

Il Mediterraneo visto dal *Naumachos*

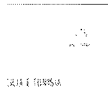
di Giovanna Fiume

Naor Ben-Yehoyada
**INCORPORARE
IL MEDITERRANEO
FORMAZIONE REGIONALE
TRA SICILIA E TUNISIA
NEL SECONDO DOPOGUERRA**
pp. 355, € 24,

Meltemi, Milano 2019

Non lasciarsi intimidire dal titolo, il libro conduce all'interno di un'affascinante esperienza di ricerca, il "lavoro sul campo" di un antropologo israeliano che, probabilmente per il dottorato di ricerca ad Harvard, studia il Mediterraneo, mettendone in discussione i paradigmi generalisti e focalizzando piuttosto come si creino al suo interno – e si trasformino continuamente – delle "regioni transnazionali", prodotte dalle dinamiche tra soggetti e contesti sociali, economici, politici, istituzionali, culturali e dalla loro interazione.

Nel febbraio 2008, dopo sei mesi di inutili tentativi, l'autore si imbarca per trentasette giorni sul *Naumachos*, una barca da pesca di Mazara del Vallo, fa parte dell'equipaggio, composto da quattro siciliani e quattro tunisini che comunicano grazie a una miscela linguistica di mazarese, siciliano imbastardito dall'arabo, italiano, una lingua franca, ben nota agli studiosi della corsa e della schiavitù di età moderna. Ha la funzione di (improbabile) cuoco – è addestrato rapidamente alla peculiare cucina dell'imbarcazione – e di (improvvisato) marinaio: più volte nelle 24 ore si calano le reti e quando si issano a bordo devono essere svuotate, il pesce, selezionato per pregio e taglia, collocato nei



SELA E TUNISIA

contenitori per essere congelato. Oltre al pescato destinato al mercato, quello scadente è rigettato in mare, quello di prestigio regalato a personaggi importanti, quello di scarsa qualità venduto dai marinai per il proprio profitto; ma c'è anche quello usato

per corrompere funzionari o commercianti e infine quello rubato all'armatore. Insieme ai ruoli svolti da ciascuno (capitano, motoristi, capo ciurma, armatore, marinai), il pescato intreccia a bordo: 1. rapporti di classe – il lavoro di cernita si svolge accovacciati per ore, con le mani dentro alghe, fango e pesce ("anche la mente diventa fradicia"), il sonno è continuamente interrotto dal ritmo del lavoro che i marinai definiscono schiavitù; 2. relazioni familiari, sia per la presenza di cognati e nipoti nell'equipaggio, sia per l'idioma paternalistico che definisce la nave una famiglia, chiama *zio Nino* il vecchio armatore, mentre i tunisini chiamano i siciliani cugini in virtù di un passato condiviso, pur se conflittuale; 3. rapporti clientelari (sia tra marinai e armatore, sia tra questi e le autorità esterne). Insomma, i rapporti di lavoro sono intrecciati a clientelismo e famiglia; tra sfruttamento e ricompensa, sottomissione e ribellione, lo scarso spazio fisico disponibile crea un'intimità non priva di conflitti che il consumo di caffè, pasti e sigarette offre l'occasione di manifestare. "Il cibo era l'ambito in cui succedevano le cose più importanti" e in particolare la frequente somministrazione di caffè contrassegna le relazioni gerarchiche all'interno dell'equipaggio dove ciascuno ha il suo posto. Ma classe,

clientelismo e famiglia inquadrano i rapporti non solo all'interno, ma anche all'esterno della barca.

La nascita della flotta mazarese nei primi decenni del Novecento, il suo sviluppo negli anni successivi alla seconda guerra mondiale, il ruolo della Cassa del Mezzogiorno, il rapporto degli armatori con Aristide Gunnella e il Partito repubblicano negli anni settanta, la crisi petrolifera del 1973 e gli scioperi della flotta, il ruolo politico dell'Associazione liberi armatori della pesca, l'attenzione della Commissione parlamentare antimafia ("A Mazara non comanda lo stato, comanda l'Associazione liberi armatori. Fa il bello e il cattivo tempo. Mafiosamente"), la "guerra del pesce" con la Tunisia, l'uccisione di due pescatori (nel 1975 e nel 1978), il sequestro di 450 pescherecci tra gli anni settanta-ottanta e il dibattito in consiglio comunale, la strada in salita degli accordi di cooperazione con la Tunisia, il progetto del gasdotto tra Algeria e Sicilia e la posizione dell'Eni disegnano un densissimo contesto generale e si riverberano a Mazara nel protagonismo di armatori e politici locali e nella loro capacità di influenzare le scelte regionali e nazionali. "Tutti venivano a Mazara, non soltanto i politici, ma generali, ammiragli... Io posso affermare con sicurezza matematica – dice un ex-funzionario del Partito repubblicano italiano – che di fronte a una aragosta di due chili non c'è santo che tenga". E di fronte all'ilarità dell'intervistatore prosegue: "C'è poco da ridere! (...) Tu l'hai vista mai una orata di 4 chili? Sono pesci eccezionalmente belli ed eccezionalmente buoni. E non possono andare nella tavola di chicchessia". Riferisce che un armatore ebbe a dirgli: "Coi

nostri pesci possiamo corrompere chiunque vogliamo in Italia, dal presidente della Repubblica all'ultimo usciere della posta in città". E il faccendiere di Gunnella (ucciso dalla mafia nel 1983) li porta freschi in aereo a Roma, dove il loro consumo da parte di un politico equivale a ostentare i suoi legami territoriali.

La piccola scala dell'osservazione etnografica mostra la produzione di relazioni politiche segmentarie tra Tunisia, Sicilia, Italia, Algeria, Europa che permettono ai soggetti coinvolti di passare da un modello di relazioni politiche nazionali e internazionali a un modello transnazionale in cui le singole unità si trasformano attraverso lo stesso processo nel quale sono coinvolte. Con ciò si liquida la verbosità di molti riferimenti alla "connettività" come collante tra le società che si affacciano sul mare interno.

Il libro è più ricco e appassionante di quanto si possa mostrare in una recensione e, per quanto rivolto agli antropologi di cui discute ampiamente la letteratura sul Mediterraneo, non di meno suscita agli storici interrogativi cruciali: i rapporti tra i due gruppi offrono l'occasione di misurare le capacità di cooperazione e la gestione del conflitto, di vedere come possono esprimersi e convivere differenze profonde su temi cruciali quali l'onore, l'uso della memoria storica della Sicilia (araba o normanna), la religione. Chi studia i commerci e la mobilità mediterranei di età moderna può mutuare le stesse domande: come funzionava davvero una ciurma composta da schiavi e rematori liberi? Quale gerarchia vige sulla nave e come si manifestavano le relazioni *cross cultural*? Come avveniva la comunicazione verbale in un equipaggio multilingue? Funzionavano anche allora i paradigmi legati alla famiglia e alla clientela? L'autorità si esercitava

solo a colpi di frusta? A quali condizioni si potevano commerciare beni e uomini in un contesto politico di ostilità e persino di belligeranza? Come si può rendere la segmentazione del Mediterraneo in "aree regionali" transnazionali e chi e come la si produceva? Come intendere lo scambio religioso al di fuori di un modello conversionistico (forzato o volontario)? Bisogna credere in un dio per essere considerati una persona (che in siciliano si traduce tout court *cristianu*). Un marinaio tunisino dice all'autore: "Sono cristiano, musulmano e ebreo. E tu cosa sei?". Alla risposta "Sono ateo", replica: "Non conosco nemmeno una persona che non crede in Dio. (...) Non mi importa se c'è un Dio o no, fino a quando continuo a cercarlo". Questa conversazione avrebbe potuto svolgersi nel Seicento su una nave da corsa barbaresca o cristiana oppure tra due "rinnegati" rinchiusi nelle prigioni del Santo Uffizio spagnolo di Palermo.

giovanna.fiume@unipa.it

G. Fiume insegna storia moderna
all'Università di Palermo

