La nave come microcosmo dell'attuale realtà globale nelle teorie letterarie della postcolonialità

Michela Gandolfo

Università di Trieste

"History is sea" scrive il Nobel caraibico Derek Walcott, e con questa citazione il sociologo e studioso afro-britannico Paul Gilroy apre il suo saggio intitolato "Route Work: The Black Atlantic and Politics of Exile". Si vogliono qui analizzare le immagini del mondo marinaresco, dell'oceano e soprattutto della nave, il transatlantico che attraverso il mare naviga e si sposta, come figure fondamentali e cronotopiche nelle teorizzazioni postcoloniali, soprattutto in relazione al delinearsi di un'attuale realtà culturale globale come spazio transnazionale in cui prendono corpo espressioni politiche ed estetiche che sfidano le concezioni moderne sulla nazionalità, sull'etnicità e sull'autenticità culturale. La navigazione come movimento mette in discussione il ruolo dello stato-nazione e delle sue istituzioni all'interno della storia della cultura moderna e propone nuovi modi, pluralistici, decentrati, rizomici, trasversali e transculturali nel processo di costruzione della realtà globale in base ai flussi che l'attraversano.

In relazione al dibattito contemporaneo sull'esistenza di una Letteratura mondiale che si esprime in tutte le lingue del mondo e che pertanto non si può contenere entro le frontiere della nazione nella cui lingua viene scritta, né si può considerare come espressione esclusiva della cultura del paese in cui viene prodotta, ma che si sviluppa dalla consapevolezza di appartenenza a una comunità più grande di quella originaria, con la quale condividere il modo di affrontare la realtà e di abitare il mondo, si vogliono qui prendere in esame le teorie di due importanti studiosi della postco-

lonialità: il citato afro-britannico Paul Gilroy e il martinicano Édouard Glissant. Le loro idee, elaborate nel contesto e in relazione alle loro esperienze coloniali locali, concepite ed esaltate nel loro particolarismo, nella loro unicità ed esclusività, ma altresì relazionate necessariamente al contesto mondiale, aperte al dialogo con l'infinità corale di voci che caratterizzano la globalità, possono fornire delle chiavi di lettura, non soltanto per interpretare e capire, ma soprattutto per vivere e abitare il mondo contemporaneo da Glissant definito un caos continuamente in movimento.

L'idea dell'Atlantico nero, l'immagine della nave, gli arcipelaghi attorno i quali essa si muove, rappresentano – nelle stesse parole di Gilroy:

> una serie di lezioni sull'instabilità e la mutabilità delle identità, sempre incompiute e in continuo rifacimento (46)[1].

Nel tentativo di sposare qui le teorie dei due studiosi si vuole immaginare che la nave, teorizzata nei termini di Gilroy, muovendosi in modo trasversale e non lineare attraverso l'Atlantico nero e l'oceano in termini globali, faccia tappa nelle isole dell'arcipelago-pensiero teorizzato da Glissant e si traduca in simbolo della trasmissione e circolazione di idee ibride, "creole", plurali e multiculturali, nate dall'incessante relazione fra locale e globale, una relazione che crea una cultura in perenne movimento e trasformazione, una cultura la cui provvisorietà e imprevedibilità vanno accolte con positività.

Il pensiero di Gilroy e di Glissant si sviluppa e si articola nello specifico dei loro contesti di appartenenza. *The Black Atlantic* di Gilroy, dal cui primo capitolo si attinge per la definizione dell'immagine simbolica della nave, "si concentra" – nelle stesse parole dell'autore – "su un'area limitata", esplorando "i rapporti speciali tra 'razza', cultura, nazionalità ed etnicità che hanno un certo peso sulle storie e sulle culture politiche dei neri della Gran Bretagna"(49).

Édouard Glissant, a sua volta, viene riconosciuto come il teorico dell'*Antillanité*, o della caraibicità, come espressione del luogo per eccellenza dell'incrocio fra culture. Nella sua elaborazione di una "poetica del diverso" in termini globali, egli muove dal suo legame con lo specifico del paesaggio caraibico e americano. Ma il postcoloniale non rinnega, bensì esalta e valorizza la specificità locale sostenendo che è a partire da essa che si forgia l'identità globale, senza incorrere nel rischio che essa si tramuti in un marasma omologante.

Se – come sostiene il critico australiano Bill Ashcroft in "Ireland, Post-Colonial Transformation and Global Culture" (177) – la globalizzazione non è una condizione senza un'origine, bensì ha una storia indissolubilmente legata a quella dell'imperialismo, la teoria postcoloniale offre la possibilità di rifuggire da una concezione totalizzante di essa perché la globalizzazione a livello culturale erediterebbe dall'esperienza dell'imperialismo la sua natura rizomica e transculturale.

Pertanto le esperienze locali di Gilroy e Glissant vanno concepite in termini transnazionali. È infatti lo stesso Gilroy a suggerire una lettura di *The Black Atlantic* in prospettiva globale, dichiarando:

> Voglio invitare gli storici culturali ad assumere l'Atlantico come un'unità singola e complessa di analisi nelle loro discussioni sul mondo moderno e utilizzarlo per sviluppare una prospettiva esplicitamente transnazionale e transculturale (66).

Analogamente Glissant scrive:

> La tesi che sosterrò è la seguente: la creolizzazione che accade nella Neo-America, e che sta conquistando le altre Americhe, è la stessa che è in atto in tutto il mondo. La mia tesi è che il mondo si creolizza (*Diverso*, 14).

Le teorie elaborate dai due studiosi sui simboli che l'oceano, la nave, l'arcipelago rappresentano, vengono qui utilizzate come chiave interpretativa della Letteratura mondiale intesa come "modalità di circolazione" fondata sul principio della variabilità. Come spiega David Damrosh in *What is World Literature?* (2003):

> […] la "Letteratura mondiale" non è un canone infinito e intoccabile di opere, ma piuttosto una modalità di circolazione e di lettura […]. La variabilità di un'opera di letteratura mondiale rappresenta una delle sue caratteristiche costitutive (5)[2].

Se dunque la "World Literature" è un modo in cui le idee circolano, quale immagine se non quella della nave in movimento attraverso un oceano contrapposto alla terra ferma mappata dalla cartografia occidentale potrebbe meglio simboleggiare la realtà culturale del mondo-caos contemporaneo?

Il "paradosso della cultura globale" – sostiene Ashcroft – è che si sente a casa solo quando è in movimento e il movimento genera imprevedibilità. L'immagine della nave nelle teorizzazioni postcoloniali come microcosmo di questa realtà globale imprevedibile suggerisce come affron-

tarla senza inquietudine, sottoponendosi a processi trasformativi, senza perdere la propria specificità.

La nave rappresenta per Gilroy un nuovo cronotopo presupposto dai suoi sforzi di ripensare la modernità. Il termine cronotopo viene ripreso da Bachtin e indica:

> "un'unità di analisi per lo studio di testi in rapporto alla ratio e alla natura delle categorie spaziali e temporali rappresentate… Il cronotopo costituisce un'ottica per la lettura di testi quali raggi x delle forze al lavoro nel sistema culturale dal quale spuntano" (425-426).

Nel postcoloniale il cronotopo della nave, che implica una storicizzazione del testo in relazione al contesto in cui viene prodotto, diventa simbolo di come si abita la totalità del mondo. Questo almeno per tre motivi: essa evoca l'idea di moto, enfatizza la valenza storica e continuativa della cultura, ricorda le proprie radici coloniali in relazione alla totalità. Si cercherà di seguito di approfondire questi tre aspetti.

Se il globale è trasformativo, la nave rappresenta – nelle parole di Gilroy – "un sistema vivo micropolitico e microculturale in movimento" (51):

> […] le navi erano i mezzi viventi attraverso cui i diversi punti all'interno del mondo atlantico venivano congiunti. Le navi costituivano elementi mobili rappresentanti gli spazi mutevoli dell'intermezzo tra i luoghi fisici fissi che collegavano. Di conseguenza, vanno concepite come unità culturali e politiche piuttosto che come astratte incarnazioni dello scambio triangolare. In questo senso, erano qualcosa di più – un mezzo per veicolare il dissenso politico e possibilmente un diverso modo di produzione culturale. La nave offre quindi la possibilità di esplorare le articolazioni tra le storie discontinue dei porti dell'Inghilterra, delle sue interfacce con il resto del mondo (68-69).

L'immagine della nave che attraversa l'Atlantico nero mette in discussione la nostra visione della cultura, ci sposta dalla terra ferma, dove si radica la cultura nazionale, al mare e alla vita marittima dove si generano culture ibride:

> L'attraversamento comporta sia una mescolanza che un movimento. Richiamando le esperienze e le storie dell'attraversamento, l'Atlantico nero articola problemi concettuali più profondi riguardanti l'idea di cultura. Questo conflitto può essere individuato nel contrasto tra nazioni saldamente insediate, radicate in un luogo, anche se i loro tentacoli imperiali si estendono più in là, e i veri e propri modelli di flusso e di viaggio itinerante tipici delle avventure transnazionali e della creatività transculturale. La terra e il mare indicano diverse ecologie d'appartenenza

che si rivelano nella contrapposizione tra geografia e genealogia. […] Possiamo cominciare a percepire la forza irresistibile dell'oceano e il conseguente impatto di coloro che ne fecero la propria dimora itinerante come forma di potere alternativa che limitava, regolava, proibiva e a volte sfidava l'esercizio della sovranità territoriale (Gilroy, 18-19).

Le navi affrontano dei percorsi itineranti ("routes") che inducono a ripensare all'identità nera e a quella globale abbandonando l'idea del radicamento, di quelle radici ("roots") che non fanno altro che reiterare i principi assolutistici del colonialismo, del nazionalismo, dei discorsi razzisti.

La nave è il microcosmo per eccellenza della realtà globale caotica e imprevedibile. Ma come affrontare questa confusione fra culture senza ricadere in un'angoscia apocalittica? Come concepire positivamente di vivere in una realtà costantemente in movimento e trasformazione in cui ogni sistema di riferimento normativo, universale, assoluto, si annulla? Come accettare la "creolizzazione" fra culture senza venir risucchiati in un marasma globale indistinto? Due sono le risposte che il postcoloniale offre e di cui ancora una volta la nave si fa veicolo: da un lato, avvalorare la continuità culturale, il dialogo fra l'ideologia del discorso dominante e quella del subalterno, dall'altro ricordare e recuperare il proprio passato e le proprie radici, enfatizzando l'appartenenza locale in relazione al "mondo-tutto".

Per quanto riguarda la continuità culturale, citando il romanzo *Blake; or The Huts of America* (1859) di Martin Robinson Delany, considerato il principale progenitore del nazionalismo nero in America, Gilroy rileva come nel quarto romanzo scritto da un nero americano, e sicuramente il più radicale rispetto ai precedenti tentativi del genere, le navi occupino un posto simbolico e politico: un capitolo si intitola infatti "Transatlantico" e un altro "The Middle Passage". È significativo che il romanzo di "uno dei primi architetti del nazionalismo nero" (Gilroy, 52), nel narrare di un cubano fatto schiavo negli Stati Uniti dopo essersi imbarcato per l'Africa su una nave negriera in qualità di marinaio, e da allora in lotta per ricostituire il proprio nucleo familiare, evochi, attraverso l'immagine della nave e l'idea di viaggio a essa sottesa, la tradizione della letteratura di viaggio occidentale, i giornali di bordo, i diari, i memoriali. Esperienze letterarie fondamentali, queste, in quanto atti di testualizzazione delle terre conquistate e occupate agli arbori della colonizzazione, come archiviazione di esse secondo parametri conosciuti esclusivamente occidentali. In altre parole, la testualizzazione delle spedizioni coloniali – come scrive Elleke

Bohemer in *Colonial and Postcolonial Literature* (1995) – "ha dato una direzione e un percorso a viaggi incerti" (15)[3].

Al contrario, l'immagine della nave nelle letterature dei paesi di lingua inglese evoca viaggi d'emigrazione senza ritorno. Mentre la letteratura di viaggio coloniale implica una partenza, un transito e, col processo di testualizzazione, un percorso certo e dunque un arrivo, nella letterature della postcolonialità il transito è infinito, la chiave di lettura della realtà globale risiede nel mancato approdo. A queste conclusioni la postcolonialità non giunge rinnegando la tradizione occidentale, ma attingendo da essa, aprendosi al dialogo con la letteratura di viaggio coloniale, attraverso un processo di assimilazione, appropriazone, "digerimento" e rimodellamento, a testimonianza della continuità e ibridazione culturale, del carattere trasformativo della cultura globale opposta a sistemi chiusi e manichei che sostengono l'incontaminazione fra culture.

Ma nel postcoloniale sostenere la continuità e il dialogo culturale non è sufficiente per inserirsi nella mobile e mutante realtà contemporanea. Per evitare che l'ibridazione e la creolizzazione culturale generino una cultura del "mondo-tutto" che sacrifica le specificità locali, è necessario prendere in considerazione un altro aspetto – e qui entra in gioco il pensiero di Glissant e la sua *Introduction a une poétique du divers* (1996) –. Glissant suggerisce di vivere la totalità del mondo a partire dal proprio luogo, consacrare la relazione e rinnegare l'esclusione, esaltare la differenza nella comunanza, recuperare le radici primigenie a partire dalle quali le culture ora si creolizzano.

Ancora una volta è il cronotopo della nave a veicolare la consapevolezza di dover recuperare le proprie origini e ciò accade perché essa ci riporta al "middle passage":

> alla micropolitica, per metà dimenticata, del commercio di schiavi e ai suoi rapporti sia con l'industrializzazione, sia con la modernizzazione. Salire a bordo, per così dire, offre la possibilità di riconcettualizzare quel rapporto ortodosso tra la modernità e ciò che passa per la sua protostoria. Fornisce un senso diverso per pensare dove possa essere iniziata la modernità, e cioè nelle relazioni costitutive con outsiders che nello stesso momento scoprirono e temperarono l'autoconsapevolezza della realtà occidentale (Gilroy, 69).

La memoria della schiavitù, dell'esperienza coloniale e delle diverse forme di discriminazione razziale subite nel corso della storia, il ricordo – scrive Miguel Mellino nell'Introduzione all'edizione italiana di *The Black Atlantic* –

del momento in cui gli schiavi venivano strappati dai loro villaggi africani per salire sulle navi verso il *middle passage* fissa insieme sia una loro condizione comune, di medesimezza, sia una loro inevitabile diversità o differenza (11).

La tratta degli schiavi rappresenta per le comunità nere d'Occidente l'inizio di una condizione esistenziale di "doppia coscienza"[4], di essere simultaneamente dentro e fuori gli stati in cui vengono deportati, dentro e fuori le regole e i diritti della società moderna. Le storie delle esperienze forzate di attraversamento promuovono un senso dell'identità come processo instabile piuttosto che come evento unico originario.

Tale nuova concezione dell'identità si oppone tanto all'ideologia occidentale, quanto a quella nazionalista. Nel primo caso, infatti, il sistema dominante ha sempre concepito le culture altre come separate e distinte, rinnegando che la propria si sia potuta sviluppare attraverso il contatto e gli influssi di quella nera. Gilroy cita qui come esempio un dipinto di Turner di proprietà di Ruskin, esibito alla Royal Academy in coincidenza della convenzione mondiale anti-schiavista che si tenne a Londra nel 1840. Il dipinto, non a caso, rappresenta una nave negriera con i mercanti di schiavi che gettano in mare i morti e i moribondi in prossimità di una tempesta. Secondo numerosi critici contemporanei, i dipinti di Turner rappresentano il vertice massimo della scuola pittorica inglese, la sua arte viene concepita come espressione della vera essenza di quella civiltà. Ma questo dipinto era per Turner la risposta provocatoria ai proprietari terrieri assenteisti dei Caraibi che gli avevano richiesto di dipingere le loro case di campagna; era, più in generale, la risposta contro la direzione morale della politica inglese. Ciò nonostante Ruskin fu incapace di discutere il dipinto al di là della capacità estetica di Turner di dipingere l'acqua, relegando a una nota a piè di pagina del suo primo volume del *Modern Painters* il fatto che l'imbarcazione fosse una nave negriera. L'Occidente nega la schiavitù e l'oppressione come sistemi di cui si è servita per legittimare il proprio dominio e nega la contaminazione con la cultura altra.

Nel secondo caso, anche i movimenti neri più tradizionalisti o nativisti hanno cercato di rimuovere il ricordo della schiavitù e piuttosto di divulgare un'idea dell'Africa così com'era prima del contatto con i bianchi, esaltando una sorta di età dell'oro pre-coloniale.

Invece, per poter frequentare con positività l'imprevedibile mondo globale è necessario ritrovare, riconoscere e ricomporre la propria storia, fatta di quell'oppressione e schiavitù che l'immagine della nave rievoca, e

che il colonizzatore ha sempre negato. In altre parole, è necessario sottrarsi a un pensiero di sistema, prevedibile e continentale, che apocalitticamente nell'inglobamento non lascia spazio alla specificità culturale, e adottare fiduciosamente un pensiero ambiguo, provvisorio e di relazione che Glissant, riecheggiando sempre il mondo del mare e facendo riferimento alle proprie radici caraibiche, definisce in *Les poétiques du chaos-monde* "pensiero arcipelago". Egli dichiara che:

> […] un arcipelago è fatto di terre, ma terre frammentate, fragili e un po' ambigue, ma che sono legate tra loro da un bisogno di unità, bisogno che passa attraverso una diversità reale, e questa diversità reale nell'unità impedisce che esplodano ancora volontà e potenza di dominio […] (156)[5].

L'immagine dell'arcipelago come laboratorio di creolizzazione è significativa per lo scrittore martinicano. Egli la deriva dall'esperienza del proprio luogo, del proprio paese d'origine:

> Ho sempre detto che il mare dei Caraibi si differenzia dal Mediterraneo perché è un mare aperto, un mare che diffrange, mentre il Mediterraneo è un mare che concentra. Se le civiltà e le grandi religioni monoteiste sono nate intorno al bacino del Mediterraneo, ciò è dovuto alla capacità di questo mare di orientare, anche se attraverso drammi, guerre o conflitti, il pensiero dell'uomo verso l'Uno e l'unità. Al contrario, quello dei Caraibi è un mare che diffrange e favorisce l'emozione della diversità. Non solo un mare di transito e di passaggio, ma un mare di incontri e di coinvolgimenti (*Diverso*, 13).

Ciò nonostante questa immagine è costruita orientando lo sguardo verso il globale. Così lo stesso Glissant dichiara:

> […] il fenomeno che ho descritto non ha niente di locale; c'è in gioco qualcosa di molto più generale. E se scelgo il termine "creolizzazione" non è per campanilismo, riferendomi alle Antille o ai Caraibi, ecc. È perché niente offre un'immagine migliore di ciò che accade nel mondo di questa realizzazione imprevista a partire da elementi eterogenei (*Diverso*, 25).

Le teorizzazioni di Gilroy e di Glissant sul mare come alternativa ideologica e culturale allo spazio della terra ferma e l'immagine della nave che lo attraversa in modo trasversale, nate dall'esperienza che gli autori fanno del loro luogo d'appartenenza, sono qui utilizzate per guardare alla realtà globale nel nome di una mediazione locale/globale indispensabile.

Con la presentazione del pensiero di Gilroy e Glissant si cerca di suggerire un'immagine metaforica interpretativa della modalità di abitazione della globalità attuale: l'immagine di una nave, perennemente in movimento e senza approdo definitivo, che naviga mantenendo in circolazione un'insieme di idee che si contaminano e creolizzano al suo interno dopo essere salite a bordo in occasione delle tappe fatte nelle diverse isole dell'arcipelago di Glissant. La nave, spostandosi in questo arcipelago mantiene e veicola l'idea di relazione e confronto col mondo-tutto e al contempo non si scorda della peculiarità delle diverse esperienze che assimila venendo a contatto con ogni singola isola.

Per tornare alla citazione iniziale, "History is sea", ha scritto Derek Walcott, e la storia della cultura globale si articola e sviluppa proprio nel non-luogo del mare, come alternativa alla terra ferma, quello spazio definito e delimitato dove si sono invece radicate le culture nazionali.

Note, Notes, Anmerkungen, Notes

1 Tutte le citazioni dall'italiano sono tratte dalla traduzione di M. Mellino e L. Barberi, ove non indicato diversamente.
2 La traduzione italiana è mia.
3 La traduzione italiana è mia.
4 L'espressione viene coniata da W. E. B. Du Bois.
5 La traduzione italiana è di S. Albertazzi in Albertazzi, S., *Lo sguardo dell'Altro: le letterature postcoloniali*, Roma, Carocci, 2000, 155.

Opere citate, Œuvres citées, Zitierte Literatur, Works Cited

Ashcroft, Bill, "Ireland, Post-Colonial Transformation and Global Culture", in P. Kuch, and J. A. Robson (eds.), *Irelands in the Asia Pacific. Irish Litarary Studies 52*. Gerrard Cross, Buckinghamshire: Colin Smythe, 2003, 176-195.

Bachtin, Michail, *The Dialogic Imagination: Four Essays*. M. Holquist (ed.), trans. by C. Emerson and M. Holquist, Austin: University of Texas Press, 1981, [1975].

Bohemer, Elleke, *Colonial and Postcolonial Literature: Migrant Metaphors*. Oxford and New York: Oxford University Press, 1995.

Damrosch, David, *What is World Literature?*. Princetown and Oxford: Princetown University Press, 2003.

Gilroy, Paul, "Route Work: The Black Atlantic and Politics of Exile", in I. Chambers and L. Curti (eds.), *The Post-Colonial Question: Common Skies, Divided Horizons*. London and New York: Routledge, 1996, 17-29, (tr. it. di M. Mellino e L. Barberi, *The Black Atlantic: L' identità nera tra modernità e doppia* coscienza. Roma: Meltemi, 2003).

Glissant, Édouard, *Les Poétiques du chaos-monde*, in AA. VV., *Du Pays au Tout Monde, écritures d'Édouard Glissant*. Università degli Studi, Istituto di Lingue romanze: Parma, 1998.

——. *Poetica del diverso*, trad. di F. Neri, Roma, Meltemi, 1998.