

la rivista di **en**gramma  
luglio/agosto **2020**

**174**

## **Navi della libertà**

La Rivista di Engramma  
**174**

La Rivista di  
Engramma

**174**

luglio/agosto 2020

# Navi della libertà

a cura di

Danae Antonakou, Monica Centanni  
e Francesco Monticini

*direttore*

monica centanni

*redazione*

sara agnoletto, mariaclara alemanni,  
maddalena bassani, elisa bastianello,  
maria bergamo, emily verla bovino,  
giacomo calandra di roccolino, olivia sara carli,  
giacomo confortin, silvia de laude,  
francesca romana dell'aglio, simona dolari,  
emma filipponi, francesca filisetti,  
anna fressola, anna ghiraldini, laura leuzzi,  
vittoria magnoler, michela maguolo,  
nicola noro, marco paronuzzi,  
alessandra pedersoli, marina pellanda,  
daniele pisani, alessia prati, stefania rimini,  
daniela sacco, cesare sartori, antonella sbrilli,  
elizabeth enrica thomson, christian toson,  
nicolò zanatta

*comitato scientifico*

lorenzo braccesi, maria grazia ciani,  
victoria cirlot, georges didi-huberman,  
alberto ferlenga, kurt w. forster, hartmut frank,  
maurizio ghelardi, fabrizio lollini,  
paolo morachiello, oliver taplin, mario torelli

**La Rivista di Engramma**

a peer-reviewed journal

**174 luglio/agosto 2020**

[www.egramma.it](http://www.egramma.it)

*sede legale*

Engramma  
Castello 6634 | 30122 Venezia  
[edizioni@egramma.it](mailto:edizioni@egramma.it)

*redazione*

Centro studi classicA luav  
San Polo 2468 | 30125 Venezia  
+39 041 257 14 61

©2020

edizioni**engramma**

ISBN carta 978-88-31494-36-6

ISBN digitale 978-88-31494-37-3

finito di stampare luglio 2020

L'editore dichiara di avere posto in essere le  
dovute attività di ricerca delle titolarità dei diritti  
sui contenuti qui pubblicati e di aver impegnato  
ogni ragionevole sforzo per tale finalità, come  
richiesto dalla prassi e dalle normative di settore.

## Sommario

- 7 *Le navi della libertà. Editoriale*  
Danae Antonakou, Monica Centanni e Francesco Monticini
- 13 *Alexander Ponomarev, SubTiziano. L'anti-camouflage come atto di libertà*  
Silvia Burini
- 25 *Onde libere e rock 'n' roll. La rivoluzione delle emittenti offshore*  
Alessandra Pedersoli e Christian Toson
- 77 *La nave Mataroa (Atene-Parigi 1945). Un mito greco contemporaneo*  
Danae Antonakou
- 135 *Where Europe comes on an end. The travel of Capitaine Paul-Lemerle (Marseille 1941)*  
Misha Davidoff
- 143 *La nave come metafora. Nota sul piroscampo Patris II e sul film Architects' Congress di László Moholy-Nagy, a proposito del IV CIAM di Atene (1933)*  
Giacomo Calandra di Roccolino
- 157 *L'ultima nave bizantina. Costantino Lascaris, la prisca theologia e il Lascaris di Abel-François Villemain*  
Francesco Monticini
- 199 *Libri quos mari transmisi Venetias. Busbecq, Prodromos Petra e i giacimenti librari costantinopolitani al tempo di Solimano il Magnifico*  
Silvia Ronchey
- 231 *Tra gli allori di Venezia. L'Albania e Scanderbeg sul Bucintoro, "il più superbo naviglio" al mondo*  
Lucia Nadin
- 249 *Paralos. La città è una nave, la nave è la città*  
Monica Centanni
- Testi**
- 309 *Journal d'exil*  
Mimica Cranaki
- Recensioni**
- 329 *Una nave può. Alla ricerca della libertà con "Mediterranea Saving Humans". Recensione di: Cosa può una nave (Roma 2019)*  
Maria Bergamo

# Le navi della libertà

## Editoriale di Engramma n. 174

a cura di Danae Antonakou, Monica Centanni, Francesco Monticini



Questo numero di Engramma tratta di migrazioni, di fughe, di approdi. Se il viaggio è considerato da sempre uno strumento di conoscenza, quello compiuto per mare, in virtù dell'apertura dell'orizzonte che il mare assicura, implica un passaggio e una metamorfosi: chi si mette in viaggio per mare più o meno consapevolmente sa che ci sarà uno iato fra il prima e il poi, fra la partenza e

l'arrivo, fra il profilo della persona che si imbarca e quello della persona che da qualche parte approda. Lo abbiamo imparato già da Omero ma, più ancora, da Constantinos Kavafis: il poeta invita il suo Odisseo a fare voti che il viaggio sia pieno di avventure e conoscenze (γεμάτος περιπέτειες, γεμάτος γνώσεις); senza credere ai mostri, perché la paura si evita tenendo alto lo sguardo e intatto, perfetto, l'impulso del desiderio (ἄν μὲν ἢ σκέψις σου ὑψηλή, ἂν ἐκλεκτὴ / συγκίνησις τὸ πνεῦμα καὶ τὸ σῶμα σου ἀγγίζει); tenendo ferma la mèta di Itaca, nella mente, perché da Itaca viene il dono della partenza, ma senza precipitare il viaggio (Πάντα σπὸ νοῦ σου νᾶχις τὴν Ἰθάκη. / Τὸ φθάσιμον ἐκεῖ εἶν' ὁ προορισμός σου. / Ἄλλα μὴ βιάζῃς τὸ ταξίδι διόλου), perché il viaggio stesso è il dono di Itaca, qualsiasi cosa 'Itaca' significhi per chiunque si metta per mare. Ma Itaca non ha più niente da dare a chi è partito (Ἡ Ἰθάκη σ' ἔδωσε τ' ὄραϊο ταξίδι / Χωρὶς αὐτὴν δὲν θᾶβγαίνεις στὸν δρόμο. / Ἄλλα δὲν ἔχει νᾶ σὲ δώσει πιά). Chi parte, come Odisseo, sa bene nel fondo del cuore che è naufrago non già da Troia, non già dai mostri che ha incontrato nel viaggio, ma dalla 'sua' Itaca - e che Itaca deve riconquistare, e che il prezzo di questa riconquista è perdere la sua stessa precedente identità.

È il pericolo imminente, ma anche, più autenticamente, una tensione del desiderio che spinge il migrante a cercar fortuna, facendo rotta verso altrove; e però la spinta iniziale non è mai un progetto prefissato, ma è piuttosto una pulsione animata da una inquietudine profonda. La costa della partenza e quella dell'approdo sono separate non solo dalla distesa del mare "dalle infinite strade", ma anche, soprattutto, dalle rotture nello stato d'animo del migrante, frastagliato e contrastante, sospeso in quel pericoloso frangente che decide tra il prima e il dopo. In questo numero di Engramma abbiamo cercato di accostare quelle due sponde: la banchina di chi sbarca e di chi si imbarca, di chi trova rifugio e di chi fugge, di chi non sa ancora nulla di ciò che lo attende e di chi conosce fin troppo bene quel che sta lasciando.

Al centro di questo pensiero, si mette progressivamente a fuoco un'immagine che riemerge in momenti di svolta nella storia della tradizione classica: la figura della nave come veicolo di libertà. Per illuminare e selezionare le riemersioni più significative di navi della libertà, occorre circoscrivere una geografia e una cronologia. Come teatro primo della psicomachia che anima lo spirito del migrante, tra *himeros* e *pothos* – tra il desiderio e la nostalgia – abbiamo individuato, in modo quasi esclusivo, il contesto geografico, o meglio geopolitico, del Mediterraneo, visto come un 'vuoto': un vuoto fertile, un vuoto significativo – fatto di mare-tra-le-terre, su cui stiamo tutti affacciati, come ci suggerisce Platone "come rane che abitano intorno a uno stesso specchio d'acqua" (*Fedone*, 109b: ὡςπερ βατράχους περὶ τὴν θάλατταν οἰκοῦντας). Abbiamo invece deliberatamente scelto di non decidere un taglio cronologico specifico, e quindi di non concentrarci su un periodo storico particolare. Le nostre navi toccano tutte le sponde del Mediterraneo, attraverso secoli e millenni, in un percorso discontinuo nel tempo, tra momenti storici eterogenei, dal V secolo a.C. fino ai nostri giorni. Al centro, resta la figura della nave, che traghetta corpi, saperi e desideri, rendendo possibile il 'taglio' della realtà pregressa e la creazione di una realtà altra: che fa mondo attraverso la dislocazione e il disegno di nuovi orizzonti.

Nell'arsenale dell'immaginario che qui proponiamo abbiamo radunato così navi diverse, tutte veicoli di libertà attraverso i secoli e le culture. Il Sommario del numero è articolato secondo un ordine cronologico inverso, all'indietro dalla nostra contemporaneità fino a risalire alla Grecia del V

secolo a.C. In questo Editoriale seguiamo invece il filo cronologico, in un itinerario attraverso i secoli che fa tappa ad Atene, Istanbul, Venezia, Vienna, Parigi, Marsiglia, Londra, di nuovo Venezia, fino al mare aperto di fronte alla sponda libica dove si consuma quotidianamente la tragedia di “navi della libertà” troppo spesso destinate a non trovare alcuna sponda di approdo (un numero di Engramma dedicato al tema dei migranti e degli sbarchi è “Those are pearls that were his eyes”, n. 91, novembre 2011).

Di scena, nell’Atene del V secolo a.C., è la nave Paralos, simbolo e veicolo materiale del partito democratico ateniese, la cui mossa decisiva per il successo e l’egemonia, fin da Salamina, era stata proprio la scelta di rivolgere lo sguardo verso il mare (a Paralos, dedica il suo contributo Monica Centanni).

Un’altra nave-simbolo tra XV e XVI secolo è il Bucintoro di Venezia, la cui iconografia stava a ricordare a tutta Europa che l’Adriatico poteva essere ancora il “golfo di Venezia”. Ma sulla prua dell’imbarcazione da cerimonia più importante della città, accanto all’immagine di Venezia-Giustizia, sta il ‘Gigante’ che raffigura Giorgio Castriota Scanderbeg: è il condottiero albanese a rappresentare la Serenissima in armi contro la minaccia ottomana (a Scanderbeg sulla prua del Bucintoro è dedicato il saggio di Lucia Nadin).

Ed è ancora una nave che da Istanbul, al tempo di Solimano il Magnifico, cento anni dopo la conquista ottomana, trasferisce alla Vienna asburgica l’ingente carico di 277 manoscritti greci (sull’impresa di Busbecq, inviato dell’imperatore d’Austria, che nel 1576 trasporta da Istanbul a Venezia, e da Venezia a Vienna, i manoscritti greci vedi l’importante contributo di Silvia Ronchey). In un fortunato romanzo ottocentesco, la romantica visione dell’“Hercules” di Byron appare in controluce dietro al racconto della precipitosa fuga in Occidente dei dotti bizantini al tempo della caduta di Costantinopoli: è ancora una nave – immaginaria ma di grande potenza icastica – che approda in Sicilia nel 1453 nelle pagine del *Lascaaris* di Abel-François Villemain (all’opera e al profilo storico e filosofico degli intellettuali che Villemain riporta in vita nel suo romanzo, è dedicato il saggio di Francesco Monticini).

Ma una nave della libertà è stata anche il Patris II, il piroscafo che, nel tempestoso clima culturale e politico dell'Europa del 1933, navigava tra Marsiglia e Atene, ospitando a bordo gli architetti del IV CIAM di Atene (Giacomo Calandra di Roccolino presenta nel suo contributo il tema e lo straordinario film-documentario di Moholy-Nagy su quel viaggio). Pochi anni dopo, in piena Seconda guerra mondiale, una nave, la Capitaine Paul-Lemerle, salpa verso gli Stati Uniti dalla Francia collaborazionista di Vichy, trasbordando in vari viaggi sull'altra sponda migliaia di ebrei, soprattutto intellettuali in fuga dall'Europa in fiamme e in particolare dai paesi occupati dall'esercito tedesco (a uno dei viaggi della Capitaine Paul-Lemerle tra le due sponde dell'Atlantico, dedica il suo saggio Misha Davidoff, *Where Europe comes to an end*, in cui si intrecciano storia e memorie, anche famigliari, dell'autore).

Subito dopo la fine della guerra, nel 1945, la nave Mataroa salpa da Atene per trasbordare a Taranto, con destinazione Parigi, un gruppo di giovani intellettuali greci (tra gli altri Cornelius Castoriadis): fra le macerie della guerra e l'avvento di nuovi regimi, il viaggio di Mataroa cambia per sempre la vita di quei giovani 'esuli' e porta la cultura greca a dialogare con il mondo internazionale (alla 'generazione Mataroa' e alla costruzione del mito greco contemporaneo che intorno a quell'esperienza nasce e si mantiene vivido fino ai nostri giorni, è dedicato il contributo di Danae Antonakou). In questo stesso numero di Engramma pubblichiamo anche, in nuova edizione, il prezioso *Journal d'exil*, il testo che nel 1950 la scrittrice Mimica Cranaki, passeggera della nave Mataroa, pubblicò nella rivista "Les Temps Modernes" diretta da Jean Paul Sartre.

Una nave – in realtà una piccola flotta di 'navi corsare' – è uno dei set e dei veicoli della ribellione anticonformista delle prime emittenti *offshore* nei mari, caldi e freddi, degli anni '60 – espressioni di libertà delle prime radio libere, pesantemente osteggiate dal governo inglese che arriva a intervenire con l'esercito contro i nuovi 'pirati' (*Onde libere e rock n' roll* è il titolo del contributo di Alessandra Pedersoli e Christian Toson).

Veicolo iconico di un messaggio pacifista, che propone l'anti-*camouflage* come atto di libertà, è anche il sottomarino sovietico, trasformato in opera d'arte da Alexander Ponomarev e ribattezzato *SubTiziano*, che emerge nel

2009 in Canal Grande, in occasione della LIII Biennale d'arte di Venezia (all'opera e alla poetica di Ponomarev è dedicato il saggio di Silvia Burini).

La nostra 'flotta libertaria' si chiude con la Mare Jonio di "Mediterranea. Saving Humans", una nave che tra mille difficoltà – giuridiche, militari, poliziesche, pratiche e logistiche – sta solcando attualmente il braccio di Mediterraneo che separa l'Italia dall'inferno dei lager libici (al 'diario di bordo' *Cosa può una nave*, Roma 2019, è dedicata la recensione di Maria Bergamo).

Per concludere, da secoli il nostro mare è solcato da segni forti e contraddittori: corrono i traffici, le lingue e le leggende, e si consumano i conflitti e gli incontri, gli approdi e i naufragi, che dividono e uniscono i popoli che abitano le sue sponde. Questo è il contesto che propizia l'emersione di diverse epifanie di navi della libertà, che riaffiorano a distanza di secoli. Come tutte le figure della tradizione, l'andamento di questa riemersione non è continuo, né lineare: la nave della libertà è una figura carsica, che torna di tempo in tempo, quando premono le circostanze, storiche, politiche, culturali. La nave della libertà è un engramma, impresso nella matrice del codice genetico della nostra cultura, ma che può restare quiescente per secoli, e la cui riemersione non è mai garantita.

Anche perché nel cielo della cultura classica, la figura stessa della nave, pur considerata icona e simbolo importante, non è mai consegnata allo *status* di reliquia da custodire religiosamente. La nave, simbolo della facoltà, tutta umana, di portare le proprie radici altrove, insegna la mossa dello sradicamento, anche dalla stessa materialità del veicolo. Nessun radicamento, dunque, e nessuna consegna all'idea di reliquia. La mitica nave di Teseo, ritrovata 'miracolosamente' da Cimone nel V secolo, non viene conservata in un santuario ma è oggetto di continue ricostruzioni, con nuovo legno che ne reinventa la forma e che ravviva, a ogni ripristino di materiale, l'icona e il mito stesso della fondazione della città. In questo senso Atene non è fondata una volta per sempre, ma come la sua prima nave, conosce infinite rifondazioni che riplasmano la sua materia e rimodellano la sua forma.

In questo itinerario è incluso l'invito a imbarcarsi in un viaggio lungo rotte non prestabilite: a partire dall'impresa fondativa di Teseo e dalla 'goletta della libertà' simbolo della democrazia ateniese, passando per i libri portati in salvo per mare da Istanbul all'Europa, e poi per la statua di Scanderbeg posta sulla prua del Bucintoro, fino al sogno romantico dei poeti e pensatori del XIX secolo, e ai corpi dei giovani intellettuali europei del XX, in esilio dalla loro patria d'origine; e, ancora, attraverso le note libere delle radio pirata degli anni '60, fino all'immagine del sottomarino militare che emerge in superficie nelle acque di Venezia, per affermare il trionfo dell'arte sulla guerra, fino ai migranti dei nostri giorni. E come viatico di libertà, per la costruzione di nuovi orizzonti di vita e di civiltà, valgano le parole che Nietzsche pone, come σφραγίς, nel testo che segna la sua propria liberazione dal carcere asfittico del sapere accademico – il vero inizio del suo viaggio in mare aperto:

Abbiamo lasciato la terra e ci siamo imbarcati sulla nave! Abbiamo tagliato i ponti alle nostre spalle – e non è tutto: abbiamo tagliato la terra dietro di noi. Ebbene, navicella! Guardati innanzi! Ai tuoi fianchi c'è l'oceano: è vero, non sempre muggisce, talvolta la sua distesa è come seta e oro e trasognamento della bontà. Ma verranno momenti in cui saprai che è infinito e che non c'è niente di più spaventevole dell'infinito. Oh, quel misero uccello che si è sentito libero e urta ora nelle pareti di questa gabbia! Guai se ti coglie la nostalgia della terra, come se là ci fosse stata più *libertà* – e non esiste più 'terra' alcuna!

(Friedrich Nietzsche, *La gaia scienza*, § 124)

---

### English abstract

Engramma issue no. 174 *Navi della libertà* is dedicated to the "Ship of Freedom", a figure and symbol that sailed the Mediterranean Sea from the 5th century BCE to contemporary times. The volume includes contributions by Danae Antonakou, Maria Bergamo, Silvia Burini, Monica Centanni, Misha Davidoff, Lucia Nadin, Francesco Monticini, Alessandra Pedersoli and Christian Toson, Silvia Ronchey, and a new edition of the *Diary of Exile* by Mimica Cranaki published in 1950 in "Les Temps Modernes", the review directed by Jean Paul Sartre.



la rivista di **engramma**  
luglio/agosto **2020**  
**174 • Navi della libertà**

**Editoriale**

Danae Antonakou, Monica Centanni, Francesco Monticini

**Alexander Ponomarev, SubTiziano**

Silvia Burini

**Onde libere e rock 'n' roll**

Alessandra Pedersoli, Christian Toson

**La nave Mataroa**

Danae Antonakou

**Where Europe comes on an end**

Misha Davidoff

**La nave come metafora**

Giacomo Calandra di Roccolino

**L'ultima nave bizantina**

Francesco Monticini

**Libri quos mari transmisi Venetias**

Silvia Ronchey

**Tra gli allori di Venezia**

Lucia Nadin

**Paralos**

Monica Centanni

**Journal d'exil**

Mimica Cranaki

**Una nave può**

Maria Bergamo