

## V. ESPACIOS Y ESCENARIOS

### EL BARCO COMO UN ESPACIO PRE-OCUPADO: UN ENFOQUE COMPARATIVO DE LAS CULTURAS MIGRANTES ENTRE ITALIA Y ESTADOS UNIDOS \*

#### THE SHIP AS A PRE-OCCUPIED SPACE: A THEORETICAL AND APPLIED APPROACH TO MIGRANT CULTURE BETWEEN ITALY AND THE UNITED STATES

TERESA FIORE

Montclair State University, NJ (USA)  
fiorete@montclair.edu

Este ensayo propone una lectura de varios textos que se asocian a la emigración italiana a través de la inclusión del tropo del barco migrante: el libro de viajes *En el océano*, de De Amicis, la novela de educación de di Donato, *Cristo de cemento*, el cuento "El largo viaje" de Sciscia y el filme *Lamerica* de Amelio. La adopción y el enriquecimiento del término "heterotopía" de Foucault (utopías reales que representan, desafían y revierten espacios existentes) y su aplicación al barco busca identificar la función transnacional del éste como un medio para narrar la historia de la emigración italiana. La lectura que se hace de estos textos ve al barco como un espacio pre-ocupado. Este concepto se presenta con el fin de enfatizar la constante ocupación y reocupación de este espacio por migrantes a través del tiempo, así como su condición de transporte de preocupaciones tanto de los migrantes como de los países de partida y de llegada. En este ensayo interdisciplinario el barco no es solo la "más grande reserva de imaginación", como dice la poderosa definición de Foucault, sino también un espacio en el que las relaciones étnicas y de clase, los destinos individuales y colectivos, y la explotación y la agencia se intersectan de complejas maneras a lo largo de las rutas migrantes.

*The essay offers a reading of several texts linked to Italian emigration through the trope of the migrant ship featured in them: De Amicis' travel book On the Ocean, di Donato's coming-of-age novel Christ in Concrete, Sciscia's short story "The Long Crossing," and Amelio's film Lamerica. In adopting and enriching Foucault's term "heterotopia" (real utopias that represent, challenge and reverse existing spaces) and in particular his application of it to the ship, the essay aims at identifying the trans-national function of the ship as a means of narrating the history of Italian migration. In the reading of these texts, the ship is seen as a pre-occupied space, a concept introduced by the author to emphasize the constant occupation and re-occupation of this space by migrants over time, as well as its condition as a carrier of preoccupation for both migrants and sending and receiving countries. In this interdisciplinary essay, the ship is not just "the greatest reserve of the imagination," as in Foucault's powerful definition, but also a space in which class and ethnic relations, individual and collective destinies, and exploitation and agency intersect in complex ways along the migrant routes.*

TERESA FIORE es profesora asociada e Inserra Endowed Chair in Italian and Italian American Studies en la Universidad de Montclair, NJ. Además de haber gozado de becas como la De Bosis, Rockefeller y Fulbright, ha impartido clase como profesora visitante en la Harvard University, NYU, y en la Rutgers University. Sus numerosos artículos sobre inmigración italiana han aparecido en periódicos y libros como *Teaching Italian American Literature, Film, and Popular Culture* (2010); *The Cultures of Italian Migration* (2011); and *Postcolonial Italy* (2012). En la actualidad prepara la edición de su libro *Pre-Occupied Spaces: Re-Mapping Italy's Emigration, Immigration, and (Post-) Colonialism*.

#### Palabras clave:

- Estudios de la migración
- Teoría del Espacio
- Cultura italo-americana
- Literatura italiana
- Filmografía italianas

#### Keywords:

- Migration Studies
- Space Theory
- Italian American culture
- Italian literature
- Italian film outsider art

Envío: 15/09/2014

Aceptación: 20/11/2014

\* El presente trabajo fue publicado en inglés en William Boelhower, Rocio G. Davis y Carmen Birkle (eds.), *Sites of Ethnicity; Europe and the Américas*, Universitätsverlag Winter, Heidelberg, 2004, pp. 29-44. Fue corregido durante mi afiliación con el CEMS (Center for European and Mediterranean Studies) de New York University (2014-15).

1. INTRODUCCIÓN. Debido a su movilidad, el barco no constituye un lugar en sí mismo, y por su sobre-determinación como un espacio repleto de subespacios, tampoco un no-lugar. Se trata de un *topos* complejo ya que une y atraviesa otros espacios. Sumamente connotativo a través de los siglos, el espacio del barco ha funcionado alternativamente como símbolo de aventura, conquista, libertad, riqueza, explotación, etc. En este ensayo se lo considera como la quintaesencia del espacio de la migración, es decir, del espacio étnico habitado por múltiples historias humanas. A partir de esta premisa, ilustraré un modelo para establecer un análisis comparativo de textos centrados precisamente en el significado étnico del barco. Más específicamente, haré una investigación de este *topos* dentro del campo de la cultura migrante que tuvo lugar entre Italia y los Estados Unidos a finales de los siglos diecinueve y veinte.

En este contexto, defino al barco como un espacio pre-ocupado. Utilizo la palabra “pre-ocupado” por dos razones: por un lado, el adjetivo describe la cualidad de un *locus* constantemente ocupado y re-ocupado por diferentes pueblos y culturas. Por otro lado, un espacio pre-ocupado forma parte de lo que el sociólogo Corrado Bonifazi llama la “geografía de la ‘preocupación’”,<sup>1</sup> es decir, un paisaje de constante ansiedad que permea las vidas de los inmigrantes que deciden dejar todo atrás y comenzar de nuevo en un lugar diferente. Con el tiempo, un espacio pre-ocupado, con su doble significado como se describe anteriormente, origina e inspira proyectos culturales, jugando de esta manera un rol mito poético. El barco se ha situado, en efecto, en el centro de un sinnúmero de obras artísticas: en este ensayo se analizarán algunas de ellas pertenecientes a las culturas inmigrantes y emigrantes italianas.

El artículo de Michel Foucault sobre heterotopías titulado ‘Of Other Spaces’<sup>2</sup> proporciona el marco teórico principal de mi argumentación. Inscrito dentro de su teoría general de proximidad y conexión espaciales, sus heterotopías son contra espacios en los cuales “los espacios reales están a un tiempo representados, impugnados o invertidos” (p. 24). Al adoptar este término, Foucault se propone enfatizar la diferencia entre “utopías”, es decir, espacios irreales, y “heterotopías”, es decir, “lugares que realmente existen” (p. 24). Las heterotopías se hallan investidas de una fuerza poderosa para distinguir entre lo sagrado y lo no sagrado, lo prohibido y lo permitido, la vida y la muerte, pero también para mezclar lo cercano con lo lejano así como el pasado y el presente. En la conclusión de este ensayo fundamental, después de la ilustración de los cinco principios de las heterotopías, Foucault dedica un breve párrafo al navío, que define como “la heterotopía *par excellence*” (p. 27).<sup>3</sup>

<sup>1</sup> C. Bonifazi, *L’immigrazione straniera in Italia*, Il Mulino, Bologna, 1998. Al menos que el texto referido esté en inglés, las traducciones hechas del italiano al inglés en el texto original corresponden a la autora.

<sup>2</sup> M. Foucault, ‘Of Other Spaces’, *Diacritics*, 16, (1986), pp. 22-27.

<sup>3</sup> *Ibidem*. El primer principio señala la existencia de heterotopías en cualquier sociedad, no obstante, con formas diferentes; Foucault las llama “heterotopías de crisis” (p. 24) porque constituyen espacios de los llamados aberrantes, anormales, desviados (los enfermos, los ancianos, las mujeres que menstrúan). El segundo principio muestra que las funciones de las heterotopías están sujetas al cambio con el paso del tiempo (éste es el caso del cementerio, que se transformó en un lugar de oscuridad en los tiempos modernos cuando antes fueron lugares sagrados). El tercer principio explica la capacidad de las heterotopías para yuxtaponer diferentes sitios en un único espacio (cine, teatro). El cuarto se refiere a la peculiaridad de las heterotopías de constituir

Desde su punto de vista, el barco representa el *topos* fundamental para toda civilización: como ícono de conquista y aventura, le proporciona a las personas un horizonte alternativo. Foucault lo expresa de esta manera:

es un pedazo de espacio flotante, un lugar sin lugar, que vive por sí mismo, cerrado sobre sí, libre en cierto sentido, pero abandonado fatalmente al infinito del mar, y que de puerto en puerto, [...] va [...] buscando los tesoros más preciosos que éstas resguardan [...] el barco ha sido para nuestra civilización, al menos desde el siglo dieciséis, al mismo tiempo el más grande instrumento económico y nuestra más grande reserva de imaginación.

Concluye diciendo: “En las civilizaciones sin barcos los sueños se agotan, el espionaje reemplaza a la aventura y la policía a los corsarios”.

La figuración que Foucault hace del barco está investida de un aura mítica: inscrito dentro de una percepción posmoderna de tiempo y espacio, así como de poder, el barco pierde algunas connotaciones específicas de clase y etnias. La importancia de mi enfoque reside en que la noción de Foucault señala, interesantemente, los dos polos opuestos de la semántica del barco: el económico, como espacio de desarrollo, y el cultural, como espacio de imaginación. Me interesa preservar esta doble y contundente imagen asociada al barco, aunque con la intención de recuperar su especificidad como un lugar migrante y étnico, constantemente marcada por una historia de opresión socioeconómica y de invención cultural.

El barco permite de hecho una lectura de experiencias de partida, arribo y retorno como las que vivieron los migrantes, cuya “ilusión” es muy diferente de la de los conquistadores y piratas. Un barco que cruza el Atlántico con un montón de gente apesadumbrada en busca de una vida mejor se convierte, por consiguiente, en el ícono de una experiencia étnica. Como tal, representa un espacio pre-ocupado a lo largo del tiempo para las muchedumbres de pasajeros preocupados que emprendieron las rutas marítimas de la esperanza. La travesía de los migrantes no se trata solo de un hecho económico, sino además del escenario de una producción cultural compleja en la cual el barco se transforma en un espacio y un vehículo de la creación. Para mostrar este conjunto complejo de significados, ilustraré algunas interpretaciones y metáforas acerca de los barcos tomadas de *En el océano* de Edmondo De Amicis, y luego la transición hacia el otro lado del Atlántico para considerar brevemente la experiencia de los migrantes italianos en los Estados Unidos a través de la novela *El cristo de cemento* de Pietro Di Donato. Dicho texto desarrolla un diálogo ideal con una interesante adaptación arquitectónica de la imagen y la experiencia del barco:

heterocronías, es decir, incorporar algunos espacios temporales (museos, bibliotecas) o contener tiempo fugaz (ferias y centros de vacaciones). El último describe el carácter de las heterotopías de tener “un sistema de apertura y clausura que, a su vez, las aísla y las hace penetrables” (prisiones, saunas) (pp. 26-27). Finalmente, menciona otro rasgo de las heterotopías: “Tienen, en relación al espacio restante, una función”, en el sentido que definen “un espacio de ilusión” diferente de la norma (prostíbulos) o “un espacio de compensación” perfectamente ordenado cuando se lo compara con la norma (colonias)” (p. 26). Es en conexión con esta última función que Foucault introduce su lectura de los navíos, como una especie de potente nota al final. Cfr. También M. Foucault, ‘Espacios otros: utopías y heterotopías’, *Carrer de la Ciutat*, disponible en <https://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/425/1/P005p.pdf> [última consulta: 29/10/2014].

sin duda, las Torres Watts de Sam Rodia en California funcionan como una respuesta indirecta a una escena emblemática del barco que se halla en la novela de Di Donato. Del otro lado de la experiencia migratoria, es decir, en la costa de la partida, analizaré un cuento de Leonardo Sciascia, una sutil interpretación de una travesía imposible, que combina magistralmente el poder de opresión e imaginación que caracteriza al navío en la historia étnica de las migraciones italianas. En la conclusión, haré referencia a una de las simbolizaciones más intensas del barco migrante, es decir, la escena final de la película *Lamerica* de Gianni Amelio,<sup>4</sup> donde la historia de la emigración italiana y la inmigración contemporánea a Italia convergen todas en una vigorosa denuncia de las formas de explotación y empobrecimiento, que apunta a la actualidad del tema de este ensayo. La “geografía de la preocupación”, para utilizar nuevamente la expresión de Bonifazi, diseñada por estos textos culturales flotarán entre Italia y las Américas así como entre el margen y el canon en las artes. El navío proporcionará finalmente la oportunidad de reflejar las interconexiones de las experiencias migratorias a través del tiempo y de los espacios desde un punto de vista académico.

2. MONSTRUOSIDAD Y MARAVILLA EN EL BARCO DE DE AMICIS. Edmondo De Amicis escribió *En el océano (Sull'oceano)* como una especie de diario de viaje durante su travesía a la Argentina en 1884 en un barco rebautizado “Galileo” en su narración. Curiosamente definida como “la única novela italiana sobre la emigración” (XV) por Folco Portinari en la introducción a la edición de Garzanti (*Sull'oceano*, Garzanti, Milán, 1996), el libro fue publicado en 1889, y aunque el destino de la travesía pertenezca a una ruta diferente del recorrido desde Italia a Estados Unidos de mi título, representa un punto de partida fundamental para re-trazar el doble horizonte semántico del barco. Vocero de un socialismo populista e imbuido de una piedad inspirada en el catolicismo, De Amicis es un observador atento de los fenómenos migratorios interpretados a través de las lentes del *pathos*, así como del humor en los rápidos bosquejos humanos de esta obra. Álbum de dibujos de una enorme multitud representada alternativamente con trágico anonimato y por medio de retratos detallados de individuos a menudo caricaturizados, *En el océano* ofrece una galería de interpretaciones de la migración como un fenómeno socio-económico además de como una serie de experiencias migratorias únicas que giran en torno al espacio del barco. Se representa al “Galileo” como monstruo y liberador al mismo tiempo (en ambos casos se lo identifica indistintamente con el océano): un ejemplo impresionante de la tecnología moderna, el barco a vapor es un “[m]onstruoso corazón de hierro y fuego” (p. 243) que produce deferencia y temor, por su tamaño y complejidad interna. Además de impregnar al escritor con “el sentimiento de una absoluta libertad de espíritu” (p. 17), el gran barco a vapor aparece ante él como “uno de esos colosos que transportan sangre y oro entre dos mundos” (p. 23). Claramente marcado por la historia del colonialismo y la experiencia del *pasaje del medio*,<sup>5</sup> esta imagen se adapta específicamente a la historia de la emigración.

<sup>4</sup> *Lamerica*, dir. Gianni Amelio, Mario & Vittorio Cecchi Gori, 1994.

<sup>5</sup> Luego de una breve referencia a los sótanos del barco llenos de esclavos negros del África (p. 71), De Amicis recuerda la experiencia del *pasaje del medio*, como se conocía la ruta del comercio de esclavos, cuando escucha a una mujer brasileña cantarle a su hijo enfermo. La triste canción de cuna evoca en él los “cánticos lastimeros de los

El escritor convocó diferentes visiones de este fenómeno, desde la teoría maltusiana de una sumamente necesaria reducción de la población (la emigración como un alivio demográfico) a la teoría de los granjeros oprimidos de la revolución indirecta (la emigración como el rechazo del sistema de los terratenientes) y la teoría de la remoción de los indeseables (la emigración como limpieza social). Aún así, oscila entre una fuerte denuncia de las condiciones de vidas de los pobres combinada con la ridiculización de los privilegios de los ricos y una visión benevolente de la humanidad. Aunque De Amicis atribuye las responsabilidades de la depresión económica de Italia a la indiferencia e intereses propios de los “señores” (p. 34), en sus últimos comentarios exige una sociedad más indulgente en la que indefensos y poderosos sean iguales y que los aliente a respetarse mutuamente, bajo la ingenua creencia de que con esperanza el alma humana va a mejorar (p. 256).

Dentro del marco de la emigración que provee el libro, este análisis de clases del “Galileo” comparte y entrecruza una lectura étnica. Junto con las comunidades más cosmopolitas de gente acaudalada proveniente de Italia, Francia y Latinoamérica acomodadas en la primera clase, De Amicis registra la presencia masiva de pobres emigrantes italianos, literalmente “amontonados” (p. 117) en tercera clase. La representación de la última comprende diferentes especificaciones. Por ejemplo, concibe alternativamente la “italianidad” como un rasgo nacional (los italianos son “ciudadanos del Estado Europeo”, p. 248), una especificidad regional (“el hambre y coraje italianos [proviene] de todas las provincias”, pp. 20-21), un ímpetu patriótico (los emigrantes son “la prole de Italia”, p. 199) y una tradición de clase (es un pueblo de trabajadores”, p. 137).

El “Galileo” replica fundamentalmente la condición de la sociedad italiana. De Amicis llega a afirmar abiertamente que “itoda su tristeza es italiana!” (p. 61). Más adelante, el barco se convierte incluso en un “miembro flotante del país” que transporta a sus “hijos vagabundos” (p. 257) a nuevas tierras, “como si se estuviera llevando una carga de carne humana robada” (p. 8). El autor enfatiza esta función económica del “Galileo” desde el comienzo mismo: como el proceso de embarque es un acto de “succión de sangre italiana” (p. 6), el barco llega a representar un transportador de savia vital étnicamente definida. Para el propósito de este ensayo, tal superposición de parámetros basados en etnias y clases en la conceptualización de los pasajeros que hace De Amicis complica de forma interesante la simbolización de Foucault del navío como “el gran instrumento del desarrollo económico” y lo convierte en un espacio de pre-ocupación. Constantemente reabastecido con nuevos cargamentos de personas, el barco transporta las preocupaciones de los emigrantes, cuya experiencia de travesía se inscribe dentro de un marco histórico más amplio de opresión económica.

esclavos africanos, atrapados en las entrañas de navíos quietos, bajo el Ecuador” (p. 172). Tales referencias ubican los fenómenos de la migración italiana dentro de una historia compleja de relaciones raciales que los nuevos eruditos han aplicado a diferentes contextos, complicando de esta manera la comprensión de las experiencias de migración. Por ejemplo. En su ensayo ‘Mediterranean Passage: The Beginnings of an African Italian Literature and the African American Example’, en M. Diedrich, H. L. Gates Jr. y Carl Pedersen (eds.), *Black Imagination and the Middle Passage*, Oxford UP, Nueva York, 1999, pp. 282-304, Alessandro Portelli aplica el concepto de Diáspora Negra al contexto Mediterráneo para releer en términos raciales la dinámica instaurada entre Italia y África en la historia de la conquista colonial y la migración económica.

El “Galileo” es a la vez un espectáculo y una subversión de la sociedad en términos foucaultianos: considerados alternativamente como un “hotel submarino” (p. 9), un conjunto de “celdas carcelarias” (p. 9), “una gran Aldea” (p. 20), “un pequeño Estado” (p. 22), a una “ciudad misteriosa” (p. 25), y un “escenario” (p. 35), el barco es un microcosmos que “clarifica el juicio [del autor] de los humanos y de la vida” (p. 256). Si, por un lado, el “Galileo” refleja una sociedad estratificada en la cual ricos y pobres claramente constituyen grupos separados, por otro lado, es también “un Mundo aparte” (p. 256), o una heterotopía que permite una ruptura temporal del patrón de los roles sociales. En este conjunto algo carnavalesco, las diferencias se suspenden provisionalmente y las divisiones desaparecen: el granjero Monferrato se convierte en un payaso, un exportador publicita su álbum de dibujos obscenos, un cocinero dispensa con exceso de confianza su conocimiento de astronomía, etc. (pp. 110-12). En este sentido, el “Galileo” representa un espacio mítico en el cual el mundo queda reducido a una *piazza* de fragilidades y queda investido simultáneamente de un poder regenerativo. La travesía y su resultado abren potencialmente un futuro de posibilidades: el barco sirve como un espacio de imaginación para los viajeros avanzando hacia un posible El Dorado, mientras que De Amicis, a la vez pasajero y cronista del barco, lo sublima en un espacio de creación cultural. Con su carga e historia de preocupación, el “Galileo” permanece de hecho el verdadero inspirador y protagonista de este trabajo: a la vez que le recuerda constantemente la “angustia pensativa” (p. 70) de los emigrantes, alimenta en su corazón y en su mente “el usual sentimiento de maravilla” (p. 71).

3. COMANDO Y CONSTRUCCIÓN DEL BARCO EN LA NOVELA DE DI DONATO. La obra de De Amicis culmina con el arribo del barco a puerto y solo da indicios acerca de la reubicación de los migrantes y las condiciones de vida una vez en tierra firme. Un importante documento de ficción de tal experiencia es la novela experimental *Cristo de cemento* de Pietro Di Donato publicada en 1939. Ambientada en el *Lower East Side* de la ciudad de Nueva York, esta novela de educación combina la descripción de una creciente ciudad moderna y el trabajo duro de los trabajadores inmigrantes, es decir, de aquellos que hicieron posible el crecimiento y la modernización aunque sin la protección de las instituciones (compañías de seguro, empresas constructoras, cortes de justicia, la Iglesia, etc.). El protagonista de la historia se llama Paul, un joven que queda huérfano debido a un emblemático accidente de trabajo en el cual su padre Geremio queda literalmente crucificado el Viernes Santo después del derrumbamiento de un edificio y el derramamiento de cemento fresco sobre su cuerpo herido tirado sobre el suelo, lo que le da título a la obra. Geremio deja abandonada a su esposa embarazada, Annunziata, y a ocho niños. Una vez contratado en el cargo de su padre, es Paul, de tan solo doce años de edad, quien asegura la supervivencia de la familia y soporta todo tipo de humillaciones y trabajos penosos. Para seguir adelante recurre primero a su fe católica, según las firmes creencias de su madre, pero después desarrolla una incipiente visión proletaria opuesta al fatalismo de su comunidad.

Como un *Bildungsroman* que narra la experiencia de los trabajadores de la construcción, la novela hace un juego con el doble significado de construir y ser (dos verbos que comparten la misma raíz en inglés): la edificación de rascacielos equivale a la formación de individuos como sujetos económicos, seguidores religiosos y agentes sociales. La compleja dinámica interétnica e

intraétnica descrita por la novela, que trata sobre valores familiares, creencias religiosas y regeneración social, se desarrolla en torno a Job (“*trabajo*” en inglés), representado como un personaje en sí mismo, un dios, y una fuerza poderosa que impulsa las ambiciones de los inmigrantes y a la vez aniquila sus deseos.

Resulta interesante notar que el autor Pietro Di Donato utiliza la elocuente metáfora del barco al describir a un obrero trabajando en los rascacielos. En este pasaje representativo de la novela el autor compara al obrero con el capitán de un barco y a las partes relacionadas con la construcción con las de un bote:

Desde su máxima altura, una grúa de cien pies hacía pendular su brazo de encaje de acero más allá del edificio, y por él descendía un cable al que se aferraba un obrero de la construcción. El hombre era pequeño-pequeño, y se hacía más grande a medida que se acercaba al suelo. Cuando tocó la calle otros dos obreros ataron el cable a una viga de cinco toneladas. Pronto el gran cuerpo de acero con el hombre amarrado a él comenzaron a moverse hacia arriba, la viga hamacándose como un barco en el mar embravecido y el obrero capitaneándola hacia el cielo (p. 233).

La imagen del barco como lugar de poder que les asigna autoridad a los obreros señala irónicamente sus verdaderas privaciones, a la vez que aporta al momento un fuerte impulso imaginativo. En este sentido, la imagen de Di Donato evoca la de De Amicis. Di Donato exorciza la preocupación producida por la fuerza oceánica con la firme afirmación de la superioridad de la tecnología humana sobre la naturaleza. En un diálogo imaginario entre el barco y el océano, el barco de De Amicis dice: “Eres inmenso, pero eres un animal; yo soy pequeño, pero soy un Genio; tú separas los mundos, pero yo los uno, tú me rodeas, pero yo te atravieso; tú eres súper poderoso, pero yo sé” (p. 165). Semejante momento emancipador se refleja en *Cristo de cemento*, una novela de educación basada literalmente en la edificación simultánea de un joven personaje, de la infraestructura de una nación y la de una nueva epistemología. A Di Donato realmente le interesa revelar la impotencia de los obreros de la construcción y la engañosa naturaleza de sus sueños de un futuro de gloria a través de Job, especialmente cuando se lo concibe como un Calvario individual. Sin embargo la decisión del protagonista de rechazar el catolicismo ciego y abrazar un Comunismo floreciente como filosofía a favor del cambio social, proporciona al argumento un giro interesante hacia el final. Aunque la última escena se abre a diversas interpretaciones, la novela señala claramente la posibilidad que tienen los inmigrantes de convertirse en constructores de sueños y oportunidades en lugar de ser solo víctimas de la industria de la construcción. En términos metafóricos, les da la oportunidad de convertirse en capitanes de un espacio menos preocupado.

4. UN ESPACIO CON FORMA DE BARCO: LAS TORRES WATTS DE RODIA ENTRE EL TRABAJO Y LA CREATIVIDAD. Las Torres Watts mantienen un diálogo indirecto con la trayectoria ideológica de Di Donato; su creador claramente las comanda. Las Torres revelan de hecho la posibilidad de revertir el poder devastador de la explotación de los poderosos a través de la inventiva. Ubicadas en Watts, al sur del centro de Los Ángeles (un barrio mezclado de Negros y Mexicanos), las Torres Watts son la creación de un obrero inmigrante de la construcción, Sam

Rodia, originario de la provincia de Nápoles, donde nació en 1879 y fue bautizado con el nombre de Sabato. Para evitar el servicio militar italiano sus padres lo enviaron a Estados Unidos donde se unió a su hermano en Pensilvania. Allí Rodia trabajó en una mina de carbón hasta la muerte de su hermano debida a un accidente de trabajo. Se fue entonces de la costa este, luego se unió a una comunidad rural italiana en Seattle y finalmente se estableció en el área de la Bahía donde se casó y trabajó de manera ininterrumpida en obras de construcción. Después de un tiempo de viajes se trasladó en 1919 a Long Beach, California, hasta que a principios de 1920 se compró un terreno en la entonces zona rural de Watts y comenzó a trabajar en su única creación, por sí solo, al comienzo en sus momentos libres y luego hasta ocho horas por día incluyendo vacaciones (¡por un total de más de 30 años!). Las Torres comprenden tres altas agujas (la Torre Occidental, que mide 30,36 m de alto; la central, de unos 29,6, y la Oriental, de 16,76 m) rodeadas de otras torres de menor altura. La estructura de acero y de concreto es ágil y ligera a pesar de su grandeza: a su alrededor, una pared extremadamente decorada y dos paredes de mampostería encierran una pequeña área que contienen dos torres, la glorieta, y lo que queda de la casa de Rodia (la entrada y la chimenea) luego del incendio de 1955 tras el terremoto de Long Beach.<sup>6</sup>

Rodia era un reciclador por naturaleza, apasionado por los patrones de mosaico, una técnica muy evocadora del artista de Barcelona Antonio Gaudí, con quien no estaba familiarizado. Toda la estructura está llamativamente adornada con una exuberante variedad de objetos e imágenes (que incluyen flores grabadas, fragmentos de espejo incrustados, escombros de piedra, conchas blancas, trozos de cerámica, rocas coloridas, azulejos, platos enteros, fondos de botellas), y revela la inclinación de Rodia por las decoraciones con forma de corazón. Además de su estilo único ornamental, las Torres Watts son un lugar asombroso por su extensión vertical, una solución arquitectónica impuesta por la estrechez del terreno donde Rodia decidió construirlas (42,67 por 45,72 por 20,73 metros).

Rodia no dependió de ningún recurso de alta tecnología, no dispuso de andamios, trepó la estructura utilizando una correa de limpiador de ventanas y utilizó material reciclado que juntó en el área. Un artista autodidacta, ajeno a los movimientos estéticos y reacio a ganarse el reconocimiento público, Rodia creó literalmente una heterotopía: en su espacio, la utopía del migrante está “eficazmente verificada”, para utilizar las palabras de Foucault, a través de la obtención de la libertad de la dinámica de la opresión económica y el manejo autónomo de los deseos y recursos. En otras palabras, Rodia tradujo la arquitectura flotante de la migración a una obra maestra del arte marginal. En primer lugar, la estructura se parece a un barco, y en particular a una proa. Además, triangular en forma, el lote se orienta claramente hacia el oeste, como si estuviera navegando desde Europa hacia las Américas. Finalmente, la posición de las torres que evocan los mástiles de la embarcación junto con la presencia real de una escultura de piedra fijada al suelo y que representa un barco, justifica aún más esta interpretación innegable confirmada por los apodosos que Rodia utilizó para su espacio: “barco de Colón” o “barco de Marco Polo”.

<sup>6</sup> Para ver algunas imágenes de las Torres Watts, se puede visitar el sitio web [www.wattstowers.net](http://www.wattstowers.net) [última consulta: 29/10/2014].



Si bien las Torres Watts representan una heterotopía que invierte el sometimiento del trabajador de la construcción inmigrante y explotado, no constituyen una negación del trabajo duro de los obreros. En realidad el barco de Rodia está en gran parte decorado con tallas que representan los instrumentos de su arte para subrayar la fisicidad de su obra y fijarle una firma visual. A medio camino entre la escultura y la arquitectura, las Torres transformaron de forma brillante el trabajo en arte: su espacio étnico es testigo de la historia de los inmigrantes italianos en la industria de la construcción. Constituye también un ejemplo de cierta resistencia de los inmigrantes a la asimilación a la sociedad norteamericana. De hecho, la híbrida naturaleza del espacio de Rodia aumenta su complejidad a la luz de algunas interpretaciones de las Torres que sugieren que el artista incorporó el eco de una vieja tradición folclórica italiana que podría haber aprendido de primera mano o a través de su reescritura en los Estados Unidos.

Como explican Sheldon Posen y Daniel Franklin en su artículo “The Watts Towers and the Giglio Tradition”,<sup>7</sup> Rodia se inspiró en la Fiesta de San Paolino, patrono de Nola (en la provincia de Nápoles, Italia). San Paolino, conocido por introducir campanas y campanarios en el pueblo a fines del siglo V d.c., se celebra durante la llamada *Festa del Giglio* (Fiesta del Lirio), que tiene lugar en Nola el 22 de junio, y en Brooklyn el segundo domingo de julio. La festividad reconstruye un “evento histórico”, es decir, el regreso de San Paolino de su visita a un rey sarraceno al norte de África. El santo le cede todas sus riquezas a este rey para asegurar la liberación de algunos aldeanos capturados por los invasores. Al volver a Nola, cuando el barco se acercaba a la costa la gente se reunió cargando montañas de lirios para homenajear su regreso. Tanto el barco como los lirios se reproducen hoy en día para reconstruir la escena. En Nola el barco lleva al santo y a un pirata disfrazado y se encuentra con ocho estructuras con forma de agujas de madera y papel maché en la intersección de una calle. A estos lirios, evocativos también de campanas, los construyen diferentes gremios de artesanos en un estilo llamativo, identificable con las soluciones estéticas de Rodia. La versión de la *fiesta* de Brooklyn es más pequeña en escala (solamente un lirio), pero igualmente impresionante. El barco de San Paolino es tanto un símbolo de cautividad (y abusos en términos económicos) como un emblema de liberación (y celebración por tal motivo) en el que reverbera de cierto modo el doble significado del barco sugerido por Foucault como un lugar de intercambio y creatividad cultural al mismo tiempo. En este sentido, de modo similar a las Torres Watts de Rodia, no solo expresa intensamente las contradicciones del ícono del barco imbuidas de preocupación y de esfuerzos físicos así como de poder liberador sino que además transmite su significado étnico.

5. ILUSIÓN Y CRÍTICA EN EL BARCO DE SCIASCIA. Mientras que las Torres Watts siguen la experiencia de los migrantes como trabajadores y residentes de la llamada Tierra de Ensueño en lugar de como navegantes, el cuento de Sciascia *El largo viaje* (“Il Lungo viaggio”) incluida en la colección *El mar color de vino* (*Il mare colore del vino*, 1973)<sup>8</sup> nos remite a la experiencia del viaje en barco de

<sup>7</sup> S. Posen y D. Franklin Ward, ‘The Watts Towers and the Giglio Tradition’, *Folk life Annua*, 1985, pp. 143-57.

<sup>8</sup> L. Sciascia, ‘Il lungo viaggio’, 1973, en Id., *Il mare colore del vino*, Adelphi, Milán, 1996, pp. 21-27.

los migrantes. Este texto trata de una absurda travesía transoceánica que le habla al poder de la imaginación y del deseo junto con el poder de los sistemas explotadores, ambos personificados con el barco y el océano en el texto. “El largo viaje” es una típica historia sciasciana del derrumbe de la ilusión transmitida por una mezcla singular de relativismo e ironía. Los protagonistas de la historia son algunos migrantes deliberadamente anónimos, un grupo de trabajadores de campo que tratan de escapar ilegalmente de Sicilia para llegar a Estados Unidos, y específicamente a Trenton, Nueva Jersey. Para tal empresa los trabajadores cuentan con la ayuda, por así decirlo, del señor Melfa, un codicioso y vengativo contrabandista cuyo rostro en apariencia serio y honesto oculta sus eficaces y perversos planes.

La historia establece una clara yuxtaposición espacial: los emigrantes, originalmente provenientes de la provincia, dejan atrás una tierra que describen como “pueblos de tierra adentro, agrumados en la región del feudo” (p. 21). El estado feudal es el emblema del estancamiento de la agricultura sureña; descrita como una “plaga” –una metáfora física y abstracta que sugiere en forma simultánea los significados de la enfermedad y la maldición– representa un espacio repleto de preocupación desde un punto de vista socioeconómico. Este triste escenario, que justifica la decisión de los migrantes de escapar, se contrarresta mediante el espacio de abundancia, calidez y luz (p. 22) asociado en sus sueños con Estados Unidos. Tales imágenes, alimentadas por las historias y mitos que circulan y que son narradas por los migrantes que emprendieron el retorno, tienen un poder colosal, al punto de permitir el derrumbe de los espacios reales e imaginarios, lo que constituye el giro narrativo del texto. Tras siete días de terrible sufrimiento en el barco donde los migrantes viajan como bestias, el agresivo Señor Melfa abandona a los pasajeros en la orilla durante la noche, con la amenazadora advertencia de tener cuidado de no poner sus vidas en riesgo, pero por sobre todas las cosas, no poner en riesgo la suya:

Pueden ir al encuentro del primer policía con que se topen para que los deporte inmediatamente; a mí no me importa, cada quien es libre de morir como se le antoje... Yo ya cumplí con mi parte, están en América, solo me falta aventarlos a la playa... ¡Pero denme tiempo de regresar a bordo, por el amor de Dios...!” (p. 25)

El barco pasa entonces de personificar el lugar de agonía para los desdichados pasajeros a representar un espacio de seguridad para él, una vez terminada su cruel operación.

La mala fe del contrabandista se revela con anterioridad cuando se burla de las dudas de un pasajero acerca de la autenticidad de sus destinos y valida en cambio las percepciones entusiastas de los demás. Desde la cubierta, los migrantes distinguen el espacio paradisíaco por el cual suspiran: las luces de los pueblos costeros aparecen destellantes en la noche agradable, de por sí una maravilla con una suave brisa y la luna perfectamente en su lugar. Una vez en la orilla, los viajeros comienzan a vivenciar el nuevo espacio: ruidos, objetos, personas que extrañamente les recuerdan su hogar (las canciones de los vendedores callejeros, el tamaño de las calles) pero el poder de la imaginación es tan fuerte que cosas familiares se magnifican o ignoran precisamente porque los migrantes están leyendo el espacio a través de un filtro que cuadra con su idea del espacio estadounidense. Incluso cuando miran las señales de tránsito

de las aldeas locales tales como “Santa Croce Camerina”; incluso cuando intercambian algunas palabras en italiano con un hombre que conduce un FIAT 500 e incluso cuando este hombre los manda al diablo y con razón por preguntar (en italiano) cómo llegar a Trenton, ellos niegan los hechos. Solo a través del recuerdo, el recuerdo de las penurias del pasado, se da cuenta uno de ellos de que Santa Croce Camerina es una aldea costera en Sicilia donde su padre había buscado trabajo durante una temporada de sequía en las áreas del interior, muchos años antes. ¡Solo entonces llegan a darse cuenta de que después de once largos días de viaje han desembarcado en Sicilia!

Lo absurdo de la historia, cómica y trágica al mismo tiempo, es aceptable precisamente porque queda contextualizada la ingenuidad de los migrantes –su aislamiento es histórico, económico y geográfico (algunos nunca antes habían visto el mar)– y el plan explotador del barquero queda expuesto claramente para condenarlo como inhumano (necesita dinero que los inmigrantes han juntado mediante la venta de todas las propiedades antes de la partida). En esta alternancia de espacios reales y fantaseados, y en el paradójico derrumbe de ambos al final con un brillante efecto sorpresa, Sciascia hace una dura crítica del codicioso negocio ilegal que se aprovecha de la inexperiencia de los indigentes cuyo deseo de cambiar su destino puede ofuscar la eficaz evaluación de las circunstancias.<sup>9</sup> La desilusión que sienten muchos migrantes en el extranjero que no encontraron la Tierra de Ensueño incluso llegando a Estado Unidos se representa hábilmente en la visión lírica de un Estados Unidos que después de todo constituye su propio hogar. De Amicis expresa tal sensación de forma similar cuando informa lo que exclamaron los migrantes al llegar al continente sudamericano: “Es idéntico a nuestro país” (p. 241).

A los fines de este ensayo, el barco de este triste descubrimiento representa el espacio preocupado por excelencia: además de contener una historia de previas experiencias de viaje, es un lugar cargado de ansiedad humana acerca del pasado y del futuro. Dicha connotación universal de sufrimiento se acentúa con la elección de Sciascia de retratar a los pasajeros como anónimos y amorfos también. La descripción que hace de ellos después de embarcar es bastante elocuente: “En un abrir y cerrar de ojos, cada uno de los viajeros se transformó en una masa informe, un racimo de equipaje” (p. 23). Dicha oración habla de una experiencia de deshumanización que caracterizó la travesía de muchos migrantes en su búsqueda de espacios con oportunidades de una vida mejor.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Ver también De Amicis sobre el mismo tema (p. 62).

<sup>10</sup> Hay ejemplos de obras en las cuales la travesía se describe como algo placentero. Por ejemplo, la autobiografía de Tommaso Bordonaro *La spartenza* (Einaudi, Turín, 1999), escrita en un idioma híbrido por un hombre casi analfabeto, contiene dos pasajes dedicados al barco que describen su viaje a Estados Unidos (1947) y su retorno en barco a Italia (1975) respectivamente. En ambos casos, el barco es un espacio de descubrimiento y abundancia a su modo de ver. Después de celebrar los alimentos especiales que se sirven en el barco, claramente percibe este medio como lugar de placer: “en otras palabra, era divertido” (p. 47). Es importante notar que Bordonaro tenía un claro plan migratorio y ahorró dinero antes de empezar el viaje para que le resultara más comfortable a él y su familia. Bordonaro no emigró como resultado de una necesidad imperiosa, aunque su estándar de vida era bastante bajo en Palermo antes de decidir su partida. Para él, emigrar era una alternativa para mejorar su suerte y la de sus hijos, y por esta razón, la consideró una decisión definitiva. De hecho, comenzó a sentirse estadounidense al momento de su partida: “el barco partió hacia América.

6. EL BARCO HISTÓRICO Y METAHISTÓRICO DE AMELIO. Una visión lírica de un Estados Unidos parecido al propio hogar de los migrantes se puede rastrear en la película *Lamerica* (1994) por Gianni Amelio, y en particular en la escena final donde el barco se convierte en un símbolo visual de migración, una metáfora poderosa de las travesías de los migrantes y sus preocupaciones relacionadas. Pensada para reunir historias de emigración e inmigración, la película se transforma en una poderosa reflexión acerca de la construcción de la identidad nacional y sus contradicciones, con específica atención a las relaciones entre Albania e Italia. La película abarca el período que se extiende desde la era fascista hasta el presente de la historia, es decir, desde la invasión y anexión de Albania por parte de Mussolini como colonia (1939) hasta comienzos de 1990. *Lamerica* relata la historia de dos corruptos empresarios italianos, Fiore y Gino, que fracasan en su plan de abrir una falsa fábrica de zapatos en la Albania poscomunista con la intención de recaudar fondos públicos italianos destinados a proyectos comerciales extranjeros en países en vías de desarrollo. El peón del esquema es Spiro, el presidente títere ideal para la fábrica falsa. Aun así, Spiro resulta ser Michele, un siciliano que fue encarcelado durante el estallido de la Segunda Guerra Mundial después de la invasión colonial de Albania por Mussolini. Una vez que Fiore sale de este aprieto sin peligro la película se concentra en la relación individual entre el joven italiano impostor (Gino) y la “víctima local” (Michele/Spiro), que está representada en constante conexión con el escenario general de la política socioeconómica de Albania después de la caída del régimen comunista. Las vicisitudes de Gino y Michele se describen junto con la experiencia de miles de albanos destituidos que tratan de huir del país en barco.

Al mantener esta doble atención (personal/colectiva), el director puede navegar entre el microcosmos de las historias individuales y el macrocosmos de la migración como elemento distintivo no solo de la historia contemporánea italiana sino de este mundo globalizado en general. De hecho, esta bifocalidad le permite a Amelio superar los límites del tema tratado en el filme, es decir, la emigración albana a Italia y alcanzar un nivel metahistórico que se abre hacia el pasado y el futuro en cuanto a su reflexión sobre la migración en general como resultado de privaciones económicas. La pugna entre la desesperación de la

Entonces empezamos a ser estadounidenses en todo y para todo” (p. 47). Sin tener en cuenta su entusiasmo y fuerte deseo, Bordonaro sintió profundamente la sensación de “spartenza” implícita en la experiencia migratoria: de hecho, el título de su autobiografía expresa el doble significado de “partir” (partida) y “separar” (en italiano, “partire” y “spartire”). Lo relevante del propósito de este ensayo es que Bordonaro hace del barco un espacio heterotópico de ilusión. Más específicamente, lo convierte en un espacio de anticipación: el barco es un espacio de transformación étnica que lo convierte en estadounidense al momento de abandonar el puerto. De manera similar, en una entrevista, el director cinematográfico Frank Capra inmortalizó la travesía trasatlántica como su momento fundacional y el barco como la matriz. Nacido en 1897, Capra partió de Italia a la edad de seis años y retuvo en la memoria una imagen tan vívida del barco dejando el puerto de Palermo que todos sus recuerdos anteriores se disolvieron: “Ese fue el momento primero. Mi memoria comienza ahí. Comienza en el barco. Antes del barco, no puedo recordar nada”, cfr. Vito Zagarrío, ‘Immaginari italoamericani’, en A. Camaiti Hostert y A. J. Tamburri (eds.), *Scene italoamericane: rappresentazioni cinematografiche degli italiani d’America*, Luca Sossella, Roma, 2002, p. 144.

población local y el ardid ciego de lucro de los dos italianos queda representada visualmente por el movimiento opuesto de los actores: en diversas escenas, Gino conduce un jeep Suzuki deportivo en la dirección contraria a la de las masas de los lugareños, que van *caminando* hacia la costa con la esperanza de embarcarse a Italia, lo cual resulta interesante. El contraste entre los medios de transporte utilizados por los empresarios capitalistas y los disponibles para los albanos es sintomático del abismo tecnológico y económico entre los llamados ricos y pobres.

Sin embargo, Amelio no rotula los dos lados del abismo de tal manera y desafía constantemente tal dicotomía simplista a lo largo de la película. Mediante la aplicación de dos estrategias interesantes como la de inversión y la de superposición, la película complica eficazmente esas rotundas diferencias para revelar las contradicciones de los eventos históricos, las ideologías políticas y los planes económicos. Mientras que el desesperado Michele mantiene viva la esperanza, Gino pierde cada vez más tanto el sentido de la confianza como el sentido de la realidad. Estas reacciones opuestas son el resultado de dos procesos diferentes que se entrecruzan. Michele es víctima de un tipo de amnesia que lo detiene en el tiempo; más de cuarenta años han pasado desde que dejó la prisión y sin embargo no solo está convencido de que la guerra *acaba* de terminar sino de que además está regresando a Italia para reunirse con su esposa y su bebé recién nacido. Mientras tanto, Gino no tiene más alternativa que volver a su hogar, él mismo como clandestino. La incautación de documentos por parte de la policía, las revueltas y redadas locales y el terrible viaje para abandonar Albania privan gradualmente a Gino de pasaporte, auto, dinero, aspecto refinado y autoconfianza. Al final no es más que un testigo de su propia pérdida de estatus.

Las preocupaciones de ambos hombres por sus futuros inciertos son reunidas por el director en la poderosa escena final. En el barco, el amable Michele ve inesperadamente a Gino, su victimario, que a los ojos del espectador es casi idéntico a los albanos que cruzan el Mar Adriático para llegar a la costa de Italia. La superposición de tiempo y experiencia alcanza la cúspide cuando Gino se prepara para entrar a su propio país como un inmigrante indeseado y Michele cree que está cruzando el Océano Atlántico. En realidad, están viajando junto a una masa de albanos indocumentados que buscan una tierra de oportunidades: Italia. En esta ingeniosa inversión de roles, Michele, obstinadamente silencioso al comienzo, pronuncia las palabras finales de la película, mientras Gino mira al vacío, incapaz de encontrar sentido a su experiencia, personal y colectiva al mismo tiempo. En efecto, la escena final del barco sobrecargado de migrantes es histórica –evoca el arribo del barco albanó *Vlora* al puerto de Bari en 1991– y metahistórica, en el sentido de que es capaz de mostrar lo universal a través de lo particular, al fusionar diferentes acontecimientos sin borrar sus características específicas.

Por medio de un lenguaje visual político y poético, Amelio demuestra que las relaciones culturales entre las personas son el resultado de la tensión entre las diferencias y similitudes. El director también explica que el encuentro de culturas diferentes refleja el conflicto entre las expectativas y realidades. En efecto, Michele espera llegar a Estados Unidos y parafraseando a Sciascia, en lugar de ello, desembarcará en Italia. Mientras tanto, Gino queda reducido a un sujeto anónimo como los protagonistas de “El largo viaje”. La amabilidad de Michele hacia él se junta con la locuaz descripción de sus propias expectativas; se prepara para observar los rascacielos de Nueva York (construidos por los

migrantes desposeídos de la novela de Di Donato) como el cartel de bienvenida a “Lamerica”. Como el momento más contundente de toda la película, la escena del barco también refleja la versión de Amelio del optimismo del neo-realismo. Mientras que Gino está desamparado, la simple visión del mundo de Michele le aporta una gramática de esperanza que trata paradójicamente de compartir con su abusador. El impacto político de la película se refuerza luego en el pasaje lírico del barco mediante la mezcla de silencios y palabras de absurdo optimismo y se invierten los roles tradicionales en una lectura de la historia y sus actores. El barco constituye entonces un espacio pre-ocupado en que ha albergado anteriormente historias de migración en diferentes direcciones pero que también funcionan como una heterocronía, ya que rompe con el tiempo tradicional, como fue indicado por Foucault.<sup>11</sup> El presente está de hecho, compuesto de ecos del pasado en una visión un tanto cíclica de la historia, gracias a una narrativa basada precisamente en la pérdida de identidad por parte de Gino y de memoria por parte de Michele.

La película neo-neorrealista<sup>12</sup> de Amelio representa el ejemplo más exitoso de una obra cultural basada en la interconexión de la emigración e inmigración de italianos (y el colonialismo).<sup>13</sup> La densidad de su textura artística, narrativa e intelectual es el resultado de una lectura activa de la historia que representa eventos desde arriba hacia abajo. Es también el producto del uso comprometido del medio cinematográfico que mezcla metrajes históricos de la era fascista y fragmentos de programas televisivos de la RAI y, yo sugeriría, de una operación intertextual in/consciente. De hecho, Amelio cita brevemente la recopilación de prosa corta antes mencionada, *El mar color de vino*, al interpolar el título en una de las conversaciones de Fiore con Gino: “Los albanos son crédulos. Si les dices que el mar está hecho de vino, se lo beben”.

7. CONCLUSIÓN. Las capas superpuestas de tiempo y la multisignificación de los espacios producen un interesante efecto de eco en la película de manera tal que el presente solo puede ser comprendido a la luz del pasado aunque por fuera de una percepción lineal de la sucesión de eventos. Toda la película y la última escena en particular habla de las nociones de “simultaneidad”, “yuxtaposición”, “lo cercano y lo lejano” y “lo disperso” de Foucault (p. 22). En este sentido el

<sup>11</sup> M. Foucault, ‘Of Other Spaces’, op. cit., p. 26.

<sup>12</sup> El término se refiere a un estilo de los años 90 y de la primera década de 2000 que propone rasgos típicos del neorealismo de la post-guerra: actores no profesionales, historias de gente sencilla en su cotidiano, guiones, etc. En muchos casos se utilizan técnicas modernas que se mezclan a esos rasgos: en *Lamerica* por ejemplo, Amelio utilizó también actores conocidos y la lente Panavisión para la panorámica final del barco.

<sup>13</sup> Quien igualmente se ocupa de cuestiones de identidad que atraviesan fronteras étnicas, nacionalidad y pertenencia social es Vincenzo Marra, uno de los discípulos de Amelio. Su primer filme, *Tornando a casa (Going Back Home)*, Sacher, 2001), es una película silenciosamente valiente que recurre a una combinación similar de documental y lenguaje poético. Al relatar las historias de tres pescadores napolitanos y de un inmigrante tunésino que trabajan en un barco pesquero en el Estrecho de Sicilia, el director se concentra en la permeabilidad de las fronteras, traspasadas involuntariamente o a la fuerza con consecuencias dramáticas y a la vez vivificantes. Su película documental, filmada con actores aficionados y sonido y luz naturales, teje los temas del fracaso del Sueño Americano y las diferencias/similitudes del “otro” en una obra elegíaca sobre la historia y sus contradicciones.

filme de Amelio reúne los múltiples hilos de mi ensayo y crea una heterotopía, un contra-lugar para tratar temas de etnicidad, clases y cultura, a medida que se relacionan y son moldeadas por la experiencia de la migración.

Mientras que los migrantes de los barcos de De Amicis y Sciascia se mantienen como víctimas en lugar de convertirse en inventores de su propio destino, los capitanes de la construcción de Di Donato consideran epistemologías alternativas y Rodia, él mismo un migrante, personifica la concreta posibilidad de repensar el barco como una heterotopía para los migrantes. Finalmente la visión de Amelio examina las implicancias culturales y económicas de la travesía. Dichas implicancias complican el marco teórico de Foucault al investir al barco de un significado étnico específico y lo ubican dentro de un conjunto de relaciones específicamente definidas por los migrantes.

Más que un contra-lugar de desarrollo económico, en estos textos el barco constituye un espacio de deshumanización y humillación de sujetos económicos desposeídos. Aún así, la poderosa identificación de Foucault del barco como “la más grande reserva de imaginación” se refleja sin duda en la producción cultural tanto *de* y *sobre* los migrantes. Mediante el análisis en conjunto de autores migrantes y no migrantes, en este ensayo interdisciplinario diseño un espacio cultural en el cual un diálogo polifónico incluye el pasado y el presente, la historia y la literatura, y las voces silenciosas y elocuentes.

Rompo deliberadamente las categorizaciones tradicionales de alta y baja cultura, o canon y margen, al mirar textos que pertenecen a las disciplinas de la literatura italiana y estadounidense así como las Artes Marginales y los Estudios Laborales. Todas estas disciplinas tratan el *topos* de las etnias en una producción generada dentro, fuera y también entre las tierras. De hecho, lejos de suprimir la tradición o de celebrar livianamente la novedad, hago una lectura de la cultura y la migración de una manera más exhaustiva dentro y más allá de los parámetros canónicos por medio del espacio del barco. Éste, además de representar un lugar único para presentar simbólicamente la condición de los migrantes como sujetos vulnerables en tierra de nadie así como negociadores de culturas, refleja la permeabilidad de las fronteras disciplinarias y culturales dentro de las cuales las migraciones se estudian en forma tradicional. La variedad de textos, períodos y lugares considerados en este ensayo traen a la superficie la cualidad plurisemántica del barco, su fuerza representativa, su fuerza inspiradora en las artes y el impacto que tiene sobre la formación de ideas como lugar de lucha étnica, preocupación sociopolítica e invención cultural.

**Traducido por Carlos G. Medina \*\***

\*\* La traducción al español corresponde a Carlos G. Medina, quien ha hecho estudios de traducción español-inglés en la Universidad Nacional de La Plata y en el I.S.P. n° 8 de Santa Fe, Argentina. Desde 1988 se desempeña como intérprete y traductor in-house en Laboratorios MAG y más recientemente también como free-lance. Se ha especializado en los campos de las Humanidades y las Artes.