹⁶ «L'*Epistola a Maometto*, però, non si limita a criticare la turcofilia nei suoi aspetti più negativi di tradimento della causa cristiana. Rivolgendosi fittiziamente a Maometto II, il papa ha in mente qualcosa di più complesso. L'atteggiamento favorevole ai Turchi, si è detto, costituiva una metamorfosi dell'idea di impero, della *civitas hominis*. L'*amor sui* dei turcofilo, che si sentivano ormai estranei al concetto di *societas christiana* come corpo mistico, convergeva nell'esaltazione della *cupiditas dominandi* individualistica di un grande conquistatore, Maometto II: ambizione politica giustificata naturalisticamente, senza remore religiose»: L. D'Ascia, *Il Corano e la tiara* cit., p. 133.

dosso delle preoccupazioni politiche emerse dopo la morte di Solimano il Magnifico (1566) e con la guerra di Cipro, la rappresentazione della Turchia seguì il percorso della cultura controriformistica: si infuse così nuova linfa nel vecchio tronco del dualismo Papato ed Impero, allargando la corrente di opposizione contro il nemico musulmano e creando i presupposti per un duraturo condizionamento dell'immagine dell'Oriente in Italia¹⁷. Come vedremo nelle pagine che seguono, occorrerà aspettare il secolo XVIII per trovare diagnosi mature e scevre da pregiudizi metafisici relativamente ai rapporti tra le opposte sponde del Mediterraneo.

3. *Il realismo del dibattito settecentesco su pirateria, navigazione e sviluppo meridionale*

Nel XVIII secolo la corsa barbaresca non è più quella del secolo scorso. Tuttavia, il passato premeva pesantemente sullo spirito pubblico, suscitando ancora negli abitanti e tra i naviganti delle coste mediterranee una forte inquietudine. A fine Settecento (periodo che rappresentò, per così dire, il «canto del cigno» della guerra corsara maghrebina, che ebbe infatti fine di lì a pochi decenni) Bartolomeo Forteguerra, uomo di fiducia del ministro Giovanni Acton, ufficiale di marina espertissimo di questi problemi, scriveva che gli equipaggi meridionali, perfino quelli che avevano «ben figurato contro il fuoco di un nemico europeo», erano atterriti e spaventati «al solo avvicinarsi di un nemico africano». Il loro timore si fondava su un dato di fatto incontrovertibile: l'essere vinti «dal primo [cioè, l'europeo] non costa[va] che cambiare luogo», prefigurando il prigioniero un riposo a casa di nemici «già diventati amici»; «ma l'esser vinti dal secondo [l'africano] costa[va] gli orrori di una schiavitù forse per l'intero corso della vita»¹⁸.

Di questo atavico atteggiamento psicologico d'incontenibile paura di fronte al pericolo della pirateria, offre una testimonianza autorevole Ferdinando Galiani, il maggiore consigliere di Maria Carolina, regina di Napoli. In un frammento pervenutoci d'una consulta, scritta quando egli esercitava la carica di segretario del Tribunale del Commercio, egli spiegava che i «mali antichi ed i vizi della marineria» erano sostanzialmente tre: «1. la mala fede de' padroni e degli equipaggi; 2. la loro codardia a vista de' barbareschi; 3. l'inesperienza de'

¹⁷ Su questa vicenda della cultura italiana nel Cinquecento, cfr. M. Formica, *Giochi di specchi. Dinamiche identitarie e rappresentazioni del turco nella cultura italiana del cinquecento*, in «Rivista storica italiana», 120 (2008), fasc. I, pp. 5-53.

¹⁸ La citazione in R. Ajello, *La frontiera disarmata* cit., p. 80.

piloti»¹⁹. Galiani non indica rimedi legislativi, giacché egli riteneva che il recente quadro normativo (1759) in vigore regolamentasse abbastanza bene la materia nautica e portuale. Tuttavia esso non bastava al superamento di quei limiti da lui indicati, ch'erano essenzialmente di carattere psicologico e tecnologico, ossia della incapacità di trovare modi di manipolare deliberatamente la materia liquida per conseguire obiettivi di vantaggi materiali. Cioè occorre navi e abilità marinare e guerriere per influire sulla capacità dei napoletani di controllare ed adattare il proprio ambiente marino, e la più potente molla era quella della ricerca di «gloria» sociale e di «onorifiche ricompense»: «bisognerebbe perciò promettere largo premio a quel bastimento nostro mercantile che avesse la sorte combattendo d'impadronirsi, o colare a fondo il barbaresco. Dovrebbe per così generosa azione ottenere il capitano: la nobiltà nella sua patria, quando questa non fusse città dove siavi sedile chiuso, nel qual caso, dovrebbe aver il rango nel secondo ceto. Dovrebbe esser remunerato con danaro, e con grado ed uniforme militare»²⁰.

In questa sua ricetta v'erano gli echi delle imprese navali francesi, ch'egli aveva potuto osservare da Parigi, durante la lunga missione diplomatica, e su cui si sofferma a lungo nella inedita corrispondenza con il ministro Tanucci²¹. Il mitico Turot, intrepido avventuriero dei mari, scoperto e valorizzato dal Maresciallo di Belle-Isle, le cui spericolate avventure con il vento atlantico in poppa avevano a lungo creato ansia nei marinai inglesi, era il modello per il capitano napoletano: l'imitazione all'occidentale di Khair ed-Din, reso però mansuetto da un inquadramento sociale onorevole nella propria «patria» e da ricchezze tanto grandi quanto le sue prede inglesi²². L'esperienza di questi avvenimenti aveva reso avvertito l'abate napoletano che ogni azione corsara poteva avere riverberi sulle borse estere e sull'economia nazionale. E che la guerra di corsa era l'unica soluzione per rompere quella tela di ragno che la superpotenza francese utilizzava per catturare i moscerini napoletani.

Che la corsa maghrebina fosse funzionale al mantenimento di un equilibrio commerciale ed industriale favorevole alle nazioni nord-europee era un fatto noto da tempo. Niccolò Fraggianni, Consultore del viceré siciliano in tempi precedenti (1734-42) a quelli del citato D'Andrea, aveva sconsigliato d'intraprendere qualunque azione militare o diplomatica nei confronti delle Reggenze, piuttosto di cercare la protezione francese, unica in grado di restituire il mare ai

¹⁹ F. Galiani, *Sulla decadenza della marineria*, in *Opere*, cur. Furio Diaz, Luciano Guerri, (*Illuministi italiani*, tomo VI), Milano-Napoli 1975, pp. 765-769 (la cit. a p. 768).

²⁰ Ivi, pp. 768-69.

²¹ Archivio di Stato di Napoli, Museo 99 A 88 e 99 A 89, *passim*.

²² *Ibidem*.

siciliani²³. La pregressa esperienza come Segretario del Collaterale gli aveva mostrato con chiarezza che i trattati commerciali erano onerosi, ed in quanto tali sostenibili solamente dalle nazioni forti, che potevano alternare azione diplomatica a guerra, per costringere gli avversari al rispetto delle regole. In effetti, nonostante l'ostilità oltrealpina, inglese e veneziana, Carlo di Borbone aveva stipulato accordi con Tripoli, che si erano da subito rivelati del tutto inutili ed oltremodo dispendiosi per le finanze del nuovo regno, perché i corsari barbareschi cambiavano bandiera e depredavano fin dentro il golfo di Napoli.

Così, già nel momento fondativo del nuovo regno delle Sicilie fu chiaro che queste terre erano indifendibili dai tre versanti marittimi, dunque non era concessa a quel governo la pratica di una politica internazionale degna di quel nome. Esso era costretto ad una guerra continua e non dichiarata con i nordafricani, che temevano solo i *pavillons* forti, ponendo l'economia del Mezzogiorno d'Italia alla mercé dei francesi e degli inglesi. Perciò era impossibile adottare sia una linea politica di neutralità e di pace, sia d'intervento e di belligeranza: di ciò avevano contezza gli illuministi meridionali. Non altrettanto potrà dirsi delle élites successive, quelle del processo di unificazione della Penisola italiana.

4. *La strampalata retorica politica otto-novecentesca sul Mare nostrum*

Per parecchi secoli, il vocabolo «Mediterraneo» non è stato un nome proprio ma un aggettivo qualificativo, e la sua evoluzione semantica in sostantivo rappresenta il prodotto finale della visione del mondo maturata dai popoli europei ed extra-europei negli ultimi due secoli, costruzione mentale alla quale hanno contribuito in maniera significativa scienze umane e sociali²⁴. Ovviamente parlare del «mare bianco di mezzo» – come è chiamato nel mondo arabo – non ha lo stesso senso per chi si trova in paesi diversi, in una riva o nell'altra, giacché la percezione dipende dal luogo in cui si sta, da dove lo si guarda. L'«archeologia» ottocentesca del concetto (di derivazione geografica e storiografica) e l'estrema varietà di lemmi, che è andato via via assumendo nel corso del secolo successivo, ci aiutano a decifrare l'immaginario contemporaneo italiano, che, nel secondo Novecento, lo vedeva in grossa misura più come un placido lago, luogo di legami transnazionali, che sito di divisioni nazionali e di conflitti permanenti tra «Civiltà».

²³ La consulta fu stesa a Palermo dietro richiesta della Giunta di Commercio e si trova in Biblioteca Comunale di Palermo, Qq F 119, cc. 16-18.

²⁴ Una sintesi efficace della storia del vocabolo in Francia è quella proposta da A. Ruel, *L'invention de la Méditerranée*, in «Vingtième Siècle. Revue d'histoire», 32, 32 (1991), pp. 7-14.

Un'immagine del Mediterraneo che sembra stridere fortemente con quanto abbiamo descritto fino a questo punto: una rappresentazione paradossale, che è stata continuamente elaborata nell'Italia del secondo dopoguerra, appena incrinata da alcuni episodi (le bombe di Gheddafi su Ustica e il sequestro dell'Achille Lauro), fino al crollo dell'irenismo nel settembre del 2001. Allora, a seguito dell'attacco terroristico agli Stati Uniti d'America, entrava in piena crisi il discorso politico fino a quel momento sostenuto dai partiti dell'intero arco costituzionale. Occorre, perciò, operare dei distinguo in relazione alla situazione della nostra Penisola, giacché il passaggio da un'immagine collettiva ispirata alla paura a due di segno opposto, la prima guerrafondaia (dall'Unità alla Seconda Guerra mondiale), la seconda irenistica (dal dopoguerra al 2001), l'una e l'altra altamente idealizzate e del tutto sciolte dalla lunga tradizione moderna, necessita di alcune spiegazioni.

Dall'Unità d'Italia ai nostri giorni, il principale argomento del discorso politico delle élites peninsulari è stato costituito da un unico carattere comune, rappresentato dalla dimensione spaziale della fondazione nazionale, che ha implicato la ridefinizione geografica della prassi politica. Ora tale processo di ricollocazione geo-politica della nuova nazione è stato il frutto di un'ideologia nazionalista, assolutamente autarchica, come ha dimostrato Federico Chabod nel suo studio sulla politica estera italiana alla fine dell'Ottocento²⁵. Con l'invocazione delle «aquile» dell'antica Roma l'Italia mazziniana preparava una collocazione geografica dei confini italiani sulle sponde africane, a sancire un ritrovato dominio sul Mediterraneo: è, infatti, degli anni Ottanta del XIX secolo il varo delle tre corazzate, l'*Enrico Dandolo* (il doge dell'assedio di Costantinopoli del 1203), l'*Andrea Doria* (il vincitore di Lepanto) e la *Caio Duilio* (il vincitore della battaglia di Milazzo durante la prima guerra punica), che avrebbero dovuto garantire il controllo del Mediterraneo. La storia successiva è tanto nota quanto triste, e sul tema del Mediterraneo non apporta nulla di nuovo a quanto era stato già elaborato durante la fase della monarchia liberale: il mare confinante è lo «spazio vitale» della nazione italiana, luogo dove essa eserciterebbe la propria autonoma politica estera, a dispetto delle altre nazioni per le quali esso non rappresenterebbe che un «cammino», mentre per l'Italia è la «via» maestra che si diparte da Roma, città perno della «universalità mediterranea»²⁶.

Nel discorso politico italiano del secondo dopoguerra, il «Mediterraneo» ha conteso al campo lessicale «Europa» il primato sulla scena delle relazioni inter-

²⁵ F. Chabod, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896. I. Le premesse*, Bari 1951.

²⁶ Di Benito Mussolini citiamo: *Italia marinara, avanti*, in «Il popolo d'Italia», 18 dicembre 1919, p. 1 e *Opera omnia*, Firenze 1956, vol. XXVIII, p. 71.

nazionali; al punto che, nonostante l'apparente polisemia del primo termine, tuttavia v'è stata – e continua a persistere anche dopo la scomparsa dei due grandi partiti rappresentanti delle sottoculture politiche del cattolicesimo e del marxismo, la Democrazia Cristiana ed il Partito Comunista – un'unità di uso tra gli spiegamenti, talora diretta, tal'altra di tipo trasversale, che rinvia a non ben precisate velleità di affari esteri condotti in misura autonoma rispetto al sistema politico internazionale²⁷. Così, se dopo la Seconda Guerra mondiale la comunità italiana ha partecipato attivamente a consolidare dei legami forti con il nord d'Europa, essa ha parimenti creato più a sud un'altra frontiera speculare ma ipotetica, intravvista come possibilità di praticare delle politiche nazionali più autonome e sfuggenti allo stretto ed asfissiante controllo tecnocratico dell'apparato burocratico bruxellese.

Come abbiamo potuto notare, ogni discorso sul Mediterraneo taglia trasversalmente qualunque nodo culturale-politico-sociale e religioso dell'Italia moderna e contemporanea. Ciò forma, cambia e trasforma le immagini collettive di questo mare e dei soggetti che vi agiscono: una volta, era lo scontro tra cristianesimo e musulmanesimo; in età moderna, l'origine del *gap* tra paesi del Nord europeo ed il Sud d'Italia; poi, l'espressione geografica della volontà di potenza nazionale, con il richiamo fantasioso e fuorviante ad una storia 'italiana' gloriosa, e con dentro la polemica tra Nord e Sud (e viceversa) peninsulare; infine, nella nostra quotidianità, il dramma dell'immigrazione clandestina, del terrorismo e della risposta ad esso, temi che rimandano non solamente alle vecchie immagini del confronto tra modelli di sviluppo differenti, ma anche alle più antiche del millenario scontro tra Oriente ed Occidente.

ABSTRACT

Il legame tra le popolazione dell'Italia con il mar Mediterraneo è stato per tutto lo scorso millennio, e fino ad oggi, molto singolare: in generale più difficile che agevole, a prescindere di qualche notevole eccezione (Genova, Livorno e Venezia), tuttavia significativa delle alte potenzialità marinare della Penisola.

Indagare sulle cause del disagio sicuramente aiuterebbe a meglio comprendere il ruolo che la comunità italiana può giocare nello scacchiere euromediterraneo. Ma tale ricerca porta inevitabilmente ad interrogarsi, più in generale, sulla formazione delle mentalità sociali italiane, e, in particolare, sui comportamenti delle classi dirigenti in politica internazionale. Dalla paura del mare, che, per secoli, ha condizionato in negativo il

²⁷ Cfr. l'importante saggio di J.P. Darnis, C. Brice, M. Matard, Bonucci, *Le mythe de la Méditerranée dans le discours politique italien contemporaine*, in «Mélanges de l'Ecole française de Rome», 110, 110-2 (1998), pp. 805-832.

trend dei rapporti con i paesi vicini, con l'Unità nazionale si è passati ad una netta inversione di rotta. Ma i fallimenti pratici di queste politiche sicuramente dimostrano l'atteggiamento altamente idealistico, e poco realistico, delle classi dirigenti meridionali.

The link between Italian inhabitants and the Mediterranean sea has been, during the whole past millenium until now, rather peculiar: generally difficult rather than easy if we exclude some remarkable exceptions (Genova, Livorno e Venezia) that, on the contrary, reveal the high seafaring potential of the Italian Peninsula. Investigating the causes of this difficulty may help to better understand the role that the Italian community can play in the Euro-Mediterranean area. But, this research necessarily implies us wondering, in a general way, about Italian social mentality and, more in detail, about the behaviour of governing class in international politics. The lack of confidence in the sea that, throughout the centuries, negatively influenced the trend of relationships with neighbouring countries, has been abandoned after the national Unification. But the practical failure of the new politics demonstrates the high idealistic, and poorly pragmatic, attitude of the Southern Italy governing class.