



RECENSIONI & SCHEDE

Gilbert Bonifas, Martine Monacelli (eds), *Southern Horrors. Northern Visions of the Mediterranean World*, Cambridge Scholars Publishing, Newcastle upon Tyne, 2013, pp. 228

Sono passati oltre vent'anni dall'uscita del fondamentale volume di John Hale, che morì poco dopo, *The Civilization of Europe in the Renaissance* (1994, prontamente tradotto in italiano da Mondadori). Lo storico inglese, tutto inteso ad ampliare, se non rovesciare, la prospettiva di un Burckhardt, e delle sue innumerevoli discendenze, rispetto alla centralità dell'Italia nel mondo rinascimentale, e per lo stesso concetto di "Rinascimento", elencava in un punto le varietà di pregiudizi "nazionali" che già erano in vigore in età rinascimentale. "Inglese italianato è un diavolo incarnato", di tutti il più noto, che implicitamente individua una natura "nordica" e virtuosa, ed una "meridionale" e diabolica, in cui motivi climatici, religiosi, culturali giocano evidentemente tutti un ruolo importante, ma nessuno esclusivo. Siamo dunque davanti alla nascita dello stereotipo "nazionale" che anticipa i nazionalismi, e gli stati nazionali stessi, e dove la "nazione" è ancora indicazione vaghissima, non di "sangue e suolo" ma di appartenenza statuale (*natio quia natus*), e lato

sensu geografica, giacché, ad esempio, molto banalmente, l'Italia se non come (connotatissima, peraltro) "espressione geografica" non esisteva. Forse, in età rinascimentale, non esisteva neppure una nutrita e fondata rappresentazione degli "orrori" meridionali e mediterranei, anche se naturalmente la Riforma poneva le fondamenta per la loro costruzione, che durerà secoli, e certamente darà i frutti migliori tra metà Settecento e metà Novecento, quando gli antagonismi nord-sud, sud-nord, prenderanno forme inaudite, fino alle costruzioni dell'ideologia e della scienza o pseudo-scienza razziali, tra Italia, Germania, e Francia, il cui esito finale sarà lo sterminio di un popolo almeno originariamente mediterraneo, e per eccellenza mediterraneo (come ricordò Kenneth Stow tra l'altro, in *The Jews: A Mediterranean Culture*, coevo al lavoro di Hale, peraltro), quello ebraico; e le previsioni e sogni di sterminio che Himmler, ad esempio, nutriva per gli zingari (i nomadi senza patria, ma idealmente "meridionali") e due "razze" per eccellenza mediterranea la prima, gli italiani, e assai legata, anche se non totalmente, al Mediterraneo la seconda, i turchi.

Mancava, poi, fino al Settecento, l'invenzione dell'orrore "geografico", morfologico, si potrebbe dire, che in-

vece si precisa grazie alla riscoperta dello Pseudo-Longino *Sul sublime*, e grazie a Kant e Burke, tra gli altri, il mondo (protestante, e solo occasionalmente quello cattolico), comincia a riflettere sulla “varietà del paesaggio”, mentre nasce la nuova scienza della geografia, grazie al contributo fondamentale, ancora una volta, della scuola di Gottinga, una università protestante legata a doppio filo al mondo inglese, e grazie a geografi a volte parziali e superficiali, ma non privi di una certa dose di scientificità, tali almeno da fondare la disciplina, come Anton Friedrich Büsching. A essi si affiancheranno i primi viaggiatori che sistematicamente creeranno i baedeker settecenteschi, ad esempio, per quanto riguarda l'Italia, l'amburghese Johann Jacob Volkmann, fondamentale se non altro perché era la guida con cui in Italia viaggiò, senza perderla mai di vista, né di tasca, Goethe. Ed ecco che nel Settecento si precisa quell'ambivalenza fondamentale, e poi tante volte sottolineata, fino quasi a diventare il *Leitmotiv* dello studio dell'approccio “nordico” al Mediterraneo, che caratterizza il viaggiatore e lo scrittore protestante che giunge nel Mediterraneo: da un lato lo splendore sublime dei passaggi (sublime, dunque, non solo nel bello ma anche nell'orrido, nell'eccessivo), dall'altro l'inevitabile degrado socio-economico ed umano, del popolo “sotto il giogo di Roma”, quasi che, a dirne una sola, lo squallore infinito dei quartieri poveri di Napoli e Roma, si pensi al Dickens, non fosse presente, ad esempio, nella Londra o nella Manchester ottocentesche. Ma certamente l'Europa del Nord, almeno l'Europa continentale, non conosce gli eccessi climatici e morfologici del paesaggio mediterraneo, che si apre e si chiude tra altissime e “sublimi” montagne, il Monte

Bianco, certamente, ma non si dimentichi il maestoso Atlante in Marocco, non meno mediterraneo, non meno sublime: la vista delle alte montagne dal mare e dalle spiagge, e talora, come accade in Marocco, lo splendore del poter vedere in lontananza il mare dalle cime di montagne altissime. Non sono, insomma, i panorami “piatti” dei paesi protestanti maggiori, per dirlo così, brutalmente.

Il volume, curato da due storici assai noti come Gilbert Bonnifas e Martine Monacelli, raccoglie quindici saggi sugli “orrori mediterranei” variamente declinati, accompagnati da un illuminante prologo di Roderick Cavaliero, studioso eccellente, proveniente dal mondo della diplomazia, dei rapporti nord-sud nel mondo culturale europeo. Si tratta di un volume principalmente (anche se non esclusivamente) dedicato a quel secolo, l'Ottocento, dove tutto l'antagonismo finalmente si dispiega, fondandosi sulle costruzioni ideologiche e letterarie, e ideologico-letterarie, dei secoli precedenti, ma soprattutto del Settecento. L'orrore così si declina, ad esempio, nelle costruzioni del romanzo “gotico”, singolarmente, un genere che prende il nome da un'architettura almeno idealmente legata al Nord, dove vengono descritte le turpitudini conventuali e regolari, “figlie di gesuiti”, torture, sessualità perversa e pervasa da ombre necrofile, nel solco dell'attacco alla vita religiosa cattolica che matura lentamente dalla Riforma in poi, e che ha punte interessanti di nuove in opere settecentesche, come il poderoso trattato sulla “solitudine” di Zimmermann, vera apologia del secolo della “sociability” che crocifigge la vita in solitudine, stigmatizzando, soprattutto, quella monacale. Che poi il mondo protestante, privato di monaci e asceti, avessi sviluppato altre forme

di asocialità, è ben noto, forse per nostalgia di uno stato prima di tutto dello spirito, che poi si ritrova in eccellenti pellegrini laici, scrittori-viaggiatori, magari lanciati a piedi, in piena età dei trasporti, da Londra a Gerusalemme. I primi due saggi sono dedicati a questo tema, e presentano interessanti riletture di romanzi ai tempi assai popolari, *The Monk*, ad esempio, di Gregory Lewis, studiato da C. Rodenas. Romanzo peraltro che grazie ad Antonin Artaud che lo rinarro a modo proprio, nel solco del "Teatro della crudeltà", ebbe gran fortuna novecentesca, fino ad arrivare ad un film dei nostri giorni; e che in italiano fu tradotto, probabilmente modificato e censurato, per la prima volta, per quanto posso dire, nel 1902. Ci si sarebbe aspettato anche un saggio sui *Cenci* di Shelley, ma è territorio abbondantemente solcato. Il romanzo gotico anti-cattolico prepara la strada per i tentativi, mai riusciti, spesso perpetrati, di evangelizzazione dell'Italia da parte dei missionari anglicani, e non solo anglicani, anche se non è certo il solo "elemento" culturale a farlo; in qualche modo, il mondo mediterraneo non è estraneo al protestantesimo, si pensi ai valdesi in Liguria (studiati da Meriana, soggetti a persecuzioni) o nel regno delle due Sicilie, studiati sistematicamente da Daniela Caglioti. Ma se l'impresa conversionistica, legata alla presa di distanza repentina dell'Inghilterra dall'Austria che le consente l'appoggio all'impresa di Cavour, fallisce, regge a lungo la moda "gotica", e da questo naturalmente, tra l'altro, l'amore passionale che la folla di Londra concede all'antipapista per eccellenza, Garibaldi, colui che aveva chiamato "Pio IX" il proprio asino.

In questa demonizzazione del "Sud" da parte del "Nord", non priva

di possibilità di usi collaterali in ambito politico, anche se forse non originata immediatamente da scopi politici (ma poi, come si sa, il "politico" trascina e assorbe tutto in sé, per i propri scopi, nel mondo dei concetti li precisa, nel mondo dei pregiudizi, li precisa e li piega ai propri scopi, come insegna Carl Schmitt), non viene risparmiata la "natura" e la "razza", categorie abbastanza, anche se non assolutamente, lontane dalla dimensione, ed influenza, religiosa. Chi accusare, se non l'amministrazione pontificia, per il degrado in cui si trova la campagna romana? D'altra parte, la campagna romana era davvero meno degradata ai tempi della Repubblica e dell'Impero romano? Le politiche agrarie degli antichi romani non privilegiavano d'altra parte altre regioni del vasto possedimento imperiale, l'Egitto, ad esempio, per i grani? Ma certamente la campagna romana colpisce per le cattive condizioni in cui si trova, e soprattutto i viaggiatori inglesi. Lisa Beaven ce ne parla nel suo saggio, assai ben concepito, dove si citano un gran numero di autori inglesi, come l'assai importante John Moore, che descrivono la campagna sopra Roma come sommamente in abbandono, "rispetto ai tempi passati", riferendosi ovviamente al passato imperiale dove come si è detto, però, le cose non erano affatto così definite e costanti. Certamente, è importante soffermarsi sull'Italia centrale come luogo "intermedio", addirittura molto incerto nella sua "identità" mediterranea, rispetto ad altri luoghi tradizionali e canonici, per dir così, del Grand Tour, e non solo di esso, luoghi solitamente affacciati direttamente sul mare. La Sicilia, la Sardegna - tradizionale bersaglio di attacchi per il supposto immenso degrado, come quelli portati dallo svedese Bjornstahl

a fine Settecento e ardentemente rintuzzati, poi, dai sardi stessi – e naturalmente Venezia, Genova, Trieste, presentano un legame fondante e auto-evidente con il Mediterraneo, come non è il caso con la campagna romana.

Di notevole interesse, almeno per i nostri ambiti di ricerca, è anche il saggio di Paul Barlow sulla “razza mediterranea”, “The Most Degraded of All”. Il lavoro presenta una rassegna ragionata sulla letteratura razziale tra fine Ottocento e primi decenni del Novecento, dove lo scientismo razzial-razzistico giocò un ruolo fondamentale, a livello di pubblica opinione, di ideologia, e alla fine di politica, tragicamente. Siamo, qui, di fronte ad un inverosimile battaglia intellettuale, ove ai sostenitori dell’eccellenza della “razza mediterranea”, primo fra tutti Giuseppe Sergi, fanno da contraltare autori che ribaltando le prospettive, identificano i popoli e la “razza mediterranea”, per quanto paradossale ed incongruente possa apparire ai nostri occhi tale concetto (e paradossale che non apparisse come tale già allora!), con la razza più degradata di tutte”. Il tedesco Hermann Gauch arrivò a definire gli italiani “mezze scimmie” – cosa che in un contesto attuale, post-moderno ed animalistico, potrebbe essere anche considerata come un complimento e un marchio di distinzione – causando immediate reazioni in Italia, alleata peraltro con la Germania hitleriana. Singolarmente, il volume di Gauch venne sequestrato nel Reich, cosa che venne diffusa perfino dal *New York Times*, il giornale americano sensibile senz’altro alla forte presenza italiana a New York, ed in qualche modo sottoposto alle pressioni della stessa. La guerra delle razze sarebbe poi stata giocata di nuovo nella seconda guerra mon-

diale, e il repentino passaggio di alleanza italiano, il secondo in meno di trent’anni, avrebbe riportato gli italiani, nell’opinione pubblica tedesca, alla dimensione di “mezze scimmie”, inamena situazione cui erano stati sollevati prima dell’8 settembre. Il saggio di Barlow è molto ben concepito, certamente auspica e necessita di ampliamenti, se non altro tenendo presente la crescente letteratura su Giuseppe Sergi, la cui opera, nella versione inglese, non era una traduzione, ma un vero e proprio rifacimento, di notevolissimo importanza per la complessità dell’armamentario scientifico che utilizzava, anche in chiave pedagogica. Da notare peraltro che il mito della “razza mediterranea” fu duro a morire, si pensi ad un Luigi Tombolini che ancora nel 1950 parlava di un “primato pre-istorico e storico della civiltà occidentale”, soffermandosi a lungo proprio sui Mediterranei. Ancora molto rimane di indagare in questa direzione: si pensi ad Evola. O a figure interessanti come Angelo Mosso.

Questo breve ma ricco volume si permette anche qualche divagazione “eccentrica”, per dir così, dal momento che si parla di Lisbona, in un saggio molto interessante di Fernando Clara sulla visione tedesca di Lisbona a fine Settecento. In particolare, si parla di Tilesius von Tilenau, interessantissimo personaggio, medico scienziato e naturalista attivo tra Sette e Ottocento. L’identità “mediterranea” del Portogallo avrebbe fatto forse riflettere Antonio Tabucchi, che ne fu profondo conoscitore, ma che avrebbe potuto metterla in dubbio. Tilenau si compiace dell’abbondanza dei frutti della natura, si lascia sedurre dalla “meridionalità” delle strade di Lisbona, una Napoli atlantica, quasi, come ci viene descritta; e continuamente attacca la

“superstizione” cattolica come “il puzzo” per le strade. Tante riflessioni ci sovengono, a partire dall’immiserimento radicale di Lisbona dopo l’epocale terremoto del 1755, un evento chiave del secolo dei Lumi (ma non meno di quello calabrese del 1783 cui dedicò le proprie attenzioni Placanica), su cui si interrogarono tutti o quasi gli illuministi, da Voltaire a Kant, il Kant “freddamente sportivo” sulle rovine fumanti della città secondo una delle celebri poesie francesi di Samuel Beckett. Certamente, l’identità “mediterranea” del Portogallo è tutta da verificare, diversamente da quella cattolica o quella vagamente “meridionale”. Ancor più vaga è l’identità mediterranea della Bulgaria – a meno che di “grande Bulgaria”, un eccellente mito ottocentesco con antecedenti nei secoli passati, non si voglia parlare – oggetto di un ottimo saggio di Jean-Claude Sergeant. Come reagì l’opinione pubblica inglese agli “orrori bulgari” ovvero le atrocità perpetrate dai turchi contro i ribelli bulgari nel 1876? Anche in questo caso, siamo in un generico concetto di “Sud” dell’Europa piuttosto che di “Mediterraneo”, non ostante la “Turchia d’Europa” e i Balcani abbiano diversi e fondamentali affacci mediterranei. Naturalmente, il tema della “barbarie ottomana”, che viene trattato anche altrove nel volume, ha importanti echi e dimensioni mediterranee. Il cristianesimo ortodosso, almeno nella misura in cui la Russia trovava (talvolta) appoggio in Inghilterra, non è il cattolicesimo e allora può trovare certamente simpatie, anche se ovviamente la Guerra di Crimea, che vide la singolare alleanza tra potenze protestanti e cattoliche contro la Russia ortodossa, aveva posto un precedente molto precario a tutte queste posizioni (per non parlare della guerra di

indipendenza greca, che avrebbe potuto offrire argomenti per un saggio in questo volume, dato il concatenarsi di orrori, dall’una, ma occorre dire anche dall’altra parte, anche se ovviamente quelli perpetrati dai vincitori, compresa una battaglia decisiva scatenata per errore, vennero spesso taciuti).

Il volume dunque è molto ricco e ben curato. Gli “orrori meridionali” fanno spesso certamente uno con le “delizie del Sud”, come nel caso della Costa azzurra, invenzione inglese, si pensi alla sola Cannes, e Nizza, che sembra sollevarsi anch’essa dalla sua miseria grazie all’intervento “turistico” e non solo turistico inglese, a fine Ottocento. Judit Kiraly dedica il proprio contributo agli “incredibili orrori” che i visitatori inglesi rilevano a Nizza ad inizio Ottocento, tipici di “tutte le città italiane”, come scrive Jane Waldie nel 1816, disgustata dai “beggars” intorno alle chiese. Kiraly mostra poi bene l’evoluzione della città, poi divenuta una stella nella Belle Époque, dove altri orrori però facevano capolino: gli alberghi, infatti, trasformati in sanatori, accoglievano i feriti della prima guerra mondiale. La studiosa è autrice di una tesi dottorale, che mi risulta ancora inedita, sull’influenza della cultura inglese nella costruzione della Costa azzurra tra 1800 e 1940, e si è occupata più recentemente della Chiesa anglicana di Nizza (che sarebbe da analizzare congiuntamente con tutte le chiese anglicane fiorite sulle riviere mediterranee, e poi spesso abbandonate a se stesse: è il caso ad esempio dell’importante chiesa anglicana di Rapallo, ora in vendita o forse venduta come villa, con una notevolissima storia condivisa: avanguardie del tentativo di evangelizzazione protestante, divennero le chiese dei turisti e dei resi-

denti inglesi sulle riviere, prive di ogni minaccioso impulso proselitistico).

L'incontro del mondo nordico con quello mediterraneo è tema centrale della storia europea e ha, come è chiaro, risvolti centrali nell'equilibrio politico europeo e non solo europeo. Consente, da sempre, anche giuochi, più o meno innocenti, di spaesamento e diffrazione. Si pensi solo a quel Felice Vinci autore, venti anni orsono, di *Omero nel Baltico*, tradotto in diverse lingue, dove sostenne che l'Odissea era ambientata originariamente nel Mar Baltico, un epos nordico, insomma. Stravagante invenzione, forse, ma attirò, ad esempio, l'attenzione critica di un Edoardo Sanguineti. Ma quali orrori percepirono al Nord i viaggiatori mediterranei, ad esempio? Anche su tale argomento molto si è scritto, ma naturalmente un volume come questo invita a nuove, specularmente necessarie, riflessioni – e rinnovati studi – sul tema. L'esistenza di una pluralità, o almeno una "dualità" di "Europa" è perfettamente accertabile grazie a volumi come questo. Il superamento di tale dualità si colloca poi in dimensioni politiche, più che teoriche, di cui non possiamo qui farci carico, neppure per cenni.

Paolo L. Bernardini

Aurelia Martín Casares, Rocío Perriñez Gómez (eds.), *Mujeres esclavas y abolicionistas en la España de los siglos XVI al XIX*, Ibero-Americana Vervuert, Madrid-Franfurt, 2014, pp. 265

Sin verso la fine del secolo scorso la storia dell'abolizionismo della schiavitù atlantica era più nota di quella della stessa schiavitù. Anche le storie della schiavitù davano in effetti molto spazio alle vicende dell'

abolizione; è stato forse un modo inconsapevole per 'alleggerire' un certo senso di colpa degli europei. In gran parte, anche se non del tutto, ogni 'complesso' riguardo alla storia delle schiavitù – da quelle antiche, a quella atlantica e quella 'mediterranea' – è stato superato; ai diversi temi si sono dedicati molti studiosi in vari paesi, con apporti nuovi e originali.

Così deve dirsi della raccolta a cura di Aurelia Martín Casares e Rocío Perriñez Gómez, la prima autrice nel 2000 di un volume di grande portata (*La esclavitud en la Granada del siglo XVI. Género, raza y religión*), mentre all'altra dobbiamo più di recente una accurata e vivace ricerca su *Negros, mulatos y blancos: los esclavos en Extremadura durante la Edad Moderna* (Badajoz 2010), in una regione interna della penisola iberica dunque, ma a contatto con il Portogallo e perciò facilmente rifornita di schiavi neri arrivati a Lisbona. Il volume da esse curato raccoglie dieci saggi, in due parti (*Mujeres esclavas e Españolas abolicionistas*) e sette sottotitoli. La raccolta ha la sua prima specificità nel guardare a protagoniste di genere femminile e in Spagna, come indica il titolo, e di presentare contributi su tematiche meno frequenti, come testimonianze letterarie e nell'arte figurativa.

Le curatrici offrono esse stesse due scritti, rispettivamente sul lavoro e sulla 'produttività' delle schiave (A. Martín Casares) e sul ritorno delle schiave alla condizione di persone libere (R. Perriñez Gómez). La studiosa di Granada sin dal ricordato volume ha insistito nel mostrare che nella città andalusa e nel secolo XVI la schiavitù era prevalentemente femminile; un aspetto meno evidenziato dagli studiosi sino all'inizio del nostro secolo poiché alla schiavitù si è sempre pensato come un fenomeno

maschile, di uomini capaci di fornire forza e resistenza in attività lavorative pesanti. Nella realtà complessiva della schiavitù in Europa nell'età moderna il rapporto numerico fra uomini e donne è invero diverso che nell'età medievale, dove sicuramente le donne sono prevalse poiché queste erano fornite dalla 'tratta' secondo la richiesta; un afflusso 'commerciale', di neri e nere nella penisola iberica restò attivo specialmente tra fine Quattrocento e metà Cinquecento, mentre successivamente e nell'insieme del Mediterraneo la riduzione in schiavitù avviene a seguito di cattura in situazioni belliche, e coinvolge perlopiù uomini, ma non nelle incursioni corsare in località costiere. Sul suolo iberico peraltro nel tardo Cinquecento vi fu anche una notevole cattura bellica, quella a danno della popolazione morisca durante la repressione dell'insurrezione nelle montagne delle Alpujarras e qui la percentuale di uomini caduti nel combattimento fu elevata e dunque lo fu quella di donne e bambini ridotti in schiavitù. La studiosa dell'Università di Badajoz sulla scorta della sua indagine nelle fonti archivistiche di quella città, mostra quale sia stata la modalità prevalente per la cessazione della condizione servile a favore di donne: la manumissione da parte del padrone e in particolare quella disposta per via testamentaria. L'autrice mostra però giustamente quanto spesso quelle volontà siano state condizionate da dilazioni nel tempo o dall'obbligo di un parziale pagamento in denaro, come accadeva in misura totale nel riscatto.

Alessandro Stella – cui va il merito di aver mostrato in numerosi lavori tutta la durezza della condizione servile specialmente dei neri, uomini e donne, condotti dall'Africa

– nel presente volume ha scelto invece di guardare alla piccola minoranza di casi di schiave tornate libere e trovate in una favorevole condizione economica e sociale per eredità ricevuta dai padroni: alcune arrivavano a disporre esse stesse di schiave e schiavi, di somme di denaro e d'altri beni che in molti casi a loro volta, prive di eredi diretti, destinavano altrimenti. Nella sorte delle schiave contava spesso, più che presso gli uomini, la bellezza fisica, quale causa dell'asservimento e dello sfruttamento sessuale, ma a volte anche quale occasione o 'strumento' per una loro ascesa sociale verso insperate e persino eccezionali fortune, come nel caso di alcune circasse, famose appunto per la loro bellezza, sia nei paesi arabo-islamici sia in Europa. Su un argomento sinora piuttosto trascurato offre un contributo assolutamente originale Bernard Vincent, anche egli come Stella, e spesso insieme a lui, esperto studioso della schiavitù iberica moderna. Vincent ha illustrato l'evoluzione della figura e delle raffigurazioni materiali di santa Ifigenia, mitica figlia del re della Nubia, resuscitata e convertita al cristianesimo dallo stesso San Matteo, venerata nella penisola iberica almeno dal secolo XVI, in particolare dalla popolazione schiavile.

Alla raffigurazione di schiave nell'arte afferiscono due contributi, di Carmen Fracchia e di Luis Méndez Rodríguez. La studiosa londinese analizza il quadro *La mulata* di Velázquez, sia nello specifico artistico sia nel significato sociale e culturale: dare comunque 'immortalità' e dignità ad una schiava, esponente della più umile categoria sociale. Lo studioso dell'Università di Siviglia delinea un ampio panorama (*La esclavitud femenina: visiones icono-*

gráficas en la España moderna), anche egli con attenzione all'aspetto artistico e a quello storico-sociale; si riparla della mulatta di Velázquez (ma forse era un giovane uomo) ma anche di opere letterarie (testi teatrali, romanzi, novelle).

Quanto al tema dell'abolizionismo (*Españolas abolicionistas*) si articola in due sezioni: nella prima, Marie Christine Delaigue (*Sab, de Gertrudis Gómez de Avellaneda: lectura antropológica de la esclavitud y del género*) presenta e analizza il romanzo *Sab* (1841) che l'autrice (1814-1873), arrivata ventenne in Spagna da Cuba, ambienta nell'isola natale, scenario dell'impossibile amore di uno schiavo di colore per la padrona bianca; il testo ha preceduto di un decennio la celeberrima *Capanna dello zio Tom*, della Harriet Beecher Stowe, ma rimase poco noto poiché fu anche ostacolato dalla censura. L'analisi della Delaigue è raffinata e scrupolosa nel rilevare la tacita, o espressa a bassa voce, riprovazione della schiavitù che non arriva però ad una aperta e risoluta condanna, e nella comprensione per contro verso i sentimenti dei protagonisti, assolutamente inammissibili per la società circostante. L'altra opera, ricordata da Arturo Morgado García (*Zinda, 1804, de María Rosa Gálvez de Cabrera, y las reflexiones sobre la esclavitud en la España finidieciochesca*), è un romanzo storico sopra la oggi nota Zingha, regina nel regno del Congo nel Seicento; il saggio esamina il significato dell'opera nel contesto del movimento abolizionista, affermatosi già da un ventennio.

L'ultimo tema trattato è quello riassunto dal titolo *Las abolicionistas españolas: vidas y compromisos*. Carmen della Guardia inquadra panoramicamente il movimento abolizionista in Spagna sin dalla nascita,

già verso metà Ottocento, ma in ambiente straniero, presso protestanti e massoni; anche nei decenni successivi le aspirazioni abolizioniste trovarono accoglienza soltanto presso esponenti riformisti e socialisti. Enriqueta Vida Vilar presenta la bella figura di Concepción Arenal (1820-1893) che arrivò a vedere l'effettiva abolizione della schiavitù a Cuba, Puertorico e nelle Filippine, mentre tardarono, ma non mancarono, gli effetti della sua battaglia per il femminismo in Spagna e in Europa, in particolare per il diritto a educazione e istruzione pienamente alla pari con gli uomini.

Salvatore Bono

Bruno Cianci, *Le Navi della mezzaluna. La marina dell'impero ottomano (1299-1923)*, prefazione di Paolo Bembo, Odoia, Bologna, 2015, pp. 400

Il recente volume di Bruno Cianci, uscito per i tipi di Odoia, fornisce un ampio panorama sulla storia della marina ottomana dal suo sorgere, nel XIV secolo, fino alla fine della prima guerra mondiale. Si tratta del primo libro su questo argomento apparso in italiano. L'autore è un giornalista professionista, oltre che studioso di storia e specialista di vessillologia. Ha collaborato con oltre cinquanta testate italiane e internazionali. Residente a Istanbul, lavora come consulente per conto del museo Rahmi M. Koç ed è autore di vari libri di nautica pubblicati con Rizzoli, White Star e la Marina Militare Italiana.

Le Navi della mezzaluna è un volume utile per chi desidera avere una migliore conoscenza di un impero multietnico e plurilingue quale fu quello ottomano partendo dall'evoluzione delle strutture e tecnologie mi-

litari e dall'utilizzo di strategia e tattica in campo marittimo. Si tratta di un'opera che può essere messa sullo stesso piano di *Ottoman Warfare. 1500-1700*, di Rhoads Murphey (UCL Press, London, 1999) e che, proprio per il suo uso di fonti e bibliografia in varie lingue, offre elementi nuovi rispetto a volumi ormai considerati 'classici' su tale argomento come *La marine ottomane. De l'apogée à la chute de l'Empire (1572- 1923)*, di Daniel Panzac (CNRS Éditions, Paris, 2009). Data la sua ampiezza cronologica e grazie a uno stile piacevole non si rivolge solo specificamente a studiosi esperti di storia ottomana ma a un pubblico molto più vasto e si inserisce quindi a pieno titolo in quell'uso pubblico della storia (*public history*) di cui molti discutono oggi anche a livello accademico (cfr. per esempio M.P. Pedani, *Connessioni veneziane*, «Giornale di Storia», 17, 2015, pp. 1-15).

Il libro di Cianci si divide in cinque parti, corrispondenti cronologicamente al lungo periodo che va dal sorgere alla caduta dell'impero ottomano (1299-1923). Il primo capitolo tratta la nascita e l'espansione della marina da guerra fino al 1503, partendo dal passaggio degli Stretti e dalla conquista della base navale di Gallipoli (1354), per arrivare alle guerre con Venezia del primo Quattrocento, all'assedio di Costantinopoli (1453) e al regno di Bayezid II che vide un altro scontro sui mari con la Serenissima. Alcune pagine sono dedicate anche ai primi potentati turchi dell'Asia Minore che precedettero gli ottomani e si dedicarono, tra l'XI e il XIV secolo, ad attività marittime. La seconda parte affronta invece il tema dell'apogeo dell'impero (1503-1571), quando gli ottomani non solo conquistarono l'Egitto ma sbarcarono anche nel Nord-Africa. Si passa

quindi al periodo di ricostruzione, rilancio, stagnazione e declino (1571-1718), in cui l'impero, dopo essere stato superato, in materia di armamenti, dai paesi europei che combatterono la guerra dei trent'anni riuscì lentamente a recuperare anche grazie a un altro grande comandante come Hacı Hüseyin Mezzomorto, alla passione per la marina di Ahmed II (1691-1695) e alla lungimiranza di Mustafa II (1695-1703). Nella quarta parte Cianci tratta dei tentativi di rinnovamento e dell'apparire di nuovi nemici sulle acque del Mediterraneo (1696-1820), soprattutto i russi che inflissero alla marina turca l'epocale sconfitta di Çesme (1770). L'ultima parte riguarda invece l'età del vapore (1821-1923), un periodo caratterizzato sia dall'avanzata del colonialismo e dell'imperialismo europeo sia da nuove tecnologie navali che cambiarono per sempre il modo di fare la guerra sul mare.

Le cinque parti che formano il volume non hanno tutte la stessa estensione, in quanto l'autore ha scelto di privilegiare i momenti storici in cui vi furono significativi cambiamenti da un punto di vista tecnologico e tattico e le battaglie tra flotte europee e ottomane che segnarono un momento di svolta nelle relazioni tra questi due mondi. La conquista di Costantinopoli (1453), le battaglie di Prevesa (1538) e Lepanto (1571), quelle della guerra di Candia (1645-1669) e via via altri eventi importanti fino all'alba del Novecento sono utilizzati per sottolineare soprattutto i cambiamenti tecnologici, che l'autore riesce a cogliere appieno grazie alle sue approfondite conoscenze, non solo di storia, ma anche di scienza nautica. Uno dei capitoli ai quali è stato dato più spazio è quello che tratta del Cinquecento e dell'apogeo dell'impero, un periodo

caratterizzato da quella che per primo Colin Imber (*The Navy of Süleyman the Magnificent*, «Archivum Ottomanicum», 6 (1980), pp. 221-282) ha definito la talassocrazia ottomana sulle acque del Mediterraneo (1538-1571). Si parla poi anche del passaggio dalle navi sottili (le galee) a quelle tonde (i galeoni) avvenuto nel corso del Seicento e delle nuove tecniche di combattimento che questa rivoluzione comportò. Cianci tratta molto delle guerre con Venezia, il grande nemico che gli ottomani si trovarono ad affrontare sul mare prima dell'arrivo delle armate russe alla fine del Settecento e nota, in particolare, come sia Venezia sia Istanbul parteciparono entrambe in ritardo alla corsa al riarmo navale che contagiò i paesi europei a partire dalla seconda metà del Seicento. Si pone quindi sulla scia di autori come Guido Candiani (*I vascelli della Serenissima. Guerra politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Istituto Veneto di Lettere Scienze e Arti, Venezia, 2009), che tratta dei medesimi scontri e delle stesse tecnologie da un punto di vista però esclusivamente veneziano.

Il volume di Cianci non parla solo di battaglie e tecnologia ma si sofferma anche sulla componente umana. Esso fornisce interessanti note biografiche relative a personaggi che ricoprirono incarichi importanti nella storia marittima, sia ottomani come, per esempio, Hayrettin Barbarossa, il fondatore della potenza marittima ottomana del Cinquecento o il suo erede Turgut che morì nel 1565 durante il fallito assedio di Malta, sia russi, come i fratelli Orlov, o britannici come il giovanissimo lord dell'ammiragliato Winston Churchill che vide quasi finire la sua carriera politica lungo le coste dei Dardanelli

(1916) davanti alla strenua resistenza organizzata da Mustafa Kemal pascià che passò poi alla storia come Atatürk. Di solito invece i volumi che trattano di marina ottomana scritti in turco sorvolano sui personaggi 'altri' che pure parteciparono a quella storia, così come quelli scritti in inglese o francese o italiano che trattano del Mediterraneo dimenticano spesso di fornire precise indicazioni biografiche su capitani e ammiragli turchi, visti di solito come una massa anonima e informe.

Per la parte più antica le fonti alle quali il volume fa riferimento sono soprattutto le relazioni degli ambasciatori e dei baili veneziani, ormai tutte edite. Le fonti inedite, pur alle volte citate, non rappresentano invece una base di partenza sostanziale per questo lavoro. Data anche l'ampiezza cronologica del periodo trattato, l'autore preferisce fare riferimento alla bibliografia. Si citano opere in italiano, inglese, francese e turco. Se si può fare un appunto, si può dire che proprio gli autori turchi, sia i cronachisti antichi sia alcuni storici contemporanei, avrebbero meritato uno spazio maggiore. Per esempio si potevano consultare di dris Bostan *Osmanlı Bahriye Te kilâtı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire* (Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1992) o *Adriatik'te Korsanlık. Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler 1575-1620* (Tima Yayınları, İstanbul, 2009), incentrato sulla presenza ottomana in Adriatico, o ancora il volume di Salih Özbaran, *The Ottoman Response to European Expansion: Studies on Ottoman-Portuguese Relations in the Indian Ocean and Ottoman Administration in the Arab Lands During the Sixteenth Century*, (Analecta Isisiana XII, Isis Press, İstanbul, 1994) che raccoglie molti saggi di questo autore sugli ottomani nel-

l'Oceano Indiano. Spiace inoltre non trovare in bibliografia l'opera di Kâtip Çelebi (*Deniz Savasları Hakkında Büyüklere Armağan, Tuĥfetü'l-Kibar fi Esfari'l-Bihar*, haz. Idris Bostan, Istanbul, Kabalıcı, 2007), un cronachista vissuto nel Seicento (1609-1657) pur citato più volte nel testo, che scrisse un'opera incentrata espressamente sulle guerre marittime. Ben fatto appare infine l'apparato critico nel quale si nota la volontà di chiarire il significato di termini relativi a cariche amministrative e militari, professioni, toponimi e tecnologie marittime non sempre facili da capire neppure per i turchi che non siano esperti di storia.

Per concludere si può ancora sottolineare che Cianci ha saputo fornire un volume incentrato esclusivamente sulla marina ottomana che fino ad oggi mancava in Italia. Per scriverlo ha utilizzato anche opere in turco, lingua che dimostra di padroneggiare, fatto non comune nel panorama storiografico europeo e soprattutto italiano, spesso limitato proprio dalla mancanza di adeguate competenze linguistiche. Egli ha cercato inoltre di fornire elementi importanti che permettono una comprensione bilaterale di fenomeni generalmente visti fino ad oggi esclusivamente da un unico punto di vista. Da ultimo si tratta di un'opera piacevole da leggere che si può inserire quindi a pieno titolo nella *main stream* delle nuove tendenze della storiografia mondiale proprio per il *target* cui si rivolge che non è più solo ed esclusivamente il mondo accademico, ma si volge anche ai 'non addetti ai lavori' spiegando con un linguaggio semplice e chiaro una storia fatta non solo di scontri ma anche di incontri, di scambi e di nuove scoperte.

Serap Mumcu

Walter Panciera, *La Repubblica di Venezia nel Settecento*, Viella, Roma, 2014, pp. 177

«Questo è un libro di storia militante», così definisce il proprio lavoro l'A., per poi specificare che con quell'appellativo intende indicare gli storici che praticano l'analisi delle fonti, tutte, non solo quelle scritte, per ricostruire le vicende del nostro passato. Le ragioni del libro sono sostanzialmente due. Intanto, offrire a un pubblico più vasto dei soli specialisti di storia veneta una panoramica dei risultati raggiunti dagli studi che si sono occupati della Repubblica di Venezia durante il Settecento riformatore; e, in secondo luogo, riportare in ambito scientifico il dibattito che vede troppi attori usare strumentalmente la storia della Repubblica del Leone, mitizzandola «in funzione antimoderna e anti italiana» (p. 146). Insomma, come si legge tra le righe, smontare le ricostruzioni mitiche dei cosiddetti "venetisti" di varia tendenza. Raramente gli storici accademici hanno risposto a queste provocazioni, ritenendo forse che non ne valesse la pena, tanto erano astruse e poi, farlo, dicono, avrebbe dato a queste tesi un'importanza immeritata; poi, altri storici, sempre accademici, hanno avuto qualche esitante propensione verso assunti più o meno nostalgici, ma pochissimi hanno preso in mano carta e penna per rispondere a tono ad esempio, a chi ritiene quello della Repubblica il miglior governo possibile. Lo fa senza remore Walter Panciera il cui intento è certamente meritevole, colmare un vuoto, dare voce a un senso civico che egli sente come un elemento deontologico della sua professione d'insegnante universitario di storia, particolarmente importante a pochi

mesi dalle possibili celebrazioni del 150° anniversario dell'Unione all'Italia delle città sedi accademiche di Padova, Venezia, Verona e Udine.

La scelta operata dall'A. è coraggiosa e perciò rischiosa, perché numerosi ormai sono gli studi sull'ultimo periodo della Repubblica. La sola bibliografia pubblicata in appendice al volume conta, salvo errori, 155 autori, per lo più italiani ma anche statunitensi, tedeschi, francesi, sloveni, ungheresi e croati; e 263 saggi, pur escludendo le opere a più mani come la *Storia di Venezia* dell'Istituto dell'Enciclopedia Italiana o *La Storia della Cultura veneta* di Neri Pozza. La critica inevitabile a cui si espone l'A. è quella di aver tralasciato alcuni argomenti privilegiandone altri, in base ai propri interessi personali di studio. Ad esempio, quando descrive delle riforme in campo educativo, si omette di parlare del Collegio Militare di Verona diretto dal celebre matematico Anton Mario Lorgna, forse la miglior scuola tecnica per ingegneri della Repubblica e non solo. Ma sarebbe un facile argomento polemico. Infatti, ciò che preme all'A., non è il soffermarsi su tutti i singoli episodi, ma evidenziare alcune linee interpretative che permettano d'individuare quali siano stati i punti di forza e di debolezza dello Stato marciano del XVIII secolo. Innanzitutto, il libro si occupa di tutto lo Stato, nelle sue cinque componenti, poiché, come noto, la Repubblica non è identificabile con il solo Veneto attuale, ossia, la Dominante, la Terraferma, l'Istria, la Dalmazia e le isole Ionie. Troppo spesso ci si dimentica che la Repubblica era l'unico stato italiano a vantare possedimenti fuori dalla penisola (non fa testo la Corsica genovese, comunque ceduta alla Francia nel 1768) e già Franco Venturi aveva rimarcato

come non si potesse, ad es., comprendere appieno la politica veneziana in materia religiosa senza tener conto che dei suoi sudditi erano di credo greco-ortodosso.

L'A. articola il suo ragionamento in otto capitoli tematici dedicati al territorio, alla politica del ceto patrizio, all'agricoltura, all'economia della Dominante, alle economie del Dominio, alla cultura, per raccontare infine l'amaro epilogo di Campofornio. La linea interpretativa di fondo che si può cogliere dal dipanarsi del racconto è quella di una critica al concetto di decadenza di questo antico stato italiano. La decadenza va specificata altrimenti è solo un comodo alibi con cui ripararsi per evitare analisi più approfondite. Infatti, alcuni elementi messi in luce con acume nel volume contrastano con la tesi di una crisi irreversibile dello Stato marciano. Innanzitutto, ci fu negli Stati veneti un incremento demografico notevole anche se lontano dai ritmi nordeuropei, che però rafforzò una densità abitativa già folta, specie nella Terraferma, segno di campagne intensamente popolate. Poi, si registrò un aumento dei cespiti delle imposte indirette, spia di una certa vivacità mercantile. Dominata dal trinomio cereali, vite, gelso, l'agricoltura era tutt'altro che asfittica anzi, parecchie campagne erano molto redditizie e aperte al mercato. Infatti, la Terraferma era la maggior fornitrice europea di seta tratta, per l'A., dava il venti per cento della produzione globale. L'allevamento ovino, sia transumante che stanziale, era molto maggiore di quanto non si fosse creduto in passato e si adattava bene a una rotazione delle colture che prevedeva il maggese, non necessitando così di ampi pascoli. L'A., indica una cifra, un milione di capi, segno indiretto della vitalità dell'arte

della lana. Inoltre, si poteva enfatizzare anche altro, come, ad esempio, lo sviluppo di una coltura di tipo capitalistico quale il riso.

Pur lontana dai fasti di un tempo, Venezia continuava ad essere un grande emporio, la sua vocazione mercantile non era venuta meno, semmai le merci viaggiavano su navi estere. Anche a questo si cercò di rimediare, correndo ai ripari mediante la costruzione di nuove navi più adatte alla moderna navigazione. Comunque, le fonti evidenziano la vivacità del movimento delle dogane veneziane che registravano mediamente un interscambio superiore ai tredici milioni di ducati annui (p. 72).

Molta parte della popolazione veneziana era impiegata nel terziario e qui l'A. considera importante non solo il lavoro domestico femminile ma anche la prostituzione, in linea con ciò che pure la Comunità Europea ha recentemente stabilito per individuare il Prodotto Interno Lordo di un paese. La diffusione del meretricio che stupiva gli stranieri è confermata dall'istituzione del Pio luogo delle Penitenti a San Giobbe (p. 89) che si andava ad aggiungere ad altri enti già operanti in città. Del resto, nonostante le leggi contro gli ebrei, Venezia restava agli occhi dei tanti suoi visitatori una città tollerante e anche un centro manifatturiero di tutto rispetto: oltre all'Arsenale e all'arte del vetro, il saggio fa riferimento alla produzione serica e all'avvio di una manifattura farmaceutica e proto chimica che trattava il sublimato di mercurio. Insomma, per l'A. almeno diecimila famiglie veneziane traevano sostentamento da attività manifatturiere.

Nel Dominio, grazie al gran numero di fiere franche, le merci giravano quasi liberamente. Nelle città, specie a Vicenza e a Bergamo, capitali europee della seta, l'impresa era

libera da pastoie corporative. Padova continuava a produrre lana in gran quantità, poi la campagna era ricca di nebulose proto industriali, produttrici di carta, cordelle da seta, canapa lavorata, ma soprattutto la pedemontana aveva veri e propri distretti manifatturieri. Così l'A. demolisce il mito di una vocazione rurale della Terraferma dove, a suo avviso, erano alcune decine di migliaia coloro che traevano parziale o totale sostentamento da attività manifatturiere. Anzi, approfittando della congiuntura internazionale, vi fu un momento particolarmente positivo per l'economia dello Stato da cui trasse beneficio anche l'Istria che ebbe attorno alla metà del secolo il momento più florido della sua storia in età moderna.

Forse, negli anni attorno al 1760, l'antico Stato marciano ha avuto un momento di grande vigoria culturale, politica ed economica che se sfruttato a dovere avrebbe potuto cambiare i suoi destini. Ne sono un esempio le riforme in campo ecclesiastico che ebbero risonanza europea e suscitavano tra gli altri l'ammirazione di uno dei maggiori riformatori italiani, Bernardo Tanucci. Alla famosa *Deputazione ad pias causas* lavorarono Andrea Tron e Pietro Franceschi, gli stessi protagonisti di quella politica di attenzione verso l'Austria che in quegli anni stava raccogliendo i frutti migliori, assicurando alla Repubblica un prolungato periodo di pace. Poi la riforma universitaria, la ripresa mercantile favorita dalla neutralità veneziana durante la Guerra dei Sette Anni, la politica di pacificazione con le Reggenze africane a vantaggio dei traffici a volte anche oceanici.

Se gli elementi sottolineati dall'A. restituiscono maggiore varietà cromatica al quadro di chi invece aveva visto solo buio nell'ultimo secolo della Serenissima, tuttavia, egli non nasconde

le debolezze di fondo che poi ne spiegano la rovinosa caduta. In campo economico, si dà particolare importanza al fallimento di una riforma come quella delle Arti; l'essere sempre in bilico fra una scelta mercantilista e l'apertura invece al libero scambio, anche nel mercato interno, ha impedito di fare chiarezza, scoraggiando investimenti. Poi, mancavano le infrastrutture, il libero scambio trovava un ostacolo a volte insormontabile nell'assenza di un'adeguata rete stradale, al di fuori delle regie postali, già controllate alcune, per quel che riguardava il servizio postale, dagli austriaci. Tuttavia, mentre in campo economico vi sono situazioni in chiaro scuro ove a volte prevalgono le luci, a volte le ombre, il piano politico militare è quello che secondo l'A. non poteva dare scampo. Senza un esercito, le sorti della Repubblica erano perciò segnate da tempo. La scelta forzata della neutralità armata nel corso delle guerre settecentesche aveva comunque esposto il bilancio dello Stato a ulteriori perdite senza che se ne avesse nulla in cambio. Praticamente, la Repubblica era uno stato disarmato, incapace di competere con le grandi monarchie europee. Quello marciano non era mai divenuto veramente uno stato nel senso moderno del termine, minato com'era dal dualismo fra Dominante e Dominio, frattura che non riuscì mai a essere superata. Poi, fra le stesse città suddite prevaleva una gelosia reciproca, un policentrismo che traeva origine dalle antiche signorie medievali. Lo dimostrano le successive vicende del breve periodo democratico e la stessa rivoluzione del 1848, esperienze fallite entrambe anche per il permanere di un eccessivo spirito municipalista.

Altro fattore che aveva già segnato la sorte di Venezia fu l'incapacità di

rinnovarsi della massima parte del ceto aristocratico dirigente. La mancata apertura di governo alle istanze riformatrici che pur provenivano da molti intellettuali veneti. L'insistere con vecchie magistrature tipiche di una costituzione obsoleta e ottusamente oligarchica, incapace di rinnovarsi in forme moderne come il governo di gabinetto delle monarchie assolute, con il ricorso a ministri competenti e l'avvalersi di esperti. Insomma, «Venezia era ancora una città-stato tardo medievale, ferma nei suoi caratteri fondamentali e nel suo assetto istituzionale a due secoli prima» (p. 147), facendo proprio il giudizio di Torcellan: «Nessuno degli stati italiani offre forse nel Settecento un più stridente contrasto tra la varietà delle iniziative culturali e la meschina e impacciata realtà della prassi politica».

Dunque, la tesi sostanziale del lavoro di Walter Panciera potrebbe essere la seguente: se ci fu un tentativo dell'economia dello Stato veneto di adattarsi alle nuove situazioni, ad esempio, specializzandosi sul piccolo cabotaggio adriatico, essendo ormai appannaggio delle navi nordeuropee il commercio su lunga distanza, mancò completamente un analogo tentativo in ambito politico.

Quando venne meno la capacità politica di guardare ad ampio raggio, oltre i meschini interessi del ceto aristocratico? Certamente già a metà Settecento e la difesa pervicace e anacronistica del patriarcato di Aquileia ne è l'esempio più eclatante. Molti senatori pensavano fosse ancora possibile esercitare il diritto di nominare un vescovo con giurisdizione estesa anche al territorio estero. In realtà, la vicenda rientrava in quella concezione più moderna di Stato perseguita dalla monarchia asburgica che mal tollerava ingerenze straniere e che tendeva a far

coincidere i confini dello Stato anche con i confini delle diocesi. A Venezia, invece, molti senatori temettero che l'Austria volesse approfittare della questione del patriarcato per annettersi territori friulani; tuttavia, timorosi di affrontare la questione direttamente con Vienna, ruppero invece le relazioni diplomatiche con papa Benedetto XIV, colpevole di aver dato il proprio assenso alla creazione delle diocesi di Udine, veneta, e di Gorizia, imperiale. In quel torno di tempo, ambasciatore veneto a Vienna era Andrea Tron. Egli aveva capito che se Venezia voleva sopravvivere doveva imparare a convivere con l'impero asburgico. Non si trattava di essere filo austriaci o antiaustriaci ma realisti o velleitari. In fondo, la vera domanda da porsi non è perché la Repubblica abbia cessato di esistere nel 1797 ma, all'opposto, come abbia fatto a resistere così a lungo uno stato ancora semimoderno, privo di un esercito (ma non di una marina da guerra), con strutture di Governo ancora arcaiche e quasi fagocitato da un potente vicino. Qui, entra in gioco la politica, ma certo, finché qualcuno non guarderà seriamente gli archivi di Vienna ne sapremo ancora poco e qualcun altro potrà ancora prendersela con il tiranno francese.

Mauro Pitteri

Matteo Melchiorre, *Conoscere per governare. Le relazioni dei Sindaci inquisitori e il dominio veneziano in Terraferma (1543-1626)*, Forum, Udine, 2013, pp. 361

Chi cercasse novità sulla storia di Venezia non può esimersi dal leggere l'ultimo studio di Matteo Melchiorre. *Conoscere per governare* – questo il titolo – analizza per la prima volta in una visione d'insieme le relazioni dei Sindaci inquisitori (magistrati vene-

ziani in missione presso le realtà di terraferma), mettendone in risalto la complessità: i resoconti, infatti, non si soffermano mai su di un unico tema; al contrario, si aprono a una visione problematica della realtà, nell'epoca in cui «il ripiegamento del Mediterraneo spingeva fatalmente la Repubblica di Venezia a diventare sempre più continentale e sempre meno marinara» (p. 81). I Sindaci inquisitori agivano non solo nella sfera civile, ma anche nel settore penale e finanziario, ascoltando i rappresentanti di spicco delle comunità locali e controllando l'operato dei più alti funzionari veneziani nelle città e nei territori del Dominio, dall'Istria a Bergamo.

Tra le principali questioni sottolineate dall'autore – attento studioso della realtà veneta e collaboratore del progetto di ricerca Prin al quale il lavoro è collegato – vi sono le trasformazioni istituzionali in seno agli stessi Sindaci tra gli anni Quaranta e Sessanta del Cinquecento (pp. 32-34), l'articolazione delle loro competenze durante le missioni (pp. 44-45), le aspettative e le ambizioni dei patrizi veneziani che aspiravano alla carica (pp. 49-55). L'originalità del libro vive anche nelle dettagliate fonti trascritte: riguardo alle città venete, ad esempio, sono riportati precisi dati finanziari, militari e urbanistici.

Il volume si compone di 361 pagine ben scritte e comprende una prefazione di Andrea Zannini relativa alle motivazioni del progetto di ricerca (pp. 11-14), un corposo saggio intitolato *Gli occhi di Venezia in Terraferma. I Sindaci inquisitori e le loro relazioni (1543-1626). Introduzione alla lettura* di Matteo Melchiorre (pp. 15-86), la trascrizione delle relazioni, anticipate da brevi ma puntuali premesse storiografiche (pp. 91-343) e un utilissimo indice finale

dei nomi di persona, di luogo e delle materie (pp. 345-361).

L'appassionato di storia veneziana potrà infine godere del confronto con un'altra opera, recentemente data alle stampe: il monumentale *Itinerario per la terraferma veneziana* di Marino Sarnudo, curato da Gian Maria Varanini. In entrambi gli studi sono raccolte le testimonianze dei magistrati in *tour* nella terraferma veneta; e se Varanini analizza l'eccezionale diario di un diciottenne che accompagnava lo zio magistrato nel 1483, Melchiorre focalizza la sua attenzione sulle undici relazioni delle commissioni sindacali nel periodo 1543-1626. I tre Sindaci, investiti di ampi poteri, rappresentano in definitiva quella cerniera – non sempre visibile – di trasmissione istituzionale tra governati e governanti nella Repubblica di Venezia.

Andrea Savio

Santo Lombino, *Il grano, l'ulivo e l'ogliastro. S. Maria dell'Ogliastro - Bolognetta 1570-1960*, Isspe, Palermo, 2015, pp. 272

Nel panorama storiografico italiano la storia locale si è sviluppata come storia civica, luogo privilegiato in cui elaborare la memoria di una comunità. Su questo sfondo si inserisce l'ultimo lavoro di Santo Lombino, che ha scavato in archivi e biblioteche per ricostruire le vicende del paese di Bolognetta – un tempo chiamato Santa Maria dell'Ogliastro – dalle origini agli anni '60 del secolo scorso, realizzando un minuzioso affresco dove convivono storia politica e storia sociale.

Bolognetta è parte dei numerosi centri abitati fondati in Sicilia fra medioevo ed età moderna, dove la sua esistenza a quella colonizzazione interna motivata dall'esigenza di incre-

mentare la produzione di grano, ma anche da vantaggi politici e di prestigio personale. L'essere feudatario di un centro abitato comportava infatti il diritto di voto nel Braccio feudale del parlamento isolano; e ogni nuovo centro abitato guadagnava un voto in più al barone che ne era il signore.

La futura Bolognetta è fondata su un territorio collinare delimitato dai corsi d'acqua Eleutero e Milicia, coperto da foreste, con qualche sporadico insediamento di masserie, bagni termali o fondaci a documentare la presenza umana: nel *Dizionario topografico della Sicilia* Vito Amico scrive della bettola dei Legni e di una vicina fonte di acqua termale, entrambi posti lungo la via regia che da Palermo conduceva verso l'entroterra. La fondazione si deve alla famiglia Beccadelli-Bologna, arrivata a Palermo nel 1303: una famiglia proveniente dal ceto togato, molto attenta a programmare la propria ascesa.

I Beccadelli-Bologna possiedono vaste proprietà immobiliari, sono numerosi e si mostrano fedeli alla monarchia spagnola, ricavandone il vantaggio di numerosi incarichi governativi a Palermo e a Madrid. Non sono mercanti, anche se hanno molti interessi nelle esportazioni di zucchero e frumento; acquistano feudi per insediarsi fra l'aristocrazia isolana, e la *licentia populandi* ne consolida il prestigio. Nel 1565 Gilberto Bologna corona l'ascesa sociale della famiglia con il titolo di marchese di Marineo, ottenuto da Filippo II; nel 1570 suo fratello Aloisio si assicura la *licentia populandi* per un paese da costruire nel feudo di Casacca.

Ma anche i Bologna subiscono la crisi finanziaria del secondo Cinquecento, anche loro sono costretti ad alienare molti dei beni rapidamente acquistati: il feudo di Casacca e il suo fondaco vengono venduti al mi-

gliore offerente, nell'anno 1600 il mercante genovese Marco Mancino li acquista per 11 mila scudi obbligandosi a chiamare Bolognetta il futuro centro abitato, che però sino al 1882 continuò a essere chiamato Ogliastro o Santa Maria dell'Ogliastro, dal nome del fondaco preesistente dove si venerava un'immagine della Madonna vicino a un ulivo selvatico.

Ogliastro è in competizione con altri centri rurali, anch'essi di nuova fondazione: con Marineo, sorta attorno al castello dei Beccadelli-Bologna e lontana solo cinque chilometri; con Villafrati, la cui nascita era promossa dal barone De Spucches; con Cefalà, distante dieci chilometri e già provvista di *licentia populandi*. Ogliastro però si trova a una giornata di viaggio da Palermo, il suo fondaco è all'incrocio fra importanti vie di comunicazione: in fondo è solo una locanda sulla regia trazzera, ma è il luogo dove arrivano i mercanti e le loro merci, dove vetturali e carrettieri sono di casa.

Il fondaco fa la differenza ma non basta a far nascere una nuova città. Bisogna attirare abitanti, e dopo avere preso possesso del feudo Marco Mancino apre la campagna di colonizzazione. Chi è disponibile a trasferirsi potrà ottenere un terreno su cui costruire la casa, esenzioni fiscali, diritto agli usi civici, cancellazione di eventuali debiti pregressi, affitti di lunga durata. Mancino si rivolge a tutti quelli che altrove risultano indesiderati e promette accoglienza, condoni. E finalmente iniziano i lavori di costruzione della chiesa parrocchiale: è l'ottobre del 1603, sono passati tre anni dall'acquisto del feudo e già Mancino ottiene dall'arcivescovo di Palermo il diritto di concorrere alla scelta del futuro arciprete.

La struttura urbanistica di Ogliastro segue le direttive emanate da Fi-

lippo II per le nuove città americane, valide anche per la Sicilia spagnola. Il palazzo del feudatario è a monte dell'abitato, provvisto di un ampio magazzino per la conservazione del vino, del frumento, degli attrezzi agricoli; subito Marco Mancino traccia strade perpendicolari alla regia trazzera, prevede una piazza centrale, pianifica la lottizzazione in modo da formare un reticolo regolare. Seguendo l'uso, lo spazio non edificato è diviso in tre parti: quella feudale, messa a coltura dai dipendenti del signore; la parte comune dove tutti possono esercitare il diritto agli usi civici; la terza parte è data in enfiteusi a coloni legati alla terra dal sistema dei prestiti usurari, anticipazioni o soccorsi che di fatto annullano ogni libertà.

Il nuovo centro si popola in maniera lenta ma costante. Nel 1606 ha 110 abitanti che diventano 180 nel 1616, 192 nel 1623, 255 nel 1636 e circa 350 alla metà del secolo; la popolazione è costante sino a metà '700, poi ricomincia a crescere. Nel 1748 Marco Mancino VII principe di Torrebruna concede in enfiteusi alcune terre, e le condizioni saranno state molto buone: tanto da indurre centinaia di famiglie a trasferirsi a Ogliastro, i cui abitanti arrivano ai 1.268 abitanti registrati a fine Settecento da Vito Amico. Nel 1808 l'abate Paolo Balsamo pubblica il *Giornale di viaggio fatto in Sicilia*, dove può registrare come «la facoltà che avevano gli abitanti di vendere il vino e altri generi consentiva loro di avere uno stato di agiatezza. Erano quasi mille e più abitanti, la campagna è ristretta ma produce molto grano. Con i vigneti riempiono circa duemila botti di vino all'anno».

La strada che attraversa Ogliastro continua a essere importante, dopo Misilmeri è la seconda tappa nel per-

corso dei corrieri postali che ogni martedì si dirigono a «Messina per le montagne». Per quella strada arrivano anche soldati, ufficiali con famiglia, tecnici inviati dal governo per tracciare o ampliare le strade di Sicilia: contrariamente ai paesi interni la futura Bolognetta si presenta quindi come «un porto di mare, un luogo di continuo transito di gente che animò notevolmente la vita del paese, comportando una maggiore circolazione di danaro e l'aumento di maestranze locali». Quando in Sicilia arriva re Ferdinando, in fuga da Napoli occupata dai francesi di Napoleone, anche il re passa per Ogliastro per recarsi nella casina di caccia costruita nei boschi della Ficuzza e assieme a lui ci sono i tanti personaggi che animano la corte in esilio. Sembra che il futuro di Ogliastro-Bolognetta si possa dispiegare sereno, purtroppo la realtà sarà diversa.

Per secoli il paese aveva legato la sua fortuna alla vicinanza di un'importante via di comunicazione; ma quando, dopo l'Unità, la luogotenenza dispone la costruzione di strade comunali, alla pari di molti altri paesi siciliani anche gli amministratori di Ogliastro risultano inadempianti. Nel 1868 la legge insiste, stabilendo l'obbligo della costruzione o riparazione delle strade comunali. Ma, ancora per decenni, le vie di

Ogliastro-Bolognetta rimarranno senza selciato e impraticabili in caso di pioggia: nel 1892 il funzionario di prefettura Ugo Lombardi scrive che nella stagione invernale «si riducono a veri e propri torrenti»; nel 1910 vengono ancora definite «intransitabili». Ogliastro-Bolognetta ha ormai perduto il suo ruolo di centro nevralgico, le emergenze si succedono sullo sfondo della lotta fra fazioni per il potere locale. La grande migrazione verso «posti assai lontani» diventa l'esito naturale. Dal 1894 al 1915 la popolazione si dimezza mentre in Argentina, in Venezuela, nell'Ohio, nel Texas, nell'Illinois, a New York, nel Texas e in Pennsylvania si creano comunità che sempre mantengono vive le radici nella lontana Sicilia.

Il libro di Santo Lombino si chiude con i primi anni '60 del secolo scorso, con la ripresa dell'emigrazione: stavolta non più oltreoceano ma interna, con gli operai meridionali che di nuovo svuotano i paesi e si dirigono verso il triangolo industriale permettendo la crescita di quella fase della storia italiana non a caso definita «miracolo economico». E dall'osservatorio di Bolognetta ancora una volta lascia intravedere lo svolgersi di una storia che supera la dimensione locale.

Amelia Crisantino