





Giulia Scuro

# Il mare nella città

*La rappresentazione letteraria del porto  
da Chateaubriand a Maupassant*

*visualizza la scheda del libro sul sito [www.edizioniets.com](http://www.edizioniets.com)*



Edizioni ETS



www.edizioniets.com

*Volume pubblicato con il contributo del Dipartimento di Studi Letterari,  
Linguistici e Comparati dell'Università di Napoli L'Orientale.*

© Copyright 2023

Edizioni ETS

Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa

info@edizioniets.com

www.edizioniets.com

*Distribuzione*

Messaggerie Libri SPA

Sede legale: via G. Verdi 8 - 20090 Assago (MI)

*Promozione*

PDE PROMOZIONE SRL

via Zago 2/2 - 40128 Bologna

ISBN 978-884676609-0

*a mia madre  
che ha attraversato continenti*



## INTRODUZIONE

# Il porto tra mito ed effetti di realtà

«Le paysage a des idées et fait penser»  
Honoré de Balzac, *Ursule Mirouët*

Questo libro si propone come l'approdo di una ricerca iniziata nel 2021, nell'ambito del progetto "Les Ports de la Méditerranée" a cura di Jana Altmanova, Maria Centrella e Federico Corradi, promosso dall'Università L'Orientale di Napoli e dall'Agence Universitaire de la Francophonie. Tale progetto è confluito in un assegno di ricerca triennale presso il Dipartimento di Studi Letterari, Linguistici e Comparati dal titolo "L'immaginario del porto nella narrativa francese tra Otto e Novecento", di cui sono titolare sotto la responsabilità scientifica di Federico Corradi, e il saggio qui presente è una prima tappa degli studi da me condotti sull'argomento.

La mia ricerca ha avuto come scopo iniziale una ricognizione bibliografica riguardante la presenza di rappresentazioni portuali nel romanzo francese del XIX e XX secolo; la raccolta dei dati è stata rivolta alla catalogazione dei porti descritti – reali o irreali – seguendo due criteri: l'individuazione della località geografica e delle informazioni fornite dalle descrizioni (porto marittimo, fluviale, di recente o antica costruzione, ecc.); lo spazio dato all'ambientazione portuale nell'economia della narrazione. Da un punto di vista quantitativo, i dati hanno dimostrato una crescita esponenziale nel numero dei romanzi in cui è presente il porto, soprattutto a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, fenomeno che trova le sue ragioni – con ogni probabilità – nell'industrializzazione, nell'intensificazione dei commerci e nell'espansione coloniale, ma anche nella diffusione dei battelli a vapore che hanno reso la navigazione accessibile a un maggior numero di persone, trasformando in maniera decisiva il rapporto tra l'uomo e il mare. Infatti, come fa notare Fernand Braudel, anche un mare vicino come il Mediterraneo, che oggi può sembrare un luogo in cui i collegamenti sono rapidi e continui, prima dell'avvento delle

navi motorizzate era invece percepito come un'immensa e imprevedibile distesa d'acqua, nella quale i viaggi potevano protrarsi per mesi, in balia della vela e delle condizioni meteorologiche.<sup>1</sup> Come si vedrà anche in questo saggio, se Chateaubriand affronta in mare più di cinquanta giorni di tempesta, a pochi decenni di distanza Gautier ha una visione molto più serena delle sue traversate, e ciò è dovuto soprattutto alla quantità di tempo trascorsa in nave: mesi nel primo caso, giorni nel secondo.

Per quanto riguarda la bibliografia secondaria, non esistono allo stato attuale monografie dedicate all'argomento, ma alcune opere collettive che trattano il tema del porto o dell'approdo, come *Les Quais sont toujours beaux*, a cura di Antoine Jaeger (1990), *Le rivage des mythes. Une géocritique méditerranéenne: le lieu et son mythe*, a cura di Bertrand Westphal (2001) e *Visions du port, lieu et métaphore*, a cura di Jacqueline Bel (2004). In particolare, negli ultimissimi anni si segnala l'apparizione a breve distanza di *Ville portuaire, un espace frontière* a cura di Catherine Haman e Agathe Leyssens (2022) e *Ports d'Europe: Images et imaginaires, XVIII<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle*, a cura di Françoise Taliano-Des Garets (2022).

Di prossima uscita è anche il volume a cura di Jana Altmanova, Maria Centrella e Federico Corradi che raccoglie gli atti del Convegno internazionale *Vies du port: regards croisés sur l'espace portuaire*, tenutosi il 22 e 23 settembre 2022 a Napoli e organizzato dall'Università L'Orientale in collaborazione con gli atenei napoletani «Parthenope» e Federico II. Costola del progetto “Les Ports de la Méditerranée”, il convegno ha considerato cinque assi di ricerca (immaginario letterario e artistico, lingua e terminologia, mediazione linguistica e culturale, politiche migratorie, economia), ai quali è stato affiancato un incontro con gli artisti Bianco Valente, Domenico Antonio Mancini e Raffaella Mariniello, che hanno generosamente raccontato in che misura la riflessione sul porto abbia inciso nel loro lavoro.

<sup>1</sup> Fernand Braudel, *La Méditerranée: l'espace et l'histoire*, Flammarion, Paris, 1985, p. 47: «La mer. Il faut essayer de l'imaginer, de la voir avec le regard d'un homme de jadis: comme une limite, une barrière étendue jusqu'à l'horizon, comme une immensité obsédante, omniprésente, merveilleuse, énigmatique. Jusqu'à hier, jusqu'à la vapeur dont les premiers records de vitesse semblent aujourd'hui dérisoires – neuf jours de traversée, en février 1852, entre Marseille et Le Pirée –, la mer est resté immense, à la mesure ancienne de la voile [...]».

L'interdisciplinarietà è una scelta quasi obbligata nella trattazione di un tema simile, essendo il porto un elemento architettonico, un soggetto artistico, un luogo della città in cui avvengono scambi commerciali nonché il punto di partenza di viaggi ed esplorazioni. La sua rappresentazione letteraria rende conto del sincretismo di cui questo *topos* è portatore, e la monografia qui presente, ispirandosi alle teorie di Michel Collot in materia di geografia letteraria, ha cercato di restituire una piccola parte della pluralità di letture che il porto permette, analizzando alcuni testi letterari dell'Ottocento scelti per la loro esemplarità.

Il primo capitolo, di natura introduttiva, può essere diviso in due parti: la prima dedicata all'importanza che il porto riveste nella storia dell'architettura – dai primi insediamenti greci e romani alla novecentesca era dei container – e in quella della cartografia, dato che l'avvistamento del porto dal mare ha rappresentato un fondamentale impulso cartografico nella cultura occidentale come dimostrano i portolani, antesignani delle moderne carte nautiche; la seconda parte è stata invece dedicata alla ricostruzione di uno stato dell'arte della Geografia letteraria, prima dal punto di vista degli studiosi di letteratura e poi dei geografi, al fine di mostrare i punti di contatto e quelli di opposizione tra i due approcci.

La varietà delle risorse critiche è stata resa necessaria dalla tipologia dei testi analizzati oltre che dalle caratteristiche specifiche del porto, nel secondo e nel terzo capitolo particolare importanza hanno rivestito l'influenza della storia dell'arte e delle rappresentazioni pittoriche, sia per quanto riguarda le tecniche adottate che per quanto riguarda la scelta dei soggetti rappresentati. L'identificazione di due principali filoni investigativi, quelli del "porto ideale" e del "porto umano", è dovuta al riscontro di una linea di demarcazione – parzialmente cronologica – tra una rappresentazione "oggettiva" e "soggettiva" del porto. Nel secondo capitolo è infatti affrontato l'immaginario portuale nato nel Rinascimento: parte integrante della "città ideale" ed edificio di cui esaltare le forme nella rappresentazione prospettica, ma anche luogo della costa da individuare cartograficamente. Le tracce di questa visione del porto, inquadrato all'interno del paesaggio cittadino, sono state ritrovate in alcune descrizioni di Chateaubriand e Gautier, in cui il porto rispecchia una lettura storico-archeologica – il caso di Chateaubriand – o un criterio estetico-pittorico – il caso di Gautier. Nel terzo capitolo, invece,

si prende in considerazione il ruolo che ricoprono la sensibilità e la memoria nella rappresentazione dei luoghi, a partire dalla visione geografica che alla fine dell'Ottocento è stata definita "umana" da Paul Vidal de la Blache. A questo proposito, sono state prese in esame descrizioni che mettono in risalto le sensazioni provate dall'osservatore di fronte al porto, come in Stendhal e Taine, ma anche descrizioni che mostrano la miseria e l'energia vitale dei suoi abitanti, come in alcuni romanzi di Zola. Infine, in un capitolo conclusivo che si propone come un nuovo punto di partenza, piuttosto che un punto di arrivo, si è presa in esame la ricorrenza del porto in diverse opere di Maupassant – due romanzi, un racconto e un *récit de voyage* – al fine di mostrare la versatilità assunta da questo luogo sia sul piano della narrazione che della descrizione.

Jurij Michajlovič Lotman divide le città in due macrocategorie: concentriche ed eccentriche. Le prime sono quelle che occupano una posizione centrale rispetto al territorio che le circonda, come Roma, posta su un piano sopraelevato che le permette di difendersi facilmente; le seconde – Lotman fa l'esempio di San Pietroburgo – sono invece città di frontiera, disposte sulla costa ed esposte agli elementi e ai contatti con altre culture.<sup>2</sup> Lotman individua in queste ultime una natura sempre predisposta alla lotta, in quanto la loro stessa esistenza è messa continuamente in discussione dalla natura o dagli altri popoli che possono conquistarle:

Si tratta di una città costruita contro la natura e che è in lotta con gli elementi naturali. Questo rende possibili due interpretazioni della città: la vittoria dell'intelligenza sugli elementi naturali oppure l'alterazione dell'ordine naturale. Intorno al nome di questa città si concentreranno miti escatologici, predizioni di rovina. L'idea di condanna o di celebrazione degli elementi naturali sarà inseparabile da questo ciclo di mitologia cittadina.<sup>3</sup>

Il porto contraddistingue le città della seconda categoria e, in qualche modo, si fa portatore di questo mito escatologico sin dall'antichità. Attraverso questo studio è stato possibile scoprire

<sup>2</sup> Cfr. Jurij Michajlovič Lotman, (1966) *Il simbolismo di Pietroburgo e i problemi della semiotica della città*, in Id., *La semiosfera. L'asimmetria e il dialogo nelle strutture pensanti*, a cura di Simonetta Salvestroni, Marsilio, Venezia, 1985, pp. 225-243.

<sup>3</sup> *Ivi*, p. 227.

alcune forme attraverso le quali si mostra nella letteratura e anche che la sua storia millenaria, il significato simbolico e concreto della sua presenza in una città sono aspetti declinati, nel corso dell'Ottocento, tra mito ed effetti di realtà. A partire da Chateaubriand e l'*Itinéraire de Paris à Jérusalem*, opera considerata all'origine del  *récit de voyage* come genere letterario, fino a Maupassant, nel quale il porto assume un valore tematico di particolare pregnanza, in questo volume l'analisi della presenza del porto è stata volta alla messa in rilievo delle scelte stilistiche adottate dagli autori a prescindere dall'aderenza della descrizione al luogo referenziale. Il porto è stato l'*Ansatz* attorno al quale questo saggio è stato scritto, uno spunto attraverso il quale sono state percorse alcune tappe della storia del romanzo ottocentesco affrontando testi noti e meno noti che ruotano intorno all'immagine del porto ma non ne sono strettamente vincolati.<sup>4</sup> Nel solco di questo insegnamento auerbachiano, ho cercato di seguire e ricostruire un percorso all'interno della narrativa francese, sperando di essere riuscita a offrire uno spettro – seppur limitato – di alcune delle molte suggestioni che può offrire l'intersezione tra immaginario del porto e studi letterari.

<sup>4</sup> Erich Auerbach, *Lingua letteraria e pubblico nella tarda antichità latina e nel Medioevo*, Feltrinelli, Milano, 2018, p. 168: «Per realizzare una grande opera di tipo sintetico è necessario trovare anzitutto uno spunto (*Ansatz*), direi quasi un appiglio (*Handbabe*), che permetta di attaccare l'argomento. Lo spunto deve isolare una cerchia di fenomeni rigorosamente circoscritta e ben calcolabile; e l'interpretazione di questi fenomeni deve avere una forza di irradiazione (*Sirablkraft*) capace di ordinare ed interpretare anche un territorio molto più vasto di quello dello spunto».



# Indice

INTRODUZIONE	
Il porto tra mito ed effetti di realtà	7
CAPITOLO PRIMO	
Coordinate, traiettorie, studi	13
<i>Cenni storico-geografici</i>	13
<i>Tra rappresentazione cartografica e letteraria</i>	20
<i>Uno stato dell'arte della Geografia letteraria</i>	31
1. <i>Dalla geografia alla letteratura</i>	31
2. <i>Dalla letteratura alla geografia</i>	35
CAPITOLO SECONDO	
Il porto ideale	41
<i>Vista sul porto: una lezione rinascimentale</i>	41
<i>Il récit de voyage di Chateaubriand tra viaggio e memoria</i>	48
<i>Il porto nei daguerréotypes littéraires di Gautier</i>	59
CAPITOLO TERZO	
Il porto umano	69
<i>Balzac verso Java e Taine verso Napoli</i>	69
<i>Stendhal e Monet alla stessa finestra (forse)</i>	80
<i>Il porto e il lato oscuro del progresso in alcuni romanzi di Zola</i>	87
DERIVE E APPRODI	
Maupassant e il porto: soglia di un viaggio dentro e fuori di noi	101
Bibliografia	113





Edizioni ETS

Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa

[info@edizioniets.com](mailto:info@edizioniets.com) - [www.edizioniets.com](http://www.edizioniets.com)

Finito di stampare nel mese di maggio 2023