

Un labirinto chiamato nave



**L'architettura marina
Storie di città galleggianti dall'umanesimo al consumismo**

PIERO LAVATELLI

La «Marina architectura». L'ha scoperta Ennio Concina, docente di storia dell'architettura a Trieste e Venezia, inseguendo le tracce dell'umanesimo sul mare dal 1470 al 1740, ridando voce a manoscritti perduti come il *Navis* di Leon Battista Alberti, che dà il titolo al suo libro uscito da Einaudi. Ma questa «architettura navale», cos'è? Mi spiega Ennio Concina: «L'idea prende corpo in *Navis*, e poi nel *De re aedificatoria*, sempre dell'Alberti. La sua radicale novità è la proposta di estendere l'architettura, arte di solida terra, all'acqua, fantasmatica nei suoi spazi abissali, il mare. Un'idea che si iscrive in quella cultura del mare che allora lo immaginava come un vivente primordiale, uno spazio di furore e di rabbia. Chi osava avventurarsi navigava sul tenue confine che lambisce le vicine della vita e quelle della morte. Una misteriosa parentela congiungeva l'uomo alle masse acquatiche. Per esso, l'uomo muore solo quando le onde smargano e le maree, lasciate le spiagge, si ritirano negli abissi. Il mare è questo abisso. Il *Grande Abisso* su cui alita lo spirito di Dio, come tuona il *Genesi* biblico. Da qui l'idea che solo col dominio delle acque, che cingono le terre e chiudono il creato, l'uomo può farsi architetto del mondo e l'architettura attingere la sua ambizione suprema. Essere, cioè, *marina architectura*, scienza e dominio del mare, un *corpus* di regole costruttive potenti, ben più certe di quelle della pratica cantieristica corrente. Con essa si sarebbero progettate frotte di galere e le navi-città, cui poi attendeva Vettor Fausto, capaci di rinnovare i fasti di quel *navilio grandissimo*, che il visionario Leonardo vedeva solcare *nero e bellissimo* i mari antichi». Di quel *navilio* correva voce, nella seconda metà del '400, che il fondale del lago di Nemi nascondesse le spoglie: due navi romane *annegate*. Il libro di Ennio Concina, anch'esso intitolato *Navis* prende avvio da qui, dall'impresa del tentato recupero delle navi romane, che l'Alberti dirige assistito da esperti marinai-sommatori genovesi. Qui ha più modo di precisarsi la sua proposta di una *marina architectura*, in uno scenario che la confronta da un lato con le tecniche di costruzione e le strutture dell'arte edificatoria romano-antica, dall'altro con la civiltà marina del '400 mediterraneo, centrata sul sistema dei convogli mercantili di galere. Poi, il racconto del libro si snoda, inseguendo fortune e sviluppi dell'idea albertiana di *marina architectura*. A Venezia, dove per prima approda, essa si fa storia di una vita: quella dell'*umanista vagante* Vettor Fausto, che lì operò nel primo '500, insegnando lettere greche, curando codici antichi e, al tempo stesso, progettando e costruendo galere e galeoni per la Serenissima. *Che differenze marcino questa figura di umanista-imprenditore da quelle dei successivi imprenditori-capitalisti, non meno avventurosi e inclini anch'essi a sporcarsi le mani nel fare pratico?* «Si può ravvisare un tratto comune: il forte interesse di entrambi a idee scientifiche unite al fermo proposito di uscire dalla scienza per fare, per agire consapevolmente. Ma poi sono nette le differenze. Vettor Fausto non si muove in una cultura religiosa di comunità democratiche orientate all'utile e al successo privato. Il suo contesto è, invece, la cultura umanistico-politica di élites aristocratiche orientate all'utile della Repubblica. È una cultura, quindi, che anima i miti della Serenissima, che vuol essere *nuova Roma*, e, insieme, chiede conoscenze di pubblica utilità a sostegno della vocazione marittima di Venezia, della sua potenza sui mari. Vettor Fausto incarna queste esigenze, unendo idealmente l'insegnamento di greco alla cattedra di San Marco col suo impegno all'Arsenale dove progetta e costruisce navi, lavorando con le sue stesse mani a

parti degli scafi messi in opera e innovando tecnicamente a partire dall'Antico. Non fa tutto ciò per ingrossare il suo capitale e procurarsi un posto nel regno dei cieli. Lo fa perché è un *civis* al servizio della Repubblica, da cui si attende il giusto riconoscimento. E invece la Serenissima gli sarà patria ingrata. *Ma il popolo minuto, la gente di terraferma che non erano «cives», con che occhi guardavano il mare?* «Quando si progettò la difesa di Chioggia, il mare, per la gente di terraferma, era l'ignoto, un *mondo nuovo*. Era il *territorio del vuoto*. Non diversamente dalla montagna che, nel '500, è ancora per tutti il *deserto boscoso*. *Dopo che il progetto di Vettor Fausto, di aprire nella Venezia del '500 un'età della marina architectura, naufraga, trasfigurando altrove, che ne è dell'immaginario del mare che sosteneva quel progetto?* «Il nuovo mare, che diventa col '600, nella sua dimensione oceanica, teatro delle grandi marinerie del Nord-ovest, non è più la cultura umanistica a immaginarlo. Il ricorso all'Antico, alla potenza di Roma sul mare, appare strumentale: è il tentativo continuo di legittimare le aspirazioni contrastanti al dominio territoriale del mare. I valori dell'umanesimo diventano sovrastruttura ideologica. Il fascino delle *flottiglie di galere*, dove se ne continua la messa in opera, è sempre connesso al rinnovarsi delle idee di impero: sono il simbolo della *flotta di Cesare*, che correva sovrana i mari».

E ora, nella civiltà del dominio delle merci, che spazio ha l'immaginazione del mare? «Sembra essersi ritratto nelle pieghe oscure dell'inconscio collettivo, da dove l'elemento magico incompiuto del mare sprigiona ancora una sua forza attrattiva. Che la civiltà dei consumi, però, devia verso le immagini edulcorate di crociere, viaggi esotici, gare nautiche. E che soverchia con gli usi e i riti collettivi, che ripropongono di continuo "il consumo del mare". Un immaginario antico ci spinge al mare, alla spiaggia, ma poi viene tutto bruciato nel consumo di questi luoghi. Solo le immagini di "morte del mare" sembrano attingere, nella protesta ecologica, a certe componenti dell'immaginario antico, che riemergono modificate. Penso alle immagini dell'acqua-madre, un abisso in cui perdersi, alle onde salvifiche che purificano e rigenerano, all'acqua fonte di vita su cui pendono ora minacce di morte. A Venezia, sul finire degli anni '50, abbiamo visto spegnersi gli ultimi frammenti della sua antica dimensione marittima, viva in immagini come quella degli operai dell'Arsenale, o in molte parole del dialetto che, per esempio, chiamava le scolopendre "galie". Ora, col mare della laguna inquinato e lutulento, Venezia manca di mare anche in senso metaforico: non produce più cultura; e alla mercè di culture che la comprano. Che la consumano».

Da Ulisse a Lord Jim attraverso le tante burrasche dell'anima La struttura del viaggio e le forme della fantasia

ENRICO PALANDRI

Nelle classi di greco al ginnasio, dove ho iniziato a farmi un'idea della letteratura (per quanto arbitraria e convenzionale), tra i primi poeti che ho incontrato alcuni bevevano, sul ponte delle navi. Eravamo tutti lontani dal mare, in una cittadina severa circondata da montagne, eppure su quella nave, tra i marinai mezzi ubriachi e mezzi assopiti sul ponte, iniziavamo a intravedere qualcosa che si muoveva. Oggi direi che chi era ubriaco e assopito, nonostante non avesse vino, era il mondo in cui vivevamo o credevamo di vivere. Le preoccupazioni immediate, (interrogazioni, esami, ammorzi e politica) erano talmente immerse nella necessità di darci un corpo, di materiali di società, che ci ricoprivano di una loro urgenza astratta, ci chiudevano gli occhi, i sensi e il cuore. Distrattamente, tra i compiti, la partita alla televisione, le telefonate alle compagne di classe, un attimo senza necessità né convenzione riusciva a farsi luce, era al mondo come le piante e le cose. Era un attimo che stava come quei marinai sul ponte della nave di cui parla Archiloco. Passano gli anni, i luoghi, cambiano le circostanze. Altre necessità, altre convenzioni fanno la vita quotidiana, altre navi appaiono e scompaiono. I sentimenti confusi e ambigui dell'adolescenza lasciano il posto a desideri più precisi, brutali, le ambizioni lasciano, per pigrizia, più spazio a quello che si è davvero. La nave diventa una metafora dell'espressione. Elsa Morante paragonò il canzoniere di Saba a un romanzo perché affrontava la vita nella sua interezza. Un romanzo, ma in realtà qualunque tipo di scrittura, è sempre un'avventura di fronte al tutto. Mentre la materia si svolge e si scrive, può spingersi in territori diversissimi e distanti tra loro. Il rischio presente a ogni autore è quello di perdersi. Si può annegare. La forma è la nave. L'unica possibilità di attraversare questo tutto è nello strutturare una rappresentazione che attraversi, indichi, e arrivi a una fine. Se ci arriva troppo rapidamente il romanzo ci appare spesso leggero, poco importante (cosa ha attraversato una nave che viaggiava così veloce?); è la ragione per cui i gialli, i

romanzi rosa, i noir (i generi colorati), appartengono alla letteratura minore. A volte sono bellissimi, piccoli capolavori, ma la loro preoccupazione formale è così interna al genere che queste navi talvolta non prendono mai il largo, sono come le tante imbarcazioni che affollano un porto, si confondono in uno sguardo sinottico anche se a bene guardare sono tutte diverse tra loro, ognuna ha un nome. La grandezza formale di Kafka e Tolstoj, di Dante, non è solo nella superficie. Certo, è solo di superficie che possiamo parlare, ma se la forma è solo l'espressione siamo condannati a semiosi, classificazioni da naturalista. La forma invece respira dentro e fuori dall'espressione, è ciò che appare ma anche ciò che non si è riusciti a dire, ed è proprio sulle dimensioni di quell'inespresso che misuriamo la sua grandezza. È il tipo di mare, di tempesta o di vastità che doveva attraversare che ci convince della qualità del legno. Ma questi discorsi, purtroppo, sono figli della mia professione, anche se l'attenzione è invece ancora legata a quei marinai ubriachi sul ponte della nave di Archiloco. Il tutto come mare, e la forma come barca li troviamo nei luoghi più noti della letteratura, dal *naufragio* dell'Infinito alla *navicella del mio ingegno* di Dante. Sono le navi di Dante quelle che mi paiono segnare questa seconda condizione: imbarcazioni fluviali, come i traghetti dell'Inferno e del Purgatorio. Imbarcazioni del passaggio tra le condizioni. Le forme in cui si articola la rappresentazione del mondo devono avere solidità ma anche caducità, non confondersi con il viaggio. Dante è uno straordinario viaggiatore, preciso nel descrivere i suoi mezzi di trasporto (anche quando sono fantastici, ed è impressionante quanto ad esempio Gerione oggi può aver avuto che una esperienza immaginaria). Ma è uno straordinario viaggiatore soprattutto per come sa lasciare i mezzi del suo viaggio. La più grande idea della nave è comunque per me senza dubbio quella dell'Odissea.

Gli spazi che Omero descrive hanno funzioni costanti. L'isola è la società umana, che sia soggetta alle angherie dei pretendenti o equilibrata come dai Peaci. Il mare è la natura, dove Ulisse e i suoi compagni sono particolarmente vittime delle ire di Poseidone. La nave è quel che porta. Atena, quando porta a Telemaco le buone parole espresse nel primo conciliabolo degli dei, arriva per nave. Va a scambiare rame e ferro, sotto l'aspetto di Mente. È la nave il cardine del viaggio di Ulisse, ciò che lo porta da situazione a situazione, da uomini e semidei a altri uomini e semidei, attraverso la natura. Qui la nave è assai di più che non la forma o il passaggio, è la principale condizione da cui dipende la vita e la meta. È legandosi all'albero della nave che Ulisse può fuggire le sirene, ed è al destino della sua nave che anche Dante affiderà l'epilogo dell'episodio dell'Inf. XXVI. Oggi non so se si possono incontrare vere navi nella letteratura: il senso dell'ignoto che c'è di là dal mare, il mare come limite della terra sono stati profondamente trasformati dall'aviazione. Vere navi sono ancora quelle di Conrad, quella con cui Arturo lascia Prociada nel grande romanzo della Morante. Solo navi così reali possono portare una carica metaforica senza essere travolte e affondate. Possono essere navi da romanzo quelle che traghettano isole relativamente vicine, ma sarò certamente felice se un buon libro saprà contraddire queste mie impressioni.

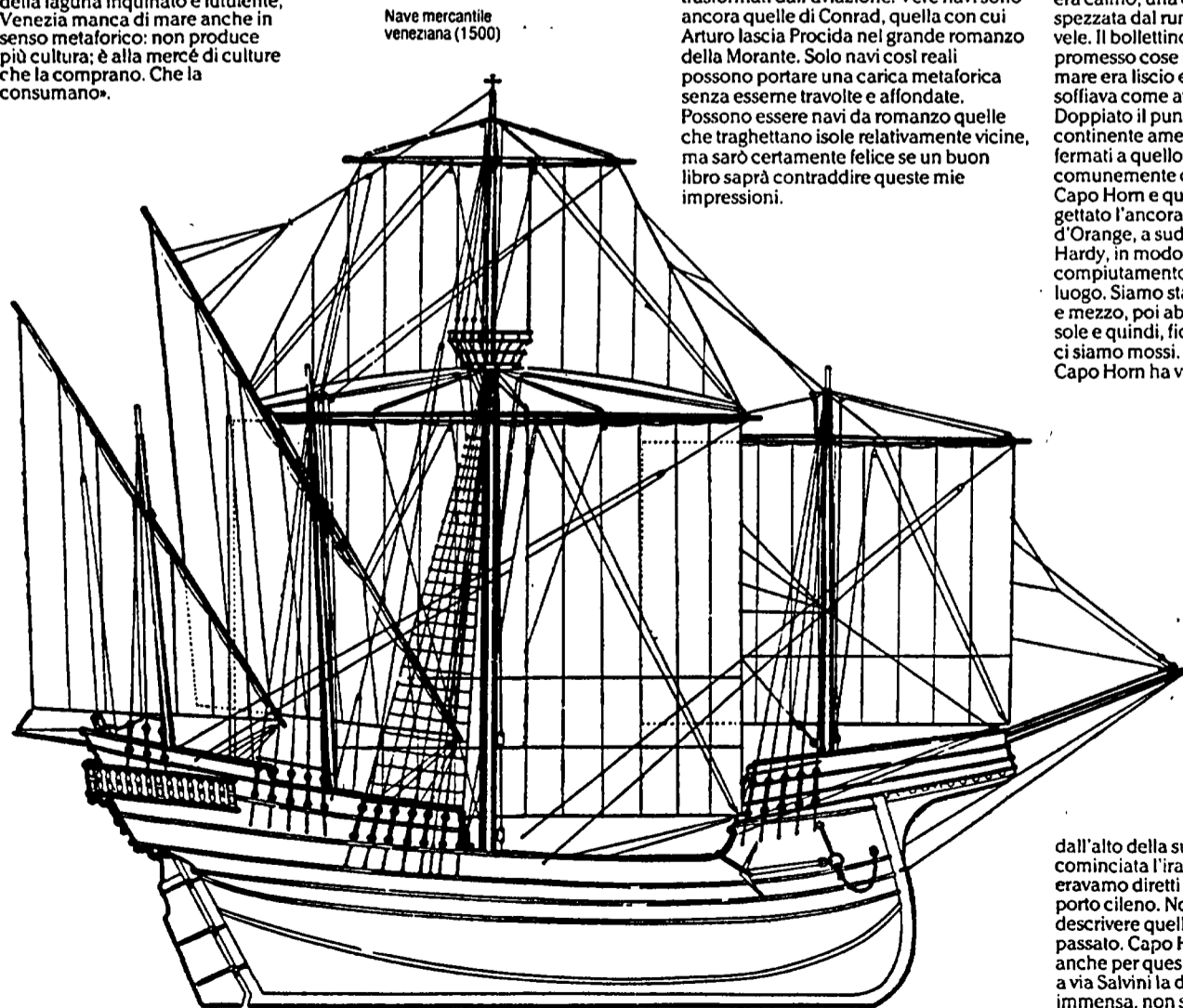
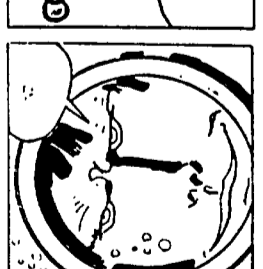
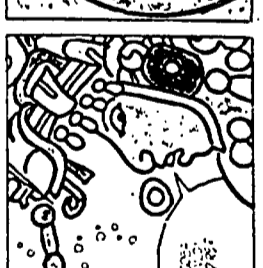
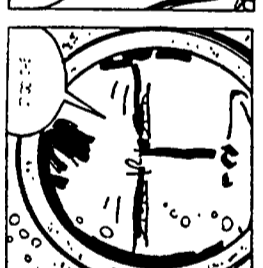
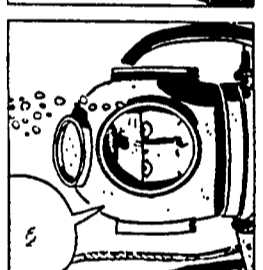
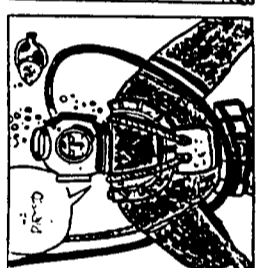
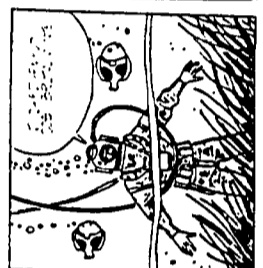
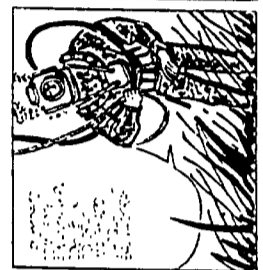
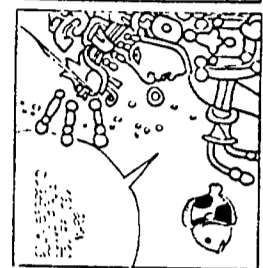
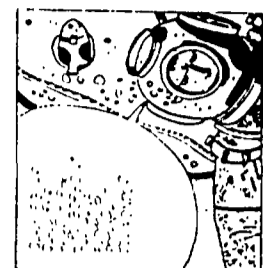
Mezzanotte a Capo Horn Mario Spagnol racconta il passaggio ad ovest

MARCO FERRARI

Viaggio in fondo al mondo. Giù dove impera il vento e i fantasmi di Magellano, Pigafetta, Cortes, Diaz e Caboto ancora si inseguono sperando di carpire l'uno all'altro il segreto dell'estrema scoperta. Quel luogo inaccessibile e tetto, celato tra mille canali, centinaia di stretti, gole senza fondo e falsi passaggi è e rimane il miraggio di ogni navigante. Capo Horn, il passaggio ad ovest, l'incrocio tra Atlantico e Pacifico appare come un'isola sterile e rocciosa, una punta che scende a picco verso le acque e dirada in mare con uno scoglio appena affiorante. Un luogo insignificante se non appartenesse alla leggenda, se non fosse stato ricercato da ogni navigante e se la sua esistenza non fosse stata considerata soltanto un'ipotesi. Finché Magellano non aprì la via del sud nel 1520 e l'olandese Schouten nel 1616, cercando ancora più a meridione, non scoprì la punta delle Hermite oltre la quale si stendeva l'interregno degli oceani e un nuovo infinito ignoto che poi verrà chiamato Antartide. Miraggio di marinai veri e marinai per amore, capolinea dei velisti e dei giramondo, quel capo venne battezzato da Schouten col nome del suo luogo natale, Hoom. Per chi ha fatto della barca, delle vele e del mare il luogo della propria fantasia, Capo Horn rimane il culmine dell'esistenza. L'editore Mario Spagnol, nato e cresciuto in un posto di mare, velista di vecchia data, ha appagato il suo sogno nel gennaio dello scorso anno compiendo quello che lui stesso definisce «un pellegrinaggio» lontano dai miti e dagli eccessi dell'esotismo. «Capo Horn - dice Spagnol - è un posto che mantiene tutto quello che promette. Mi sono imbarcato alle Falkland e dopo qualche giorno di navigazione abbiamo individuato la Terra del Fuoco. Siamo passati davanti a Capo Horn a mezzanotte: tutto pareva immobile, irreali, dominato dal silenzio. Il mare apparentemente era calmo, una calma eterna spezzata dal rumore lieve delle vele. Il bollettino non ci aveva promesso cose belle eppure il mare era liscio e il vento non soffiava come avevamo previsto. Doppiato il punto più a sud del continente americano, ci siamo fermati a quello che è comunemente chiamato il Falso Capo Horn e quindi abbiamo gettato l'ancora nella Baia d'Orange, a sud della penisola di Hardy, in modo da appropriarsi compiutamente dell'atmosfera del luogo. Siamo stati fermi un giorno e mezzo, poi abbiamo visto un bel sole e quindi, fiduciosi ed allegri, ci siamo mossi. È stato allora che Capo Horn ha voluto salutarci

chilometrici. Negli uffici della Longanesi nulla farebbe pensare ad una nave. Eppure le somiglianze tra l'equipaggio di un veliero e quello di una casa editrice sono evidenti, almeno in termini di organizzazione del lavoro. Cosa ne pensa il timoniere Spagnol? «La principale assonanza che si può cogliere è che ci vuole una rapidità di decisione sia in mare che nel mondo della letteratura. Tra i due ambienti il più infido è quello letterario. Di solito le previsioni che si fanno in mare, con sistemi meteorologici collaudati, sono più affidabili di quelle che si possono avanzare per i successi letterari». Navigatore solitario in mare e nell'ambiente dei libri, come dimostrano le recenti polemiche sollevate dalla sua assenza al Salone del libro di Torino, il patron della Longanesi pare aver sposato proprio la solitudine come tecnica di conquista di mercato. È vero?

«Siamo una casa editrice indipendente, non abbiamo legami di sorta, possiamo fare i libri che ci piacciono senza nessuna remora. Non abbiamo una collana specifica dedicata al mare ma spesso torniamo sul mare. In questi giorni abbiamo mandato in libreria «Il grande cerchio» di Sam Llewellyn che è stato definito «il Wilbur Smith del mare». È un'odissea della speranza e della disperazione quella che segue la regata attorno al mondo, da Portsmouth a Portsmouth via Rio de Janeiro. Ma credo di aver fatto un'ottima cosa pubblicando la trilogia di William Golding, paragonabile ad una «Divina Commedia del mare»: «Riti di passaggio», «Calma di vento» e «Fuoco sottocoperta». Si tratta di un'unica avventura attraversata da elementi assoluti, come il terrore, la disperazione e l'angoscia. L'impronta della Longanesi è legata sempre alla scoperta, dai luoghi più nascosti del Mediterraneo (vedi l'Albania di Kadare) ai grandi spazi dell'Atlantico e del Pacifico. C'è qualcosa di personale in questa scelta, chiediamo a Spagnol. «Cerchiamo di mantenere intatta la nostra rotta in mezzo a tante navigazioni che assommano a rotte tranviarie. Insomma, coltiviamo il caso. Per quanto concerne l'editoria di mare, la mia esperienza parte dal 1959 quando preparai per Feltrinelli, insieme a Dossena, l'antologia «Avventure e viaggi di mare». In quell'occasione scoprii il diario di un marittimo lericino, Biagini, che aveva anche un'alta valenza letteraria. È stato il mio primo scoop». Che rapporti aveva con Ugo Mursia, l'editore di Conrad? «Devo dire che la prima occasione d'incontro è stata una polemica, poi siamo diventati amici. La polemica era nata per Salgari. Feci un'edizione commentata di Salgari e qualcuno scrisse che era la prima in cui ero andato a ristabilire il testo. Mursia si era un po' offeso perché veniva trascurata la sua pregevole edizione. Poi la cosa fu chiarita. Diventammo amici nel nome di una comune passione: il mare». Come mai, subito lei, l'editoria di mare ha subito un declino così frettoloso? «Il mare non è più il luogo deputato dell'avventura. Può succedere che una regata finisca in tragedia. Ma altri luoghi hanno peso il sopravvento. La città è diventata un luogo di avventura. Grandi imprese marine sconfinano spesso nella bizzarria. Francis Chichester («Il giro del mondo a vela») e Joshua Slocum («Solo intorno al mondo») hanno scritto bellissimi libri di mare: dietro questi c'è una quantità di navigatori solitari che non fanno più notizia. I nuovi mezzi di navigazione e i metodi di costruzione hanno tolto molto senso d'avventura al mare. A Leric, dove sono nato, non naviga più nessuno, pur essendo un paese di grandi tradizioni marine. Anche lì si vive di ricordi». Dunque dobbiamo rassegnarci a considerare il mare, la vela e l'oceano come una passione da vip? «A settembre manderemo in libreria un libro di Vincenzo Zaccagnino, «Visti in barca», in cui i grandi costruttori e possessori di yacht spiegano il senso di questa passione. C'è anche chi considera la vela qualcosa di più. A loro consiglio di leggere «L'aliseo portoghese» di Piero Ottone che abbiamo pubblicato alcuni mesi fa. Adesso Ottone è in viaggio verso le Azzorre: lui non è un regatista, ha un rapporto filosofico con la barca a vela. Andare per mare non è solo una moda».



Nave mercantile veneziana (1500)

dall'alto della sua fama: è cominciata l'ira di Dio mentre eravamo diretti a nord, al primo porto cileno. Non ho parole per descrivere quello che abbiamo passato. Capo Horn lo ricorderò anche per questo». Da Capo Horn a via Salvini la distanza è immensa, non solo in termini