MARINA MARENGO

LE FRANGE COSTIERE FRA APERTURA E ISOLAMENTO: INSULARITÀ E *ÎLÉITÉ* A SAINT-MALO

SUL FILO DELLA MEMORIA LETTERARIA

Introduzione. – Il presente saggio è incentrato sulla riflessione relativa ai processi di apertura/chiusura e, quale conseguenza, di centralità/marginalità di alcune peculiari frange costiere. Il caso specifico riguarda la Bretagna e, in particolare, Saint-Malo. Isola costiera al momento della sua fondazione, questa città costituisce un oggetto di studio ideale per approfondire i concetti di insularità e îléité (Bonnemaison, 1991 e 1997; Gombaud, 2007), su cui si innestano quelli di arcipelago e di rete. La scelta della Bretagna e della città di Saint-Malo non è fortuita. Nell'ambito di una ricerca in corso di geo-letteratura «bretone», questi elementi sono emersi con forza dalle analisi dei testi letterari, nonché dalle inchieste sul campo che hanno affiancato la parte teorico-letteraria della ricerca (¹). I risultati dei due percorsi di indagine hanno permesso di individuare un insieme di specificità insulari e îléennes del centro urbano in oggetto, così come la tendenza alla riproduzione di immagini bretoni e malouines stereotipate o, in ogni caso, esogene alla città, anche perché definite da outsiders alla regione e a Saint-Malo (Bertho, 1980).

Finzioni malouines fra insularità e îléité: il romanzo regionalista quale oggetto di studio geografico. – I testi letterari all'origine della ricerca e della riflessione sulle frange costiere sono costituiti dai tre tomi della saga letteraria Ces messieurs de Saint-Malo di Bernard Simiot, un caso esemplare di letteratura regionale francese (Baron, 2011) (²). Lo scrittore ha costruito le temporalità dei

⁽¹⁾ Si tratta della porzione «bretone» di una più ampia ricerca su *Le roman du terroir: bistoires de territoires et territorialisations dans les contextes urbains et ruraux français.*

⁽²⁾ Sono tre i volumi che compongono la saga: *Ces messieurs de Saint-Malo*, Parigi, Albin Michel, 1983; *Le Temps des Carbec*, Parigi, Albin Michel, 1986; *Rendez-vous à la malouinière*, Parigi, Albin Michel, 1989. In questo contributo verrà utilizzata la traduzione italiana del primo volume, dal titolo *Saga dei Signori di Saint-Malo*, Milano, Rusconi, 1991.

suoi romanzi a partire da spazialità peculiari e fondative. Il suo lavoro letterario sulla dimensione spazio-temporale permette di cogliere un insieme di rappresentazioni inerenti i processi di cambiamento locali e regionali alle diverse scale geografiche – europee, planetarie (i viaggi di scoperta, la colonizzazione) – sempre in una progressione concentrica centrifuga. In sintesi, da Saint-Malo e l'Ille-et-Vilaine e la Bretagna, per giungere a Parigi e in alcune capitali europee e, infine, «mondializzarsi» attraverso le traiettorie oceaniche (3).

Dall'analisi della messa in scena dell'autore sono emersi cinque tipi di spaziotemporalità immaginarie concentriche «progressive»: esse contribuiscono a diffondere un modello specifico di spazialità costiera, bretone e malouine. Tale articolazione tipologica costituisce il fil rouge che collega tra di essi, nello spazio e nel tempo, i profondi mutamenti socio-culturali ed economici che hanno interessato la città francese e i suoi abitanti: a) la dimensione locale, insulare e îléenne, riguarda le spazialità quotidiane di personaggi che si definiscono attraverso la costruzione minuziosa delle loro identità socio-territoriali. Si impone una concezione di îléité intesa quale chiusura, in particolare nei confronti del vicino retroterra; b) la dimensione «atlantico-costiera» si definisce attraverso la costruzione ed il consolidamento delle reti relazionali degli armatori di Saint-Malo – concetto di îlêité aperta quale principale fulcro di una rete marittima-terrestre locale: il concetto di arcipelago fra terra e mare; c) la dimensione «esagonale», costruita in progress, in base alle ascese o i fallimenti economico-finanziari delle diverse generazioni di malouins; d) la dimensione «corsara», spazialità forte e molto ben ancorata nell'immaginario spaziale locale: Saint-Malo è stata un luogo centrale della course d'État; e) la dimensione oceanica e internazionale, dalla nascita ella Compagnia delle Indie Orientali, ai processi di colonizzazione, al commercio triangolare e al contrabbando, anche grazie anche alle «patenti» e ai viaggi di scoperta.

L'insieme di queste dimensioni permette di penetrare nei processi in cui un piccolo centro costiero come Saint-Malo è riuscito a inserirsi. In questo saggio l'attenzione verrà posta in particolare sulle due prime dimensioni socio-spaziali, originatesi dall'insularità e dall'*îléité*, così come dalle dinamiche arcipelagiche *malouines* (4).

⁽³⁾ Sinossi della saga. Il percorso ha inizio nel XVII secolo con Mathieu Carbec, piccolo commerciante di Saint-Malo che acquista tre azioni della Compagnia delle Indie Orientali appena fondata da Colbert. Questo gesto audace e visionario avviene nel momento in cui la borghesia marittima bretone, ma non solo, si lancia alla conquista di denaro – le piastre d'argento del Sudamerica – di cariche notabili e di titoli nobiliari. Il percorso immaginato da Simiot attraversa i secoli, vede i discendenti di Mathieu Carbec ottenere oltre alla ricchezza materiale anche prestigio e potere – senza troppo preoccuparsi se le loro ricchezze provengono dalla pesca d'alto mare, la corsa o la frode al fisco, il commercio delle spezie e delle stoffe o la tratta dei negri – fino a giungere alla fine del secondo conflitto mondiale. Saint-Malo è stata bombardata: la città rasa al suolo rimanda a quel piccolo porto di pescatori da cui tutto è partito. Con la numerazione delle pietre della loro casa distrutta, i Carbec del secondo dopoguerra ricominciano a progettare nuove avventure e nuove opportunità per la città e la loro famiglia.

⁽⁴⁾ Le altre dimensioni sono state analizzate nei saggi e nelle comunicazioni a convegni e congressi citati in bibliografia. Alcune riflessioni di studiosi italiani su questi concetti sono state inserite nella stessa bibliografia.

L'isola: elemento fondatore di relazioni burrascose. – Louis-André Sanguin ci aiuta ad avviare la riflessione, grazie a una sua definizione dell'insularità. L'autore la concepisce come «una peculiarità geografica che si vive e si percepisce quale particolarismo quando lo sguardo dell'insulare o degli altri trasforma la realtà in mito. È necessario comprendere che il sentimento di insularità non è stabile ma, al contrario, costituto da una gamma di opportunità» (Sanguin, 1997, p. 11). Si tratta di una definizione generalista che ci spinge a procedere oltre nella riflessione concettuale, nonché a scoprire le motivazioni fondative dell'insularità malouine. Queste ultime emergono con forza nelle descrizioni di Catherine Laurent: «In età proto-storica, l'isolotto che secoli dopo avrebbe accolto il nome di Saint-Malo, non era che una roccia circondata da paludi. Allora era denominato Canalch. A partire dall'età del ferro si trovano invece tracce di un'agglomerazione sulla punta di Alet, situata a sud-ovest di Canalch, all'imbocco dell'estuario della Rance» (Laurent, 1986, p. 1). In seguito l'area, grazie all'innalzamento progressivo del livello del mare, è profondamente mutata, e le paludi che separavano Saint-Malo-de-l'Isle da Alet «si erano trasformate in area costiera interessata dalle maree, nonché in un approdo ben protetto [...] Tale nuova situazione permetteva una migliore difesa dell'isolotto, dato che il Sillon – quella lingua di sabbia che in epoche più recenti ha permesso di collegare Saint-Malo-del'Isle alla terraferma – non si era ancora formato» (ibidem).

La trasformazione progressiva dell'isola in penisola – ou «quasi-isola», come direbbe Abraham Moles (1982) - è stata possibile grazie alla stabilizzazione di uno dei cordoni litoranei «che collegava Saint-Malo alla terraferma verso nordest. Questa lingua di sabbia, il Sillon, non era percorribile con l'alta marea, ma permetteva l'accesso alla città attraverso la porta Saint-Thomas con la bassa marea. Già a partire dal 1509, i malouins si sono preoccupati del suo consolidamento e della costruzione di una prima, precaria, pavimentazione» (Laurent, 1986, p. 3). Per secoli è stato comunque necessario arrendersi all'evidenza della peculiarità di questo centro urbano: «Un colpo di vento che faceva tremare la porta [...] lo avvertiva che era l'ora in cui si alzava la marea [...] se ne andava senza voltarsi, a passo lungo, per arrivare al Sillon prima che fosse ricoperto dall'acqua e Saint-Malo, separata dalla terraferma, salpasse verso il mare aperto della notte» (Simiot, 1991, 1, p. 18).

Il trai d'union del Sillon è stato progressivamente trasformato in istmo. Malgrado gli sforzi della natura e degli uomini per ridurre la «frattura», la roccia divenuta città ha tuttavia continuato per secoli a «staccarsi» dalla terraferma, fino a che: «Danneggiata dalle tempeste d'equinozio, la carreggiata fu consolidata nel XVIII secolo (1754-1762) e ricostruita in granito fino alla banchina Saint-Vincent. Nel 1794 venne pavimentata con lastre di pietra per i pedoni e con blocchi di grès per le vetture» (Laurent, 1986, p. 3).

Il legame «sabbioso» divenuto permanente avrebbe dovuto contribuire a un cambiamento nelle rappresentazioni dei malouins, visto che «Non si va a piedi su di un'isola e le isole in cui a marea bassa si va a piedi [...] mancano in qualche modo al loro dovere insulare; non sono in realtà delle "vere isole"» (Moles, 1982, p. 282). Esistono tuttavia dei percorsi fondativi così ancorati nella memoria collettiva che, malgrado i cambiamenti avvenuti, ciò che rimane presente è ancora il bisogno di perpetuare il «controllo del perimetro» (*ibidem*), sintetizzato nella sua dimensione quotidiana dalla penna del romanziere: «Vado a fare il giro delle mura e ti riporto due bei pesci» (Simiot, 1991, 1, p. 250).

Non si tratta più di insularità e di isolamento fisico (Tissier, 1984) ma di un atteggiamento ben più profondo e impalpabile, poiché se l'insularità «è l'isolamento. L'îléité è la frattura; un legame spezzato con il resto del mondo e quindi uno spazio fuori dallo spazio, un luogo fuori dal tempo, un luogo nudo, un luogo assoluto. Ci sono diversi gradi di îléité, ma un'isola è tanto più isola se la frattura è forte e definitiva, o comunque sentita come tale» (Bonnemaison, 1991, p. 119).

L'îléité o l'opposizione Terra-Mare: una frattura territoriale «scomposta». – Bernard Simiot descrive in maniera puntuale la situazione *îléenne* di Saint-Malo: «Malgrado la diga del Sillon che la collegava alla terraferma, la città rimaneva sempre un'isola che doveva il suo prestigio solo al coraggio avventuroso dei suoi abitanti» (Simiot, 1991, 1, p. 456).

Joël Bonnemaison approfondisce il concetto di questa frattura ancestrale con la terra, sottolineando che l'*îléité* «consiste nella coscienza dell'insularità o, se si vuole, nei miti e nelle rappresentazioni che "avvolgono" il sentimento insulare» (Bonnemaison, 1997, p. 122).

Analizzando il percorso storico di Saint-Malo e dei suoi abitanti, emergono due elementi fondativi che possono aiutare a spiegare il perdurare dell'*îléité* della città: la fortificazione dell'isola e, di conseguenza, la separazione-chiusura della città e dei suoi abitanti all'esterno; un'autonomia intrinseca all'identità collettiva di Saint-Malo, nata dalle sue fortune soprattutto marinare.

La frattura «minerale». L'isola rocciosa è divenuta a partire dal medioevo una «città chiusa», grazie alla progressiva costruzione delle mura che sono state «erette fra il XIII e il XV secolo [...] Queste opere di difesa inglobavano un territorio la cui superficie era decisamente più contenuta rispetto all'*intramuros* attuale [...] Tutta la parte situata fra la torre Carrée e la torre della Poissonnerie era occupata dal mare e costituiva un porto naturale, l'ansa di Mer-Bonne» (Laurent, 1986, p. 1) (fig. 1).

La sua peculiare posizione geografica la rende meno attrattiva rispetto alle sue rivali-*partners* storiche della costa atlantica: «Rinchiusa nel suo corsetto di pietra, collegata alla terraferma dal sottile nastro di sabbia del Sillon, Saint-Malo non possedeva un entroterra, come Nantes, Rouen o La Rochelle, con cui avrebbe potuto facilmente trafficare e scambiare i prodotti necessari alla vita quotidiana» (Simiot, 1991, p. 292). L'asimmetria con la sua principale rivale bretone è flagrante: «Nantes, i cui abitanti non la smettevano di rivaleggiare con i *malouins*,

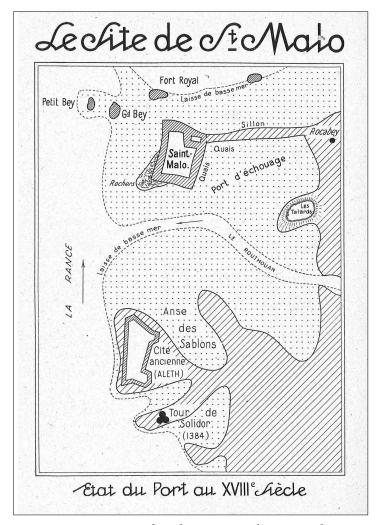


Fig. 1 – Saint-Malo e il suo porto nel XVIII secolo

Fonte: Le Lannou, 1938

si stava trasformando in una piazza commerciale importante grazie alla sua situazione geografica che la metteva al riparo delle sorprese nemiche, ai suoi trasporti fluviali e ai vigneti del suo entroterra» (ibidem, p. 456).

In caso di guerra, assedio, carestia o cattiva stagione prolungata, i malouins hanno spesso dovuto far fronte a problemi di approvvigionamento, a causa dell'assenza di un vero e proprio retroterra: «Rinchiusi tra le loro mura [...] i granai e le cantine erano ormai vuoti. Solo coloro che avevano qualche risparmio potevano procurarsi nei dintorni cavoli, rape, qualche uovo, che costavano una fortuna» (ibidem, p. 608). I piccoli borghi di pescatori lungo la costa, oggi compresi nel comune di Saint-Malo, offrivano talvolta soluzioni insperate: «"A Paramé avevo un orto in cui la verdura non gelava mai", dice Rose Lemoal. "Se vuole che i suoi figli non soffrano la fame, bisognerebbe forse piantare qualcosa" [...] L'indomani, dopo aver caricato su un carretto vanghe e zappe, Marie-Léone e Rose Lemoal erano partite per Paramé, dove avevano cominciato a dissodare una piccola parte dell'orto» (ibidem, p. 567). Le difficoltà negli spostamenti sono consistenti, anche se le distanze sono in realtà molto contenute, tanto da invogliare all'«annessione» dell'entroterra piuttosto che mantenere la frattura isola-continente. La città e i suoi abitanti posseggono tuttavia modi di vita e tratti caratteriali che gli abitanti della costa non riescono ad accettare: «Cinque leghe, cioè niente. E invece è una voragine che si apriva tra la casa del cavaliere e le mura di Saint-Malo. Due universi. Da un lato, il mare aperto sul mondo [...] dall'altro, la terra avara, gli spazi chiusi [...] il Signore di Couesnon preferiva il suo universo terrestre. Nel momento in cui attraversava la porta di Saint-Malo, sentiva che entrava in un mondo pericoloso in cui tutto era in vendita ed in cui si definiva il valore degli uomini al solo peso dei lingotti d'oro posseduti» (ibidem, pp. 108-109). In sintesi, si tratta di un'opposizione netta tra il dinamismo, opulento e sfrontato, della città murata e l'immobilità, misera ma serena, del Clos-Poulet: «M. de Couesnon è ripartito al trotto affaticato [...] Davanti a lui si staglia una campagna piatta, verde e bruna, orti di cavoli e campi mietuti, il tutto ritagliato da siepi in cui qua e là si stagliano querce dalle chiome scure[»] (ibidem, pp. 118-119).

La separazione netta fra la città e la vicina area costiera non impedisce, tuttavia, l'espansione di Saint-Malo, economica certo, ma anche urbana e demografica. Il processo è rapido e potente, tale «da richiedere uno sforzo consistente nella costruzione di nuove abitazioni. La popolazione della città può essere stimata in 15.000 abitanti nel periodo 1651-1660 e in 20.000 alla fine del XVII secolo. Le suddivisioni catastali [...] mettono in evidenza l'esiguità delle concessioni per le nuove costruzioni: i lotti sono costituiti da strisce irregolari, le case sono costruite in profondità» (Laurent, 1986, p. 2). Bernard Simiot nelle sue descrizioni conferma il rapido incremento della densità urbana e demografica: «Soffocava in questa città raccolta su se stessa, dove più di diecimila abitanti erano stipati in alte case di legno e vetro allineate lungo viuzze strette e puzzolenti» (Simiot, 1991, p. 22). Il tessuto costruito è talmente denso che: «Decine, forse centinaia di tetti, avrebbe avuto difficoltà a contarli, si toccavano, sovrapponevano, mischiavano tra loro ardesia, tegole e scandole. Avrebbe dovuto torcere il collo per poter scorgere un angolino di cielo» (ibidem, p. 251). Queste difficili condizioni abitative, a cui vanno aggiunti i rischi d'incendio ed epidemia, hanno spinto i più benestanti a «costruire grandi dimore sulle mura, da cui avrebbe potuto dominare l'oceano con un colpo d'occhio» (ibidem, p. 472).

Questioni di *îléité* corsara. La storia di Saint-Malo documenta le imprese dei suoi abitanti: «Il XIV secolo segna l'inizio dell'eccezionale sviluppo

di Saint-Malo durato più di due secoli. Alla fine del medioevo, il suo porto era soprattutto interessato dalle attività di cabotaggio, ma già si potevano incontrare navi malouines a Lisbona, Madera o verso il nord dell'Inghilterra [...] queste relazioni commerciali permettevano di smerciare tele bretoni, vini bordolesi, e le spezie [...] le grandi scoperte a cui i malouins parteciparono con Jacques Cartier, e lo sviluppo della pesca al merluzzo nelle acque di Terranova costituirono le tappe decisive per la fortuna commerciale del porto di Saint-Malo che, alla fine del XVII secolo, era assurto a primo porto francese» (Laurent, 1986, p. 2).

Il racconto di questa traiettoria ci ricorda che: «partiti da un'isola minuscola, i malouins si lanciavano alla conquista del mondo» (Simiot, 1991, p. 336). Il dinamismo è la carta vincente della borghesia cittadina, visto che: «a partire dalla fine del XVI secolo, le sue navi commerciavano di frodo con la Spagna, fornendo a quest'ultima, e a tutto il suo mercato dell'America meridionale, le tele bretoni e normanne, i pizzi e numerosi prodotti coloniali come l'indaco e soprattutto l'oro delle Americhe, all'origine di numerose fortune malouines. La pesca del merluzzo e la sua commercializzazione permisero d'altronde la definizione di relazioni commerciali con Marsiglia e i porti dell'Italia» (Laurent, 1986, p. 2).

La forza dei malouins consiste proprio in questo rapporto solido, fusionale e indissolubile con il mare. Questa peculiarità è stata riconosciuta e valorizzata dallo Stato, tanto che già «Colbert aveva fatto aprire a Saint-Malo un liceo marittimo. I giovani malouins si imbarcavano sempre a 14 anni per imparare in mare l'arte di navigare ma, al loro ritorno, tra due viaggi i più ambiziosi andavano a seguire le lezioni che Maître Denis Beauvoisin, maestro d'idrografia, proponeva gratuitamente» (Simiot, 1991, p. 145).

L'audacia degli armatori malouins li spinge a richiedere patenti di esplorazione, il solo mezzo per farsi largo - malgrado i divieti dovuti alle relazioni internazionali francesi - verso il «Mare del Sud», quell'Oceano Pacifico che contiene tesori insesauribili e che contribuisce a rimpinguare ulteriormente i forzieri dei messieurs di Saint-Malo: «L'oro e l'argento non sono nelle Antille, sono dall'altro lato delle Indie, sulla costa occidentale dell'America» (ibidem, p. 397).

Se la colonizzazione e i mercati esotici hanno svolto un ruolo di pietra miliare nella parabola «mondiale» di Saint-Malo, i suoi ricchi armatori scelgono di seguire l'esempio di altri mercanti francesi - soprattutto gli amici-rivali nantais inserendosi nelle rotte del commercio triangolare: «Con le conchiglie riss delle Isole Maldive e le stoffe di cotone di Pondichéry, voi potete comprare dei negri in Africa e gli date da mangiare il merluzzo di Terranova. Nelle Antille scambiate i negri con zucchero grezzo che raffinate in Francia nelle vostre manifatture, e lo rivendete ai mercanti all'ingrosso che potranno a loro volta comprare conchiglie e stoffe indiane» (ibidem, pp. 334).

Se la storia racconta le gesta e la definizione delle spazialità commerciali e finanziarie dei malouins, la memoria tramanda da secoli la fama dei corsari locali. Saint-Malo è stata infatti un luogo centrale della course d'État: i Re di Francia hanno concesso le patenti di corsa a numerosi capitani della città. Il loro orgoglio ha fatto sì che, oltre alle ricchezze, si accumulassero e trasmettessero nel tempo anche le storie e leggende dei corsari locali: "Quelli di Saint-Malo allora tenevano viva e infioravano con cura la leggenda dei corsari di famiglia, così come si alimenta il fuoco con la legna secca e lo si attizza soffiandoci sopra. Erano quattro secoli che armavano i loro vascelli su richiesta del re di Francia. Avevano aiutato Filippo Augusto a cacciare dalla Normandia Giovanni Senza Terra, avevano dato una mano a San Luigi per costringere Enrico III a lasciare la Saintonge, avevano corseggiato sulla Manica e affondato la flotta inglese nella baia del Mont-Saint-Michel, scoperto Terranova e il Canada, assediato La Rochelle ai tempi di Luigi XIII" (ibidem, p. 35). Nei periodi più fasti, alcuni armatori e capitani corsari hanno svolto essenzialmente questa attività alquanto redditizia nella Manica, passaggio obbligato degli olandesi e di buona parte degli inglesi.

La mentalità corsara ha alimentato e contribuito a mantenere vivo il sentimento di *îléité* di cui abbiamo parlato all'inizio. Abraham Moles spiega che «l'isola e i suoi abitanti seguono le leggi della prossemica: lontano dal potere "centrale", quest'ultimo perde importanza e forza contrastiva, si fa astratto e il suo prestigio, proprio perché astratto, vede svanire il suo valore coercitivo» (Moles, 1982, p. 285). Nel caso *malouin* non ha alcun rapporto con l'irredentismo bretone. Si tratta invece della coscienza e del valore – tanto in coraggio e in audacia quanto nelle loro fortune economiche – di questi marinai, che «non hanno mai rifiutato scudi al re, ma non sarà trattandoci male che ne otterrà di più. Soltanto sul rientro della Marie-Léone, io gli ho prestato quasi cinquecentomila piastre che non mi verranno mai rese» (Simiot, 1991, 1, p. 563).

L'espansione economica di Saint-Malo si accompagna ovviamente all'abilità dei suoi armatori nel «navigare» nei meandri della finanza francese ed europea: «Per convertire le tue piastre o i tuoi ducati [...] Non hai che da rivolgerti a agenti d'affari discreti [...] Vengono da Lione, Bordeaux, Parigi. I più importanti vengono da Ginevra [...] hanno ottenuto la libera circolazione della loro persona e del denaro attraverso tutto il regno in cambio di prestiti al re» (*ibidem*, p. 257).

Le indubbie capacità sviluppate nell'evitare i controlli degli emissari dell'Hôtel des Monnaies, contribuiranno al consolidamento di cospicue fortune familiari, nonché ad inserire nel carnet delle prede illustri pure la prestigiosa, ma ormai fallimentare, Compagnia delle Indie Orientali: «Il capitano Le Coz spiegò che gli armatori malouins stavano prendendo conoscenza della situazione contabile a Parigi. Avevano già fatto presente che non erano disposti a pagare i debiti della Compagnia delle Indie, e che erano invece pronti a costituire una nuova Compagnia di Saint-Malo, con direttori che gestissero le attività come mercanti e non come funzionari di Stato» (*ibidem*, p. 535).

Le dimensioni arcipelagiche di Saint-Malo: rimandi complessi fra apertura e chiusura. – L'obiettivo di questo saggio, incentrato sull'analisi dei concetti di insularità e d'îléité a partire da un romanzo popolare francese, necessita una rifles-

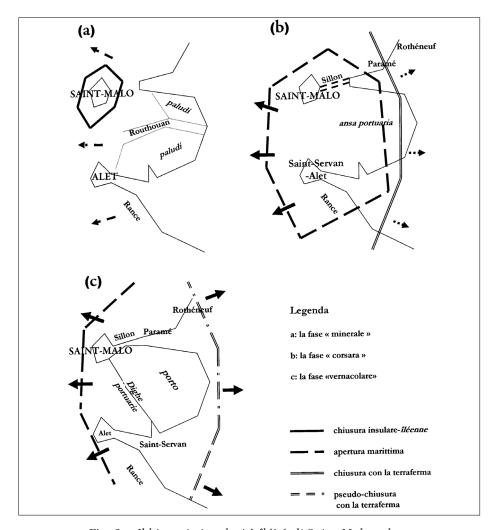


Fig. 2 – Il binomio insularità-îléité di Saint-Malo nel tempo

sione conclusiva che apra a ulteriori successivi approfondimenti concettuali. Da quanto emerso dalla letteratura scientifica e dal romanzo di Bernard Simiot, l'isola rocciosa e inospitale, divenuta penisola e poi terraferma, ha sviluppato nei secoli relazioni reticolari imponenti, soprattutto sul versante marittimo-oceanico. Lo dimostrano le reti sociali e gli intensi rapporti economico-finanziari sviluppatisi «intorno» e «dentro» la dimensione liquida, prossima o remota, a seconda delle epoche e delle fasi dei processi di sviluppo socio-economico e culturale che hanno investito Saint-Malo e i suoi abitanti. Il versante continentale è sempre rimasto un passo indietro, coinvolto solo in funzione dei bisogni «marinari» della

città e dei suoi capitani coraggiosi. Il reticolo terrestre-continentale «vasto», nazionale e internazionale, si è definito in base ai bisogni e alle strategie degli armatori-finanzieri: acquisizione di titoli nobiliari, di cariche amministrative, di patenti di corsa o di scoperta; o, ancora, in base ai bisogni nella gestione delle fortune finanziarie dei *messieurs de Saint-Malo*. Può risultare paradossale, ma proprio alla terraferma così negletta si sono saldamente ancorati alcuni dei più importanti snodi reticolari del peculiare arcipelago *malouin*. La «solidità» di tali ancoraggi, opposta alla liquidità dominante, ha offerto nuove prospettive di sviluppo socio-economico per la città e il suo intorno territoriale, nonché permesso un ulteriore consolidamento delle fortune amatoriali e corsare *malouines*.

Queste architetture complesse, che si sviluppano sia orizzontalmente sia verticalmente, ci fanno penetrare in un reticolo arcipelagico marittimo-terrestre alquanto opaco. Joël Bonnemaison sintetizza in maniera efficace tale reticolarità, anch'essa peculiare, poiché non si libera mai dell'atteggiamento ambiguo apertura/chiusura dei malouins: «vivere in un'isola non significa vivere in un mondo chiuso, separato dal mondo, ma su di una riva, cioè su di un'interfaccia che cerca il contatto, lo scambio, la circolazione. L'isola ha bisogno di una "via d'uscita" [...] la questione è di ordine profondamente culturale; l'isola ha bisogno di alleati esterni, restando tuttavia al centro del mondo per se stessa» (Bonnemaison, 1997, pp. 128-129). Nel caso specifico di Saint-Malo, le relazioni asimmetriche fra terra e mare, unitamente al binomio insularità-*îléité*, possono essere sintetizzate in tre fasi principali, di cui l'ultima è tuttora in corso (fig. 2): a) la fase «minerale», dalla sua fondazione fino al medioevo: isola-scoglio, isola-fortezza imprendibile sono all'origine della «frattura» terra-mare che perdura nel tempo e nella memoria locale; b) la fase «corsara», dal XV secolo alla Restaurazione: è la fase del grande sviluppo economico, urbano e demografico di Saint-Malo. Gli atteggiamenti e le rivendicazioni di îléité costituiscono una risorsa, una difesa contro le istituzioni reali (l'Hotel des Monnaies!) sempre in agguato per ogni successo o guadagno dei malouins; c) la fase «vernacolare» (Brinckerhoff, 2003; Collignon, 2005), dalla fine del XIX secolo a oggi: la «frattura» dovuta all'îléité non è più che un elemento stereotipato integrato alla memoria locale.

Oramai terraferma, Saint-Malo rimane una città corsara che ha trasformato la sua *îléité* in emblema e la utilizza nelle strategie di marketing cultural-territoriale, poiché «Anche se non ci sono più isole, noi ne cerchiamo ancora; il loro valore non è venuto meno alla scomparsa del loro mercato» (Moles, 1982, p. 288).

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BARON C., Littérature et géographie: lieux, espaces, paysages et écritures, in «Fabula. Littérature Histoire Théorie», 2011, 8 (http://www.fabula.org/lbt/8/8dossier).

BERTHO C., *L'invention de la Bretagne*, in «Actes de la Recherche en Sciences Sociales», 1980, 35, pp. 45-62.

- BONNEMAISON J., La sagesse des Îles, in SANGUIN (1997), pp. 11-19.
- BONNEMAISON J., Vivre dans l'île, une approche de l'îléité océanienne, in «L'Espace Géographique», 1991, 2, pp. 119-125.
- BRINCKERHOFF-JACKSON J., A la découverte du paysage vernaculaire, Parigi, Actes Sud/ENSP, 2003.
- CAVALLO F.L., *L'insularità tra teoria geografica e archetipo culturale*, in «Rivista Geografica Italiana», 2002, 2, pp. 281-313.
- CLAVAL P., Le thème régional dans la littérature française, in «L'Espace Géographique», 1987, 1, pp. 60-73.
- COLLIGNON B., *Que sait-on des savoir géographiques vernaculaires?*, in B. COLLIGNON (a cura di), *La géographie vernaculaire*, in «Géographies. Bulletin de l'Association de Géographes Français», 2005, 3, pp. 321-331.
- COLLOT M., *Pour une géographie littéraire*, in «Fabula. Littérature Histoire Théorie», 2011, 8 (http://www.fabula.org/lbt/8/8dossier/242-collot).
- GOMBAUD S., Îles, insularité et îléité. Le relativisme dans l'étude des espaces archipélagiques, Thèse de doctorat de l'Université de La Réunion, 2007.
- LAURENT C., Saint-Malo Ille-et-Vilaine, in Ch. HIGOUNET, J.B. MARQUETTE e Ph. WOLFF (a cura di), Atlas Historique des villes de France, Parigi, Ed. du CNRS, 1986.
- LE LANNOU M., A proposito dell'isolamento delle isole, in Atti del XX Congresso Geografico Italiano (Roma, 1967), Roma, Società Geografica Italiana, 1971, IV, pp. 7-10.
- LE LANNOU M., *Itinéraires de Bretagne*, *Guide géographique et touristique*, Parigi, Baillière et Fils Eds., 1938.
- LO MONACO M., L'insularità nella bibliografia geografica, in Atti dei Convegni Lincei, 62, 1984.
- MARENGO M., The City of Paper: Saint-Malo and Its Concentric Spatiality in the Saga "Ces messieurs de Saint-Malo" by Bernard Simiot, in "Plurimondi", 2013 (a), VI, 12, in corso di stampa.
- MARENGO M., Parole e paesaggi letterari bretoni nella saga «Ces messieurs de Saint-Malo» di Bernard Simiot, in C. PONGETTI, M.A. BESTINI e M. UGOLINI (a cura di), Scritti in onore di Peris Persi, 2013 (b), in corso di stampa.
- MARENGO M., Saint-Malo «ville de plume»: narrazioni asimmetriche fra realtà e saghe letterarie, in VI Congresso AISRE (Catania, 12-14 settembre 2013) (d), in corso di stampa.
- MARENGO M., «Cacadou» ou la colonisation en cage d'osier: de l'Orient à Saint-Malo et retour dans la saga «Ces messieurs de Saint-Malo» de Bernard Simiot, in EUGEO Congress (Rome 5-7 settembre 2013) (c), in corso di stampa.
- MOLES A., *Nissonologie ou science des îles*, in «L'Espace Géographique», 1982, 4, pp. 280-288.
- MORIMOUTOU J. e J. RACAULT (a cura di), L'insularité. Thématique et représentations, Parigi, L'Harmattan, 1995.
- PERON F., L'île, espace culturel. Formes d'attaches aux lieux en Bretagne, in «Géographie et Cultures», 1992, 2, pp. 3-34.
- RACHELI G., Isole e insularità futura, La Maddalena, Paolo Sorba Editore, 1996.
- SANGUIN A.-L. (a cura di), Vivre dans une île. Une géographie des insularités, Parigi, L'Harmattan, 1997.

- SCARAMELLINI G., Isole, insularità, isolamento nella costruzione della geografia contemporanea, in N. BRAZZELLI (a cura di), Isole: coordinate geografiche e immaginazione letteraria, Milano, Mimesis, 2012, pp. 13-32.
- SIMIOT B., Ces messieurs de Saint-Malo, Parigi, Albin Michel, 1983 (trad. it.: La saga dei Signori di Saint-Malo, Milano, Rusconi, 1991).
- SIMIOT B., Le temps des Carbec, Parigi, Albin Michel, 1986.
- SIMIOT B., Rendez-vous à la malouinière, Parigi, Albin Michel, 1989.
- TISSIER J.-L., *Ile, Insularité, Isolement*, in *Documents pour l'histoire du vocabulaire scientifique*, Parigi, Greco, 1984, 3, pp. 49-67.
- TURCO A., Insularità e modello centro-periferia. L'isola di Creta nelle sue relazioni con l'esterno, Milano, Unicopli, 1980.
- VALLEGA A., Governo del mare e sviluppo sostenibile, Milano, Mursia, 1993.
- ZANELLA G., La nozione di isolamento insulare e il suo valore antropogeografico, in Atti dei Convegni Lincei, 62, 1984.

COASTAL FRINGES BETWEEN OPENING AND ISOLATION. INSULARITY AND ÎLÉITÉ AT SAINT-MALO: BASED ON LITERARY MEMORY. – The aim of this study is to investigate, using a geo-literary approach, some of the fundamental concepts regarding city-island identity, starting with specific constitutive ideas of a literary work. Moreover, this essay is a contribution to the area of study regarding regional literature and the *roman de terroir*: a unique feature of French literature.

Università degli Studi di Siena, Dipartimento di Scienze della Formazione, Scienze Umane e della Comunicazione Interculturale.

marengo@unisi.it