

Girolamo Imbruglia

Il mare, la sua storia, i musei

Joseph Conrad a proposito del mare e degli inglesi, in *Giovinezza*: «Questo poteva accadere solo in Inghilterra, là dove gli uomini e il mare, per così dire, si compenetrano - il mare entrando nella vita della maggior parte degli uomini, e gli uomini conoscendo qualcosa o tutto del mare, sia come svago, sia come scopo di viaggio, o come modo di guadagnarsi il pane». Altre pagine di Conrad o di Stevenson si potrebbero ricordare per mettere in luce tale rapporto particolarissimo che unì e unisce il mondo britannico al mare: un rapporto che ha permesso a quella cultura di pensare la vita *sul* mare senza adottare il punto di vista che parta dalla terraferma, ma, invece, riuscendo a partire dalla prospettiva del mare stesso. Si pensi, per continuare a parlare di Conrad, all'*incipit* di *Cuore di tenebra*. Non è sorprendente, perciò, che in una simile cultura, come però anche in quella francese, sia fiorita, insieme con una grande letteratura di mare, anche una importante storiografia marinaresca, che, oltre che glorie e eventi e biografie, ha saputo affrontare il rapporto tra la società e il mare.

Non è questo il caso italiano. Lo illustra con originalità di ricerca il recente libro di Paolo Frascani (*Il mare*, Il Mulino, Bologna, 2008, pp. 215). Se a commento letterario del rapporto britannico con il mare ho richiamato Conrad, invece per quello italiano Frascani ricorda un gran pensiero di Giacomo Leopardi, che pure a «questo mar» seppe pensare in modo profondo. Per gli italiani,

scrisse Leopardi nel 1821 nello *Zibaldone*, «le idee relative al mare sono vaste e piacevoli ... ma non durevolmente, perché mancano di due qualità, la varietà, e l'esser proprie e vicine alla nostra vita quotidiana, agli oggetti che ci circondano, alle nostre assuefazioni, rimembranze ecc. (dico di chi non è marinaio ecc. di professione) ed anche alle nostre cognizioni pratiche ...». Il mare, insomma, non solo non bagna Napoli, per ricordare il titolo molto citato del romanzo della Ortese, ma bagna poco anche l'Italia. Frascani condivide *toto corde* la riflessione di Leopardi, che diviene il nucleo ispiratore di tutto il volume. La storia del rapporto tra gli italiani e il mare è la storia dell'avvicinamento che la nostra società ha fatto al mare, mantenendo però un elemento di estraneità. Per usare una metafora, tuttavia, come si vedrà, legittima perché coerente con l'argomentazione e i temi del suo libro, per Frascani siffatto avvicinamento degli italiani al mare si ferma sulla costa, sul bagnasciuga; il mare è pensato, cercato, mitizzato, ma è sempre visto dalla terra ferma. Che il mare e le attività marinare, pure presenti da noi, siano stati spesso lontani e addirittura estranei alla nostra cultura, è certamente vero; e la storiografia non può che confermare questo aspetto. E tuttavia qualche dubbio sul fatto che non si possa tracciare una storia della vita sul mare si può anche, come vedremo, avere. Insomma, è forse troppo totalizzante seguire del tutto Leopardi; qualche scintilla della diversa

riflessione di Conrad può pure rischiarare la storia del rapporto tra il mare e la società italiana.

Nel tracciare la storia di questa riscoperta del mare Frascani adotta con sicurezza una prospettiva e una periodizzazione originali. La scoperta cinquecentesca delle rotte oceaniche e la perdita dell'egemonia marittima nel Mediterraneo (a Venezia a fine '500 il pepe nero arrivava da Londra), hanno determinato una cesura irreversibile nel rapporto tra il mare e gli italiani. «Una stagione memorabile della storia marittima del paese» (11) si chiuse allora; e oltre che senza santi e poeti, si rimase pure senza navigatori. La svolta viene individuata con l'unità nazionale. A partire da questo momento inizia la *Reconquista* del mare. Frascani ne segue i vari percorsi, attraverso i campi diversi della storia politica, economica, culturale. Tali differenti linguaggi, quello della finanza e quello cinematografico, quello politico amministrativo e quello del consumo, trovano tutti una non fittizia unità, che è loro data dal nitido disegno dell'evolversi di una vicenda che accompagna e simbolizza in questi centocinquanta anni il farsi contraddittorio della nostra modernità.

A metà Ottocento il regno di Napoli era fragile e instabile sia sul piano politico, sia su quello economico «anche per l'impossibilità di far valere uno stato di potenza marittima». Era questo un carattere indispensabile per assurgere al livello di potenza. Il nuovo stato unitario ci provò. Ma l'unificazione, pur se propugnata da un uomo di mare come Garibaldi, fu però eseguita dall'esercito piemontese per impulso e volontà predominanti della società dell'Italia del Nord, della pianura padana. Subito poi venne la drammatica e traumatica sconfitta di

Lissa (1866). Il disastro di Lissa mise in evidenza una debolezza, che, per tutte le sue complesse cause, ebbe un peso incalcolabile, e che qui è ben colto. Le élites militari, politiche e pure le stesse comunità marittime, che, con le loro diverse ma convergenti debolezze ne furono all'origine, ne furono a loro volta investite e ne risentirono gli effetti a lungo. Ne fu investita anche la dimensione ideologica. Si che piuttosto che cercare di bilanciare gli interventi pubblici guardando con decisione anche verso la marina mercantile, prevalse la volontà di riscatto militare, misto a un nazionalismo sempre più presente nella cultura italiana. Furono gli anni delle avventure coloniali, dei nuovi traffici commerciali dentro il Mediterraneo (Suez); ma anche delle rinnovate tensioni e alleanze militari e politiche che attraversarono tutta l'Europa e si ripercossero in Italia e sul Mediterraneo. Anche la politica italiana giocò la sua carta, forse meglio si direbbe il suo *bluff* atteggiandosi a grande potenza. Crispi, che pure delle nuove strategie di grandi potenze basate sulla forza militare fu acutamente consapevole, uscì sconfitto appunto perché la cruciale energia sul e nel Mediterraneo mancò all'Italia. La forza militare era stata segnata da una sconfitta; quella economica era fragile.

Di questa situazione di crisi si ebbe consapevolezza, così come si ebbe presente la varietà e complessità dei suoi fattori. In quei decenni si stava assistendo alla conversione dalla navigazione a vela a vapore, che significò una ristrutturazione del mondo armatoriale nazionale, con la decadenza di realtà in precedenza floride e la comparsa di nuovi soggetti e nuove gerarchie, che seppero costruire nuove relazioni e alleanze con il mondo della finanza e

dell'industria. In questa trasformazione si cominciò a pure progettare un nuovo codice della marina mercantile, destinato però a trascinarsi per decenni. Si mise mano pure alla progettazione dello sviluppo portuale, ma con risultati non felici. «Le cause di questo flop risiedono soprattutto nella scelta di fondo dell'intervento pubblico: concedere risorse solo in compartecipazione con Comuni e Province» (103). Si incrementò il particolarismo, il regionalismo e il municipalismo, senza riuscire a dare forza all'autonomia. Il legame con lo Stato fu, sin da subito, la condizione di crescita e il vincolo di minorità per lo sviluppo del mondo marinairesco in Italia.

Con Giolitti il mondo della marina mercantile, le cui evidenti potenzialità militari e economiche agli occhi del mondo politico non potevano essere rese indipendenti, non riuscì a svincolarsi dalla tutela della marina militare, e l'ordinamento giuridico italiano continuò a tenere estraneo ai «nuovi tempi dell'economia» (51) il mondo armatoriale, che vanamente cercò di conquistare indipendenza istituzionale. Inoltre, a fine secolo il tradizionale sistema di integrazione agro-marittimo andò in crisi e fece «emergere la crisi delle comunità del mare». «Nel Mezzogiorno, soprattutto, la crisi della Marina mercantile deve essere attribuita all'organica fragilità dell'impresa familiare incardinata nella struttura comunitaria e incapace di osare nuove forme di investimento» (62).

A spostarsi su un altro terreno, si vede che il mondo del mare venne allora variamente percepito dall'opinione pubblica, cui non sfuggì questa sua situazione interna di crisi. La «piccola letteratura del mare» (70) italiana di inizio '900 diede voce a rappresentazioni contrastanti. Da un lato non lasciava spazio a visioni

ottimistiche o positive del rapporto tra gli italiani e il mare (73), come nel caso dei *Malavoglia* di Verga. D'altro lato, questo realismo crudo e crudele era negato da raffigurazioni mirabolanti e fantastiche, come nel caso delle fortunate serie narrative di Salgari. Tra dolente realismo e costruzioni fantasmatiche si collocò un terzo tipo di rappresentazione, che fu quella del mito del Mediterraneo italiano. È un mito di grande interesse, che Frascani affronta in pagine assai acute, proprie di lui, che è uno storico 'sociale'. Esso nasce quasi pensato a freddo, in una galassia di associazionismo, al cui centro stette la Lega Navale. Il suo mito del *Mare nostrum* fu il vertice di questo movimento, che si nutrì e a sua volta alimentò una cultura razzista e imperialista. Tutte queste pulsioni trovarono la loro voce in d'Annunzio, che tradusse queste tensioni politiche e psicologiche in una varietà di registri e motivi, tra i quali il riscatto dopo Lissa fu uno dei più significativi. La Libia era all'orizzonte. Ma l'Italia non fu mai una società imperiale, come furono invece, ad inizio del '900 la Francia, o la Gran Bretagna e la Germania. Il fascismo tentò di far divenire impero l'Italia almeno a livello ideologico, sul piano della propaganda e della manipolazione dell'immagine e dell'immaginario: e in questo tentativo, quanto tragico è inutile ora dire, un peso forte ebbe la costruzione di un'immagine del Mediterraneo come *mare nostrum*, antica struttura dell'impero della romanità che ricompariva nella retorica fascista.

La percezione e l'immagine del mare, investita da questa ideologia retorica, mutò. Per seguire questo discorso, Frascani compie una svolta e, per così dire, lascia il mare, nel senso di Conrad, e aderisce del tutto al tema leopardiano. Il rapporto con

il mare è visto da terra: di conseguenza, con coerenza al centro sale il problema delle coste. Il mare che ora si studia è il mare costiero: quello delle vacanze, del piccolo cabottaggio, del mondo dei consumi. Colpisce qui l'assenza di alcune fonti e quindi di alcuni temi, ed è un'assenza che colpisce, anche perché, grazie ad una raffinata capacità di sintesi, Frascani ha utilizzato una cospicua quantità di materiali. Non sono evocati i circoli nautici, che pure dell'associazionismo novecentesco marinaro hanno costituito un capitolo importante, permettendo l'avvicinamento intorno al mare di esperienze diverse, sociali, culturali, sportive, non di rado capaci di innescare anche processi di modernizzazione. Ma soprattutto, colpisce il fatto che, in sostanza, sono assenti le figure del capitano con l'equipaggio e dell'armatore. Il comandante e i marinai sembrano aver vita quando sono a terra; ma la loro esistenza si svolge pure per mare. La nave è messa a fuoco, ma da lontano; il mondo della nave, nel libro, non c'è.

Per l'altro aspetto, è indubbio che l'armamento italiano ha avuto, oltre a momenti di forza, anche fasi di declino; ma ha costituito esso pure un elemento non trascurabile nell'economia e nella vita di molte regioni italiane. È invece significativo che qui venga richiamata bensì la figura di armatore forse più nota, anche per suoi aspetti di folklore, quella di Achille Lauro, ma non per la sua biografia di armatore, ma per quella di sindaco e uomo politico. Eppure, proprio il caso napoletano si sarebbe prestato a considerazioni forse interessanti. A Napoli soltanto da alcuni anni è stato abbattuto il muro che divideva la città dal suo porto, e che rendeva affatto invisibili le operazioni che vi si svolgevano. Il mare era esterno ed estraneo alla

città; lo si vedeva, e ancora lo si vede, bene soltanto dall'alto; non è, come a Genova o a Trieste, parte della vita quotidiana. Ma se alla città non interessava vedere il porto, per sua parte anche il mondo armatoriale era ed è defilato. Tradizionalmente animato da sentimenti nazionalistici e da ideologia di destra, tuttavia per altri aspetti ha una cultura sorprendentemente cosmopolita. Forse, la sua forza e la sua fortuna gli vengono appunto da questa separatezza. Questa separatezza si è rivelata, cioè, una ragione in parte di debolezza, perché il mondo degli armatori non è mai riuscito a raggiungere autonomia, tuttavia per altri versi questa pure parziale indipendenza ha consentito, anche di recente, di raggiungere capacità imprenditoriali di rilievo internazionale (si pensi a Bottiglieri e Aponte, per non fare che due nomi), senza però avere echi significativi nella vita cittadina. E' dunque vero che questa separatezza esiste: ma forse si può interrogarla, renderla materia di ricerca storiografica.

Ma, si è detto, al momento di guardare l'interazione tra società e politica con il mare, nell'epoca del fascismo, Frascani privilegia, leggendo con esattezza le dinamiche che presero corpo nel ventennio, l'andata vicino al mare, non sul mare. Gli sforzi per arrivare al mare, fosse quello dell'Africa del nord, ovvero quello italiano che si intravedeva dietro coste paludose e malariche, furono notevoli, perché si pose- ro questioni di investimenti economici e di amministrazione e norme legislative. « La linea di costa diventa potenzialmente oggetto dell'attenzione del legislatore » a partire dal primo Novecento (110). Una storia anche questa frammentata, contraddittoria, di varia progettazione e di alterne fortune, che in parte

riflette la complessità sociale e geostorica italiana, sì che anche la bonifica delle zone paludose ebbe ritmi e risultati diversi se fatta a Nord o a Sud. Al tempo stesso, furono varate sotto il fascismo leggi per la difesa delle coste, che, ispirate da criteri essenzialmente estetici, tuttavia così inaugurarono la protezione giuridica dell'ambiente.

Questa è, ovviamente, una delle questioni cruciali nella storia sociale dell'Italia del secondo dopoguerra, cui Frascani dedica molta attenzione, seguendone anche i processi legislativi e amministrativi. Il riferimento a una delle più importanti leggi che siano state fatte negli ultimi decenni, per i suoi principi ispiratori e per i suoi risultati, la cosiddetta legge Galasso, che qui viene stranamente ignorata, avrebbe confermato la giustezza della linea interpretativa di Frascani a proposito della centralità dello sviluppo costiero nella società italiana. Quella legge, difatti, ha rappresentato a lungo (ed è motivo di rammarico che combattere la sua efficacia sia ormai obiettivo della più parte delle amministrazioni italiane) un valido meccanismo di regolazione di quello che avrebbe potuto essere – e in molti casi è stato – un selvaggio e devastante assalto alle coste e al mare. Le strategie, le tattiche, le furbizie sono state molteplici. «Il procedimento consiste nel trasformare una concessione pluridecennale in vero e proprio acquisto di suolo pubblico, senza ricorrere alle procedure d'asta. In altri casi e, talvolta, grazie ai buoni uffici di un'amministrazione compiacente, si opera la declassificazione o lo scorporo di beni pubblici appartenenti al demanio militare, per destinarli a uso economico. Questo è il modo tangibile attraverso cui le pubbliche istituzioni gestiscono l'utilizzazione

degli usi privati della costa, partecipando concretamente alle grandi trasformazioni che allora toccano la fisionomia dei litorali» (184).

Ma i danni che sono stati apporati sono stati giganteschi, nonostante l'impegno di associazioni come *Italia nostra*, e nonostante alcune savie disposizioni legislative. Da una parte, 'disvalore' per lo sviluppo industriale, ovvero luogo in cui scaricare residui di lavorazioni chimiche e industriali, il mondo costiero d'altra parte è stato investito dalla domanda di beni e servizi legati alla "rivoluzione turistica" (185). Lo sviluppo incontrollato, sia dell'industria, sia del turismo, ha finito perciò con lo sconvolgere le località, le comunità, le tradizioni marinare. «Termina così la faticosa marcia degli italiani verso il mare» (185). Amara conclusione, quindi, è che il mare, appena conquistato, è stato pure perduto. Gli italiani, una volta arrivati al loro mare e alle loro coste, hanno maturato «l'impulso di abbandonare, potendo, questo mare ormai perduto, per rivolgere il proprio desiderio di vacanze verso spiagge più lontane e incontaminate» (197). Il *mare nostrum*, spazio di vita, di speranza e immaginazione, di politica e di mito, non serve più nemmeno alla balneazione.

La vicenda così bene e appassionatamente narrata da Frascani sembra dunque dare piena ragione all'acuta intuizione di Leopardi. Se a problema storiografico è assurto il tema della scoperta e del ripudio novecentesco del mare, la ragione sta, come ovvio, nell'esperienza di vita, cui la storiografia dà chiarezza, ma che non inventa: se è falso che la storia sia *magistra vitae*, è più vero che è la vita ad essere *magistra historiae*. Tuttavia, qualche elemento dell'altro versante, quello ravvisato e amato da Conrad nel mondo

britannico, ha attraversato anche la storia delle relazioni tra il mare e gli italiani. Che queste scintille siano poche è dimostrato dalla scoraggiante scarsità di musei marinari in Italia. Una decina d'anni fa, facendo un inventario dei musei del mare (ad esclusione di navi museo) nel mondo, Serafini ha registrato in Inghilterra oltre 160 musei di questo tipo, oltre 60 in Francia, 35 in Italia, di cui 9 in Liguria e 5 nel Sud. La memoria non può inventare il passato. Lo può, però, negare. Proprio l'istituzione museale, perciò, potrebbe essere il luogo propulsore per una nuova considerazione del passato, che non faccia perdere quel molto o poco di esperienza che sia stata vissuta. Vale dunque la pena di segnalare l'apertura di due musei, entrambi nell'area napoletana, che, al di là delle differenze loro di volume, materiali e tradizioni, paiono rappresentare ciascuno una delle due tendenze che ho fin qui contrapposte del modo di intendere le relazioni di una società con il mare.

Il piccolo ma elegante, conradiano museo del mare, «Mario Maresca», aperto a Meta di Sorrento, presenta ora le sue collezioni in un bel volumetto di cui è autore Massimo Maresca, *Il Museo del mare "Mario Maresca"*, Longobardi Editore, Castellammare di Stabia, 2008. Il museo ha acquisito nel corso degli ultimi 50 anni significative testimonianze della vita marinara della penisola sorrentina tra la seconda metà del XVIII secolo e i primi decenni del XX secolo, le quali nel linguaggio dello storico possono essere raggruppati in tre nuclei. I *monumenti*, ossia i numerosi modelli di imbarcazioni e navi, realizzati da mastri d'ascia, secondo una vecchia e quasi del tutto scomparsa tradizione del mondo artigianale dei

centri marinari; i quadri, ad esempio di Eduardo de Martino, che fu marinista di successo a fine Ottocento e fu nominato a Londra 'Marine Painter in Ordinary to the Queen' Vittoria; gli ex-voto e le sculture; i *resti*, ossia gli strumenti di lavoro di artigiani e marinai, come ottanti, sestanti, fanali di via, casse del marinaio, utensili da calafato ecc.; infine i *documenti*, che sono di vario genere. In particolare, vi si trovano, oltre a una notevole e rara documentazione fotografica, una ricca raccolta di disegni navali di costruttori locali, che documentano, tra Ottocento e Novecento, la vitalità nella penisola sorrentina dei cantieri navali, che tra il 1863 e il 1866 vararono oltre 45 bastimenti, e del suo armamento, che occupava in quegli anni sulle navi oltre seimila persone, dai comandanti fino i mozzi, per lo più originarie della stessa penisola; vari archivi, ad esempio con la documentazione finanziaria e assicurativa delle Compagnie di assicurazioni e cambi marittimi; raccolte di libri di contabilità delle spese di navigazione riguardanti diciannove navi, che ne illustrano sia le rotte, sia i movimenti commerciali, i quali in genere puntavano da Napoli verso la Sicilia, dove caricavano zolfo e sale per il mercato nord-americano o europeo, per poi fermarsi alla ricerca di noli nell'Atlantico da dove tornavano con grano, petrolio, carbone (dall'Inghilterra).

È un piccolo museo, che però permette di ricostruire le relazioni tra una comunità e il mare in modo ampio e approfondito, perché lascia intravedere sia la vita sul mare, sia le relazioni economiche, culturali e psicologiche tra gli uomini che andavano per mare e le loro famiglie, i loro interessi e investimenti nelle terre della penisola, le loro

relazioni sociali, la loro cultura, anche politica.

L'altro museo del mare cui alludevo è la bella Sezione navale aperta al Museo di San Martino a Napoli, ambientata in magnifiche sale. Il museo di s. Martino va acquisendo il carattere di museo della storia cittadina: dai presepi, a una quadreria assai ampia e pregevole, dove spicca la celebre tavola Strozzi fino, adesso, appunto a questa sezione navale. Il pezzo di maggior rilievo è la grande lancia a ventiquattro remi che fu donata a Carlo III di Borbone dalla città di Napoli; pure assai bella è la lancia reale di Umberto I di Savoia. Vi sono anche modelli e quadri, di notevole interesse, ma i curatori bene avrebbero fatto a indicare con precisione nel catalogo (*Quaderni di San Martino, Sezione Navale, Catalogo, Napoli,*

2008) cosa ancora si trovi nei depositi, pur se di impossibile esposizione per la ristrettezza di spazio. Come si conviene al luogo, qui la vita del mare è colta in modo impressionistico, secondo momenti di rilievo estetico.

Forse, è questa la migliore illustrazione al libro di Frascani dal quale siamo partiti: in questa sezione il mondo del mare perde la ruvidezza e rischiosità della vita, e si colora della bellezza d'arte, proprio come voleva Leopardi: al punto che, nel percorso museale suggerito, si finisce con il rimanere colpiti, più ancora che dagli oggetti esposti, dalla bellezza del panorama, che si affaccia su un mare e su un golfo, tanto mitizzati e amati, quanto forse nella realtà perduti, ma sempre «promettenti riparo all'angoscia del reale».