

Mare Nostrum
Visioni imperialiste del mare
tra Ottocento e Novecento**

di Giancarlo Monina*

Mare Nostrum: imperialist visions of the sea between the 1800s and 1900s

From the second half of the 19th century a new vision of the sea helped shape the imperialist cultures and policies of the Nation-State. “Navalism” oriented the nation building process towards a maritime identity marked by the militarization and “territorialization” of the sea and its communities.

Keywords: Navalism, Imperialism, Nationalism, Sea power.

In modo analogo agli altri Stati-Nazione dell’Occidente, anche in Italia il processo di *Nation building* è stato prevalentemente segnato da culture e da politiche di tipo nazionalista e imperialista. Il dato è largamente acquisito dalla storiografia, tuttavia, se possiamo disporre di una vasta e consolidata letteratura scientifica sulla dimensione “terrestre” del mito della nazione, altrettanto non si può dire per quella “marittima”¹. Eppure, le culture, le pratiche, le rappresentazioni del mare hanno svolto un ruolo chiave nel processo di definizione dell’idea di nazione integrandosi in forma originale nel più vasto itinerario della *Grande Italia*.

* Professore ordinario di Storia contemporanea, Università Roma Tre; giancarlo.monina@uniroma3.it.

** Il testo riprende alcune analisi e riflessioni contenute in G. Monina, *La Grande Italia marittima. La propaganda navalista e la Lega navale italiana (1866-1918)*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2008.

1. Della vastissima bibliografia sul nazionalismo “terrestre” italiano ricordiamo solo la pregevole sintesi, ancora oggi largamente valida: E. Gentile, *La Grande Italia. Ascesa e declino del mito della nazione nel xx secolo*, Mondadori, Milano 1997. Per gli studi sul nazionalismo “marittimo”: P. Frascani (a cura di), *A Vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell’Italia dell’Ottocento*, Donzelli, Roma 2001; Id., *Il mare*, il Mulino, Bologna 2008; S. Trinchese (a cura di), *Mare nostrum. Percezione ottomana e mito mediterraneo in Italia all’alba del ’900*, Guerini, Milano 2005; Monina, *La Grande Italia marittima*, cit.; A. Pes (a cura di), *Mare nostrum. Il colonialismo fascista tra realtà e rappresentazione*, Aipsa, Cagliari 2012; F. De Ninno, *Fascisti sul mare. La Marina e gli ammiragli di Mussolini*, Laterza, Roma-Bari 2017; C. Fogu, *The Fishing Net and the Spider Web. Mediterranean Imaginaries and the Making of Italians*, Palgrave, London 2020.

Nell'Italia liberale, a farsene promotore fu un vasto movimento culturale e politico che, mutuando e modificando di segno gli "ideali mediterranei" del Risorgimento², elaborò e propagandò il mito della "Grande Italia marittima" come chiave interpretativa, e come modello di rappresentazione, del ruolo internazionale dell'Italia in funzione di una politica di potenza. Di questo "nazionalismo marittimo" o, meglio, "navalismo"³, rintracciamo le origini nell'evento simbolo della sconfitta navale di Lissa, ne seguiamo gli sviluppi nell'ultimo trentennio dell'Ottocento e poi nell'esperienza della Lega navale italiana (che dal 1899 ne fu l'espressione organizzata) fino alla guerra coloniale di Libia, quando giunse a compimento un programma politico e pedagogico che, rinvigorito nella Prima guerra mondiale, diventerà patrimonio del fascismo.

Mezzo secolo di una propedeutica di massa tesa a mostrare i «destini marittimi» della nazione.

1. Il mito di Lissa e l'esordio del navalismo

Nella storia del rapporto tra la nazione italiana e il mare occupa un ruolo centrale la battaglia navale svoltasi al largo dell'isola dalmata di Lissa il 20 luglio 1866: una sorta di "mito fondativo" nel processo di affermazione dell'idea nazionalista e imperialista del mare. Il mito andò definendosi in fasi successive, scaturendo da una forma di «rammemorazione»: il trauma della sconfitta predispose una lunga rimozione per poi venire recuperato e modificato di segno attraverso un processo di «anamnesi» che condurrà, nei primi del Novecento, a una «ossessione della memoria»⁴. Da vergogna da dimenticare, Lissa fu trasformata nell'evento-simbolo della volontà di riscatto e movente dell'esaltazione navalista.

Per la marineria italiana, l'ultimo trentennio dell'Ottocento fu segnato dal tentativo di affrancarsi da quella infausta prova, intesa come *vulnus* inferto a tutta la comunità del mare, nel contrasto tra la percezione-illusione di un paese destinato "inevitabilmente" a diventare grande potenza marittima e la consapevolezza, più o meno presente, dei gravi limiti che ne ostacolavano l'ascesa. Si gettarono allora le basi del movimento "navalista" che

2. C. Curcio, *Ideali mediterranei nel Risorgimento*, Urbinati, Roma 1940. Cfr. Frascani, *Il mare*, cit., pp. 22-31.

3. L'espressione è entrata in uso nella lingua italiana soltanto nel Novecento inoltrato, tra i primi riferimenti: E. Squadrilli, *L'impero fascista sul mare. La marina militare, la marina mercantile, gli italiani e il navalismo*, Stab. Tip. del Genio, Roma 1939; ma si veda per l'area anglofona J. S. Corbett, *The Spectre of Navalism*, Darling & Son, London 1915.

4. Per il concetto di «rammemorazione», ripreso dalla lettura di Proust proposta da Benjamin, si veda E. Traverso, *Il passato: istruzioni per l'uso. Storia, memoria, politica*, Ombrè Corte, Verona 2006, pp. 17-22 e 41-2.

affondò le sue radici negli ambienti della marina militare. In questo senso, un ruolo importante fu svolto dalla letteratura a carattere specialistico di cui si fece principale veicolo la “Rivista Marittima”, il periodico pubblicato dall’aprile 1868 per iniziativa del ministro della Marina Augusto Riboty⁵. Caleidoscopio di tutti i temi del mondo marittimo dell’epoca, il periodico rappresentò la sede di elaborazione del trauma di Lissa e il laboratorio ideologico del primo navalismo. Una spinta decisiva giunse dall’inaugurazione del Canale di Suez, alla fine del 1869, che modificò la percezione del Mediterraneo trasformando il punto di vista sulle distanze marittime e introducendo nuovi e potenti elementi di concorrenza economica e politica nelle relazioni internazionali. Con Suez il Mediterraneo sembrò tornare a essere «ancora una volta ciò che era stato nel periodo classico e nel medioevo»⁶ e, pur non impedendo il dislocamento del baricentro delle relazioni mondiali verso gli oceani, rappresentò un forte fattore di rilancio geopolitico dell’area Mediterranea e della componente marittima come elemento essenziale della politica europea⁷.

La nuova centralità della “questione mediterranea” incoraggiò l’incipiente navalismo ad abbozzare una teoria “geopolitica” sulla base della quale rivendicare l’aspirazione italiana al dominio e alla conquista. Nel 1872 Luigi Campo Fregoso pubblicò *Del primato italiano sul Mediterraneo*, un testo ricco di suggestioni risorgimentali in cui è chiaramente ravvisabile il cambiamento di prospettiva⁸. In esso emergono gran parte dei *topoi* che nutrono il programma pedagogico della «coscienza politica del mediterraneo»: in primo luogo il mito del *Mare Nostrum* che si presentò allora e si consoliderà nel tempo come il principale spunto retorico, ma anche base ideologica, della propaganda navalista⁹. Nel rivendicare il *primato italiano* Campo Fregoso faceva convergere in un discorso unitario motivazioni geografiche, economiche, religiose, ideali e politiche prefigurando una concezione organicistica dello spazio che sarà propria della geografia politica ratzeliana. L’immagine retorica del *Mare Nostrum* non si esauriva dunque

5. E. Ferrante, *La “Rivista Marittima” dalla fondazione ai nostri giorni. La storia, gli autori, le idee*, Rivista Marittima, Roma 1986.

6. G. Salvemini, *La politica estera dell’Italia dal 1871 al 1915* (1944), a cura di A. Torre, Feltrinelli, Milano 1970, p. 355. Si veda B. Curli (ed.), *Italy and the Suez Canal, from the mid-Nineteenth Century to the Cold War. A Mediterranean History*, Palgrave, London 2022.

7. N. Labanca, *La storia contemporanea del Mediterraneo. Per una discussione*, in “Il mestiere di storico”, XI, 2019, 2, pp. 5-50.

8. L. Campo Fregoso, *Del primato italiano sul Mediterraneo*, Loescher, Torino 1872.

9. *Mare Nostrum* riprende l’espressione utilizzata nell’antichità dai romani per indicare il mare che si chiamerà poi Mediterraneo. Nell’accezione del mito, tale espressione indicava il predominio imperiale romano. Cfr. S. Guarracino, *Mediterraneo. Immagini, storie e teorie da Omero a Braudel*, Bruno Mondadori, Milano 2007, pp. 4-5.

nella sua forza evocativa, ma si traduceva in un programma espansionista che indurrà il movimento navalista a rivendicare «la più grande flotta del Mediterraneo».

Un'Armata che proprio in quegli anni iniziò ad attrarre il pubblico interesse, specie in occasione del varo delle navi da guerra e delle manovre navali, che diventarono il proscenio di sociabilità. Si andò allora istituendo un legame tra la nazione e il mare fortemente mediato dall'universo simbolico e dai linguaggi della marina da guerra in cui si traduceva anche l'idea di modernità rappresentata dalla grandiosità delle corazzate, dal fragore dei cannoni, dalle sofisticate tecnologie: «I nostri colossi marini, i nostri titani natanti che passano, vasti ed alti sull'acqua, ingombri di ordigni terribili che scintillano al sole, fieri, bianchi, eleganti, sono le torpediniere [...] agili, vigili, minacciose: è la nostra forza, è la nostra gloria, sono le nostre speranze»¹⁰.

Il ruolo e i fasti della marina si manifestarono anche nell'ambito della politica coloniale dello Stato unitario. Nello scacchiere mediterraneo la flotta era impegnata in un costante monitoraggio e in interventi volti a garantire la presenza italiana e l'acquisizione di posizioni strategiche. In modo analogo negli scacchieri oceanici, verso l'America meridionale e verso l'Estremo Oriente, dove le unità svolgevano anche compiti di carattere commerciale¹¹. Il rilievo mediatico di queste missioni propose un efficace messaggio che, mescolando spirito di avventura, esotismo e potenza nazionale, alimentò il fascino per il mare e per la marina militare.

2. Le *brochures panique*

Con l'obiettivo di creare un più ampio consenso intorno al programma di riarmo navale, gli ambienti della marina militare si spinsero oltre la poco attraente letteratura specialistica e giocarono la carta della “distopia bellica”. Le cosiddette *brochures panique* si stavano allora diffondendo in Europa a partire dalla Gran Bretagna, dove nel 1871 George Tomkyns Chesney aveva pubblicato *The Battle of Dorking*, in cui preconizzava l'invasione dell'isola da parte dell'esercito tedesco¹². Eredi di antiche tradizio-

10. Tartarin [Edoardo Scarfoglio], *Nel golfo*, in “Il Mattino”, 15-16 agosto 1893. In occasione della rivista navale svoltasi nel Golfo di Napoli il 18 agosto 1893. Si veda A. Gibelli, *Nefaste meraviglie. Grande guerra e apoteosi della modernità*, in *Storia d'Italia*, Annali 18, *Guerra e pace*, a cura di W. Barberis, Einaudi, Torino 2002, pp. 547-89; si veda anche Gentile, *La Grande Italia*, cit., pp. 91-103.

11. P. Del Negro, *Un esercito e una marina per l'espansione coloniale dell'Italia. Dall'Unità ad Adua*, in P. L. Ballini, P. Pecorari, *Alla ricerca delle colonie (1876-1896)*, IVSLA, Venezia 2007, pp. 173-86.

12. In “Blackwood's Edinburgh Magazine”, May 1871.

ni narrative, ma considerate più da vicino un sottogenere della nascente letteratura di anticipazione o dello *scientific romance*, le *brochures panique* contribuirono a costruire vaste aree di consenso intorno ai programmi di riarmo e verso le ideologie nazionaliste e guerrafondaie¹³. Con l'eccezione di alcuni testi a carattere più tecnico, i contenuti, le formule narrative e le finalità erano ovunque simili: l'artificio letterario di una futura guerra immaginaria, per lo più dagli esiti fatali, unito a uno stile altamente drammatico e all'abuso di stereotipi didascalici, si proponeva di infondere il "panico" nella pubblica opinione. Il mare era la sede privilegiata, se non esclusiva, del conflitto militare dove si decidevano le sorti dell'espansionismo nazionale e imperiale. Il genere nacque e si diffuse principalmente negli ambienti marittimi civili e militari e i numerosi autori furono in buona parte esponenti dei movimenti "navalisti": ufficiali delle marine, storici, funzionari governativi, pubblicisti e romanzieri¹⁴.

In Italia, la diffusione delle *brochures panique* fu limitata, specie se confrontata con i casi inglese e francese, tale tuttavia da rappresentare un importante tassello della costruzione di una cultura navalista. La fiammata d'esordio si colloca nei primissimi anni Settanta ed era tutta incentrata sul contrasto tra gli ambienti dell'esercito e quelli della marina, da cui provenivano gli autori. Nel 1872 comparve il *Racconto di un guardiano di spiaggia*¹⁵, un libello anonimo che sarà poi celebrato come l'opera iniziatrice dello stesso movimento navalista¹⁶. La finzione letteraria, ambientata nei primi anni Novanta dell'Ottocento, narra di un conflitto contro la Francia che si risolveva a sfavore dell'Italia, costretta in schiavitù, per la netta superiorità della flotta nemica e l'incapacità offensiva dell'esercito. Dietro l'anonimato si celava il tenente di vascello Carlo Rossi e si trattava di un'operazione ideata nelle alte sfere dei comandi militari per risvegliare

13. Nell'ultimo trentennio dell'Ottocento furono un centinaio le pubblicazioni di questo genere in Europa e circa il doppio nel primo quindicennio del Novecento, molte delle quali raggiunsero diffusioni da best seller. Cfr. A. J. Echeverria II, *Imagining Future Wars. The West's Technological Revolution and Visions of Wars to Come, 1880-1914*, Praeger Security International, Westport 2007; V. Ilari (a cura di), *Future Wars. Storia della distopia militare*, Società italiana di storia militare ("Quaderno 2016"), Acies Edizioni, Milano 2016, in particolare: M. Gabriele, *Le brochures-panique. L'ossessione dello sbarco francese nei romanzi navali inglesi e italiani del 1871-1900* (pp. 181-96) e P. Cau, *Triplacisti vs Irredentisti. Geopolitica e ideologia nelle fanta-guerre italiane pre-1914* (pp. 197-204).

14. Cfr. M. Tempera, *Dorking and After. Popular Literature as Propaganda in the Future War Tale 1871-1915*, Galeati, Imola 1984.

15. *Racconto di un guardiano di spiaggia. Traduzione libera della Battaglia di Dorking. Capraia 189...*, Tip. Eredi Botta, Roma 1872.

16. C. Manfroni, *In terra o in mare?* in "Nuova Antologia", 1899, pp. 12-21.

nel pubblico una «coscienza marittima»¹⁷. Seguirono nell'immediato altre pubblicazioni analoghe, in parte alimentate dalla reazione dell'esercito, ma negli anni successivi, mentre si diffondevano in Europa, le *brochures panique* sembrano scomparire in Italia¹⁸. Ricompariranno alla fine del secolo e nei primi anni del Novecento con una rilevante produzione non più segnata dal contrasto tra i due corpi militari, ma tutta orientata a propagandare il nazionalismo navale¹⁹.

3. Culture del mare e navalismo

Il navalismo trasse origine e si sviluppò principalmente negli ambienti e intorno ai temi della marina da guerra, in un'epoca in cui la forza militare e il prestigio delle armi rappresentavano elementi fondanti dell'identità nazionale e del processo di nazionalizzazione. Alla sua formazione concorse però un più largo movimento di idee, di pratiche, di rappresentazioni, che andò definendo tra la seconda metà dell'Ottocento e i primi del Novecento l'identità marittima del paese. Le origini risalgono indietro nel tempo fino a coincidere con il processo di formazione storica della modernità europea ma, sulla base di quelle sedimentazioni culturali, si andò articolando e trasformando di segno soltanto nel corso del XIX secolo, come conseguenza della «grande trasformazione» politica e industriale²⁰. In Italia fu nell'ultimo trentennio dell'Ottocento che emerse con maggiore forza una nuova percezione collettiva del mare in grado di modificare il sistema dei riferimenti sociali e culturali all'interno del quale si definirono i linguaggi della nazione.

Uno dei passaggi storico-culturali che contribuì a definire la nuova idea del mare, e la stessa ideologia navalista, si esemplifica nel processo

17. C. de Amezaga, *Il pensiero navale italiano. Cose vecchie sempre nuove*, Martini, Genova 1898, p. 213.

18. Tra i primi autori di questa letteratura utopico-militare, oltre a Rossi e ad altri restati anonimi, ricordiamo Giovanni Franzoia e Nicola Gavotti. Anche Giuseppe Garibaldi si mise alla prova con questo genere nel suo *Manlio, romanzo contemporaneo* – scritto tra il 1876 e il 1879 ma rimasto inedito fino a tempi recenti – in cui propose un conflitto immaginario contro le marine austriaca e tedesca che si risolveva con la vittoria italiana. G. Garibaldi, *Manlio, romanzo contemporaneo*, a cura di M. G. Miotto, con prefazione di B. Craxi, Guida, Napoli 1982.

19. Di questa seconda fase, l'opera più significativa e di sorprendente diffusione fu A****, *La guerra del 19... (in terra ed in mare)*, Zappa, Spezia 1898, scritta da Gaetano Limo e pubblicata dalla Lega navale italiana. Tra gli altri autori, celati o meno, ricordiamo Pompeo Moderni, Gian Battista Cosimo Moraglia, Eugenio Massa, Yambo, Comandante X.

20. A. Corbin, *L'invenzione del mare. L'Occidente e il fascino della spiaggia 1750-1840* (1988), Marsilio, Venezia 1990; M. Mollat Du Jourdin, *L'Europa e il mare dall'antichità a oggi* (1993), Laterza, Roma-Bari 2011.

di emancipazione dell'immagine del mare dalla sfera simbolica naturalistica della tragedia e del disordine in cui era stata relegata nel Medioevo cristiano, come raffigurazione della lotta tra Dio e Satana²¹. Un universo simbolico che aveva attraversato la letteratura colta e popolare e i rituali delle pratiche collettive fin dentro il XIX secolo²².

Nel contesto della cultura romantica, il rapporto con il mare mutò di significato attraverso un percorso di avvicinamento e di appropriazione che accompagnò gli effetti della industrializzazione e della rivoluzione tecnologica. Le applicazioni alla navigazione dell'acciaio e del vapore, le nuove misurazioni della longitudine, una grande opera come il Canale di Suez, modificarono l'idea stessa del Mediterraneo, non più avvertito come una «immensità ossessiva»²³. I segni del nuovo rapporto emersero in particolare con la nascita e lo sviluppo del tempo libero. La scoperta delle virtù terapeutiche dell'acqua marina, che aveva portato sin dagli anni Venti dell'Ottocento alla fondazione dei primi stabilimenti, precederà la diffusione del turismo balneare, dei divertimenti e degli sport nautici. Il mare, insieme e oltre alla paura, andò così suscitando nuove fantasie sull'onda dell'«irresistibile risveglio del collettivo desiderio di riva»²⁴. Alla fine dell'Ottocento si moltiplicarono i segni del nuovo legame: per esempio, nello sviluppo urbanistico delle città marittime con la costruzione delle strade dirette ai porti, con la nascita dei lungomare e delle passeggiate che diventavano teatri sociali.

Il nuovo «sentimento del mare», nel definire l'identità marittima del paese contribuì anche a forgiare i linguaggi della nazione. Alcune manifestazioni si prestarono meglio di altre al ruolo di agenti del processo di nazionalizzazione e incontrarono più direttamente il navalismo. È il caso delle attività ludico-sportive nautiche che si diffusero negli ambienti aristocratici e borghesi italiani nell'ultimo trentennio dell'Ottocento²⁵. L'attività velica, oltre a proporsi come modello sociale di ricchezza, fu anche un emblema di patriottismo e con la sua forza simbolica e comunicativa

21. Corbin, *L'invenzione del mare*, cit., pp. 11 ss.; M. Tangheroni, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Laterza, Roma-Bari 1996, pp. 240-1; F. Ruschi, *Leviathan e Behemoth. Modelli egemonici e spazi coloniali in Carl Schmitt*, in «Quaderni fiorentini per la storia del pensiero giuridico moderno», XXXIII-XXXIV (2004-2005), pp. 379-462.

22. J. Delumeau, *La paura in Occidente (secoli XIV-XVIII). La città assediata*, SEI, Torino 1979; P. Sorcinelli, *Storia sociale dell'acqua. Riti e culture*, Bruno Mondadori, Milano 1998, pp. 129-34. Si veda anche Fogu, *The Fishing Net and the Spider Web*, cit.

23. F. Braudel, *Il mare*, in Id., *Il Mediterraneo. Lo spazio la storia gli uomini la tradizione* (1985), Bompiani, Milano 2007, p. 31.

24. Corbin, *L'invenzione del mare*, cit., p. 81.

25. M. Malatesta, *Le élites e la vela*, in Frascani (a cura di), *A Vela e a vapore*, cit., pp. 267-306.

contribuì all'opera di propaganda marinara facendosi strumento utile ad allargare il consenso verso il progetto imperialista²⁶.

Il nuovo rapporto con il mare era alimentato e alimentava quel gusto romantico per l'avventura e per la conquista, per i viaggi e per la scoperta del mondo, che aveva forgiato l'immagine dei nuovi eroi di fine secolo, come l'esploratore e l'ingegnere, e aveva fatto del mare uno dei principali *topoi* dell'esotismo, dell'agonismo e del progresso tecnologico. Nella seconda metà dell'Ottocento si diffusero in Europa le riviste di viaggio e le collane editoriali a tema. I primi grandi editori italiani, in testa Sonzogno e Treves, traducevano la letteratura del mare inglese e francese (Joseph Conrad, Edouard Charton e, specialmente, Jules Verne). Nel 1878 iniziarono a Milano le pubblicazioni del "Giornale illustrato dei viaggi e delle avventure di terra e di mare"; nel 1884 Edoardo Perino avviò a Roma la collana a prezzi popolari della *Biblioteca di viaggi*; sempre a Milano, nel 1886 comparve il settimanale "In terra e in mare. Gazzetta illustrata di viaggi e verità". Per non dire della copiosa produzione di Emilio Salgari e di quella dei suoi epigoni Aristide Marino Gianella, Luigi Motta, Antonio G. Quattrini, Ugo Mioni²⁷. Esempi di un'incipiente industria culturale (dall'editoria popolare e per ragazzi, alla pittura fino alla musica), che convergeva nell'esaltazione del mare come universo fantastico, spesso in relazione con i discorsi nazionalista e colonialista.

Il movimento navalista ne utilizzò modalità e forme e sin dagli anni Settanta, insieme alle *brochures panique* e alla letteratura specialistica, emerse anche una produzione didascalica di impronta apertamente propagandista. Tra i tanti autori, il più prolifico e versatile fu senza dubbio Augusto Vittorio Vecchi, noto con lo pseudonimo di Jack La Bolina, protagonista indiscusso della divulgazione navalista per circa un sessantennio con un'impressionante produzione editoriale che attraversa tutti i generi²⁸. Non si può non citare Gabriele D'Annunzio, su cui torneremo, la cui opera fu prestata copiosamente alla "causa navale" sin dagli esordi degli anni Ottanta. Dai versi del *Canto novo* (1882) la propaganda navalista ricavò la sua matrice " lirica", mentre dalla raccolta di articoli dell'*Armata d'Italia* (1888), summa delle tesi navaliste, ricavò la sua esaltata e polemica prosa²⁹. All'inizio degli anni Novanta la propaganda navalista trovò inoltre nuove tribune espressamente

26. Ivi, p. 302.

27. D. J. Grange, *L'Italie et la Méditerranée (1896-1911)*, École française de Rome, Roma 1994, II, pp. 958-75.

28. E. Ferrante, *Nel cinquantenario della morte di Jack la Bolina. Augusto Vittorio Vecchi luogotenente di vascello e storico della Marina*, in "Rivista marittima", 1982, 12, pp. 47-64.

29. G. D'Annunzio, *Canto novo*, Sommaruga, Roma 1882; Id., *L'Armata d'Italia*, Stab. Tip. della Tribuna, Roma 1888. Cfr. L. Romani, *D'Annunzio e il mare*, Rivista Marittima, Roma 1988.

dedicate che si andarono ad aggiungere all'isolata "Rivista Marittima". Tra il 1890 e il 1893 apparvero, tra le altre, a Roma il trisettimanale "Italia militare e marina. Giornale delle armi di terra e di mare", a Torino il quindicinale "Rivista Nautica", a Palermo il mensile "Rassegna navale".

4. Il potere marittimo

Nell'epoca in cui «da grande pesce il Leviatano si trasformò in macchina», a subire un profondo cambiamento fu anche la visione giuridica e politica del mare³⁰. All'interno della relazione tra norma e spazio, oltre lo stesso pensiero giuridico, si può infatti individuare uno dei mutamenti culturali che fu alla base della nuova idea del mare proposta dalla dottrina del *Sea power*.

Le grandi trasformazioni che segnarono l'ingresso nell'età contemporanea e il consolidarsi-mutarsi della forma politica dello Stato-nazione introdussero un nuovo *nomos*, un nuovo ordine giuridico e politico su cui si proiettò il *dominium* statale. Il mare diventò sempre più soggetto a fenomeni di accentrimento istituzionale e di costruzione della sovranità in un processo di "territorializzazione" operato nella commistione tra diritto e potenza. Della originaria concezione dello spazio marittimo come spazio di libertà si finì col perdere gran parte dei riferimenti alle opportunità dell'incontro, della traduzione, dello scambio, per mantenere intatto un solo elemento dell'anarchia pre o destatale: il libero esercizio della violenza. Le dottrine navaliste via via più influenti nelle cancellerie e nell'opinione pubblica occidentali, da questo punto di vista si opposero alla codificazione del diritto dei mari e difesero lo *jus predae* come fondamento della potenza navale, per poi giustificarlo con la teoria della moralità della guerra. La "territorializzazione" rappresentò anche un tentativo di dotare il mare della capacità di trasmettere il senso di un'appartenenza identitaria che, come luogo dell'incontro con "l'altro da sé", tradizionalmente non aveva ed era invece propria dell'interno.

In questo processo risultò decisivo il mutamento intervenuto nel rapporto tra Stato ed economia: fu infatti nell'ambito prevalentemente economico, oltre che in quello della guerra, che si affermò il nuovo ordinamento marittimo. La sostanziale identificazione tra Stato ed economia all'insegna del neomercantilismo, dell'espansionismo e della potenza nazionale, rappresentò così il passaggio decisivo ai fini di quella nuova concezione giuridica e politica del mare di cui si fecero portatori i movimenti navalisti contribuendo a modificare le culture e i linguaggi della nazione³¹.

30. Schmitt, *Terra e mare*, cit., p. 101.

31. C. Schmitt, *Il Nomos della terra nel diritto internazionale dello jus publicum europaeum*, Adelphi, Milano 1991, p. 271.

Negli anni Novanta dell'Ottocento, l'età dell'imperialismo "classico", quando le culture navaliste si imposero e le maggiori potenze riconobbero nel rafforzamento del sistema marittimo lo strumento più idoneo per perseguire le politiche di espansione nazionale, si fece più urgente l'esigenza di formalizzare la nuova visione spaziale e di dotarsi di una più solida dottrina del potere navale. Alla crescente domanda politica di una nuova proiezione spaziale, non solo marittima, corrisposero in Europa le teorie di Friedrich Ratzel, elaborate nell'ambito delle scienze geografiche e a partire dal modello darwiniano, che proposero un'idea dello spazio come variabile decisiva della selezione delle società in stretta relazione con i fattori identitari e di potenza³². La concezione organicista dello Stato, come insieme di spazio concreto e di rappresentazione simbolica collettiva, la cui legge di sviluppo si identificava con la «naturale tendenza all'espansione», introdusse infatti una visione dello spazio caratterizzata da elementi di agonismo e di competizione, vitalistici e organicistici, che ne propose un nuovo valore semantico, un "senso" dello spazio comparabile al senso storico: una mistica dello spazio e, insieme, una tecnologia dello spazio del potere statale che divennero gli elementi fondanti del nuovo discorso politico nazionalista e imperialista³³.

La nuova dottrina del potere navale giunse invece dagli Stati Uniti che proprio nell'ultimo decennio dell'Ottocento, esaurita la corsa verso l'Ovest, rileggeva in prospettiva oceanica il terrestre «mito della frontiera». Fu la moderna teoria del potere marittimo, nata all'interno degli studi storici e strategici navali, ma iscritta nello stesso ambito della riflessione ratzeliana, ovvero al sorgere di una cultura geopolitica, di cui è infatti considerata «la prima grande corrente»³⁴. L'elaborazione si deve come è noto ad Alfred Thayer Mahan, storico, docente di strategia navale e ufficiale della marina, il quale per primo tentò un'analisi sistematica delle relazioni tra il pianeta come totalità e l'attività di potenza³⁵. Mahan esercitò un'influenza che andò ben oltre il ristretto campo delle strategie navali e della stessa geopolitica navale estendendosi alla politica e alla cultura dell'epo-

32. F. Ratzel, *Anthropo-Geographie*, Engelhorn, Stuttgart 1882-1891; Id., *Politische Geographie*, Leipzig, München 1897 e Id., *Der Lebensraum. Eine biogeographische Studie*, Lauppschen Buchhandlung, Tübingen 1901.

33. G. Monina, *Geografia e politica tra Ottocento e Novecento*, in A. D'Ascenzo (a cura di), *Mundus Novus. Amerigo Vespucci e i metodi della ricerca storico-geografica*, Brigati, Genova 2004, pp. 414-25. Cfr. A. Stogiannos, *The Genesis of Geopolitics and Friedrich Ratzel: Dismissing the Myth of the Ratzelian Geodeterminism*, Springer, Cham 2019.

34. Ph. Moreau Defarges, *Introduzione alla geopolitica*, il Mulino, Bologna 1996, p. 7.

35. J. Tetsuro Sumida, *Inventing Grand Strategy and Teaching Command. The Classic Works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered*, John Hopkins University Center, Baltimore 1997.

ca³⁶. Al successo delle sue dottrine negli Stati Uniti, che fornirono il fondamento ideologico all'imperialismo rooseveltiano, corrispose anche una grande popolarità in Europa e in Giappone: i suoi scritti, subito tradotti e adottati nelle scuole e nei collegi militari, suscitarono l'ammirazione di tutti gli ambienti navalisti³⁷. Il potere marittimo era per Mahan la risultanza di una serie di "fattori di potenza" (*living-principles*), non riducibili al solo ambito militare, che combinava in modo organico la potenza politica e quella economica in una concezione geopolitica dello spazio marittimo. L'esercizio del *Sea power* era esplicitamente finalizzato a estromettere dal mare ogni altra bandiera, con strumenti propri e impropri al diritto internazionale, e il suo discorso, tra lezioni di storia e precetti di strategia militare, aveva connotazioni eminentemente politico-ideologiche. In sintonia con le trasformazioni culturali dell'epoca, alla cultura del «mare libero», esente da confini nazionali e non soggetto a sovranità territoriale, sostituì definitivamente una concezione del mare come «territorio»; all'idea del controllo sostituì quella della conquista. In particolare, concepì la guerra come orizzonte naturale e obbligato, come «prova suprema attraverso la quale uno Stato raggiunge i suoi obiettivi geopolitici»³⁸. In modo meno originale e in buona compagnia, Mahan corredò la sua teoria con una nutrita messe di considerazioni sulla difesa della civiltà euro-americana dai barbari esterni e interni manifestando una cultura di chiaro segno etnocentrico, autoritario, militarista e razzista.

La nuova rappresentazione del mare si fondava sui valori dell'organizzazione, della tecnologia, della potenza, del sacrificio, della grandezza. All'ideologia consolatrice del programma di civilizzazione e del connesso «orientalismo», che pure persisteva nella rappresentazione e nella giustificazione delle politiche imperialiste, si andò sostituendo «la forza legittimante della scienza» e della potenza militare³⁹. La nuova visione geopolitica contribuì a dotare di una veste scientifica i «potenti impulsi di ridefinizione degli equilibri politici, sia nelle politiche interne che in quelle estere», ricomponendo «la disarmonia tra *civilization* e imperialismo [...]».

36. A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History (1660-1783)*, Little Brown & Co., Boston 1890 e Id., *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire*, Little Brown & Co., Boston 1890.

37. Tetsuro Sumida, *Inventing Grand Strategy*, cit., pp. 113-4. Si vedano anche C. Bradley, *New Crusade. The Royal Navy and British Navalism, 1884-1914*, De Gruyter, Berlin-Boston 2021 e R. Hobson, *Maritimer Imperialismus: Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914*, De Gruyter, Berlin 2004.

38. Moreau Defarges, *Introduzione alla geopolitica*, cit., p. 32.

39. F. Cammarano, *Ridefinire tempo e spazio: da "Europa" a "Occidente"*, in Id. (a cura di), *Alle origini del moderno Occidente tra XIX e XX secolo*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2003, pp. 9-17 (16).

La *civilization*, cioè da concetto puramente culturale cominciava ad assumere, grazie alle scienze sociali, una neutralità oggettiva che si liberava dei precedenti confini»⁴⁰.

5. La Lega navale italiana

La nuova proiezione spaziale delle scienze sociali si sviluppò intorno al tentativo di interpretare e dare fondamento scientifico alla più rapida espansione di imperi territoriali della storia dell'umanità. Negli anni Novanta dell'Ottocento, in corrispondenza con la «chiusura delle frontiere» e lo sviluppo della *weltpolitik*, la dimensione del conflitto segnò profondamente le teorie della "globalizzazione" incrementando la corsa al riarmo ed esasperando le politiche imperialiste. In questo contesto il navalismo giocò un ruolo fondamentale assurgendo a patrimonio sempre più condiviso dai governi e da ampi settori delle classi dirigenti nazionali e, con l'incalzare dei fenomeni di estensione della sfera pubblica, proponendosi come potente strumento di organizzazione del consenso. Nel giro di pochi anni tutte le principali potenze europee videro sorgere al proprio interno associazioni navaliste. L'esempio giunse dalla patria del *Sea power*, la Gran Bretagna, dove nel 1894 fu costituita la *Navy League*, cui seguirono nel 1898 la *Deutscher Flottenverein* e nel 1899 la *Ligue Maritime Française*⁴¹. Preceduta da alcuni tentativi, l'associazione Lega navale italiana (LNI) nacque ufficialmente a La Spezia il 2 giugno 1899. Alla sua prima assemblea nazionale, nel maggio 1900, contava 8 sezioni cittadine e 4 mila soci, ma alla vigilia del conflitto mondiale le sezioni saranno 46, di cui 7 all'estero, e i soci circa 16 mila⁴². Numeri apparentemente di scarso rilievo a confronto con le centinaia di migliaia di soci della consorella britannica o con il milione di quella tedesca, ma largamente significativi in Italia, dove i processi di "massificazione" furono notevolmente più lenti almeno fino al primo conflitto mondiale.

Presente in numerose città italiane – con punte di adesioni a Milano, Roma, Napoli e Genova –, la LNI sviluppò una vasta e fervente attività di propaganda e di lobbying esercitando un peso nella politica e nella cultura italiane che andò ben al di là dei confini della sua organizzazione. Divisa al suo interno tra l'aspirazione a costituire un gruppo di pressione politico, se non un vero e proprio soggetto politico, e quella di proporsi come asso-

40. *Ibid.*

41. Nel 1899 fu fondata anche la *Ligue Maritime Belge* e nel 1900 la *Liga Maritima Española*. Nel 1902 sarà la volta della *Navy League of United States*.

42. Per storia della LNI, dalla fondazione al 1918, si rinvia a Monina, *La Grande Italia marittima*, cit.

ciazione patriottica a carattere popolare, la LNI scelse la sua “vocazione pedagogica” di massa. Si propose così come un vero e proprio «apparato di propaganda», in alcune fasi anche con funzioni di supplenza istituzionale, inteso a orientare i comportamenti e la mentalità, pubblici e privati, anticipando e poi accompagnando le pratiche di omologazione di massa che si manifestarono intorno alla guerra di Libia e poi esplosero durante il primo conflitto mondiale. Una retorica pubblica che contribuì alla radicalizzazione dei conflitti sociali e politici nella crisi dell’età giolittiana, nell’ingresso in guerra e che preparò il terreno al fascismo. Come e più delle altre associazioni nazional-patriottiche, la LNI si propose e si confermò allora per le giovani generazioni come uno dei principali luoghi di formazione della «coscienza nazionale e imperialista». La sua opera pedagogica si concentrò sui temi propri del navalismo ma si inserì nel più ampio progetto di sacralizzazione e di ritualizzazione della “italianità”, definendo al contempo i criteri di inclusione e quelli di esclusione dell’appartenenza nazionale sulla base del grado di conformità a quel modello identitario.

6. La guerra di Libia e la mistica del mare

L’«ora di Tripoli» rappresentò il “punto di non ritorno” nel percorso di definizione e di diffusione di massa di una comunicazione politica fondata sui linguaggi nazionalisti e imperialisti. In un sistema culturale sedimentato nel tempo, questo percorso di elaborazione di forme e strumenti della persuasione subì allora un processo di accelerazione che vide la crescente circolazione di scritti e materiali visuali di propaganda saldarsi definitivamente con un moderno sistema dei *media* e della produzione di informazioni. La propaganda navalista si nutrì della retorica, nella ricorrenza di stilemi, formulari e stereotipi culturali, con una compattezza formale e con una serialità che fu propria anche della più vasta letteratura di consumo dell’epoca⁴³. Si affermò allora un coerente sistema di idee che contribuì ad ampliare il campo di intervento e di penetrazione della cultura navalista, in primo luogo persuadendo dell’esistenza di una linea stretta tra l’espansionismo, la potenza nazionale e il mare: «il grande magico creatore d’espansione»⁴⁴.

Il mito del *Mare Nostrum* subì un definitivo slittamento semantico in rapporto alla piena ricezione della teoria del *Sea power* e alla creazione di una *mistica dello spazio marittimo*. La coscienza della centralità della re-

43. L. Ricci, *La lingua dell’impero. Comunicazione, letteratura e propaganda nell’età del colonialismo italiano*, Carocci, Roma 2005. Si veda anche Fogu, *The Fishing Net and the Spider Web*, cit.

44. E. Leone, *Espansionismo e colonie*, Tip. Editrice Nazionale, Roma 1911, p. 33.

lazione tra spazio e politica operò un ulteriore rafforzamento simbolico e ideologico della concezione imperialista del mare attraverso l'acquisizione di una cultura geopolitica e il suo «distribuirsi» nei linguaggi dell'epoca⁴⁵. L'immagine retorica del *Mare Nostrum* acquisì così un significato più stringente in funzione dell'affermazione della potenza nazionale e il Mediterraneo diventò l'ordinario «spazio vitale» dell'Italia. La mistica navalista del mare, tra sacro e profano, attinse da un vasto patrimonio di memorie letterarie e retaggi simbolici che proponeva diverse soluzioni retoriche. Oltre a quelle geografica e storica, una delle più ricorrenti fu la rappresentazione antropomorfa, nella versione di una lirica della sensualità evidentemente debitrice del codice romantico⁴⁶. Nella tradizione dei testi navalisti era già comparsa in Campo Fregoso che aveva raffigurato il Mediterraneo come un amante «ingiustamente abbandonato, che è lì pronto, desioso di riceverci, che da tanto tempo ci invita a lui, che abbraccia, che stringe, che bacia sì affettuosamente le nostre terre»⁴⁷. Un antropomorfismo riproposto da Limo, che rappresentò il Mediterraneo nei «languori di giovine anima sognante o [in] urli di collera selvaggia», nei «fremiti», nei «mormorii d'incomparabile dolcezza», oppure negli «sconvolgimenti spaventosi» di un mare che «ama ed odia, bacia o s'avventa, geme o minaccia»⁴⁸.

Un'altra soluzione retorico-emozionale molto utilizzata fu quella legata al culto dei morti, elemento caratterizzante di una semantica religiosa dello spazio marittimo che nutriva il discorso nazionalista e imperialista. Il Mediterraneo si popolò così di razze in lotta, di fantasmi di gloria (nelle forme di tempeste e fatali, di gorgi e di onde), si gremì di eroi, di «spiriti ignudi» e di «ombre serene»⁴⁹. Il mare diventò il «funebre lenzuolo nell'eterno riposo»⁵⁰.

La rappresentazione della potenza marittima perdeva talvolta la dimensione lirica per tradursi nell'esaltazione industrialista: «Amate il mare nero e sporco della darsena e del porto mercantile»⁵¹. Un mare eroicizzato dove confluivano tutti i valori della visione nazionalista: la virilità giovanile e maschile, la femminilità benefica e gentile, l'esortazione all'azione, la centralità della tecnica e della scienza, la volontà di conoscenza, lo spirito

45. Il riferimento è a Edward Said e a una delle sue definizioni di Orientalismo. E. W. Said, *Orientalismo. L'immagine europea dell'Oriente* (1978), Feltrinelli, Milano 2001, p. 21.

46. Corbin, *L'invenzione del mare*, cit., pp. 224-35.

47. Campo Fregoso, *Del primato italiano sul Mediterraneo*, cit., p. 177.

48. G. Limo, *Le idealità della Lega Navale Italiana e il "Mare Nostrum"*, Casella e C., Roma 1903, pp. 3-4.

49. G. Bertacchi, *Marmi, vessilli ed eroi*, Baldini & Castoldi, Milano 1912, p. 23.

50. V. Gnifetti, *Sulla "Memphi". Lettere e appunti*, Tip. Panizza, Torino 1911, p. 30.

51. C. Bruno, *Napoli nella storia marinara d'Italia. Conferenza al Circolo Filologico di Napoli del 2 giugno 1912*, Casella, Napoli 1912, pp. 50-1.

di rinuncia e di sacrificio (personificato nel marinaio), l'attrazione per i grandi spazi, lo sprezzo del pericolo, il senso della patria e della sua grandezza.

Come è noto il supremo ispiratore di questo «sguardo eroico» fu Gabriele D'Annunzio, il quale negli anni della guerra italo-turca condusse la propaganda navalista e imperialista. Socio e nume tutelare della Lega navale, il poeta contribuì ad amplificare al massimo grado della sua astrazione il sogno della romanità e popolarizzò, nella diffusa eccitazione del frangente bellico, il mito del *Mare Nostrum* riportato all'antico dominio⁵².

Accanto al dannunzianesimo marinaro, ricco di simbolismi che si esaltavano allo spettacolo della guerra e del sacrificio, con la prova libica si andò affermando anche la visione tecnologica, lo «splendore geometrico» della guerra di cui sarà percepita la «bellezza» sulle grandi navi corazzate:

Le velocità della nave, le distanze dei tiri fissate dall'alto del cassero nella ventilazione fresca delle probabilità guerresche, la vitalità strana degli ordini trasmessi dall'ammiraglio e subitamente divenuti autonomi, non più umani, attraverso i capricci, le impazienze e le malattie dell'acciaio e del rame: tutto ciò irradiava splendore geometrico meccanico. Sentii l'iniziativa lirica dell'elettricità correre attraverso il blindaggio delle torri quaduple, scendere per tubi blindati fino alla Santabarbara, traendone gli obici fino alle culatte, fino alle volate emergenti⁵³.

Con Filippo Tommaso Marinetti il legame tra guerra e modernità trovò il suo linguaggio, più eversivo e innovativo dello stesso dannunzianesimo, e anche *La battaglia di Tripoli*, «fantasmagoria di colori e suoni violenti», sovrappose la cronaca giornalistica con l'espressione artistica, segnale della compenetrazione tra letteratura e politica che il frangente libico aveva accelerato⁵⁴.

I più noti «cantori di gesta» offrirono gli stilemi a un sistema di idee consolidato che si profuse nell'ordito del discorso politico di una vasta

52. Sulla «romanità» in D'Annunzio, si vedano E. Leso, *Momenti di storia del linguaggio politico*, in L. Serianni, P. Trifone (a cura di), *Storia della lingua italiana*, II, *Scritto e parlato*, Einaudi Torino, 1994, p. 739, e G. Tomasello, *La letteratura coloniale italiana dalle avanguardie al fascismo*, Sellerio, Palermo 1984, pp. 25-38. Per l'esaltazione di D'Annunzio «marinaio» in epoca fascista, si veda *Gabriele D'Annunzio combattente al servizio della Regia Marina*, Soc. anonima poligrafica italiana, Roma 1931.

53. F. T. Marinetti, *Splendore geometrico e meccanico e la sensibilità numerica* (1914), in Id., *Teoria e invenzione futurista*, Mondadori, Milano 1968, p. 85.

54. La «narrazione futurista» apparve a puntate sul quotidiano parigino «Intransigent» dal 25 al 31 dicembre 1911. F. T. Marinetti, *La battaglia di Tripoli (26 ottobre 1911)*, Edizioni futuriste di poesia, Milano 1912. Cfr. M. Isnenghi, *Il mito della Grande guerra. Da Marinetti a Malaparte*, Laterza, Bari 1970, pp. 21-30 e A. Tartaro, *Cultura e riflessi letterari del colonialismo italiano*, in «Clio», 1997, 33, p. 619.

produzione di pagine navaliste che magnificarono la nuova Italia «potenza marittima» e che si ripeté con poco varianti alla vigilia e durante la Prima guerra mondiale, prima di farsi linguaggio condiviso del fascismo.

7. Conclusione

Il navalismo impresso un carattere distintivo al processo di *Nation building* contribuendo alla definizione di un'identità marittima segnata dalla militarizzazione e dalla "territorializzazione" del mare e delle sue comunità. L'intreccio tra la riconversione economica e tecnologica e la modernizzazione sociale e politica demolì le radici culturali e sociali delle comunità del mare avviandone la rapida integrazione nazionale nelle forme di una irreggimentazione sociale e politica⁵⁵. L'ideologia navalista offrì così una legittimazione culturale alla militarizzazione dello spazio e delle componenti marittime funzionale alle ambizioni imperialiste. Percepì il mare nelle forme rigide della modernità classica evidenziando un debito culturale e un prevalente legame con la "terraferma". Una rigidità che rappresentò le strutture protettive capaci di garantire quella proiezione nel futuro e quel radicamento nella memoria su cui si fondarono i sogni e le realizzazioni della «Grande Italia marittima».

Fu la visione che si ebbe del Mediterraneo nell'epoca degli «dei delle nazioni», quando il mare fu scenario del sangue e delle sopraffazioni, delle conversioni e delle conquiste, della forza militare e della violenza etnocentrica⁵⁶. Il navalismo tradì il senso antico e profondo del mare sottraendogli gli attributi del confronto e della democrazia, negandogli la vocazione all'incontro, la molteplicità delle voci, la comunicazione, lo scambio e la coesistenza, l'«inquieta mobilità dei geni»⁵⁷.

55. Cfr. Frascani, *Introduzione* a Id. (a cura di), *A vela e a vapore*, cit., p. xxv.

56. A. Riccardi, *Prefazione* a Trinchese (a cura di), *Mare nostrum*, cit., pp. 11-7.

57. E. Morin, *Mère Méditerranée*, in "Le monde Diplomatique", Août 1995; P. Matvejevic, *Breviario Mediterraneo* (1987), Hefti, Milano 1989; F. Cassano, *Il pensiero meridiano*, Laterza, Roma-Bari 2005; D. Abulafia, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo* (2011), Mondadori, Milano 2016.