

Introduzione

Il primo atto della *Tempesta* di Shakespeare si apre con una scena di naufragio: un fortunale si abbatte su una nave, guidata da un nostromo che conosce l'arte marinara e cerca con fierezza di tenere a bada l'angoscia dei passeggeri, nobili e regnanti, l'autorità dei quali nulla può contro la furia del mare. Il prologo drammatico introduce l'idea dell'uso proprio e improprio dell'autorità ed esalta il rispetto per l'arte della navigazione, che è sfida per la salvezza. Nella scena successiva Miranda, impietosita, prega il padre di placare le acque con la sua arte magica, e di salvare quel "brave vessel (who had no doubt some noble creature in her) /Dashed all to pieces" (I.2, 6-8). Il "coraggioso vascello" è destinato a perire dopo aver corso i pericoli di una sfida alla terribile imprevedibilità del mare: nella concitazione e nella semplicità di questi versi shakespeariani già si intrecciano, nel confronto tra la potenza senza limiti dell'elemento naturale e la finitezza dell'umano, il possibile e l'impossibile, il potere e la precarietà, la libertà e il controllo, l'idea di un "frammento galleggiante di spazio" e della pericolosa navigazione della vita, tutti temi costitutivi della ricchezza semantica della nave nell'immaginario letterario occidentale.

La letteratura racconta da sempre storie di navi: se la navigazione è uno dei grandi mezzi con cui le civiltà costruiscono se stesse, e insieme metafora privilegiata dell'esistenza, il mare ha infatti come significato per l'immaginario quello di confine assegnato dalla natura allo spazio delle imprese umane (Blumenberg 28):

L'uomo conduce la sua vita ed erige le sue istituzioni sulla terraferma. Ma il movimento della propria esistenza cerca di comprenderlo, nella sua totalità, specialmente con la metafora del temerario navigare. (27)

Nel ricco "repertorio di questa metaforica dell'esistenza" (28) la nave occupa una centralità costante, cronotopo essenziale e duttile. E nell'"intreccio fatale del tempo con lo spazio" in cui "lo spazio stesso, nell'espe-

rienza occidentale, ha una storia”, la nave costituisce per Michel Foucault l’esempio sommo di quegli spazi che egli denomina eterotopie, presenti

probabilmente in ogni cultura come in ogni civiltà, dei luoghi reali, dei luoghi effettivi, dei luoghi che appaiono delineati nell’istituzione stessa della società, e che costituiscono una sorta di contro-luoghi, specie di utopie effettivamente realizzate nelle quali i luoghi reali, tutti gli altri luoghi reali che si trovano all’interno della cultura vengono al contempo rappresentati, contestati e sovvertiti; una sorta di luoghi che si trovano al di fuori di ogni luogo, per quanto possano essere effettivamente realizzabili. (Foucault 22)

La nave è “l’eterotopia per eccellenza”, in grado di rinnovare il proprio potenziale immaginifico e mitopoietico mantenendo una capacità di propulsione dello sviluppo umano,

...se si pensa, dopotutto, che la nave è un frammento galleggiante di spazio, un luogo senza luogo, che vive per se stesso, che si autodelinea e che è abbandonato, nello stesso tempo, all’infinito del mare e che, di porto in porto, di costa in costa, da case chiuse a case chiuse, si spinge fino alle colonie per cercare ciò che esse nascondono di più prezioso nel loro giardino, comprenderete il motivo per cui la nave è stata per la nostra civiltà, dal XVI secolo fino ai nostri giorni, non solo il più grande strumento di sviluppo economico [...], ma anche il più grande serbatoio di immaginazione. La nave è l’eterotopia per eccellenza. Nelle civiltà senza navi, i sogni si inaridiscono, lo spionaggio sostituisce l’avventura e la polizia i corsari. (32)

Presenza implicita in ogni rappresentazione e narrazione che comprenda il mare come campo d’azione, spazio reale o simbolico e metafora metafisica dell’agire umano, la nave, “simbolo della partenza, cifra della chiusura e perno di un’intera mitologia di viaggio, [...], impone una differenza rispetto alle costanti della stanzialità e dell’erranza, o vagabondaggio, perché oltre ad essere un mezzo di trasporto è un fatto di abitazione, una sorta di casa galleggiante” (*Dizionario* 1622). Essa si sostanzia della contiguità tra il qui e l’altrove, tra il luogo/spazio fisico delimitato, reale e normato e lo spazio illimitato che contiene luoghi reali e immaginati, i molti e possibili spazi desiderabili, ma anche temibili, e i percorsi tracciati da un ordine e da un sistema di potere, di controllo e scambio. In ciò simile al vagone del treno, definito da Michel de Certeau “carcerario e navale”, che “unisce il sogno e la tecnica” in una “chiusura viaggiante” (Certeau 161; 165)¹.

La nave è anche, infatti, dimora: temporanea, per lo più, o permanente per chi vi trascorre una vita intera – il pianista Novecento dell’omonimo romanzo di Baricco ne è una paradossale estremizzazione – ma sempre in transito, in movimento, e dunque mai all’insegna della stabilità protettiva, ancorché fittizia, di una casa vera e propria. Dimora carceraria e tragica per gli schiavi nel *middle passage* della tratta coloniale, la grande nave reca anche questo marchio indelebile nel suo profilo storico. E tuttavia può divenire uno speciale luogo di appartenenza, un’appartenenza che è esistenziale e identitaria nell’immaginario letterario, come insegna Conrad più di ogni altro autore. Accanto alla sua idea del mare come dimensione che genera una comunità ideale, stretta nel “bond of the sea”, nel vincolo del mare, Conrad – e in generale gli scrittori di racconti di mare – rappresenta sempre l’imbarcazione nella dialettica tra umano e materiale. Non c’è nave senza equipaggio: il prodotto di una techné perfezionata nei millenni non prende vita e non prosegue senza la presenza dell’uomo a guidarla. Ed è l’uomo a sbagliare nel suo pericoloso navigare, non la nave: “ships are all right; it’s the men in ‘em...” ricorda un vecchio marinaio in *The Mirror of the Sea* (Conrad 128). Di questo rapporto inscindibile tra materia e umanità, tra la realtà fisica e incontrovertibile della nave – pur foriera di simboli e portati metafisici – e la mutevole instabilità dell’agire umano si alimenta molta parte della scrittura ispirata alla navigazione, e vi si collega anche il nucleo di quella qualità fatale dell’imbarcazione che ritorna nella tradizione occidentale.

La nave incarna dunque ossimori e paradossi, ambivalenze storiche e concettuali: assomma immobilità e movimento, gerarchia e avventura, spazio definito e possibilità di percorrerlo senza limiti. È realtà di scambio, commercio, passaggio, contatto, ma è anche luogo a sé e non-luogo, salda nella sua riproduzione di un ordine che è mutuato da un sistema sociale e al tempo stesso peculiare di un mondo a parte, quello del mare e della navigazione.

“Carceraria” e mobile, la nave ha nelle fibre della sua struttura desiderio e tecnica, libertà e controllo, avventura e ordine; è scenario perfetto di una metafisica del potere inteso come comando, come capacità di governare con saggezza ed equità, in un’equazione spesso beffardamente inversa, – si pensi ancora a Conrad – tra valori e aspirazioni dell’agire individuale e potenza del caso.

Alla nave si collegano dunque tutta una serie di temi familiari, come quelli del “temerario navigare”, dell’isola, della bonaccia e della tempesta,

del relitto o del naufragio, dell'andare alla deriva o dell'approdo di fortuna, temi dotati di forte disponibilità metaforica che inevitabilmente collaborano allo spessore simbolico del racconto" (*Dizionario* 1622).

Il mito odisseo, con la zattera di Ulisse, si pone come archetipo di ogni narrazione di mare, e la simbologia della barca mistica o magica, come strumento e luogo di salvezza risale all'arca biblica, mentre altrettanto antico è il tema della navigazione come "violazione del mare" e della difficoltà del navigare. Lo spazio del viaggio per mare si fa, in realtà, sin dalle origini metafisico: Dante nel *Purgatorio* usa il tema metaforico della poesia come navigazione intellettuale e morale ("la navicella del mio ingegno"), e la proiezione autoreferenziale dell'artista e della scrittura nella figura dell'imbarcazione è rilevante nella modernità.

Nell'immaginazione romantica il viaggio per nave diviene centrale, vettore di ansie e inquietudini che si diramano nelle principali direzioni percorse dalla sensibilità dell'epoca. La nave si carica infatti di valenze simboliche potenti, spesso in consonanza con la rappresentazione romantica del mare come forza terribile e tragica, manifestazione del caos, campo di forze della sofferenza dell'esistenza. L'imbarcazione romantica diviene così veicolo di prova, figura del naufragio morale dell'uomo, della sua impotenza di fronte al mistero della vita e della morte (si pensi a Coleridge in *The Rhyme of the Ancient Mariner*). Luogo, in questo poema celeberrimo, di quella giunzione inquietante tra vita e morte che fa dell'imbarcazione stessa un fantasma, uno scheletro che solca il mare piatto e indifferente. Il topos della nave maledetta, del vascello fantasma, attraversa infatti l'immaginario dalle leggende nordiche a Wagner, da Poe a Melville, ed è costantemente riproposto anche dal linguaggio cinematografico sino ai giorni nostri, nella rappresentazione di naufragi che rivestono una valenza emblematica, epocale. Di converso, in ogni racconto "di mare" il viaggio non ha mai unicamente una valenza simbolica ma si intreccia quasi immancabilmente a questioni di identità, soggettiva e nazionale, di potere e scambio di beni (Peck 13), che sono costitutive della dimensione geopolitica e sociale del mare.

A partire dagli anni trenta dell'Ottocento, con il perfezionamento dei *clipper* e la creazione dei primi transatlantici, la nave diviene sempre più destinata al trasporto di passeggeri, e assume così a simbolo stesso di viaggio, ma soprattutto di transito, approdo e cambiamento, *nostos* possibile o negato, spazio "eteronomo" legato alla mitologia del mare ma anche al

determinismo della storia economica, ai grandi flussi migratori, alla cultura materiale del mare.

L'immagine odierna della nave e della navigazione è connotata infatti dalla sua evoluzione tecnica ma anche di destinazione sociale, e tuttavia continua a preservare un nucleo originario, quasi primigenio, catalizzatore di una fantasia alimentata dal repertorio della letteratura, delle arti visive e del cinema, in una continuità ideale che dall'epica classica al poema medievale, dal romanzo d'avventure al genere canonico dei racconti di mare giunge sino alla più recente letteratura e memorialistica della migrazione e della diaspora.

Ecco perché il titolo del convegno interdisciplinare di cui questo volume raccoglie gli atti, tenutosi all'Università di Trieste nell'ottobre del 2007, *Transatlantici ed altri bastimenti: transiti, desideri, memorie*, evocando da un lato l'idea del mare come confine supremo e mai interamente percorribile, oggetto di desiderio e timore, e dall'altro il superamento delle distanze oceaniche reso possibile dalle grandi navi passeggere d'inizio secolo che hanno segnato un'epoca, coronando l'evoluzione storica del ruolo dell'imbarcazione, pone anche in primo piano il grande tema dell'erranza, che, variamente declinato, rimane saldamente al centro dell'immaginario letterario marino.

Il grande tema topico sotteso a tutti i testi considerati dagli interventi compresi in questo volume rimane dunque, come implicitamente già affermato, quello del viaggio, articolato tuttavia in una molteplicità di accezioni e di concrezioni storiche e sociali. E, accanto al viaggio, numerose sono anche le specificazioni tematiche e i motivi ricorrenti, le figure e i topoi che si collegano alla nave nell'immaginario antico e moderno.

Non in contrasto, ma in parallelo a questa trasversalità tematica e ai molti motivi ricorrenti che in essa affiorano, i contributi sono ripartiti secondo una sequenza improntata ai criteri della diacronia letteraria e della provenienza culturale, senza intenti di sistematicità.

La prima parte, "Dalle leggende alla scena", costituisce infatti una parziale eccezione a questa disposizione testuale nell'accostare leggende medievali cristiane, commedia del Siglo de oro, drammaturgia italiana e serbo-croata in una riflessione sulle valenze etico-morali e sociali della rappresentazione poetica o drammatica della nave e della navigazione come impresa umana.

Il mare come scenario del soprannaturale e della prova miracolosa fa da sfondo alle “barche senza vele” nelle letterature romanze medievali, oggetto di studio del ricco saggio d’apertura di **Marco Piccat**, dedicato alle molte varianti del motivo della barca magica o mistica legate al binomio archetipico dell’imbarcazione come salvezza (e addirittura come arca, il prototipo biblico della barca senza vele) e strumento di penitenza. Dalla cosiddetta “tradizione provenzale” del viaggio della Maddalena al motivo dell’affidamento di cadaveri e di reliquie alle barche senza timoniere, sino alle vele prodigiosamente ammainate per consentire un approdo miracoloso nell’ambito della letteratura religiosa, per giungere in ambito profano alla notissima leggenda del Graal, alla navigazione di San Brandano, ai *Lais* di Marie de France, sino al quattrocentesco Tommaso III, Marchese di Saluzzo, l’imbarco in assenza di condottiero, o di vele, è elemento centrale nella configurazione del meraviglioso e del soprannaturale.

Odile Malas riprende la simbologia spirituale della nave in epoca medievale sintetizzando come essa, procedendo da un sincretismo religioso egizio, greco, romano, normanno e infine cristiano, diventasse “al tempo stesso il veicolo delle anime e dei demoni, degli dei e degli eroi”. La leggenda di Helsin, narrata nell’XI secolo dall’amanuense Robert Wace, e il “puy de Palinod”, sorta di concorso letterario a premi sul tema mariale al quale nel XVI secolo partecipò il poeta navigatore Jean Parmentier, mostrano come la Vergine, ove non rappresenti esplicitamente la Terra promessa, diventi la nave stessa, il Vascello dell’Immacolata concezione che viene in soccorso ad altre imbarcazioni.

Dalle leggende medievali al Cinquecento, il contributo di **Sara Trampuz**, incentrato su un egloga di 1700 versi scritta da un autore dalmato, Petar Hectorovic, registra invece il valore documentale di un testo che offre una sorta di *tableau vivant* sulle convenzioni della pesca nella Dalmazia Rinascimentale. Sempre nell’ambito della poesia slavofona, **Sanija Roić** indaga il componimento “Barca in forma di sonetto” del poeta croato Tin Ujević evidenziando come il senso di commiato esistenziale affidato alla poesia risenta della lezione di Foscolo e Rimbaud.

La storia come mitologia ed epica nazionale – nel caso della Spagna quella della Conquista – è oggetto della riflessione di **Giovanni Ferracuti** su uno dei pochi testi teatrali dedicati alla scoperta dell’America, *La famosa commedia del Nuevo Mundo descubierto por Cristóbal Colón* di Lope de Vega: la sete di scoperte e la straordinaria impresa della conquista sono

giustificate come azioni al servizio dell'evangelizzazione delle nuove terre, ma in realtà messe a nudo nel loro autentico intento venale, che inevitabilmente confligge con il mito.

L'America del Sud è evocata – come meta di destinazione – anche nell'intervento di **Gordon Poole**, che tratteggia una versione partenopea della percezione popolare dei grandi piroscafi in una *pièce* di Raffaele Viviani. E l'emigrazione ritorna in due dei testi scelti da **Marija Mitrović** nella sua ricognizione della presenza scenica della nave in alcuni testi della drammaturgia serbo-croata del Novecento, che parte da un'analisi della qualità "organica" del lessico dell'imbarcazione, per sottolinearne infine le implicazioni sociali, relative soprattutto all'esperienza dell'espatrio e della dislocazione.

La letteratura francese dell'Ottocento è protagonista della prima parte della seconda sezione, intitolata "Europa e oltre" in omaggio all'oltre, l'altrove reale e simbolico, ma sempre necessario, del viaggio per mare. **Béatrice Didier** in "Les Navires d'Outre-Tombe" getta nuova luce sui valori simbolici delle imbarcazioni e dei peripli marittimi che punteggiano numerose le pagine delle *Mémoires d'Outre-tombe* di Chateaubriand, e si sofferma sulla fascinazione dello scrittore – consapevole di far parte di una tradizione letteraria di matrice omerica che celebra i naviganti e le loro navi – per l'imbarcazione percepita come un paese straniero che possiede il proprio idioma peculiare. Ancora una volta, inoltre, Chateaubriand offre un esempio dell'identificazione tra io narrante e natante che ricorre nella semantica marittima.

Tiziana Goruppi riprende il tema della connotazione etica della nave come veicolo "di vita e di morte" in *Georges, roman marin* di Alexandre Dumas del 1843, ambientato nell'odierna Mauritius, inizialmente paradiso utopico (il che ripropone il cronotopo marino dell'isola accanto a quello della nave). Come in Chateaubriand, la presenza delle imbarcazioni è significativa e molteplice, e qui distinta in due categorie dalle funzioni opposte: quelle istituzionali e identificabili e quelle clandestine, come le negriere e corsare, in una rivalità che mette a confronto i principi opposti della legge e della trasgressione e che consente una rappresentazione alternativa del confronto razziale.

La letteratura francese dell'Ottocento è nuovamente oggetto di un'indagine sui termini del viaggio per mare e del *navire*, il bastimento,

nell'analisi che **Luciana Alocco** compie sulla poesia di Baudelaire, e in particolare *Les Fleurs du Mal*, *Les Paradis Artificiels* e *Le Spleen de Paris*. Baudelaire riprende la metafora dantesca del pensiero-nave (la navicella dell'ingegno dantesca) e quella petrarchesca della nave-esistenza, in una celebrazione del viaggio immobile nel tempo, che ha nel porto la sua figura più consona. La nave come metonimia del mare è dunque per Baudelaire parte di un anelito a un altrove mai raggiunto e mai raggiungibile, al pari della perfezione per l'artista.

Il mondo dei battelli sembra essere una delle grandi fonti di ispirazione dell'opera di Georges Simenon, ricorda **Anna Zoppellari**, che affronta in *Le Coup de Lune* (1932, il primo dei romanzi "africani") il resoconto di un viaggio per acqua, in piroscampo, pinaccia e piroga, nell'Africa nera del Congo belga. Quasi in omaggio al conradiano *Heart of Darkness*, anche questa navigazione è interiore non meno che reale, e ripropone il grande tema dello stravolgimento e dell'angoscia generati dall'incontro con l'Altro coloniale, accanto a una modalità di scrittura fortemente interrogativa.

La rilettura del mito greco di Edipo condotta da un altro tra i massimi scrittori belgi contemporanei, Henry Bauchau, nei due romanzi del suo *cycle grec*, *Edipe sur la route* (1990) e *Antigone* (1997) è oggetto del saggio di **Emilia Surmonte**: la barca che compare nel testo risponde a una funzione e una simbologia salvifica, in quanto parte dell'impresa impossibile di Edipo, la creazione di una scultura in una falesia a strapiombo sul mare, materializzazione prodigiosa della vittoria sull'ostacolo che porta alla rinascita.

La scrittura francofona postcoloniale di Fabienne Kanor, affrontata da **Licia Reggiani**, presenta un'incessante ricerca di un incontro tra luoghi di partenza e mete di approdo che sono anche spazi immaginari, e ha nell'isotopia marina dell'acqua e della navigazione un tema portante. In *D'eaux douces* e *Humus*, ispirato a una storia vera, il suicidio collettivo di dodici schiave che nel 1774 si gettarono in mare da una nave negriera, il mare è "lieux de mémoire" di una storia mai scritta, quella della tratta degli schiavi e in particolare delle schiave tra la Francia, l'Africa e le Antille nel *middle passage*. La simbologia di genere è importante nella connotazione che la barca assume nel romanzo, poiché essa è maschile, occidentale, bianca, con i suoi marinai a bordo, mentre l'acqua del mare diviene fonte di morte e insieme di rigenerazione per le donne che decidono di porvi fine alle loro sofferenze.

La letteratura tedesca contemporanea, nella poesia di Hans Magnus Enzensberger, approfondisce invece il potenziale metaforico e simbolico

della nave e in particolare del transatlantico. **Arturo Larcati** affronta il discorso sviluppato da Enzesberger in tre testi, la recensione alle poesie di Saint-John Perse in traduzione tedesca, l'antologia *Il museo della poesia moderna*, e il poema *La fine del Titanic*. La nave che affonda si fa metafora apocalittica della fine di un'epoca e di una determinata forma di utopia, quella dell'ottimismo legato alla fede nel progresso, utopia che lo scrittore considera come una dannosa illusione.

La "letteratura del transatlantico" è nuovamente oggetto di riflessione nell'exkursus sulla "metamorfosi e plagio della nave" di **Alessandro Scarsella**, che presenta in una prospettiva intertestuale e comparatistica i modelli culturali associati alla configurazione della nave in alcuni romanzi e film del 900, tra i quali la grande nave come non-luogo che dal Kafka di *America* giunge a Spielberg (*The Terminal*) per il tramite di Fellini (*E la Nave va*) e Baricco (*Novecento*).

Il mare, dunque, accoglie le storie degli uomini e delle donne, e si fa luogo di memorie e storia esso stesso, come ricorda il famoso verso di Derek Walcott ("The Sea is History"). La traversata degli oceani nei secoli come impresa che è alla base della costituzione degli imperi coloniali e delle trasformazioni identitarie che ne conseguirono, oltre che della ridefinizione epocale degli spazi percorribili, riappare infatti nella terza sezione del volume, intitolata – con implicita autoironia rispetto all'apparente semplificazione cui alluderebbe questa formula – "Dall'Impero alla realtà globale".

Tradizionalmente, la letteratura di mare è da sempre declinata al maschile, sino a relegare la presenza delle donne in un cono d'ombra, un'assenza significativa; la storia della modernità rivela invece che le donne hanno vissuto in mare e dunque sulle navi esperienze straordinarie e spesso terribili, se solo si pensi alla tratta degli schiavi, al *middle passage* e comunque alla vicenda coloniale. Un discorso a parte riguarda invece il viaggio per mare nel contesto della letteratura di viaggio al femminile, come emerge dal contributo che **Marianna D'Ezio** dedica a due viaggiatrici inglesi a cavallo tra Settecento e Ottocento, Eliza Fay e Maria Graham, straordinarie *outsider* nella loro scelta di andare incontro a una nuova vita in India senza l'appoggio di un marito e dunque di un ruolo sociale prestabilito. Entrambe, nei loro scritti epistolari e diaristici, perseguono l'intento di raccontare la loro esperienza a bordo all'insegna di un parallelismo tra l'avventura della scrittura e della traversata dell'oceano di una piccola

imbarcazione, in un'adesione piena e consapevole alla realtà fisica e interiore di una vita che vede "esercitati ogni potere del cuore e dell'intelletto".

In una riflessione sullo spessore culturale della nave non poteva mancare almeno un accenno a quella sorta di corollario inevitabile, "legittima conseguenza della navigazione" (Blumentberg 31) che è il naufragio. La storia della colonizzazione (e decolonizzazione) dell'Australia rivela come un episodio di naufragio e successivo cruento ammutinamento, quello della nave olandese Batavia nel 1629, sia stato oggetto di infinite riscritture e rivisitazioni nella cultura popolare e nella storiografia, sino a farsi mito fondativo dell'identità culturale australiana, riprodotto addirittura in repliche e trasformato in artefatto/oggetto, in un'operazione di mercificazione culturale del passato nazionale analizzata da **Marilena Parlati**.

La rappresentazione testuale del viaggio per mare come veicolo di una ricerca identitaria è al centro dei primi tre saggi dedicati alle letterature anglo americane. **Clara Bartocci** affronta le *sea-deliverance narratives*, resoconti scritti dai primi coloni inglesi che nel Seicento traversarono l'Atlantico per raggiungere la Terra Promessa dell'America. Il genere si evolvette a partire dalla sua funzione di *exemplum* di racconti incentrati sullo scampato pericolo a causa di tempeste e naufragi, descritti con grande realismo, ed assunse sempre più i contorni del viaggio periglioso di tipo omerico, ma la sua popolarità rimase intatta e servì da ispirazione per i futuri, più celebri romanzi di mare dell'Ottocento ad opera di Poe, Cooper e Melville. Il saggio ripropone il motivo della barca mistica come arca di salvezza di fronte all'oceano che, nella rivelazione della sua natura esleige, rappresentò per i coloni la prima vera *wilderness*.

Diversamente, la traduzione narrativa del luogo e del paesaggio si rivela piuttosto mirata ad una sorta di cancellazione dello stesso, ad una vera e propria scomparsa della geografia nell'analisi che **Cinzia Schiavini** compie su *The Confidence-Man* di Herman Melville (1857). Ambientato su un piroscafo che naviga sulle acque del Mississippi, che all'epoca rappresentava la vera e propria frontiera e il cuore dell'immaginario geografico americano, il romanzo presenta una significativa rimozione della figura della nave, che nell'opera di Melville può considerarsi una vera e propria "summa della società Americana".

L'importanza del transito, dell'attraversamento dell'enorme distanza tra la terra d'origine e quella d'approdo come momento cruciale di un lungo e doloroso processo di adattamento e trasformazione del sé vissuto

dagli emigranti è oggetto dell'articolo di **Mirella Vallone** sulle autobiografie di due abruzzesi, Pascal D'Angelo e Francesco Ventresca (1924 e 1936). Testi che, significativamente, sembrano colmare quella generale tendenza della letteratura etnica italiana, in particolare di autori di origine contadina, a passare sotto silenzio il *passaggio* vero e proprio, la traversata transoceanica come momento sommamente drammatico.

La nave come microcosmo e metonimia della realtà postcoloniale e "globale" è protagonista degli ultimi due contributi; **Sabina D'Alessandro** si sofferma su un romanzo della scrittrice anglo-egiziana Ahadf Soueif, *Aisha* (1995), in cui il ruolo della nave è precisamente quello di uno spazio di incontro transculturale ove ha luogo una vera e propria negoziazione identitaria tra migranti di origini e background culturali diversi, costretti a condividere per un periodo delimitato un'esperienza di vita in comune, in una sorta di anticipazione dell'impatto che si verificherà a destinazione.

L'ultimo intervento, in particolare, che chiude idealmente i peripli critici di questo volume, sottolinea sul piano teorico il primato del movimento e della trasformazione nel portato semantico dell'imbarcazione. **Michela Gandolfo** indaga il notevole rilievo della nave e del transatlantico, oltre che dell'oceano stesso, come figure fondamentali e cronotopiche delle teorizzazioni postcoloniali, in una prospettiva transnazionale e transculturale di realtà "globale" nella quale la navigazione in quanto movimento e mescolanza, transito, cambiamento, tramite, diviene elemento destabilizzante e insieme fondativo di una nuova visione del reale, decentrata, pluralistica e trasversale, rivolta, appunto al "globale". Le posizioni di studiosi come Paul Gilroy e Édouard Glissant contribuiscono a individuare nella nave che attraversa un oceano, "sistema vivo micropolitico e microculturale in movimento" (Gilroy), un simbolo adeguato alla realtà culturale del mondo contemporaneo. Diversamente dalle letterature europee coloniali, ove la testualizzazione del viaggio per mare consente una direzionalità e una forma di compiutezza, la realtà postcoloniale e "globale" conosce solo un transito infinito, e dunque un mancato approdo. Ma forse, almeno nello spazio della letteratura, la nave è in se stessa un possibile approdo dell'immaginazione, luogo della memoria, e veicolo di desiderio.

Roberta Gefer Wondrich



Note, Notes, Anmerkungen, Notes



1 La traduzione è mia.



Opere citate, Œuvres citées,
Zitierte Literatur, Works Cited



- Blumenberg, Hans. *Naufragio con spettatore. Paradigma di una metafora dell'esistenza*. Bologna: Il mulino, 1985.
- Certeau, Michel de. *L'Invention du quotidien. Vol I. Arts de Faire*. Paris: Gallimard, 1990.
- Conrad, Joseph. *The Mirror of the Sea. A Personal Memoir*. Ed. Z. Nyder. Oxford: OUP, 1988.
- Foucault, Michel. *Spazi altri. I luoghi delle eterotopie*. Milano: Mimesis, 2001.
- Peck, John. *Maritime Fictions. Sailors and the Sea in British and American Novels*. London: Palgrave-Macmillan, 2001.
- “Nave”. In *Dizionario dei temi letterari*. A cura di Remo Ceserani. Torino: Utet, 2006.