

POSTFAZIONE

Il personaggio principale del Cerchio Celtico – ha dichiarato Björn Larsson in un'intervista – è Rustica. Rustica, un solido e marino sloop di 31' costruito in Inghilterra negli anni Settanta, è stata nella vita reale la barca insieme a cui Larsson ha trascorso un periodo non breve della sua esistenza; per oltre un anno ha vissuto a bordo e con essa ha affrontato lunghe e impegnative navigazioni visitando i mari del Nord e le coste della Scozia che fanno da sfondo alle vicende narrate nel romanzo. Anche Ulf, l'io narrante del Cerchio Celtico, abita sul Rustica e trascorre l'inverno ormeggiato in un porto della Svezia, in attesa di riprendere il mare. A fornirgliene l'occasione è il fortuito incontro con due strani personaggi, lo scozzese MacDuff e il finlandese Pekka. Mosso più dalla curiosità che dalla necessità salpa, in compagnia dell'amico Torben, per un viaggio che si rivelerà assai più movimentato e rischioso del previsto, portandolo a contatto con il misterioso mondo del Cerchio Celtico in cui si intrecciano, in un intrico talvolta difficilmente decifrabile, passioni politiche, fanatismi, violenze, rancori personali e vicende amorose.

Nell'affermazione da parte dell'autore della preminenza del Rustica sugli altri personaggi del libro mi sembra si possa cogliere qualcosa di più dell'innocua civetteria tipica degli appassionati di vela che amano attribuire alle loro barche una personalità quasi umana, un'"anima". Essa denota piuttosto

un'esplicita volontà di inquadrare la propria opera in un genere che potremmo definire "letteratura delle barche", espressione non perfettamente coincidente, per quanto strettamente correlata, con quella di accezione più ampia e di uso comune di "letteratura del mare".

Una prima e più ovvia distinzione fra i due generi è nel ruolo drammatico che la barca in quanto tale assume negli eventi narrati. Il Cerchio Celtico esemplifica perfettamente questo concetto: le vicende politiche dei personaggi rappresentati non sono forse molto coinvolgenti per un lettore italiano, a cui risultano sostanzialmente estranei gli ideali e le motivazioni che ne sono alla base; possono quindi apparire eccessivi e poco plausibili l'accanimento e la violenza con cui essi vengono perseguiti. È invece godibilissimo e descritto con grande efficacia lo svilupparsi del gioco drammatico tra le tre barche che si confrontano nel romanzo: al Rustica, che con ostinazione e sicurezza affronta le bufere e le insidie di mari difficili, spetta il ruolo di personaggio positivo, di eroe; a esso si contrappone l'inquietante peschereccio nero identificato solo da una sigla scritta sulla fiancata, che sembra navigare senza equipaggio e che si materializza all'improvviso, come un'oscura minaccia, nel mare deserto o nei porti in cui il Rustica fa scalo. Altrettanto enigmatica la terza barca del libro, il catamarano di Pekka. Fa una fugace apparizione all'inizio del romanzo per poi scomparire con il suo carico di paure e di enigmi irrisolti, lasciando dietro di sé solo labili tracce che guidano le avventurose peregrinazioni del Rustica. È nell'incrociarsi fra le rotte delle barche, nel loro inseguirsi o sfuggirsi, divenendo di volta in volta preda o cacciatore, la trama più appassionante del libro.

Più qualificante di questi aspetti esteriori nell'identificare l'appartenenza di un'opera alla "letteratura delle barche" è l'individuare il nucleo simbolico intorno a cui si snoda la vicenda romanzesca. Il mare e la barca hanno infatti sempre nella letteratura una forte valenza metaforica, assumendo significati che sono al tempo stesso complementari ed opposti. Il primo, vasto, aperto, senza altro confine che l'orizzonte è il regno dell'incon-

tro con l'esotico e il meraviglioso, della scoperta del mondo, della sete di conoscenza. La barca per contro è il luogo chiuso per eccellenza. Lo strato sottile di fasciame che la separa fisicamente dall'acqua la emargina anche simbolicamente dal mondo, facendone un microcosmo autonomo ed autosufficiente, un'isola in movimento. La letteratura di mare, di cui l'Odissea rappresenta al tempo stesso l'origine e il vertice, è comunicativa ed estroversa. Quella di barche tende alla chiusura e all'introspezione: possiamo identificarne un archetipo assoluto nei racconti mitici del diluvio e dell'arca, in cui il mondo al di fuori della barca è non solo escluso, ma addirittura annullato. Materia tipica di questa letteratura è, più che l'evento improvviso o straordinario, quell'avventura dello spirito in cui l'uomo arriva a rivelarsi a se stesso.

Naturalmente né il mare né la barca sono simboli univoci ed immutabili. Il mare, per sua natura fluido, inafferrabile, mutevole, sfugge a ogni tentativo di schematizzazione o semplificazione. Quanto alla barca è la sua stessa ramificazione in una varietà di tipologie diverse a esaltarne la capacità quasi proteica di assumere molteplici significati metaforici. Non è questa la sede per analizzare come alle mutazioni subite dalla barca nel corso dei tempi si siano accompagnate analoghe variazioni nella sua rappresentazione letteraria. Ci limitiamo a osservare che per lungo tempo fino a epoche relativamente recenti le barche sono state viste prevalentemente come luoghi di pena, in cui un'umanità marginale e infelice affronta i pericoli di un ambiente ostile: "ships are homes of sadness" recita con desolata amarezza l'anonimo autore del *Seafarer*, la prima opera letteraria di mare del mondo anglosassone. Anche nell'epoca dei viaggi di scoperta la barca è ancora uno strumento e il mare meramente uno spazio in cui si è costretti a spostarsi per commerciare, conquistare nuovi mondi o combattere. Solo con il romanticismo esso diventa nell'immaginario collettivo quello che per molti aspetti ancor oggi rimane, lo specchio delle aspirazioni e delle inquietudini dell'uomo. È il periodo dei grandi velieri, che non a caso sono al tempo stesso l'espressione più alta della costruzione navale

e dell'arte del navigare e i protagonisti delle maggiori opere letterarie dedicate al mare. Se il mare è il luogo della sfida, la nave a vela è, con la sua particolare struttura sociale, con i riti e i valori che ne regolano l'esistenza, il teatro ideale della formazione del carattere, e imbarcarsi è una tappa quasi iniziatica nel processo di maturazione individuale. Con il tramonto dei grandi velieri, che lasciano il mondo accompagnati dal lirico e accorato epitaffio di Conrad, la navigazione cambia e, con essa, anche l'immagine che se ne riflette nelle opere degli scrittori. Navi sempre più grandi solcano gli oceani: capaci di muoversi senza dover ricorrere alla forza del vento sembrano quasi indifferenti agli elementi naturali che le circondano. Per il transatlantico la minaccia non arriva più dal mare ma è tutta al suo interno. Nasce, come per una città, dal suo essere labirintico e tentacolare. Sotto questo aspetto la letteratura delle grandi navi ha poco a che fare con il mare. La grande tradizione marinaresca e letteraria dell'Ottocento sopravvive forse in modo più autentico nelle opere che hanno a protagonista un nuovo tipo di natante, la piccola barca da diporto. Il graduale diffondersi a partire dalla seconda metà dell'Ottocento di navigazioni impegnative affrontate a bordo di yacht di modeste dimensioni, con equipaggi ridotti o spesso addirittura in solitario, offre lo spunto a un letteratura la cui materia prima è fornita dai diari di bordo, rielaborati talvolta con l'aggiunta di elementi romanzeschi e di fantasia, oppure arricchiti da considerazioni filosofiche e osservazioni personali. È una letteratura minore, in cui sono rari i veri capolavori, ma ciò che qui ci interessa sottolineare è la forte connotazione metaforica che, più o meno consapevolmente, in queste opere assume la barca: in contrasto a un mondo i cui valori appaiono sempre più estranei, essa è il luogo in cui si può essere totalmente padroni di se stessi e della propria vita, lo strumento per l'affermazione della libertà e per la realizzazione del sogno. Giustamente è stato anche rilevato come le forme di una piccola barca richiama la simbologia della culla o del guscio, facendone spazi protetti dalla realtà circostante oltre che dagli elementi

naturali, in cui è possibile ritrovare il calore e la sicurezza dell'infanzia. L'esperienza del navigare non è più vissuta come un processo di maturazione, il passaggio della sottile linea d'ombra al di là della quale inizia la vita adulta, ma piuttosto come una vera rinascita, il cui primo passo è il ritorno all'infanzia.

Nel Cerchio Celtico questi temi non sono richiamati in modo esplicito ma che Larsson sia autore a essi non insensibile risulta chiaramente dalle sue opere successive, in particolare dal romanzo di più recente pubblicazione, significativamente intitolato I sogni del Capitano (Drömmar vid Havet, 1997).

È invece proprio nel Cerchio Celtico che si manifesta in modo più netto un carattere dell'autore che consente di connotarlo, insieme agli altri di cui abbiamo detto, più come scrittore di barche che come scrittore di mare. Larsson parla del mare con la profonda competenza di chi ne ha maturato una lunga esperienza diretta navigando su una piccola barca. Lo scrittore di mare non necessariamente è anche navigatore. Cito fra tutti Coleridge, che quando scrisse la Ballata del Vecchio Marinaio (1797), non aveva mai messo piede su una barca. Solo qualche tempo dopo ebbe occasione di farlo, rimanendo profondamente deluso dell'esperienza. Questo nulla toglie alla sua sapienza descrittiva e all'efficacia drammatica dei versi in cui il poeta rende magistralmente l'atmosfera del viaggio disperato che conduce il Marinaio dalle gelide solitudini dell'Artico alle esasperanti calme equatoriali. Ma il mare di Coleridge è un mare visto dalla terraferma e trasfigurato dall'immaginazione; è la trasposizione in parole di un mare dipinto più che il vero mare.

Un analogo processo di trasfigurazione del mare si ritrova anche in scrittori romantici che pure ne hanno avuto esperienza diretta: in essi il mare diventa personaggio, che si immagina capace di sentimenti, reazioni, linguaggi e comportamenti quasi umani. Per chi invece pone la barca al centro del quadro il mare rimane sullo sfondo, è solo l'elemento necessario al suo navigare, il paesaggio in cui essa è inserita. È un paesaggio mutevole e vario, che il marinaio deve imparare a capire e saper rispettare, ma non è dotato di una sua vita propria. In Larsson

questo processo di affrancamento dalla rappresentazione letteraria romantica del mare è portato all'estremo: le pagine in cui sono descritti gli ostili e insidiosi mari della Scozia, cosparsi di pericoli e ribollenti di correnti, o le tempeste che vi infuriano si distinguono per asciuttezza e oggettività. Si direbbe che le fonti letterarie a cui l'autore ha attinto siano da cercare più che nei classici di mare dell'Ottocento nella burocratica precisione dei portolani e dei documenti ufficiali, di cui si intuisce che l'autore debba aver fatto un'attenta lettura nel corso delle sue crociere. Per chi ama la navigazione e sa cogliere anche nella pedanteria dei portolani inattesi sprazzi di poesia, uno degli aspetti più affascinanti del romanzo è proprio nella minuziosità di queste descrizioni: si vorrebbe, scorrendo le pagine, avere sottomano una carta nautica su cui tracciare, insieme al protagonista, le rotte, individuando i passaggi sicuri e cercando i ridossi migliori sulla costa battuta dalle tempeste dell'ovest. Ma una lettura così tecnica e specialistica sarebbe limitata e riduttiva: come ogni riuscita opera letteraria il libro è capace di comunicare emozioni anche al lettore profano di cose di mare. Lasciandosi coinvolgere dalle avventure del Rustica chiunque viene irretito dal fascino della navigazione e può arrivare a provare quella "divina intossicazione della prima lega in mare aperto" di cui con efficace sintesi poetica parla Emily Dickinson. La citazione non è casuale: è tratta da una curiosa breve poesia in cui la poetessa americana descrive il senso di esultanza ("exultation") che sperimenta un'anima di terraferma quando entra a contatto con la profonda eternità del mare. La poesia chiude con un interrogativo: il marinaio, che ha per questo mondo una familiarità alimentata dalla conoscenza e dalla consuetudine, è ancora capace di provare la "divine intoxication" del navigare? Se ha un senso dare un seguito alle domande dei poeti, penso di poter rispondere affermativamente a quella posta dalla Dickinson: per quanto si navighi e si conosca (o si pensi di conoscere) il mare, il senso di stupore che si prova affrontandolo e trovandosi a contatto con il suo mistero si rinnova ogniqualvolta si salpa. Il Cerchio Celtico mi conforta in questa opinione e a Larsson, che certamente ha vissuto in maniera intensa anche gli aspetti

spirituali del viaggiare per mare, va riconosciuto il merito di averli saputi condividere con il lettore.

Exultation is the going
Of an inland soul to sea,
Past the houses – past the headlands –
Into Deep Eternity –

Bred as we, among the mountains,
Can the sailor understand
The divine intoxication,
Of the first league out from land?
(*Emily Dickinson*, 1890)*

Paolo Lodigiani

* *Per l'anima cresciuta in terra ferma / esaltazione è andare / di là dalle dimore e i promontori / immergendosi nell'eterntià! / Più di noi, che crescemmo fra montagne, / può forse il navigatore godere / la divina ebbrezza / del primo miglio lontano da terra?* (da *Tutte le poesie*, a cura di M. Bulgheroni, Mondadori, Milano, 1997, traduzione di Silvio Raffo.)