

Mare azzurro e vele rosa

Abstract: BLUE SEA, PINK SAILS; WOMEN AND NAVIGATION

Aphorisms, superstitions, stereotypes and misfortunes have been describing women's incompetence on board of ships in the sea. However, there are substantial examples of sea women showing how these ideas are socially constructed. This ideally defines a sharp division between the 'land' space and 'sea' space. While in the first case normal life is conducted and men and women have the right to coexist in the second case rules and norms are different and women are not welcome. This dichotomy vision has been gradually changing thanks also to an increasing presence of women practicing sailing competitions successfully. The study presents a few female sailing athletes biographies to analyze how those walls were overcome and to describe difficulties met while being in their forefront.

Keywords: Sea, Gender, Biography, Women.

Introduzione

“Le compagnie navali erano [...] contraddistinte da un'altra caratteristica che le differenziava dalle società terrestri: la quasi totale assenza di donne – o tutt'al più la loro occasionale, ma quasi sempre trasgressiva, presenza a bordo. Le navi sono in gran parte 'maschili' [...] I marinai dei pescherecci scozzesi, anche prima di prendere il largo per raggiungere le zone di pesca nelle acque del Nord Atlantico, osservano alcune prassi consolidate per superstizione: fra queste la non ammissione delle donne a bordo e addirittura l'impossibilità imposta loro di toccare la battagliola quando le navi sono ancora in porto” (Mack, 2012, p. 33).

La considerazione qui sopra riportata, così come i molti proverbi e aforismi esistenti sulla sfortuna che le donne porterebbero in mare e in generale sul rapporto conflittuale tra genere femminile e navigazione, riafferma il tradizionale tabù per le donne di dedicarsi ad attività marinaresca e l'altrettanto tradizionale suddivisione degli spazi terrestri, tra terra e mare, tra spazio solido dove si svolge la vita “normale”, a cui partecipano, pur con più o meno nette divisioni di compiti e di spazi tra maschi e femmine, tutti i membri della società, e uno spazio liquido, percepito come spazio dell'alterità, in cui s'instaura una società particolare e in cui vigono regole comportamentali differenti (Squarcina, 2015), precluso al genere femminile.

Cercare una motivazione, o anche una serie di motivazioni più o meno plausibili, addotte per la

messa al bando delle donne dal mare è impresa impossibile. Potremmo citare la minor forza fisica, la minor forza di carattere, la necessità per la donna di stabilità per poter generare e allevare la prole, la difficoltà ad adattarsi ad un ambiente in cui è difficile, o almeno lo era, avere condizioni igieniche accettabili, la concezione del mare come spazio ostile da cui preservare le donne, la concezione del mare come spazio di libertà in cui la donna potrebbe sottrarsi alla “guida” maschile, soprattutto l'idea che la donna, in quanto intrinsecamente diversa, potrebbe essere un elemento perturbatore della comunità costituita dall'equipaggio, in cui, pur con ruoli e responsabilità gerarchizzati, viveva, secondo Jean-Louis Lenhof, fino all'affermazione della mentalità industriale e alla conseguente netta divisione del lavoro anche a bordo delle navi, un profondo senso di solidarietà ed uguaglianza determinato dalla necessità di collaborare allo scopo comune e all'impossibilità di diversificare le sorti in caso d'incidente (2005, p. 5). In ogni caso gli spazi pelagici sono stati concepiti come inadatti, o vietati, alle donne.

Eppure il rapporto tra le donne e il mare, sia pur di minor intensità rispetto a quello intrattenuto dalla parte maschile dell'umanità, è sempre esistito. Testimonianze riguardanti “passeggiare” si possono far risalire fino all'antichità classica, anche se, in queste circostanze, una linea di demarcazione le separava dall'equipaggio e da ogni manovra necessaria alla conduzione della nave, e dunque le donne erano considerate come un corpo estraneo, non relazionato al trinomio simbiotico uomini/barca/mare. Altri casi sembrano



più significativi. Non solo le cronache narrano di come Isabel Barreto, alla fine del XVI secolo, mentre con il marito, Alvaro de Mendana, navigava nel Pacifico, rimasta vedova, prese il comando della flottiglia e la condusse fino alle Filippine navigando per oltre 10.000 miglia che a cavallo tra XVII e XVIII secolo alcune donne furono a capo di navi pirata che spadroneggiavano nel Mar dei Caraibi e che il clipper “Flying Cloud”, che detenne dal 1854 al 1989 il record di velocità sulla “Rotte dell’oro”, tra New York e San Francisco, fosse capitanato a pari titolo dai coniugi Creesy, ma, meno romanticamente, Paul Thompson testimonia come “una minoranza di donne pescatrici erano solite dare una mano agli equipaggi svedesi e norvegesi e oggi i battelli da pesca bretoni e sardi le prendono a bordo. Si sa di donne pescatrici indipendenti in Irlanda e nella Spagna nord occidentale”(1990, p. 7); inoltre una ricerca condotta da Macrina Marilena Maffei (2013) testimonia come, sino agli anni Cinquanta del secolo scorso, alle Isole Eolie, le donne non solo spesso si accompagnavano agli uomini nell’attività di pesca, ma frequentemente costituivano equipaggi interamente femminili che a volte si inoltravano in mare aperto per portare il pescato a mercati lontani, sino a Napoli o Palermo; da ultimo il bel libro illustrato curato da Jean-Luc Garnier e Catherine Chabaud (2007) mostra decine di esempi di donne, che con il mare si sono confrontate, lo hanno vissuto, ne hanno fatto la loro ragione di vita e la loro fonte di sussistenza.

Dunque l’incompatibilità tra donne e mare sembra più un discorso volto a delineare un’ulteriore cesura tra mondo femminile e mondo maschile, sulla quale a sua volta si giustifica, come asserito da Pierre Bordieu (2005), la presunta vocazione da parte delle donne nelle società tradizionali a ricoprire ruoli d’importanza inferiore a quelli degli uomini, che una realtà: il risultato di una costruzione sociale.

Questo stereotipo, soprattutto negli ultimi tre decenni, pur trovando sacche di resistenza, sta perdendo la sua forza, sempre più scalfita dal dubbio che non vi sia nulla di “naturale” nella cesura tra genere femminile e mare. Ovviamente le ragioni di questo mutamento culturale sono molte e complesse, sicuramente un ruolo lo ha avuto l’attività velica sportiva¹ e l’affacciarsi in essa come protagoniste le donne.

Con questo contributo si vuole presentare un abbozzo d’indagine, utilizzante come fonte principale la letteratura nautica e in particolare i libri di memorie scritti da navigatori e navigatrici, sul ruolo che le navigatrici sportive, cioè impegnate in competizioni veliche, e, ancor più in dettaglio,

d’altura, hanno avuto nel modificare il senso comune secondo il quale le attività marinare non sono adatte alle donne e, conseguentemente, nel far percepire gli spazi pelagici come spazi non esclusivamente maschili.

“La navigazione solitaria è certamente molto penosa tanto per i muscoli quanto per i nervi femminili”

Nel 1954 Jean Merrien pubblicò con il titolo di *Les navigateurs solitaires*, un libro che, aggiornato più volte, sarebbe diventato un grande classico della storia della navigazione da diporto e sportiva. Nelle sue pagine l’autore ripercorre la storia dei navigatori solitari che, a suo avviso, incarnano l’ideale del marinaio assumendosi la “responsabilità totale, l’esecuzione integrale” (1967, p. 263) della navigazione. In realtà, vi cita diverse imprese condotte da coppie di coniugi (pp. 42-43, 211-216, 235-236) sottintendendo con ciò che il contributo apportato dalle donne alla navigazione fosse ben poca cosa, in molti casi limitato alla compagnia.

Merrien non è generalmente tenero anche nei confronti delle vere navigatrici solitarie e in genere con la navigazione femminile. Così descrivendo l’impresa di Ann Davison, giornalista inglese che per prima, tra il 1952 e il 1953 attraversò in solitario l’Atlantico commenta: “Questo successo è notevole, poiché la navigazione solitaria è certamente molto penosa tanto per i muscoli quanto per i nervi femminili. L’ammiriamo, ma non le auguriamo troppe imitatrici” (p. 103), mentre scrivendo del tentativo della “giovane tedesca Edith Bauman” di traversata atlantica nell’ambito della OSTAR² del 1968, la definisce “del tutto inesperta” e “giovane imprudente” (p. 329).

Il fondamentale misoginismo, quantomeno in campo nautico, di Merrien traspare anche da espressioni, del resto comuni soprattutto al suo tempo, così commentando le capacità nautiche di un marinaio dilettante afferma: “Conor O’Brian non era una femminuccia” (p. 240) e si stupisce di ricevere tra le lettere richiedenti consigli in vista di imprese nautiche anche quella di una “ragazza” (p. 343).

L’atteggiamento di scarsa fiducia nelle capacità nautiche e delle possibilità di vivere gli spazi marini non caratterizza solo Merrien. Eric Tabarly, un grandissimo navigatore considerato un innovatore nel campo della moderna navigazione competitiva d’altura, imputava l’inferiorità femminile in regata alla minor forza fisica. In un libro intervista realizzato nel 1972, affermava: “S’l n’y a

jamais eu d'équipière à bord des *Pen Duick*³, c'est simplement parce que j'estime qu'une femme n'a pas sa place à bord d'un grand bateau de compétition: elle ne peut pas effectuer le même travail musculaire d'un homme, ou alors c'est ne pas ce que j'appelle une femme" (Pernet, 2008, p. 125), anche se, alcuni anni dopo, in un libro che descrive la sua seconda OSTAR vittoriosa, anche in ragione delle buone prestazioni delle donne che parteciparono alla regata scrisse: "il n'y a absolument aucune raison pour que le Jester Trophy⁴ ne soit pas un jour gagné par une femme. En effet, je considère que sur un bateau ce cette taille, où les manoeuvres ne présentent aucun caractère musculaire, une concurrente féminine n'est en aucune façon désavantagée per rapport aux hommes" (1976, p. 148).

La lunga rotta verso l'Égalité

Alla OSTAR del 1976 partecipò anche Ida Castiglioni che narra la sua impresa sportiva e le fasi del suo avvicinarsi alla vela in un libro significativamente intitolato con il nome della sua barca: *Eva* (1976). Nel libro narra di come quando iniziò a praticare la vela, frequentando i corsi del Centro Velico Caprera, fosse spesso l'unica donna del gruppo (p. 89), di come, una volta divenuta istruttrice, non fosse facile farsi accettare: "con gli allievi non più giovani, stentavo a superare la loro diffidenza per una istruttrice che era donna e per di più giovane" (p. 140). Narra anche di come, durante le sue esperienze veliche in equipaggio il compito di far da mangiare e lavare i piatti toccasse sempre all'unica donna a bordo: lei (p. 111 e 165). Anche alla Castiglioni, prima della partenza, Tabarly ribadì il suo punto di vista: "Je te souhaite bonne chance, mais c'est ne pas un affaire de femme" (p. 130). Elementi che rivelano il senso di superiorità dei navigatori nei confronti delle navigatrici a cui la protagonista/narratrice, sente di dover rispondere, nonostante avesse già compiuto due regate transatlantiche in equipaggio, una delle quali con a bordo solo donne, mostrando una maggiore competenza e sapendo di non potersi permettere errori. Narrando delle fasi della partenza dell'OSTAR la Castiglioni racconta: "Vedo anche Claire Francis la pensa come me: è mezza barca più avanti, leggermente sottovento. Se ci speronassimo sarebbe veramente un bel guaio. Immagino già le risate degli uomini: 'Eccole, queste donne che vogliono strafare e che farebbero molto meglio invece a stare davanti ai fornelli, anche sulle barche'" (p. 16).

Quando due anni dopo, nel 1978, Florence Arthaud tagliò il traguardo a Pointe à Pitre della Route du Rhum⁵ giungendo undicesima in classifica assoluta, seconda nella sua classe e prima delle donne, aveva solo ventun anni e venne immediatamente soprannominata "La fidanzatina dell'Atlantico", anche se la navigatrice in un suo libro di memorie, racconta come quel suo successo fosse venuto dopo tanta incredulità nei suoi confronti: "a Saint-Malo, alla partenza, ero una figlia di papà alla quale avevano regalato una barca per il suo compleanno" (2011, p. 20) e come l'idea della regata in solitario le fosse venuta a causa anche dei tanti rifiuti alle sue candidature come membro d'equipaggio. Narra inoltre come anche più tardi, quando confermò in molte altre regate le sue capacità veliche, forse poiché era la figlia dell'omonimo editore, forse per il suo carattere eccentrico e ribelle, fosse trattata spesso con sufficienza da molti addetti ai lavori e con sospetto dalla stampa. Il fatto che fosse una donna faceva presupporre un suo atteggiamento diverso, più remissivo, così, quando un editore ebbe un suo netto rifiuto alla proposta di prendere il mare in compagnia di tre ragazze: una bionda, una rossa e una bruna, per degli articoli turistici, questo le rispose: "lei, è come mia figlia, ha lo stesso brutto carattere!" (p. 34) e, quando andava all'arsenale di Brest per seguire i lavori di costruzione di una sua barca, veniva ritenuta inopportuna la sua minigonna (p. 49). Soprattutto prima della partenza della Route du Rhum del 1990, a cui si presentò con un busto a causa di un'ernia cervicale, il principale quotidiano sportivo francese *L'Equipe* insinuò che fosse un espediente per attirare l'attenzione su di sé e per potersi ritirare dopo poche miglia (p. 122), anche se, una volta giunta al traguardo vittoriosa, lo stesso quotidiano pubblicò su tutta la larghezza della prima pagina: "Scusa, Florence" (p. 130). Proprio il trionfo in questa competizione diede alla nostra protagonista la coscienza del suo ruolo sociale, racconta infatti: "il molo è nero di gente, di donne della Guadalupa che si riprendono i loro diritti sui mariti. Stasera, qualcosa è cambiato; stasera, è la donna che comanda in casa, dicono" (p. 128) e ancora: "Talvolta delle donne mi hanno detto: 'l'ammiriamo'. Donne che lavorano per sfamare la famiglia, giorno dopo giorno, dimentiche di se stesse, donne che vedevano crescere i loro figli, e poi li guardavano andare via. Non avrei mai avuto quel tipo di coraggio" (p. 131).

Nel 1987 si affacciò nel mondo della competizione velica d'altura Isabelle Autissier, anche per lei l'ingresso nel mondo della vela d'altura non fu facile. Scrive infatti in un libro intervista: "per



una donna, è sempre un po' difficile essere ammessa in un equipaggio di uomini [...] Quando una ragazza vuole navigare, è quasi più facile per lei essere skipper con tutti i problemi che ne derivano, che dipendere dal benvolere di un uomo che può decidere se imbarcarla o no" (Autissier e Le Seguillon, 1996, p. 77) e più avanti commentando questa situazione afferma "è maschilismo allo stato puro. Fondato su falsi pregiudizi" e ancora, riferendo delle ragioni addotte da uno skipper per non imbarcare donne riporta: "Se prendo parecchie donne a bordo, è evidente che si faranno le pulci tra di loro e poi ci saranno certamente problemi di coabitazione con gli uomini" (p. 78). Nonostante le difficoltà l'Autissier collezionò diversi successi e, quando incappò in gravi incidenti di navigazione, mostrò una forza di carattere che le valse l'ammirazione dei colleghi maschi, ribadendo comunque la sua femminilità: "ho avuto dei risultati, ma non per questo sono un uomo mancato. Non sono né più e né meno femmina di prima. Per riuscire in questo campo, come in molti altri, ci vuole semplicemente la forza di volontà, la voglia di lavorare sodo e una feroce voglia di riuscire" (p. 82). La nostra protagonista si rende conto che il muro che separa le donne dal mare si sta indebolendo, scrive infatti: "Sono convinta che tutto ciò possa cambiare nei prossimi anni. Un po' grazie all'influenza di donne come Florance Arthaud o come me, ma soprattutto perché le donne si sentono sempre più sicure. Questo potrà avvenire tramite progetti esclusivamente femminili, se un equipaggio di donne conduce una bella regata intorno al mondo, gli uomini riconoscono sicuramente le loro qualità di marinai. Non dimentichiamo che la vela è uno di quei pochi sport dove uomini e donne possono combattere ad armi pari" (p. 80).

Nel 1991 Catherine Chabaud prese il via della Mini-Transat⁶, iniziando così una carriera che alternava la competizione velica alla comunicazione giornalistica e televisiva. Forse per il fatto di essere già introdotta nel mondo della vela d'altura come giornalista, forse grazie alle buone performance delle colleghe navigatrici che l'avevano preceduta nelle competizioni transoceaniche e che avevano fatto capire agli sponsor che le donne attiravano comunque l'attenzione dei media (Chabaud, 2012, p. 116), ha trovato meno difficoltà delle altre veliste nell'essere considerata qualcosa più che una curiosità e nella ricerca di finanziatori. Ciò nonostante, nella prefazione di un suo libro intitolato *Sogni possibili* (2012), in cui narra la sua partecipazione alla Vendée Globe⁷ del 1996-97, l'anonimo prefatore afferma che:

"non sempre la si capiva. Peggio, la si sottovalutava. Come? Una donna, un'altra ancora, senza i gradi di lungo corso, che scherza con il mare e fa la giornalista, una donna nella regata intorno al mondo che schiera gli skipper migliori e gli scafi più raffinati?" (p. 9), sottolineando come la difficoltà nei confronti delle capacità nautiche delle donne non fosse del tutto scomparsa e, nel testo, la protagonista-narratrice narra come vi fosse stato un tempo "in cui 'bussavo' sugli scafi, nelle marine, in cerca di un imbarco di fortuna" (p. 96). L'autrice racconta come provasse un sentimento fraterno per tutti i concorrenti, ma soprattutto come si sentisse vicina a Isabelle Autissier, anche lei tra i concorrenti della Vendée Globe '96, e che tra le due al momento della partenza intercorsero le seguenti parole: "Buon vento! Divertiti!.. Sii prudente!... Vincila per noi questa regata!... Avremo tempo di chiacchierare, di raccontarci delle storie tra ragazze!" (p. 30). Tagliando il traguardo dopo i 140 giorni della circumnavigazione Catherine esclama a se stessa: "Ragazza mia, ce l'hai fatta a finirlo questo giro del mondo!" (p. 235), ma questo successo non ha solo un valore personale, è anche un'apertura alle donne dello spazio marino, alle quali dedicherà un volume illustrato che parafrasando Baudelaire intitolerà: *Femme libre toujours tu chériras la mer* (2007).

Alla Vendée Globe 2001/02 partecipò la giovanissima Ellen MacArthur giungendo seconda sopravanzata solo di poco meno di un giorno da un mito della vela d'altura: Michel Desjoyaux, questa performance, assieme a quella di aver vinto la Route du Rhum del 2002, di aver segnato il record del giro del mondo a vela in solitario e a molte altre vittorie ottenute in regate d'altura in doppio o in equipaggio, dimostrarono a tutti che le donne possono regatare e affrontare gli oceani perfettamente alla pari con gli uomini. Nel suo libro di memorie intitolato: *Il cerchio si chiude: la mia vita* (2013), non fa molte considerazioni sulla sua condizione di donna in un mondo prevalentemente maschile. Ricorda anche lei, come Florance Arthaud, che al suo arrivo vittorioso in Guadalupa le donne la considerassero la "loro" eroina: "la folla gridava, urlava e tentava di toccarmi. Ovunque cadesse il mio sguardo, lo spazio era ricolmo di volti, per di più femminili e apparentemente in preda a un'intensa emozione" (p. 49) e ancora ricorda, con ironia, di come durante le uscite in mare fatte con ospiti per alimentare le pubbliche relazioni, quando questi fossero in difficoltà a fronte degli sforzi fisici per effettuare le manovre esclamasse: "Forza, non può essere così duro, è una barca per ragazze!" (p. 122).

Nonostante i successi delle navigatrici la strada per l'accesso alla competizione velica d'altura per le donne non era del tutto spianata. Nel 2004 Anne Liardet prese il via alla Vendée Globe portandola a termine in 119 giorni. In un incontro pubblico svoltosi l'8 marzo 2012 la navigatrice raccontò come il suo giro del mondo avesse avuto un grande successo mediatico, di come il suo sponsor, la ditta di abbigliamento femminile Roxy, fosse entusiasta delle ricadute pubblicitarie dell'impresa e che fosse intenzionato a proseguire l'esperienza con una barca più competitiva, ma come questa nuova barca sarebbe stata affidata ad una concorrente più giovane, cosa che non sarebbe mai capitata se lo skipper fosse stato maschio, dimostrando così il poco interesse per le sue capacità marinare, e molto più per l'effetto "estetico" che una giovane concorrente avrebbe potuto avere. In quella stessa occasione la Liardet annunciò che avrebbe cercato di partecipare all'edizione di quell'anno della Vendée Globe con una barca che, significativamente, si sarebbe chiamata *Égalité*⁸, progetto a cui dovette rinunciare per non essere riuscita a trovare finanziamenti sufficienti.

La barca sottratta alla Liardet fu affidata a Samantha Davies, effettivamente più giovane. In un libro del 2012 narra la sua vicenda personale e le sue prestazioni nautiche, non dimenticando quanto il l'essere donna avesse condizionato il suo modo di essere navigatrice. Narrando del tentativo fallito a causa di un disalberamento di vincere il *Trophée Jules Verne*⁹, nel 1998, per il quale era stata ingaggiata da Tracy Edwards¹⁰, altra famosa navigatrice, assieme ad un equipaggio interamente femminile, fa queste considerazioni: "per di più, al momento della catastrofe eravamo a tre quarti del percorso ed entro i tempi del record. A dimostrazione che i sarcasmi prima della partenza erano ingiustificati per non dire offensivi. Molti pensavano che questa gara non poteva essere affrontata da un gruppo di ragazze. Che non saremmo state in grado di garantire la coesione e il comando" (p. 57). Proprio alla coesione e alla solidarietà degli equipaggi femminili e al ruolo positivo che ha la presenza femminile a bordo di barche d'altura sono dedicate dalla nostra autrice diverse considerazioni, afferma ad esempio: "ritengo, come molti, che la presenza di una o più donne in una barca da regata 'addolcisca' la vita a bordo. Di fronte a loro, gli uomini hanno delle reazioni più controllate, più posate [...] nel mondo della vela, non ho mai visto delle donne azzuffarsi tra loro. Al contrario. Siamo molto solidali, probabilmente perché siamo in minoranza" (p. 65). Solidarietà che fece soprannominare il gruppo di regatanti

di cui faceva parte: "la banda delle streghe" (p. 59). Diversità che vuole ribadire a più riprese, anche negli atteggiamenti esteriori: "durante i miei primi anni sul circuito del campionato francese di regate d'altura mi vestivo di rosa ad oltranza: era quasi caricaturale. Credo che sentissi il bisogno di sottolineare la mia diversità, di sfuggire a quell'universo ultra maschile fatto di vestiti comodi, buoni per ogni occasione, sempre troppo larghi. Era in un certo senso un atto di resistenza, un modo di dire: sono una ragazza e, che vi piaccia o no, intendo restarlo. Rivendicavo la mia femminilità" (p. 118). Le considerazioni sul posto delle donne nella società emergono in più occasioni, scrive ad esempio: "Appartengo ad una generazione fortunata. Non ho dovuto battermi per ottenere il diritto di voto o quello di abortire. In questo non sono femminista. [...] Non cerco di emanciparmi perché sono libera. [...] però non sono ingenua: so bene che esistono delle disuguaglianze, ma non nel mio mondo, non nella mia vita. Io non faccio distinzioni: se posso scegliere tra inserire un uomo o una donna nel mio team, opto per chi lavora meglio e spero di non essere mai influenzata da considerazioni di genere" (p. 119). Team che lavorando per una navigatrice, per di più sponsorizzata da una marca di abbigliamento femminile, è stato sottoposto a qualche commento ironico da parte del variegato mondo che ruota attorno ai professionisti delle regate d'altura, ma a cui ha risposto con altrettanta ironia presentandosi alla conferenza stampa che precedeva di una settimana la partenza della Vendée Globe 2008/2009¹¹, tutti con una parrucca bionda e travestiti da *Samantha oups*, la protagonista di una sit-com interpretata da un uomo (pp. 153-154). La nostra narratrice/protagonista vive anche dal punto di vista personale una situazione particolare, compagna di un navigatore, la coppia alterna gli impegni professionali in modo che uno dei due sia a casa per accudire la loro figlia, anche se ciò non è sempre semplice: "la gente è abituata a pensare che gli uomini partono per mare e le donne restano a terra. Nel nostro caso a volte succede il contrario. E questo non è sempre semplice. Anche se era molto contento per me, Romain ha fatto un po' di fatica a vedermi partire per il Vendée Globe, dopo che lui non aveva trovato uno sponsor" (p. 124).

Spazio maschile o spazio di libertà?

La ricognizione sul rapporto tra donne e vela d'altura è forzatamente parziale, molte altre navigatrici si sono distinte in solitario o in equi-



paggio, a titolo d'esempio si cita soltanto il Team SCA, equipaggio interamente femminile che ha portato a termine l'ultima edizione della regata a tappe intorno al mondo Volvo Ocean Race, e, per quanto riguarda la realtà italiana, l'associazione "Vele rosa" costituita per permettere a equipaggi femminili di regatare nelle più importanti regate d'altura. Attraverso i testi analizzati si sono comunque evidenziate da una parte le difficoltà e dall'altra i successi che hanno caratterizzato l'ingresso delle navigatrici nel mondo della regata professionale d'altura che ha corrisposto all'apertura di una breccia nell'idea del mare come spazio esclusivamente maschile. Non ci resta che chiederci come le navigatrici prese in considerazione si rapportino con la superficie liquida del nostro pianeta. Il mare per le navigatrici di cui abbiamo analizzato i resoconti, non è un semplice spazio, ma, caricato di sentimenti e valori, diventa un luogo.

Innanzitutto il luogo della libertà. Ida Castiglioni parlando della libertà afferma: "credo che nulla possa dare questa sensazione, quanto stare su una barca, soli, in mezzo al mare, con un orizzonte sconfinato" (1976, p. 21); dal canto suo Florance Arthaud non solo intitola il suo libro di memorie *Vento di libertà*, ma lungo tutte le sue pagine emerge una grande sete di libertà personale: "Sono sola e libera il mio destino mi appartiene" (2011, p. 11), ma anche di fuga dall'oppressione sociale, così descrivendo il momento della partenza per il tentativo di record di traversata atlantica scrive: "New York non è più che un ricordo. Il lusso e le comodità sono alle spalle ma non ne sento la mancanza. Sono a casa mia, nel mio contesto. Non ci sono più obblighi, a parte quelli dettati dal mare e dal vento, la disciplina è completamente diversa. Niente più chiacchiere, finita la marea di gente, le strade, i viali trafficati, finito il brusio delle notti cittadine, le luci, gli appuntamenti, gli orari, il telefono, le false apparenze. Finita la civiltà, i sogni di chi vive a terra, le leggi sociali, i poliziotti, le multe, i limiti di velocità, le frontiere. Qui la libertà è totale, la rotta è davanti" (p. 115). Isabelle Autissier sottolinea come la libertà sia inseparabile dalla responsabilità: "sono una che ama assumersi le proprie responsabilità: essere sola in mare mi interessa particolarmente, poiché tutto ciò che può capitarmi, dipende soltanto da me" (1996, p. 17).

Catherine Chabod dice che il senso di libertà che trasmette il mare è "vertiginoso" (2012, p. 220) un senso che deriva dal riscoprire le cose essenziali della vita: "in mare apprezzo il senso della semplicità quanto quello della libertà" (p. 53) e

dall'infinità degli orizzonti: "una profonda sensazione di libertà: posso andare ovunque" (p. 63). Ellen McArthur ripercorrendo nel libro di memorie da lei scritto la propria parabola nautica, l'attribuisce soprattutto alla sua sete di libertà (2010). Dal canto suo la sua connazionale Samantha Davies fa risalire la sua passione per il mare e la navigazione alla sua infanzia. Narra che le vacanze erano trascorse dalla sua famiglia in crociera, con loro navigava la barca di una famiglia di amici e, ogni tanto, capitava che una delle due barche fosse affidata ai ragazzi, quelle occasioni: "davano [...] alle nostre vacanze un sapore particolare: probabilmente il gusto della libertà" (2012, p. 14), ricercata poi sempre come un bene prezioso su tutti gli oceani.

Il secondo carattere attribuito dalle nostre navigatrici al mare è quello di spazio della comunità dei navigatori. Anche se spesso le navigazioni descritte si svolgono in solitario le protagoniste nutrono fortemente la sensazione di muoversi nello spazio in cui si forma e da cui si giustifica l'idea della comunità dei navigatori. Comunità che prescinde dalla nazionalità e dal tempo in cui vissero e solcarono i mari i suoi membri, così marinai contemporanei e di un tempo, di qualsiasi parte del mondo siano sono sentiti vicini, così come le equipe a terra e i familiari, e il mare diventa il luogo condiviso da cui scaturisce un'identità particolare.

In terzo luogo il mare è percepito come il proprio spazio ideale, dove ci si sente bene e da cui non ci si vorrebbe staccare. Così Ida Castiglioni afferma: "il fatto è che, anche se mi lamento, sto bene sulla mia barca e, nonostante tutto, non ho assolutamente voglia che il viaggio finisca" (1976, p. 139). Mentre Florance Arthaud spiega questa sentimento così: "[...] rischiamo la vita, mangiamo male, dormiamo male, ma siamo i sovrani del mondo. Il lusso di questa precarietà, le notti insonni stellate, le difficoltà che dobbiamo superare, l'immensità degli oceani, il furore degli elementi, l'infinito del cosmo, la solitudine dell'essere, la grandezza dell'anima... fanno sì che il nostro regno sia il più magico e il più meraviglioso di tutti" (2011, p. 31). Isabelle Autissier dal canto suo scrive: "Avevo delle preoccupazioni, ma la fortuna di trovarmi in alto mare le eliminava tutte" (Autissier e Le Seguillon, 1996, p. 86). Anche Catherine Chabod giunta in prossimità del traguardo della Vendée Globe afferma: "Vorrei fermare il tempo", "di colpo vorrei che non finisse più", "vorrei che l'oceano mi trattenesse" (2012, p. 234). Ellen McArthur esprime l'idea che la sicurezza per lei era rappresentata dal mare e non

dalla terra: “Mi faceva uno strano effetto dover lasciare la sicurezza della mia imbarcazione per tuffarmi in un mondo imprevedibile” (2013, p. 48) e poco più avanti ribadisce il concetto: “mi sentivo più vulnerabile a terra che in mare” (p. 49). Infine Samantha Davies, in apertura del suo libro di memorie afferma: “amo la competizione, il confronto, ma so anche che ciò che mi stimola, più di ogni altra cosa, è quel bisogno irresistibile di tornare alle origini, nell’utero. L’acqua è il mio elemento: ho navigato prima ancora di saper camminare” (2012, p. 10).

Il mare come spazio di libertà, come spazio della comunità internazionale e atemporale dei navigatori e come “luogo” (Tuan, 1974) con evidente inversione del senso comune che vorrebbe il mare uno spazio dell’insicurezza e la terra lo spazio della protezione e della normalità, sono atteggiamenti mentali che accomunano le nostre navigatrici a quelli che in una precedente ricerca abbiamo definito “navigatori esemplari”, ai quali si ispirano anche i diportisti comuni (Squarcina, 2015). Si tratta di un ulteriore motivo per considerare le donne potenziali navigatrici allo stesso titolo degli uomini e, conseguentemente, gli spazi marini come spazi anche femminili, nonostante siano stati ingiustamente ritenuti inidonei, o addirittura preclusi, alle donne.

Conclusioni

L’alto mare è considerato, anche dal diritto internazionale, patrimonio comune dell’umanità, di tutti gli esseri umani, anche di chi abita lontano dalle sue sponde e non avrà mai occasione di vederlo. Lo si può dunque considerare lo spazio pubblico per eccellenza, ancor più nell’ultimo ventennio in cui le imprese dei navigatori sono narrate con intensità crescente dai mass media e il pubblico a casa, grazie ai rilevatori di posizione e agli apparati per la trasmissione audio-video via satellite installati a bordo delle barche, può seguire le vicende dei navigatori in continuo. Rachele borghi e Marcella Schmidt ci ricordano però come “lo spazio pubblico sia costruito attorno alla nozione di ‘comportamento appropriato’. Lo spazio pubblico è pensato, gestito e modellato in base a una rigida concezione dualistica (maschio/femmina, lecito/illecito, eterosessuale/omosessuale, italiano/immigrato, sano/malato, giovane/vecchio)” (2011, p. 7) e il più vasto e affascinante degli spazi pubblici, il mare, è stato costruito dalle pratiche discorsive che ne hanno modellato l’immagine collettiva

come uno spazio maschile, conseguentemente, la presenza femminile sul mare, soprattutto se non casuale e competente, esula dai “comportamenti adeguati”. La presenza femminile nelle regate d’altura si configura dunque come una trasgressione alla norma, o, forse, come una pratica di resistenza. La trasgressione alla norma la intacca o ne ribadisce la validità? Francamente l’auspicio è che non solo intacchi la norma, ma la distrugga, così come mi auspico che possano gonfiarsi al vento sempre più “vele rosa”.

Bibliografia

- Arthaud F., *Vento di libertà. La prima donna nella storia delle regate oceaniche*, Grancona (VI), Edizioni Mare Verticale, 2011.
- Autissier I., Le Seguillon A., *Appuntamento con il mare*, Milano, Mursia Editore, 1996.
- Autissier I., *Cronache di lungo corso*, Grancona (VI), Edizioni Mare Verticale, 2015.
- Bonazzi A., *Manuale di geografia culturale*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2011.
- Bordieu P., *Il senso pratico*, Roma, Armando editore, 2005.
- Borghi R., Rondinone A. (a cura), *Geografie di genere*, Milano, Unicopli, 2009.
- Borghi R., Schmidt di Friedberg M., “Introduzione”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, vol. IV, Fasc. 1, gennaio-marzo 2011, numero monografico a cura di Borghi R. e Schmidt di Friedberg M., “Lo spazio della differenza”, 2011.
- Castiglioni I.(), *Eva. Una donna, una barca e l’oceano*, Milano, Rusconi Editore, 1976.
- Chabaud C., *Sogni possibili. La prima donna a concludere in gara il giro del mondo a vela*, Grancona (VI), Edizioni Mare Verticale, 2012.
- Davies S., *Una ragazza nel vento. La skipper che vince con il sorriso*, Grancona (VI), Edizioni Mare Verticale, 2012.
- Garnier J.-L., Chabaud C., *Femme libre, toujours tu chériras la mer*, Douarnenez, Éditions du Chasse-Marée, 2007.
- Lenhof J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005.
- MacArthur E., *Il cerchio si chiude: la mia vita*, Grancona (VI), Edizioni Mare Verticale, 2013.
- Maffei M.M., *Donne di mare. Una storia sommersa dell’arcipelago eoliano*, sl. (ma Gioiosa Marea ME), Pungitopo editrice, 2013.
- Mack J., *Storia del mare*, Bologna, Odoya, 2012.
- Malatesta M., “Le élites e la vela” in Frascani P.(a cura), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell’Italia dell’Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001, pp. 267-306.
- Merrien J., *I solitari degli oceani*, Milano Mursia Editore, 1967.
- Pernet G., *Tabaly. Une vie d’homme libre*, sl. (ma Bordeaux), Éditions Le Télégramme, 2008.
- Squarcina E., *L’ultimo spazio di libertà. Un approccio umanistico e culturale alla geografia del mare*, Milano, Guerini Editore, 2015.
- Tabarly É., *Du tour du monde à la Transat*, Paris Editions du Pen Duick, 1976.
- Tabarly É., *Mémoires du large*, Paris, Éditions du fallois, 1997.
- Thompson P., “Il potere nel privato. Variazioni esplicative nelle comunità marittime”, *La ricerca folklorica*, n. 21, 1990, pp. 7-12.
- Tuan Y.-F., *Topophilia. A study of environmental perception, attitude and values*, Englewood Cliffs (N.J.), Prentice-Hall, 1974.



Note

¹ A questo proposito Maria Malatesta afferma: “Se la navigazione da diporto iniziò a diffondersi in Europa prima dell’industrializzazione, è tuttavia inconfutabile il fatto che la sua affermazione come pratica di evasione avvenne nel periodo in cui la vela veniva sostituita dal vapore come mezzo di propulsione per il trasporto commerciale e militare. La navigazione a vapore e la nascita del tempo libero, entrambi prodotti dell’industrializzazione, furono responsabili di un ulteriore cambiamento: la vela non fu eliminata ma si trasformò in uno sport” (2001, pp. 267-268). Jean Merrien, inoltre, afferma che la diffusione della nautica da diporto ha avuto il grande merito di conservare “la civiltà millenaria della vela” (1967, p. 13) altrimenti destinata a scomparire.

² Si tratta di una regata in solitario che si svolge ogni quattro anni tra Plymouth e Newport, il suo nome deriva da quello del quotidiano *The Observer* che ne organizzò le prime edizioni ed, in effetti, è l’acronimo di *Observer Single-handed Trans-Atlantic Race*.

³ Tutte le barche di Tabarly portarono questo nome distinte solamente da un numerale. In bretone *pen duick* è il nome dato ad un uccello marino, la cincia mora.

⁴ Oltre alla classifica assoluta l’OSTAR prevede tre distinte classifiche in funzione della lunghezza delle barche, il Jester Trophy è riservato alle barche più piccole, fino a 28 piedi, 8,53 metri, al galleggiamento.

⁵ Regata velica in solitario sul percorso da Saint Malo a Pointe à Pitre, in Guadalupa.

⁶ La Mini Transat è una regata transatlantica in solitario che si svolge con barche a vela cui lunghezza è limitata a 6,50 metri. Si svolge in due tappe, dalla costa atlantica francese, alle Canarie e dalle Canarie alla Guadalupa. I porti di partenza e di arrivo sono variati nel tempo, ma lo spirito della competizione è rimasto identico.

⁷ La Vendée Globe è una regata velica in solitario che si svolge ogni quattro anni. Consiste nella circumnavigazione del globo terrestre senza scalo e senza assistenza esterna partendo da Les Sables d’Olonne e con ritorno alla stessa località vandeana passando per i tre capi: Buona Speranza, Leeuwin e Horn. Per la sua difficoltà è soprannominata “L’Everest de la mer”.

⁸ <https://www.youtube.com/watch?v=p49haS1qEII>.

⁹ Si tratta di un trofeo assegnato alla barca a vela che compie il più veloce giro del mondo con partenza dall’allineamento tra il faro di Créac’h, sull’isola di Ouessant, e il faro di Cap Lizard, in Cornovaglia, lasciando a sinistra i tre capi di Buona Speranza, Leeuwin e Horn e tagliando la linea di partenza in senso inverso. Il nome deriva dal romanzo di Verne *Giro del mondo in 80 giorni*, l’attuale record è di 40 giorni, 23 ore, 30 minuti e 30 secondi.

¹⁰ Nel 1989 comandò un equipaggio interamente femminile alla Whitbread, regata a tappe attorno al mondo.

¹¹ Samantha Davies ha partecipato a due edizioni della Vendée Globe, a quella 2008/09 in cui è arrivata quinta e a quella del 2012/13 in cui ha dovuto ritirarsi a causa di un disalberamento.

