



HAL
open science

Mobilità e Humanities

Adrien Frenay, Lucia Quaquarelli

► **To cite this version:**

Adrien Frenay, Lucia Quaquarelli. *Mobilità e Humanities*. Giulio Iacoli, Davide Papotti, Giada Peterle, Lucia Quaquarelli. *Culture della mobilità. Immaginazioni, rotture, riappropriazioni del movimento*, Franco Cesati Editore, 2021, Sagittario, 978-88-7667-894-3. hal-04118843

HAL Id: hal-04118843

<https://hal.science/hal-04118843v1>

Submitted on 6 Jun 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

ADRIEN FRENAY, LUCIA QUAQUARELLI

Mobilità e Humanities

Alcune piste di riflessione a partire dagli studi letterari¹

C'est cela aussi que veut dire « se tenir à la fenêtre » : se tenir dans ce compromis entre deux exigences également absolues et entièrement incomparables : celle du dedans qui protège la main qui écrit et celle du dehors qui apprend à voir en soustrayant le regard à toute protection.
Jacques Rancière, Les bords de la fiction, 2017

1. Per una definizione indecisa e instabile di letteratura

La letteratura è uno dei discorsi che dicono (possono dire) la mobilità, uno dei discorsi che, insieme alle pratiche e alle tecniche che la accompagnano e la fondano, attualizzano e modellizzano la mobilità attraverso le epoche e le società. I discorsi della letteratura tuttavia, insieme e diversamente dagli altri discorsi, si trasformano di continuo, modificando di volta in volta le relazioni che intrattengono, da un lato, con il “mondo” e, dall’altro, con il più ampio sistema discorsivo e culturale entro cui si danno e che contribuiscono a costruire. Tentare di capire ciò che la letteratura dice e fa della mobilità, significa allora, anzitutto, accordarsi su un’idea di letteratura come pratica discorsiva che instaura un rapporto instabile e mutevole con il mondo (il reale, i fatti); tesse una trama discontinua di modi, forme e generi che taglia diagonalmente e ridisegna frontiere culturali, temporali e spaziali e, nel più generale sistema dei discorsi, svolge un ruolo, ha un impatto e gode di una autorità che mutano e si rinnovano costantemente, entro e in rapporto anche al più largo sistema delle trasformazioni culturali e sociali. Il confine tra “fatto” e narrazione, poi, che ci riguarda in modo specifico quando tentiamo di uscire dalla dimensione strettamente disciplinare degli studi, si sposta, nel tempo e nello spazio, su una linea di relazione, dialogo, derivazione e prefigurazione in cui si giocano la natura, la funzione e il potere tanto dell’uno quanto dell’altra.

Il tentativo insomma di interrogare l’apporto degli studi letterari agli studi sulla mobilità, per alimentare una zona di riflessione e di lavoro transdisciplinare, passa anzitutto e preventivamente, crediamo, dalla comune adozione, che la tradizione storico-letteraria comparata suggerisce, di una concezione indecisa e mutevole della letteratura, della sua “identità” (natura, statuto, funzione) e del suo rapporto con il mondo. La letteratura non ha una storia né omogenea né lineare; per “letteratura” non si intende la stessa cosa attraverso il tempo e nemmeno nello stesso tempo attraverso lo spazio – lo spazio, multiplo, diverso e stratificato della creazione, produzione, circolazione e ricezione dei discorsi della letteratura. È necessario allora accordarsi su una definizione aperta di letteratura, fondata sulla pluralità (dei modi, delle forme e delle relazioni) e di volta in volta misurata e riaggiustata sui e dai testi; accordarsi cioè

¹ L’impianto complessivo e i contenuti dei singoli paragrafi sono stati concertati fra i due autori; la redazione dei par. 1, 2 e 4 si deve a Lucia Quaquarelli, quella del par. 3 e 5 ad Adrien Frenay, le conclusioni, par. 6, sono il risultato di una redazione congiunta dei due autori.

sulla dimensione differenziale e plurale della letteratura: di cosa la letteratura è, di come *funziona* e, anche, di ciò che la letteratura *fa*.

Adottare una concezione “indecisa” della letteratura, permette di evitare il rischio di fissarne troppo frettolosamente il raggio di azione, di omogeneizzarne i tratti e di rinchiuderne le potenzialità entro uno spazio dato una volta per tutte – e che troppo spesso coincide con la sfera, derivata e seconda, della rappresentazione e della testimonianza. Permette cioè di riconoscere alla narrazione letteraria una natura processuale, mutevole e dinamica, di aprire lo spettro delle possibilità di relazione e di azione che i testi possono intrattenere con i fenomeni e con gli immaginari delle mobilità spaziale e di metterne in evidenza le ricadute sociali, culturali e politiche, in luoghi, momenti e su oggetti diversi.

I testi letterari potrebbero insomma essere di volta in volta pensati e letti – come ha scritto Julien Gracq alcuni anni fa in uno dei «frammenti di prosa» appena pubblicati in Francia – come «cristallizzazioni» successive. La «cristallizzazione», scrive Gracq, «non è la “verità” di un elemento, ma soltanto il suo stato stabile a una certa temperatura e in un certo ambiente»². È precisamente con l’osservazione, la contestualizzazione (in un certo tempo e un certo ambiente) e l’analisi dei diversi “stati stabili” che sono i testi – cioè delle diverse relazioni che via via i testi tessono con il mondo e i discorsi in generale, e con i fenomeni e gli immaginari della mobilità in particolare – che hanno a che fare gli studi letterari. Ed è a partire da queste competenze, insieme storiche, culturali, estetiche e formali, che le scienze della letteratura possono partecipare all’orientamento umanista che si fa strada negli studi sulla mobilità.

2. «Abbiamo deciso di fidarci delle storie»³

Dopo una lunga «età del sospetto»⁴ – in cui ciò che si rimproverava tanto alla letteratura che agli studi letterari era l’inadeguatezza, ovvero l’incapacità di dire il “mondo” –, nel corso degli anni ottanta, e in coincidenza con un’altra svolta, quella spaziale, la letteratura ha cominciato a godere, in Occidente, di una certa importanza e di un certo prestigio. Importanza e prestigio che sono stati accompagnati e legittimati da una forte rivalutazione “esterna” al campo, che arriva in particolare dalle scienze cognitive e della psicologia e produce nelle scienze umane e sociali quella inclinazione narrativa degli studi che passa sotto il nome di Narrative Turn⁵. La letteratura è il modello implicito della narrazione, il suo archetipo, e la narrazione diventa il “paradigma” della comprensione. Il racconto è considerato essenziale «strumento cognitivo» e «strategia di organizzazione»⁶; è letto come «strumento di anticipazione»⁷, ovvero come griglia di comprensione e orientamento; è considerato una delle forme psichiche non solo della

² JULIEN GRACQ, *Noeuds de vie*, Paris, Corti, 2021, pp. 162-3 (nostra traduzione).

³ MARTIN KREISWIRTH, *Merely Telling Stories? Narrative and Knowledge in the Human Sciences*, in «Poetics Today», vol. 21, n. 2, 2000, p. 294.

⁴ Cfr. NATHALIE SARRAUTE, *L’ère du soupçon*, Paris, Gallimard, 1956.

⁵ Cfr. il testo fondatore di THOMAS W. J. MITCHELL, *On Narrative*, Chicago, University of Chicago Press Journals, 1981 e MARTIN KREISWIRTH, *Merely Telling Stories? Narrative and Knowledge in the Human Sciences*, in «Poetics today», XXI (2000), 2, pp. 293-318. Per una riflessione insieme storica e critica della “svolta narrativa”, si veda DONATA MENEGHELLI, *Storie proprio così. Il racconto nell’era della narritività totale*, Milano, Morellini, 2013.

⁶ DAVID HERMAN, *Narrative as a Cognitive Instrument*, in DAVID HERMAN, MANFRED JAHN, MARIE-LAURE RYAN (a cura di), *Routledge Encyclopedia of Narrative Theory*, Routledge, London 2005, pp. 349-350.

⁷ MARK TURNER, *The Literary Mind. The Origins of Thought and Language*, Oxford, Oxford University Press, 1996.

rappresentazione, ma anche della «costruzione della realtà»⁸ e ha progressivamente il passo di una «teoria sociale prefigurante»⁹. Quasi tutto è racconto.

Ben al di là del recupero della dimensione «transitiva» delle storie, ovvero della loro capacità di dire il mondo, oltre “il sospetto”, insomma, è successo che abbiamo deciso di fidarci delle storie. E di farlo al punto che le distanze tra mondo e storie si sono accorciate fino a metterle in discussione le frontiere, a favore di una visione e distinzione fluida e tutto sommato poco significativa, poco pertinente, del rapporto tra le storie e il mondo. In un articolo pubblicato nel 1994 sulla «New York Review of Book», il noto studioso dell’evoluzionismo Stephan Jay Gould parla della narrazione come modalità cognitiva essenziale per organizzare pensieri e idee e aggiunge: «Siamo creature che raccontano storie; la nostra specie avrebbero dovuto chiamarla *homo narrator* [...] anziché con il termine spesso non appropriato di *homo sapiens*»¹⁰.

Indagare il rapporto (l’intreccio) tra narrazione e conoscenza, insomma, tra racconto e sapere, appare alla scienza questione sempre più essenziale e urgente, e risveglia la necessità di molte discipline e campi del sapere «di interloquire tra loro e con il mondo della letteratura»¹¹. Il «bisogno di narrazione»¹² che si afferma nelle pratiche conoscitive più diverse a partire dagli anni ottanta e che accompagna il Narrative Turn, è infatti anche, ed è la tesi di un bel saggio di Remo Ceserani del 2010, *Convergenze. Gli strumenti letterari e le altre discipline*, il segno di una trasformazione, di un’apertura, di una “convergenza” nelle e delle discipline.

Tuttavia, la riduzione delle distanze tra le discipline e tra il racconto e il mondo che risulta dalla svolta narrativa, dice certo la forza della narrazione, la sua centralità nella comprensione del mondo e la sua vitalità nelle scienze umane e sociali, ma fa uscire il racconto dall’ambito e dalla pertinenza stretta della letteratura e degli studi letterari. L’“ardimentoso” ottimismo di Remo Ceserani vede nella “desacralizzazione” del testo letterario, e nel suo inserimento «nell’insieme dei discorsi che circolano»¹³, un segno di salute ritrovata tanto della letteratura quanto degli studi letterari. Pur condividendo entusiasmo e ottimismo, ci sembra tuttavia importante rilevare almeno due rischi. Il primo è che la riduzione delle distanze trascura e sottovaluta la non coincidenza tra narrazione e letteratura. Appiattare la letteratura sulla sua sola dimensione narrativa, fare della letteratura solo racconto, significa marginalizzare «tutto ciò che, nel campo della letteratura, non è racconto e che costituisce una zona *enorme* della pratica letteraria»¹⁴. Il secondo, che ridurre le distanze significa anche indebolire la sostanziale differenza (comunicazionale, culturale, sociale e politica) tra i diversi discorsi del e sul mondo, distinzione che costituisce invece, come ha proposto di recente Françoise Lavocat, «una necessità cognitiva, concettuale e politica»¹⁵. Si tratta di un bisogno che non annulla la sostanziale linea di condivisione tra realtà e narrazione, che non nega «la varietà e l’inventività delle modalità di ibridazione tra fattuale e finzionale»¹⁶, ma introduce un *différentialisme modéré*, a partire dal quale è possibile ripensare la *soglia* che separa realtà e finzione in termini di relazione e negoziazione (a volte di conflitto); superare la concezione esclusivamente

⁸ JEROME BRUNER, *The Narrative Construction of Reality*, in «Critical Inquiry», XVIII (1991), 1, pp. 1-21.

⁹ GABRIELLA TURNATURI, *Immaginazione sociologica e immaginazione letteraria*, Bari, GLF editori Laterza, 2003

¹⁰ STEPHAN JAY GOULD, *So Near and Yet so Far*, in «New York Review of Book», 1994, XLI, p. 24.

¹¹ REMO CESERANI, *Convergenze. Gli strumenti letterari e le altre discipline*, Milano, Mondadori, 2010, p. 9.

¹² Ivi, p. 20.

¹³ Ivi, p. 168.

¹⁴ DONATA MENEGHELLI, *Storie proprio così*, cit., p. 26 (corsivo nel testo).

¹⁵ FRANÇOISE LAVOCAT, *Fait et fiction. Pour une frontière*, Paris, Seuil, 2016, p. 12.

¹⁶ *Ibid.*

mimetico-derivativa delle storie, aprendo all'idea di *con-figurazione*; permettere alla letteratura di ritrovare quella «raison fictionnelle»¹⁷ che la distingue, almeno parzialmente, dagli altri discorsi. E che le permette di agire diversamente dagli altri discorsi.

Nel testo letterario la relazione con il mondo passa attraverso una mediazione specifica, che dipende, internamente, dal sistema narrativo dell'opera letteraria presa in esame nella sua globalità e storicità – e che ha a che vedere con coerenza, causalità interna, verosimiglianza, poetica... – e, esternamente, dalla sua natura comunicazionale che sfugge (per funzione e ruolo sociale e culturale) alla separazione netta tra fatto e finzione, poiché non è sottomessa alle condizioni di vericondizionalità fondate sulla referenza al mondo empirico, l'efficacia e l'operatività a cui sono sottoposti altri discorsi. In altre parole, non si chiede alla letteratura, come artefatto, di dire la “verità” sul mondo. Anche se la nostra strumentazione cognitiva è imperfetta, agli eventi che attraversano un testo letterario riconosciamo una differenza ontologica che produce in noi una sospensione, non tanto della fiducia, quanto dell'impulsione all'azione.

«Non esistono storie “vere”»¹⁸, ha scritto Bernard Pingaud; l'avventura che è il romanzo è questione di lingua, di forma, di orientamento. Tuttavia, ed è su questo che importa indagare, ciò che la letteratura ha da dire sul mondo, ciò che la letteratura sa dire sul mondo e può fare con il mondo, o in relazione con il mondo, è capace di nutrire immaginari che agiscono nel e sul mondo in un modo paradossalmente più potente e duraturo di quanto non accada con le immagini e gli immaginari prodotti da ciò che siamo soliti definire “reale”.

La letteratura non fa concorrenza alla vita, non si sostituisce all'esperienza del mondo e non sottrae dalla realtà: «apre un passaggio tra la finzione e la vita»¹⁹, di volta in volta rinnovato e rinegoziato dai testi, che opera tanto nel mondo che fuori di esso, che “modellizza”²⁰ tanto il mondo che altri possibili – ed è probabilmente questo passaggio che gli studi letterari possono aiutare a cogliere nei testi.

3. Literary Mobilities Studies

Gli studi letterari sono lenti di ingrandimento e ingranaggi. Dispongono di strumenti specifici che permettono di avventurarsi, dentro e tra i testi, per operarvi a scala variabile, dalla lettura ravvicinata alla lettura a distanza, e farli funzionare, ovvero significare. Inseriti sul filo della Storia, e della storia letteraria, comparati ad altri testi e ad altri discorsi, i testi sono letti dalle scienze della letteratura nella loro dimensione finzionale, poetica, estetica, culturale e storica, che li sottrae all'approccio che fa della letteratura semplice documento, testimonianza, trascrizione, “campo”, riserva e magazzino di dati e informazioni. Che permette, cioè, di sfuggire alla trappola dell'uso strumentale o illustrativo dei testi che ne riduce il potenziale performativo e che traspare talvolta in alcune ricerche transdisciplinari delle quali Marc Brosseau rileva «l'assenza quasi sistematica di riflessione di ordine teorico o estetico sul funzionamento di un testo letterario»²¹.

¹⁷ JACQUES RANCIÈRE, *Les bords de la fiction*, Paris, Seuil, 2017, p. 7.

¹⁸ BERNARD PINGAUD, *La bonne aventure. Essai sur la “vraie vie”, le romanesque et le roman*, Paris, Seuil, 2007, p. 44.

¹⁹ Ivi, p. 53.

²⁰ Cfr. JEAN-MARIE SCHAEFFER, *Pourquoi la fiction?*, Paris, Seuil, 1999. A questo proposito si veda anche FRANÇOISE LAVOCAT: «Les fictions modèlent en grande partie notre appréhension du monde et notre façon d'y être» (*Fait et Fiction*, cit., p. 526).

²¹ MARC BROUSSEAU, *Des romans-géographes*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 34.

Anzitutto, gli studi letterari, considerati come esplorazioni narratologiche, poetiche, storiche e comparate, permettono insomma, a partire dai testi, di aprire e alimentare cerchi interpretativi che partecipano alla comprensione, ricostruzione e risignificazione insieme storica ed estetica di fenomeni culturali e sociali.

Una volta chiariti i rapporti tra il testo letterario e mondo, ovvero che il testo non è né radicalmente separato né semplicemente derivato dal mondo, da «Text-as-End-in-Itself» il testo letterario può diventare, sotto gli occhi dello studioso di letteratura, «Text-as-means»²², a partire dal quale, nel contesto e in relazione al più ampio sistema discorsivo, esso può partecipare a una storia culturale della mobilità, di cui sono già state poste importanti basi. Wolfgang Schivelbusch, per esempio, descrive l'«industrializzazione»²³ dello spazio e del tempo a partire dal XIX secolo servendosi di testi sia tecnici che letterari.

Ancora, ed è ciò che viene già riconosciuto al discorso della e sulla letteratura, può partecipare all'elaborazione di un'estetica soggettiva della mobilità che mette in evidenza il modo in cui i corpi ne fanno esperienza. La questione del ruolo delle scienze della letteratura, nella costruzione di un'estetica della mobilità a partire dai testi letterari è infatti l'oggetto di due importanti articoli: l'articolo di Merriman e Pearce del 2017 e l'introduzione di Aguiar, Mathieson e Pearce del 2019²⁴. Entrambe le pubblicazioni si inseriscono nel contesto di una svolta umanista²⁵ negli studi sulla mobilità, che interviene sulla scia della recente apertura agli studi culturali e letterari del Centre for Mobilities Research (CEMORE, Lancaster University), creato nel 2003 da Mimi Sheller e John Urry, autori nel 2006 dell'articolo considerato fondatore del campo degli studi sulla mobilità²⁶, e, a partire dal 2011, della creazione della rivista *Transfers*, il cui orientamento interdisciplinare ha permesso di accogliere contributi di ricercatori delle scienze umane e in particolare della letteratura.

Nel contributo del 2017, Merriman e Pearce mostrano che gli approcci umanistici alla mobilità, completano e potenziano le ricerche delle scienze sociali (sociologia, antropologia, geografia umana) poiché riescono a rendere visibile, attraverso i testi, la dimensione cinestetica dello spazio, ovvero partecipano alla definizione di un'estetica della mobilità spaziale che esamina «how movement is enacted, felt, perceived, expressed, metered, choreographed, appreciated and desired»²⁷. Merriman e Pearce costruiscono allora una genealogia alternativa dei Mobilities Studies e affiancano a Peter Adey, Mimi Sheller e John Urry o Noël B. Salazar discipline e ricercatori che provengono dalle scienze umane – geografia culturale (Thrift e Cresswell), teoria letteraria (Kaplan), antropologia (Clifford e poi Ingold) o studi postcoloniali e migratori (Spivak, Canclini, Pratt, Bhabha) –, i cui lavori, senza essere considerati direttamente legati ai

²² LYNNE PEARCE, «Text-as-Means» versus «Text-as-End-in-Itself», in «Transfers», 2020, 10/1, pp. 76-84.

²³ WOLFGANG SCHIVELBUSCH, *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München/Wien, Hanser, 1977.

²⁴ MARIAN AGUIAR-CHARLOTTE MATHIESON-LYNNE PEARCE, *Introduction: Mobilities, Literature, Culture*, in EADD. (a cura di), *Mobility, Literature, Culture*, London, Palgrave Macmillan, 2019, pp. 1-31; PETER MERRIMAN-LYNNE PEARCE, *Mobilities and the Humanities*, in «Mobilities», XII(2017), 4, pp. 493-508.

²⁵ La ridefinizione, o «humanistic turn», dei mobility studies è descritta in MARIAN AGUIAR-CHARLOTTE MATHIESON-LYNNE PEARCE, *Introduction: Mobilities, Literature, Culture*, cit. Cfr. ancora, e in particolare per il ricco apparato bibliografico, PETER MERRIMAN-LYNNE PEARCE, *Mobility and the Humanities*, in IDD. (a cura di), *Mobility and the Humanities*, London, Routledge, 2018, pp. 1-16.

²⁶ MIMI SHELLER-JOHN URRY, *The New Mobilities Paradigm*, in «Environment and Planning A», XXXVIII (2006), 2, pp. 207-226.

²⁷ PETER MERRIMAN-LYNNE PEARCE, *Mobilities and the Humanities*, cit., p. 493. (Come il movimento è agito, sentito, percepito, espresso, misurato, coreografato, apprezzato e desiderato.)

Mobilities Studies, hanno permesso di pensare la mobilità e contribuito pertanto alla costruzione e alla definizione del campo di studi almeno a partire dagli anni novanta.

La questione del ruolo degli studi letterari all'interno dei Mobilities Studies viene esplorata ulteriormente nell'articolo del 2019. Il discorso letterario, insieme ad altri elementi della cultura, contribuisce secondo gli autori a una «mobilised reconceptualisation of space and place»²⁸. Riconcettualizzazione che sembra possibile ripensare lungo la dimensione produttiva dello spazio indicata da Lefebvre, il suo essere cioè, sempre anche, spazio «vissuto»²⁹, ovvero «spazio di rappresentazione»³⁰, spazio cioè insieme esperito e immaginato. E così che gli autori propongono di pensare al rapporto tra testi letterari e mondo in termini di «*circuit of meaning-production*», che permette di esprimere e rendere visibile l'influenza reciproca dell'esperienza della mobilità e delle rappresentazioni ad essa associate.

La nozione di «circuito», che esprime metodologicamente, ma per metafora, le relazioni tra testo e mondo materiale da un lato, e studi letterari e sociologia dall'altro, ha il merito di inserire nel dibattito una volta per tutte la performatività della letteratura così come la sua capacità di mettere a disposizione immagini e immaginari capaci di fondare, nel mondo, la nostra esperienza della mobilità. Al livello dei campi e dei rapporti disciplinari, la nozione di circuito, oltre a legittimare il ruolo degli studi letterari, esprime la necessità di un'innutrizione reciproca delle scienze della letteratura e delle scienze sociali, senza la quale i fenomeni di mobilità rimarrebbero in parte inspiegabili.

Tuttavia, se gli studi letterari riconquistano un posto d'elezione sia all'interno delle scienze umane che accanto alle scienze sociali al fine di riconcettualizzare i fenomeni e le pratiche della mobilità, l'idea di «circuito di produzione di senso», se inserita in un sistema di rimandi e rappresentazioni, sembra relegare di nuovo, e inaspettatamente, i testi letterari a una posizione seconda e derivata nella sua relazione con il mondo materiale.

Si rivela allora forse necessario, per riuscire a cogliere pienamente l'azione dei testi nel mondo separarsi dalla nozione di *rappresentazione* e forse anche da quella di *produzione*, per adottare i termini di «costruzione» e «configurazione»³¹ relazionale, meglio atti, ci pare, a rendere conto della dimensione figurativa e performativa dei testi. Della loro capacità, cioè, di partecipare alla costruzione del «senso» dei fenomeni di mobilità nella loro capacità di offrirsi come luoghi di elaborazione e di condivisione di griglie cognitive e immaginari: «narrative are not mere epiphenomena but actively construct embodied practises, shaping and spreading culturally shared ideas»³².

4. Piste mobili

E probabilmente intorno alla nozione di «senso» (del movimento, dello spazio, del luogo) che è possibile indicare, seppur rapidamente, altre possibili «archeologie» umaniste del dibattito sulla mobilità spaziale, utili al confronto comune, per tentare poi di tracciare alcune prime

²⁸ MARIAN AGUIAR-CHARLOTTE MATHIESON-LYNNE PEARCE, *Introduction: Mobilities, Literature, Culture*, cit., p. 2. (Riconcettualizzazione mobile degli spazi e dei luoghi.)

²⁹ HENRI LEFEBVRE, *La Production de l'espace*, Paris, Anthropos, 1976, pp. 43 e 48-49.

³⁰ *Ibid.*

³¹ MICHEL LUSSAULT, *L'Homme spatial. La Construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, 2007.

³² ROMAN KABELIK, *Narrative Senses of Perspective and Rhythm: Mobilising Subjectivity with Werther and Effi Briest*, in Aguiar-Mathieson-Pearce (a cura di), *Mobilities, Literature, Culture*, cit., pp. 139-162.

proposte sull'apporto dei testi letterari (alcuni testi letterari) alla comprensione dei fenomeni di mobilità spaziale.

La coincidenza temporale tra svolta narrativa e svolta spaziale, la «riqualificazione della coordinata spaziale all'interno della teorizzazione critica»³³, e della teoria letteraria in particolare, è all'origine del dialogo sempre più stretto tra geografia e letteratura che ha attraversato alcune tra le riflessioni più interessanti sul romanzo degli ultimi cinquant'anni, anche in Italia³⁴. Alcuni fili si intrecciano, talvolta sottilmente, tra le ricerche di Carlo Dionisotti³⁵ sullo “spazio letterario” e le cartografie storiche di Franco Moretti³⁶, tra l'articolazione tra motivo storico-tecnico e dispositivo di organizzazione narrativa rilevata Remo Ceserani³⁷ e la centralità della focalizzazione (proiezione, deformazione) che condividono romanzi e carte geografiche che ha occupato le ricerche di Franco Farinelli³⁸ per esempio o, ancora, la natura mobile e itinerante, tanto dei racconti quanto delle mappe, che ha animato parte della scrittura e della riflessione di autori come Italo Calvino³⁹.

La mutazione epistemologica che sembra segnare la svolta spaziale degli studi umani e sociali, la “conversione” allo spazio, l'attenzione crescente della dimensione spaziale dei fenomeni, delle pratiche e dei soggetti – che certo coincide e variamente si articola, come hanno notato Merriman e Pearce, con l'amplificarsi di fenomeni maggiori come le migrazioni, i processi di decolonizzazione, le mobilità attive e spontanee – attraversa anche un'importante tradizione di pensiero critico francese. Si pensi in particolare alle riflessioni di Michel Foucault sull'*eterotopia*, al progetto di *geofilosofia* di Gilles Deleuze e Felix Guattari o alla stretta relazione tra pensiero e territorio stabilita più di recente da Jean-Luc Nancy⁴⁰.

Nelle sue declinazioni e preoccupazioni letterarie, il filo francese della riflessione sullo spazio ha permesso di superare una soglia importante, quella tra spazialità del testo e «lisibilité» dei luoghi⁴¹, ovvero quella che segna il passaggio da una visione ancillare (di quadro, dispositivo di narrazione, motivo o, al più, simbolo) degli spazi letterari entro il loro perimetro testuale e una concezione relazionale tra spazio letterario e spazio umano che indica e valorizza, dei testi, il ruolo e la funzione costruttiva, performativa, semantizzante, ovvero “geocritica” dello spazio.

A partire dai lavori di Bertrand Westphal, e in particolare dalla pubblicazione, nel 2007, dell'importante saggio *La Géocritique. Réel, fiction, espace*, il rapporto tra spazio letterario e

³³ GIULIO IACOLI, *La percezione narrativa dello spazio. Teorie e rappresentazioni contemporanee*, Roma Carocci, 2008, p. 14.

³⁴ GIULIO IACOLI-DAVIDE PAPOTTI, *Sguardi che cambiano. Espressioni della mobilità tra geografia e letteratura*, *infra*.

³⁵ Cfr. in particolare, CARLO DIONISOTTI, *Geografia e storia della letteratura italiana*, Torino, Einaudi, 1967.

³⁶ Cfr. in particolare, FRANCO MORETTI, *Atlante del romanzo europeo 1800-1900*, Torino, Einaudi, 1997.

³⁷ Cfr. in particolare, REMO CESERANI, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Torino, Bollati Boringhieri, 2002.

³⁸ Cfr. in particolare, FRANCO FARINELLI, *I segni del mondo: immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, Firenze-Scandicci, La Nuova Italia, 1992; *Geografia: un'introduzione ai modelli del mondo*, Torino, Einaudi, 2003. Si veda a questo proposito anche il volume a cura di MARINA GUGLIELMI e GIULIO IACOLI, *Piani sul mondo. Le mappe nell'immaginazione letteraria*, Macerata, Quodlibet, 2012.

³⁹ Si veda in particolare lo straordinario *Il viandante sulla mappa* (in *Collezioni di sabbia*, 1990, p. 24): «La carta geografica insomma, anche se statica, presuppone un'idea narrativa, è concepita in funzione di un itinerario, è Odissean».

⁴⁰ Cfr. MICHEL FOUCAULT, *Des espaces autres*, in *Dits et Ecrits*, Paris, Gallimard, 1984, pp. 1575-1580; GILLES DELEUZE-FELIX GUATTARI, *Géophilosophie*, in *Qu'est-ce que la philosophie?*, Paris, Éditions de Minuit, 1991; JEAN-LUC NANCY, *Le Sens du monde*, Paris, Galilée, 2001.

⁴¹ BERTRAND WESTPHAL, *La géocritique. Réel, fiction, espace*, Paris, Éditions de Minuit, p. 18.

spazio umano non è più pensato in termini di riproduzione, ma in termini di relazione, esperienza, attualizzazione. La relazione spaziale motiva l'insieme della geocritica, scrive Westphal; l'obiettivo della critica letteraria è quello di «sondare» gli spazi umani che le arti mimetiche fanno agire nei e attraverso i testi, per ritrovare le interazioni culturali che i testi figurano e rendono possibili⁴²:

N'est-il pas temps, en somme, de songer à articuler la littérature autour de ses relations à l'espace, de promouvoir une géocritique, poétique dont l'objet serait non pas l'examen des représentations de l'espace dans la littérature, mais plutôt celui des interactions entre espaces humains et littérature?⁴³

Lo spazio della e nella letteratura «contrattacca», si apre, «reintegra il mondo»⁴⁴, diventa esperienza discorsiva della soggettività, interazione (trasgressione anche) spazio-temporale, visione, affetto e proiezione. I testi letterari sembrano poter mettere in scena le forme (*rappresentazioni* scrive Westphal) percettibili e pensabili dello spazio a partire da uno sguardo interno, soggettivato, capace di dare forma ed esistenza a sentimenti, immagini e immaginari, collettivi e condivisibili, che intervengono e informano di sé la pratica più generale del mondo.

Tuttavia, la funzione accordata alla mobilità come dispositivo (tanto letterario quanto fattuale) di esperienza, percezione, costruzione e semantizzazione dello spazio resta secondaria. Per quanto il secondo capitolo della *Geocritica* sia annunciato come il capitolo della mobilità, intesa come «costante dello spazio contemporaneo»⁴⁵, è più la dimensione instabile, fluida ed eterogenea degli spazi in epoca postmoderna a occupare la scena. È l'indecisione sistemica, l'inerente tensione, contraddizione e conflittualità degli spazi (e tra spazi e discorsi) che viene discussa, rintracciando «sistemi di rappresentazioni spaziali incompatibili»⁴⁶ e individuando nella *transgressivité* il tratto distintivo di ogni rappresentazione dinamica, quindi mobile, dello spazio.

Insomma, per quanto la linea di demarcazione rigida tra spazio letterario e spazio umano sia superata una volta per tutte, per via di interazione (interferenza) creatrice, l'apparato geocritico sembra restare da un lato impigliato nelle maglie di un immaginario rappresentazionale – che contraddice in parte, come nel caso di Aguiar, Merriman e Pearce, la dimensione dialettica, circolare e non derivativa della relazione tra testo e mondo –, e dall'altro sembra rimanere prigioniero di una visione immobile e fissa della significazione spaziale. La mobilità (il movimento nello spazio) non è considerata né dispositivo narrativo né strumento cognitivo: lo spazio (immobile) dei e nei testi è il prodotto di una focalizzazione fissa a cui corrisponde una organizzazione discorsiva ancora per lo più binaria (narrazione *vs* descrizione).

È in gran parte contro la natura insieme binaria e immobile del pensiero dello spazio che attraversa la geocritica che si schiera un'altra tradizione di studi che dalla Scozia arriva ancora

⁴² Ivi, pp. 42 e 17.

⁴³ BERTRAND WESTPHAL, « Pour une approche géocritique des textes », in *La Géocritique mode d'emploi*, Limoges, PULIM, 2000, p. 17. (Non è tempo, insomma, di occuparsi di articolare la letteratura intorno alle sue relazioni con lo spazio, di promuovere una geocritica, una poetica il cui oggetto non sarebbe l'esame delle rappresentazioni dello spazio nella letteratura, ma piuttosto quello delle interazioni tra spazi umani e letteratura?)

⁴⁴ Ivi, p. 13.

⁴⁵ Ivi, p. 17.

⁴⁶ Ivi, p. 70.

una volta in Francia, quella della geopoetica⁴⁷. «Il n’y a pas lieu de distinguer *res cogitans* de la *res extensa* car la pensée se déploie dans l’espace»⁴⁸ scrive Michel Collot incrociando il celebre testo di Kenneth White *Ecosse, le pays derrière les noms*⁴⁹. I testi sono allora letti (e scritti anche) più come *topografie* che come *topologie*⁵⁰. Non modelli, ma scritture di luoghi; immersioni e composizioni, che stabiliscono una linea di continuità tra l’esperienza del mondo e quella del linguaggio, poetico in particolare.

La riflessione sullo spazio si intreccia allora alla pratica poetica e alla mobilità lenta attraverso lo spazio. La ricerca incontra la creazione artistica. «La géopoétique commence avec un corps en mouvement dans l’espace»⁵¹ ha detto White in occasione di un’intervista. La scrittura diventa mobile e immersiva; non scrittura di viaggio, meravigliata e distante, ma scrittura di strada (*way-book*), scrittura dell’esperienza quotidiana e sensibile; e la mobilità diventa pratica di appropriazione e significazione poetica dello spazio. La scrittura dello spazio è cioè sempre più una scrittura *nello* spazio, che si preoccupa dello spazio e intende prendersene cura⁵².

È questa eredità di partecipazione, impegno e azione che ha ereditato, in anni recenti, il collettivo Zonezadir – tra i cui membri figura lo stesso Michel Collot –, a cui si deve la creazione (e la pratica) dell’*ecopoetica*: disciplina «en voie d’émergence dans le champ de la recherche française»⁵³ che interroga nei testi le relazioni dell’uomo all’ambiente per mettere in luce poetiche ambientali di importanza sociopolitica. Il collettivo ha di recente curato un numero speciale della rivista «Littérature», dal titolo *Zones à dire. Pour une écopoétique transculturelle*⁵⁴, che ha l’obiettivo esplicito di «interrogare le potenzialità politiche dei testi letterari»⁵⁵ in materia di problematiche ecologiche e a partire da un approccio transculturale.

Ora, in nessuna delle piste di ricerca che abbiamo rapidamente tracciato tra i testi e i paesi la nozione di mobilità è centrale, in nessuna la mobilità costituisce esplicitamente una prospettiva di osservazione (letteraria e non) del “senso”, individuale e collettivo, e delle trasformazioni dello spazio. Tuttavia, ci pare, tutte offrono strumentazioni utili per pensare lo spazio anche a partire da una prospettiva mobile. Talvolta poi, a confronto con i testi, la lente del critico si mette in movimento, seguendo per esempio le spazialità “diffuse” di alcuni romanzi di Robbe-Grillet o Borges⁵⁶, nei quali i testi operano un superamento, un «sabotaggio» direbbe Robbe-Grillet, della distinzione tra narrazione e descrizione e dei dispositivi di focalizzazione fissa e chiedono pertanto una diversa modalità di lettura, di significazione e di figurazione del mondo. In questi testi le frontiere della narrazione si sfumano, la natura “ancillare” della descrizione è messa in discussione una volta per tutte e lo spazio sfugge fuori dalle descrizioni, facendo muovere lo sguardo del critico, per affermare la sua «funzione creatrice»⁵⁷ e farsi azione. Le descrizioni, ha detto Claude Simon nel suo celebre discorso di Stoccolma,

⁴⁷ Tra i testi più rappresentativi e utili al dibattito, si vedano KENNETH WHITE, *Le plateau de l’albatros. Introduction à la géopoétique*, Paris, Grasset, 1994 e i *Cahiers de géopoétique* pubblicati tra il 1990 e il 2008 (<https://www.institut-geopoetique.org/fr/cahiers-de-geopoetique>).

⁴⁸ MICHEL COLLOT, *Pour une géographie littéraire*, Paris, Corti, 2014, p. 115.

⁴⁹ KENNETH WHITE, *Ecosse, le pays derrière les noms*, Dinan, Terre de brume, 2001.

⁵⁰ Ivi, p. 121.

⁵¹ KENNETH WHITE, *Le Champ du grand travail. Entretien avec Claude Fintz*, Bruxelles, Didier Devillez, 2002, p. 84.

⁵² Si veda in particolare, a questo proposito, KENNETH WHITE, *Conférence inaugurale*, Institut International de géopoétique, 1989, <https://www.institut-geopoetique.org/fr/presentation-de-l-institut>.

⁵³ <https://zonezadir.hypotheses.org/presentation>.

⁵⁴ «Littérature», 2021/1, n. 201, <https://www.cairn.info/revue-litterature-2021-1.htm>.

⁵⁵ Zonezadir, *Pour une écopoétique transculturelle: introduction*, in «Littérature», 2021/1, 201, p. 10.

⁵⁶ BERTRAND WESTPHAL, *La géocritique*, cit., p. 20 e ss.

⁵⁷ ALAIN ROBBE-GRILLET, *Pour un nouveau roman*, Paris, Éditions de Minuit, 1961, pp. 126-7.

au lieu d'être confinées au commencement du récit ou à l'apparition des person-nages, vont se fractionner, se mêler à doses plus au moins massives au récit de l'action, au point qu'à la fin elles vont jouer le rôle d'une sorte de cheval de Troie et expulser tout simplement la fable à laquelle elles étaient censées donner corps⁵⁸.

Lo spazio mobile dell'azione, lo spazio *che è azione*, che alcuni romanzi mettono in scena e intorno al quale si costruiscono, può allora essere letto alla luce di una nozione di mobilità rianimata e riattivata dalla strumentazione degli studi letterari, al di là cioè della sola dimensione rappresentazionale e intesa, ad un tempo, come costruzione narrativa, dispositivo di narrazione, ritmo, tema, processo di figurazione e/o prefigurazione... Come forma, cioè, di un processo di costruzione e restituzione, dialogica, della varietà, temporalità, soggettività dell'esperienza dello e nello spazio. Come modalità di significazione, sempre negoziata e sempre instabile, dello spazio, dei fenomeni e delle relazioni che lo costituiscono e, via via, lo trasformano.

«La littérature joue», ha scritto Bertrand Westphal, «elle a du jeu»⁵⁹: la letteratura ha un margine di azione creativa (e politica, sociale, ambientale) supplementare rispetto ad altri discorsi poiché non vive sotto regime di vericondizionalità. Si potrebbe allora immaginare (e tentare di praticare) non tanto una *geopoetica della mobilità*, quanto una *geopo(i)etica della mobilità spaziale*, capace di misurare le potenzialità creative di significazione della mobilità spaziale di cui dispongono i testi letterari nella loro relazione con i fenomeni e le esperienze, per partecipare così all'elaborazione, alla prefigurazione e alla costruzione di altre spazialità. Perché il “gioco” della letteratura, è bene tenerlo a mente, non si ferma alle frontiere del possibile, non partecipa soltanto al senso di ciò che è, ma può prefigurare altri possibili. E proprio in questo risiede, secondo Rancière, la sua forza politica⁶⁰.

5. Oltre la frammentazione

Il pensiero letterario della mobilità spaziale – cioè ciò che gli studi letterari sullo spazio e sulla mobilità cercano di descrivere e di far “funzionare” – permette di portare alla luce una capacità specifica, tutta letteraria, che gli esseri umani hanno per dare senso al mondo e, per ciò che ci riguarda qui da vicino, alle pratiche di mobilità. Il processo di configurazione letteraria propone insomma una modalità specifica di pensare la mobilità che prende forma sull'istituzione reciproca di esperienza e immaginazione. Che lo spazio fisico preesista poco importa: ciò che importa è che la letteratura permetta di com-prenderlo nei termini di ciò che Augustin Berque chiama «l'écoumène»⁶¹, ovvero della «relazione dell'umanità con l'estensione della terra»⁶², della significazione degli oggetti geografici già e sempre entro sistemi simbolici e tecnici prodotti dagli esseri umani.

⁵⁸ CLAUDE SIMON, *Discours de Stockholm*, Paris, Éditions de Minuit, 1986, p. 20 (invece di essere confinate all'inizio della storia o all'apparizione dei personaggi, si segmenteranno, si mescoleranno in dosi più o meno importanti con la storia dell'azione, al punto che alla fine giocheranno il ruolo di una sorta di cavallo di Troia e espelleranno semplicemente la fabula a cui dovevano dare corpo.)

⁵⁹ BERTRAND WESTPHAL, *La géocritique*, cit., p. 275.

⁶⁰ JACQUES RANCIÈRE, *Politique de la littérature*, Paris, Galilée, 2007.

⁶¹ AUGUSTIN BERQUE, *Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, 2000.

⁶² AUGUSTIN BERQUE, *Chorésie*, in «Cahiers de géographie du Québec», XLII (1998), 117, pp. 439.

I testi letterari esprimono la relazione esistenziale che intercorre tra esseri umani e luoghi, irriducibile alla semplice oggettivazione del pianeta o della biosfera da parte del soggetto. La messa in scena letteraria dei personaggi negli spazi della finzione è un modo per pensare la loro relazione e, soprattutto, la loro incapacità di esistere l'uno senza l'altro. La letteratura permette di cogliere ad un tempo, offrendo immagini e situazioni, modelli di comprensione e proposte di trasformazione, realtà fisica e suoi significati possibili. In questo senso, il discorso letterario è uno dei discorsi che permettono all'uomo di sviluppare, pensare e figurare la relazione con la mobilità spaziale diversamente da ciò che, semplicemente, essa è o dovrebbe essere.

In *Lines. A brief history*⁶³, Tim Ingold sviluppa l'idea che sia possibile descrivere la modernità attraverso la nozione di frammentazione. La nostra comprensione dello spazio è passata, secondo Ingold, dal modello di percorso continuo e serpeggiante di Sterne alla riduzione dello spazio a un insieme di punti da collegare che caratterizza le rivoluzioni industriali europee. Il viaggio non è più questione di «wayfaring»⁶⁴ ma problema di «destination-oriented transport»⁶⁵. La vita e le opinioni di Tristram Shandy, le sue storie e le sue digressioni, si trasformano così in “stazioni” di una rete di comunicazioni materializzata da una mappa⁶⁶.

Here is the line traced in the air by the Corporal, as depicted in Laurence Sterne's narrative of 1762, *The Life and Opinions of Tristram Shandy, Gentleman*:



È possibile allora forse interpretare alcuni romanzi come tentativi di trasformare il rapporto frammentato e immobile con il mondo ricucendo lo spazio dell'intervallo muto, offrendo e costruendo cioè un percorso di continuità (di senso) che contrasta la frammentazione.

Un rapporto frammentato con la realtà è quello, per esempio, che caratterizza il protagonista di *La Modification*⁶⁷. Immobile nello scompartimento di un treno, lancia il suo sguardo a destra e a sinistra, oltre il finestrino, in cerca di immagini del mondo. Tuttavia, l'oscurità della notte gli permette soltanto di vedere il proprio riflesso, immobile come lui ma fluttuante nel buio. I pensieri del personaggio si muovono allora su un altro asse, che mima quello dei binari e, insieme, quello del tempo. Tra prolessi e analessi, proiezioni verso Roma e ricordi di Parigi, ricordi di momenti passati con l'amante romana e proiezione della rottura con la moglie, il protagonista cerca una posizione per sé, tanto nel tempo che nello spazio, utilizzando lo schema offerto dalla mobilità del treno. Attraverso la corrispondenza tra itinerario del treno e tracciato romano, tra motivo antico e immagini intime, è possibile allora costruire un modello finzionale

⁶³ TIM INGOLD, *Lines. A brief History*, London, New York, Routledge, 2007.

⁶⁴ Ivi, p. 75.

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ Ivi, pp. 72, 73 e 74.

⁶⁷ MICHEL BUTOR, *La Modification*, Paris, Éditions de Minuit, 1957.

di coesistenza di due vite possibili (quella con la moglie, quella con l'amante) attraverso la sovrapposizione di due città, Roma e Parigi. Michel Butor insomma si serve del treno, della mobilità insieme reale e immaginaria che esso consente, come strumento per dare vita a un mondo in cui due vite separate e lontane si possono riunire, processo che orienta con ogni probabilità la decisione finale del personaggio, quella di, appena arrivato a Roma, prendere il treno nella direzione opposta...

È lo stesso desiderio di configurare un mondo continuo, al di là della frammentazione e delle contraddizioni (sociali e morali), che spinge Marcel Proust a organizzare *Sodoma e Gomorra* intorno a un sistema ferroviario che costruisce liberamente la geografia della Normandia. Il treno locale, visto come palcoscenico in miniatura della vita mondana⁶⁸, permette agli invitati di Madame Verdurin di riunirsi sulla strada per la Raspelière, dove lei li aspetta, permette al narratore di visitare Saint Loup e svolge un ruolo importante nello sviluppo delle relazioni amorose tra il narratore e Albertine e tra Charles Morel e il barone di Charlus. Ogni volta, che si tratti di destinazioni legate a sentimenti di amicizia o d'amore, l'itinerario del treno viene adattato e trasformato, al di là delle incongruenze spazio-temporali nella storia e le libertà prese con la realtà geografica fuori dalla storia⁶⁹. Proust usa il motivo letterario del treno per riunire fili narrativi e personaggi separati dalla disposizione geografica dei luoghi; la verità sociale e affettiva prevale sulla morfologia del territorio e la narrazione procede, come scrive Bertrand Westphal, a una sorta di «mitologizzazione di realtà certificate»⁷⁰. Proust agisce insomma come un autore dell'antichità «anticipando la geografia»⁷¹ e ignorando il fatto che «lo scrittore arriva in loco da buon secondo»⁷². La linea del treno di *Sodoma e Gomorra* fa eco alla definizione che Alain Ballabriga dà della cosmografia greca: «La cosmographie archaïque ne tient pas compte des trajets nautiques réels. Les toponymes situés les uns par rapport aux autres sont pour ainsi dire alignés sur une droite idéale»⁷³. Proust offre insomma nuovi referenti e nuovi significati a un mondo già da lungo tempo cartografato con precisione geo-metrica.

La riflessione di Proust sul modo in cui i suoi personaggi possono fare collegamenti tra i luoghi è approfondita successivamente attraverso il confronto tra gli spostamenti in treno e quello in auto. Un percorso in auto, vicino a luoghi che il narratore percorre abitualmente in treno, è l'occasione per riflettere sull'effetto della mobilità sui significati dello spazio geografico: mentre il treno offre «féériques voyages»⁷⁴, l'automobile fa perdere ai luoghi il loro mistero. E non solo a causa dell'assenza dell'orario ferroviario, che priva il personaggio del contatto con il nome della città prima della visione della stessa, ma anche il fatto che l'automobile, invece

⁶⁸ MARCEL PROUST, *À la recherche du temps perdu*, IV, *Sodome et Gomorrhe*, Paris, Folio, pp. 285 e 495.

⁶⁹ Cfr. MARCEL PROUST, *À la recherche du temps perdu*, IV, *Sodome et Gomorrhe*, cit., nota 3, p. 573.

⁷⁰ BERTRAND WESTPHAL, *Geocritica*, Roma, Armando editore, p. 114.

⁷¹ Ivi, p. 118.

⁷² *Ibid.*

⁷³ ALAIN BALLABRIGA, *Les Fictions d'Homère. L'invention mythologique et cosmographique dans l'Odyssée*, Paris, PUF, 1998, p. 109, citato in BERTRAND WESTPHAL, *La Géocritique*, cit., pp. 134-135. (La cosmografia arcaica non tiene conto delle vere rotte nautiche. I toponimi, situati l'uno in relazione all'altro, sono, per così dire, allineati su una linea ideale.)

⁷⁴ MARCEL PROUST, *À la recherche du temps perdu*, IV, *Sodome et Gomorrhe*, cit., p. 394.

di nutrire le «illusions du spectateur dans la salle»⁷⁵, conduce direttamente nelle «coulisses des rues»⁷⁶, privandolo del «mystère» e offrendogli in cambio la «mesure de la terre»⁷⁷.

Al di là della dimensione diegetica e narratologica, le diverse concezioni dello spazio che nascono dal confronto tra treno e automobile servono a far prendere coscienza, al volgere del secolo, di un mondo di cui ci si appropria, nel suo mistero o nella sua misura, grazie alle pratiche di mobilità spaziale e di velocità che lo attraversano. L'opera di Proust riesce, con l'aiuto dei mezzi di trasporto e del loro confronto⁷⁸, a rintracciare le possibili continuità che attraversano un mondo industriale profondamente frammentato dalla guerra.

Uno dei ruoli del romanzo a partire dal XIX secolo potrebbe essere dunque quello di fornire griglie cognitive per registrare, rendere conto e pensare – configurare e condividere – il contesto antropologico di frammentazione dell'esistenza che si disegna all'interno delle grandi trasformazioni europee a partire dal XIX secolo, concepite come “industrializzazioni” dello spazio e del tempo⁷⁹. L'accelerazione dei mezzi di trasporto provoca uno stravolgimento del rapporto con il territorio, ridotto e allargato allo stesso tempo, e uno stravolgimento del rapporto con il paesaggio, da cui il viaggiatore è strappato e che può percepire solo come panorama lontano. E il discorso letterario, costruendo spazi e movimenti tra i luoghi o, per dirla altrimenti, istituendo (immaginando) luoghi per mezzo dei movimenti che li collegano, porta alla luce la frammentazione fondamentale di situazioni territoriali e esistenziali specifiche e la mancata corrispondenza tra esperienza umana della mobilità spaziale e descrizione fisica e geo-metrica dello spazio, proponendo modalità di senso all'interno della narrazione e grazie ad essa. Il lettore è confrontato a personaggi che cercano, anche se non sempre con successo, di produrre uno spazio “umano” contro e oltre la disumanizzazione indotta dalle trasformazioni tecniche. Ed è precisamente la mobilità, come tema e come dispositivo narrativo, che permette di ricucire la segmentazione spaziale, risignificandola e umanizzandola.

6. Per concludere

Jacques Rancière apre il suo recente saggio sui *bordi* della finzione così: «Ciò che distingue la finzione dall'esperienza ordinaria, non è un difetto di realtà, ma un sovrappiù di razionalità»⁸⁰. Si tratta di una riflessione che ha il passo della provocazione e il merito di spostare una volta per tutte la direzione della discussione sul rapporto tra letteratura e mondo. Rancière riconosce alla «raison fictionnelle» la capacità di operare una «rivoluzione»⁸¹ che si gioca, anzitutto, sul

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ Il confronto dei modi di trasporto per interrogare lo spazio e la mobilità spaziale è comune a molti autori della fine del XIX/inizio XX secolo. È stato reso possibile dalla commercializzazione delle prime automobili che presto entrarono nelle pagine della letteratura, anche popolare. Cfr. ALFRED JARRY, *Le Surmâle*, Paris, Éditions de la Revue Blanche, 1902; HENRI DE RÉGNIER, *Le passé Vivant*, Paris, Mercure de France, 1905; PIERRE SOUVESTRE-MARCEL ALLAIN, *Le Roux*, Paris, Librairie de l'auto, 1909; PIERRE FRONDAIE, *L'Homme à l'Hispano*, Paris, Emil-Paul, 1925.

⁷⁹ WOLFGANG SCHIVELBUSCH, *Geschichte der Eisenbahnreise*, cit.

⁸⁰ JACQUES RANCIÈRE, *Les bords de la fiction*, Paris, Seuil, 2017, p. 7 (traduzione nostra).

⁸¹ *Ibid.*

piano del senso. Ai testi letterari, usciti una volta per tutte dalla trappola della rappresentazione intesa come produzione derivata, viene riconosciuta una capacità di azione, di performatività che si misura sulla loro portata cognitiva – insieme interpretativa e modellizzante, figurante e configurante. Le immagini e gli immaginari della letteratura sono griglie di comprensione e possibili configurazioni del mondo; strategie di organizzazione e prefigurazioni di altri possibili. Ricuciono tempo, spazio, esperienza e loro sentimento, al di là della frammentazione della modernità, per indicare vie e relazioni, per orientare. E godono di un potenziale comunitario straordinario: sono luoghi, concreti e frequentati, di stratificazione e condivisione di immaginari. Luoghi, come ha scritto Rancière altrove, nei quali si rende possibile e prende forma «le partage du sensible»⁸².

I discorsi della letteratura, se considerati come finzioni che organizzano una narrazione – per il fatto stesso che organizzano una narrazione – propongono, rendono disponibili, offrono alla considerazione un catalogo di situazioni esistenziali, modi di fare uso del mondo, esperienze, impressioni e affetti che partecipano alla costruzione del mondo. Il linguaggio della letteratura, insomma, «non “veicola” una determinata storia, ma la fa essere ciò che è»⁸³, nei suoi rapporti, mutevoli e instabili, con il soggetto, il mondo e gli altri testi. Perché lo spettro di azione della letteratura – ciò che la letteratura è e ciò che la letteratura *fa* – non è definito una volta per tutte, cambia nel tempo e nello spazio e deve essere di volta in volta messo alla prova dei testi e delle storie.

Cosa possono dire allora le storie (certe storie) della mobilità e quale è il ruolo degli studi letterari nella comprensione del fenomeno della mobilità attraverso le storie? In questo nostro rapido contributo alla discussione collettiva abbiamo cercato di indicare alcune piste, tanto interpretative che metodologiche. Tracciato possibili archeologie letterarie alla riflessione sulla mobilità spaziale capaci, speriamo, di alimentare la strumentazione condivisa e individuato, nei testi, in certi testi, nodi, immagini, potenzialità, aperture. Perché il «gioco»⁸⁴ della letteratura non si ferma alle frontiere del possibile, non partecipa soltanto al senso di ciò che è, ma immagina e fa funzionare altri possibili. Ed è proprio nella dimensione immaginativa e prefigurante, nella capacità di “realizzare” per immagini altro e altrimenti, che risiede la sua forza politica e il suo potenziale critico.

I testi letterari, in modi sempre diversi, producono e riproducono sceneggiature della distanza e della prossimità, della separazione e dell’incontro, del cammino, della strada e della frontiera, collegano e separano ma soprattutto danno forma alle estremità, ai lati, alla partenza e all’arrivo, alle relazioni. Forniscono griglie di comprensione condivise e condivisibili: sono strumenti sociali di una possibile comunanza che risponde a un bisogno di comune.

⁸² JACQUES RANCIÈRE, *Le partage du sensible*, Paris, La fabrique, 2000.

⁸³ DONATA MENEGHELLI, *Storie proprio così*, cit., p. 26.

⁸⁴ JACQUES RANCIÈRE, *Politique de la littérature*, cit.