Nicolae BOBARU
(Universitatea de Vest
din Timişoara)

Elemente ale imaginarului marin spaniol și portughez în romanul postmodern românesc

Abstract: (*Elements of the Spanish and Portuguese Maritime Imaginary in the Romanian Postmodernist Novel*) The sea, sailing ships or modern vessels, conquistadors, explorers or pirates are just a few of the closely interconnected symbolic elements that are part of the paradigm of the maritime imaginary. Historical reality is one of the forms of the imaginary that fed the collective memory, but at the basis of the whole phenomenon there are myths, legends, fantasies or reveries, being most profound in the Anglo-American area since the 17th century. A similar case can be observed in the Iberic Peninsula, where Spain and Portugal, due to the overwhelming influence of their maritime power, which they had exercised over few centuries world wide, succeeded to get into the popular conciousness and to notably influence the literary space by means of maritime imaginary. In the current literary landscape, the emergence of novels such as *Mort în Patagonia (Dead in Patagonia)*, *Evanghelia după Araña (The Gospel of Araña)*, *Marañon sau Adevărata istorie a descoperirii Lumii Noi (Marañon or the Real Story of Discovering the New World)* bring back the nautical themes to the Romanian reader's attention. Due to the postmodernist recuperation processes, one might consider that the 21st century literature still preserves the true naval craft in the collective memory, but responding to the current cultural contexts.

Keywords: *maritime imaginary*, *postmodernism*, *recycling*, *exotic*, *fiction*

Rezumat: Marea, corăbiile ori navele moderne, conchistadorii, exploratorii sau piraţii reprezintă doar câteva dintre elementele simbolice strâns interconectate care sunt parte integrantă a paradigmei imaginarului marin. Realitatea istorică este una dintre formele imaginarului ce a hrănit memoria colectivă, însă la baza întregului fenomen stau mituri, legende, fantasme ori reverii, având o manifestare mai accentuată în arealul anglo-american începând cu secolul al XVII-lea. Un caz similar a putut fi observat și în Peninsula Iberică, unde Spania și Portugalia, datorită influenței covârșitoare a puterii maritime pe care au exercitat-o de-a lungul câtorva secole la nivel mondial au reușit să pătrundă în conștiința populară și să exercite influențe notabile la nivel literar prin intermediul imaginarului maritim. În peisajul literar actual apariția unor romane ca *Mort în Patagonia*, *Evanghelia după Araña* și *Marañon sau Adevărata istorie a descoperirii Lumii Noi* readuc în atenția publicului cititor din România temele marine. Datorită proceselor recuperatorii postmoderne se poate considera că literatura secolului al XXI-lea încă păstrează adevăratul meșteșug marinăresc, conservându-l în memoria colectivă, dar răspunzând contextelor culturale actuale.

Cuvinte-cheie: *imaginar marin*, *postmodernism*, *recuperare*, *exotism*, *ficțiune*

Imaginația omului este constituită în baza unei rețele complexe de legende și mituri. Structurile mitice, care reprezintă inseparabil și conținutul afectiv al unei culturi, sunt invariante traiectorii antropologice, reprezentând subiecte mitologice care se înscriu în cadrul mai larg al legendelor continentului și al civilizației omenirii. Analiza imaginarului se poate orienta, pe de o parte, către studierea trecutului, însă, pe de altă

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)

parte, poate fi dedicat și prezentului, permițându-ne să trasăm contururi viitorului la nivel social. Metoda observației sociale contribuie la monitorizarea evoluției conștiinței colective deoarece cultura tradițională are o bază permanentă și cu siguranță asigură stabilitatea socială în ceea ce privește valorile, etica și morala. Sociologia imaginarului este, prin urmare, o scânteie în raport cu raționalitatea, pentru că demonstrează uniunea dintre cunoașterea rațională și cea imaginară.

De altfel, fantasticul a sedus din totdeauna mintea omului. În Evul Mediu omul era îngrozit de nemărginirea oceanelor, iar acest sentiment s-a reflectat în povestirile fantasmagorice despre mări și oceane, abis și monstruozități acvatice, conturând un bogat patrimoniu cultural-literar ce va fi augmentat și remodelat constant. De pildă, imaginarul maritim dezvoltat în atmosfera Renașterii evidențiază poziția omului în fața naturii și a divinității. Acest tip de imaginație cu natura antropocentrică a stimulat iluziile și visarea, observându-se o evoluție a valorilor culturale de la alegoria creștină la relansarea mitologiei clasice. Dacă alegoria creștină cuprindea concepte abstracte, cum ar fi virtutea sau viciile, întoarcerea la mitologia clasică a adus în prim plan entuziasmul pentru natură, repopularea mărilor cu sirene, monștri și zei (Pedrosa, Gude 2009, 201). Gândirea renascentistă avea să se îndrepte așadar către viața pământească în locul misticului medieval. Entuziasmul intelectual umanist a subminat cultura medievală în raport cu transcendentalismul. Viața socială cunoaște acum o îmbunătățire, contribuind astfel și la dezvoltarea simțului artistic și a imaginației. Literatura ajunge să atingă și tema marină, aparând chiar și clișee literare precum: marinarul laș, marinarul erou, comandantul strict, marinarul visător, doamne care-și trădează soții, preoți nobili care călătoresc pe mare pentru a propovădui creștinismul ori nobili care-și poartă bătăliile pe ape și se întorc glorioși acasă.

Mitul mării sau al oceanului întunecat se spulberă astfel treptat. Realitatea se suprapune fanteziei, iar istoriografia secolelor XVI-XVIII este strâns legată de marile descoperiri geografice. Marii navigatori, oameni de geniu și plini de ambiție și curaj, care au contribuit la expansiunea puterilor europene în Lumea Nouă, ajung să fie profund admirați și nu a durat multă vreme până când literatura a preluat și fixat profilul acestor eroi. Câteva nume mari care străbat istoria și literatura nautică sunt: Cristofor Columb, Vasco da Gama (descoperitorul Indiei), Fernando Magellan (primul european care a navigat în Oceanul Pacific și care a inițiat o expediție în jurul lumii), Hernán Cortés (a cucerit Mexicul pentru regii Spaniei și a construit Ciudad de México pe ruinele orașului aztec), Bartolomeu Dias (a descoperit Capul Bunei Speranțe) și, nu în ultimul rând, Amerigo Vespucci (a ajuns primul în Brazilia, Uruguay și Argentina și a înțeles că noul continent era altul decât crezuse Cristofor Columb).

Marile descoperiri ilustrează în literatură o uniune între imaginarul marin, tradiție și tehnicile moderne de navigație. Frica de nemărginit fusese învinsă, însă ea a continuat să existe în mentalitățile populațiilor costiere, învățând să trăiască cu ea și creând o conexiune unică ce a căpătat forme impresionante în literatura universală. De asemenea, marile descoperiri ale lumii au marcat o anumită etapă la nivel psihosocial a imaginarului maritim, prin care anumite elemente au suferit o metamorfoză radicală,

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)

determinând, la rândul lor, puterea imaginarului. Este totuși necesar să se sublinieze că această facultate psiho-logico-imaginară este caracteristică tuturor epocilor care au contribuit la construcția imaginarului marin.

Literatura, prin producția sa de imagini, este o oglindă care reflectă viața și evoluția omului în societate în încercarea sa de a-și înțelege propria menire. Împletirea marilor evenimente istorice cu anumite segmente mitice se poate observa cu ușurință chiar și în cazul imaginarului marin. Astfel, se poate crea un lanț de imagini și simboluri marine care se succed reciproc, permițându-ne să construim o adevărată traiectorie a reprezentărilor marine.

Din varii motive, pirateria, spre exemplu – care este un alt element constitutiv al imaginarului nautic – a captivat din totdeauna pe cei tineri, bărbați sau femei deopotrivă. Viața unui pirat oferea perspectiva unei existențe trăite în deplină libertate, însă era o libertate relativă deoarece majoritatea piraților erau căutați de autorități. Datorită faptului că nu se mai poate face o delimitare clară între ficțiunile romanțate având în centru pirați și adevărata lor viață, este greu să ne imaginăm că, în fapt, cine alegea viața de pirat alegea o viață cruntă, plină de violență, sărăcie, mizerie și de foarte multe ori scurtă (Jeans 2004, 227).

De asemenea, călătoria cu vaporul a oferit popoarelor maritime șansa la inițiere, cunoaștere și, prin urmare, la putere. Astăzi, în cadrul științelor umaniste, se pot clasifica și interpreta diverse mituri, legende, superstiții ori simboluri pentru a trasa o traiectorie antropologică care să permită la rândul său analiza credințelor și obiceiurilor unui popor. De aici se poate concluziona că miturile și istoria deconstruiesc imaginarul marin pentru a-l reconstrui ulterior.

Nu se poate spune că imaginarul marin s-a născut în epoca de aur a descoperirilor geografice ori în cea a pirateriei. Însă apariția imaginarului marin la nivel cultural cu întregul său arsenal de arhetipuri acceptate la nivel social explică uniunea dintre om și mare, care datează din cele mai vechi timpuri. Astfel imaginarul poate fi considerat în acest sens un vector social. Pentru a exista un imaginar comun trebuie să existe o înțelegere comună a simbolurilor. De aceea găsim și redescoperim în istoria umană figurile cele mai importante ale *muzeului imaginar*: gigantul, monstrul, fantoma, diavolul, piratul, sirena, dragonul etc. Ce variază este proiecția semantică pe care le-o oferim la un moment dat. Miturile, legendele și credințele ne dezvăluie o imaginație care ne permite să înțelegem sensul existenței.

Faptul că reprezentarea marinului în literatură însoțește metamorfozele sociale și culturale este demonstrat și în secolele ce urmează marilor descoperiri geografice. Evoluția tehnică și puternica industrializare au pătruns și în domeniul transporturilor maritime și au avut drept consecințe creșterea siguranței navelor și specializarea navelor în funcție de obiectivul lor, conducând la transformarea activităților ce țineau de marinărie în procese de rutină, și astfel contribuind la dispariția artei în sine, în zilele noastre găsindu-se foarte puțini marinari calificați care să fie capabili să demonstreze abilitățile necesare pentru a face câteva noduri marinărești. Odată cu dispariția meșteșugului, marinarul și-a pierdut prestigiul cultural. Literatura nautică, deși a

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)

cunoscut destule capodopere la nivel universal chiar și în secolul al XX-lea, și în ciuda faptului că se consideră de către unii că Joseph Conrad ar fi ultimul autor de literatură nautică autentică, pare să celebreze în zilele noastre o artă ce este pierdută în trecutul său istoric glorios.

Totuși, postmodernitatea lansează o remitologizare a lumii, o reevaluare a vieții de zi cu zi, iar formele sociale ale vieții obișnuite pot fi puse în paralel cu formele arhaice simbolice. Prin gândirea postmodernă și noua sa atitudine față de aspectele sociale ale imaginarului, s-a ajuns la o gândire de tip dinamic. Tocmai datorită recuperării tematicii marine și a imaginarului său aferent, se poate considera că literatura secolului al XXI-lea încă păstrează adevăratul meșteșug marinăresc, conservându-l în memoria colectivă, răspunzând contextelor culturale actuale. Ficțiunile nautice postmoderne nu doar dublează vechile teme marine din literaturile secolelor al XVIII-lea și al XIX-lea și elemente ale imaginarului marin spaniol și portughez, ci jonglează cu granițele dintre real și ficțiune ținând cont de nevoile publicului ce pare a fi în mare măsură influențat de marea industrializare și de fenomenul de globalizare resimțit chiar și la nivelul literaturii. Putem numai să sperăm din pozițiile noastre de cititori că literatura nu va renunța la imaginarul marin, deoarece, așa cum Michel Foucault spunea: „în civilizațiile fără nave, visele dispar, spionajul înlocuiește aventura, și poliția ia locul piraților." (Foucault 1994, 762).

Marea sau oceanul au constituit, așadar, dintotdeauna un material abundent, extrem de bogat, practic inepuizabil pentru scriitori. Până astăzi, după mai bine de jumătate de mileniu de la istoricele expediții ale lui Cristofor Columb, tema a rămas la fel de actuală, iar curiozitatea cititorului încă dăinuie. Vechile expediții întreprinse de Marco Polo, Vasco da Gama, Fernao da Magalhaes ori Cristofor Columb pe mare constituie, așadar, un material inepuizabil pentru autorii de romane chiar și în prezent. Însă, în literatura română, imaginarul marin are puține date de referință, începând cu câteva mențiuni legate de problemele politico-militare ruso-turce în cronicile lui Neculce și Greceanu (Romilă 2015, 129) și mai târziu în biografia lui Ion Ghica. Mai pregnant, imaginarul și elementele sale constitutive apar pentru prima dată în proza lui Jean Bart, care rămâne cunoscut în istoria literaturii române cu trei titluri: *Jurnal de bord* (1896), *Schițe marine* (1901, 1928) și *Europolis* (1933). Trebuie, mai apoi, menționat Matila Ghyka care a urmat cursurile Școlii Navale de la Brest și care a alocat nenumărate pagini în memoriile sale primei călătorii pe care a efectuat-o „ca aspirant pe o fregată cu care a cutreierat Atlanticul, făcând escale pline de nebunii inocente" (Anghelescu 2015, 247) în Canare, în Africa, în Insulele Antile și în Azore. Panait Istrati este un alt nume demn de menționat, care a rămas în literatura noastră prin schițele sale marine, cutreierând Mediterana, și care s-a ambarcat în primul său voiaj pe o navă cu ajutorul unui fochist care fusese impresionat de exaltarea de care dădea dovadă Istrati când spunea că dorea să ajungă la Alexandria în Egipt. Mihai Tican (1893-1967) a fost un aventurier care a călătorit în America de Sud și în Africa, dar care ne-a lăsat și o carte, intitulată *Icoane dunărene* (1933), în care rememorează călătorii prin localități aflate pe malul Dunării (Anghelescu 2015, 251-254). Însă una

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)

dintre cele mai gustate cărți, care a bucurat generații întregi de tineri în epoca socialistă (Romilă 2015, 117), rămâne romanul *Toate pânzele sus!* (1954) al lui Radu Tudoran.

Proze precum cele ale lui Radu Theodoru (*Corsarul*, 1984), Radu Valentin (*Jean Bart*, 1967), Vasile Nedelcu (*Drum spre puntea de comandă*, 1986), Mircea Novac (*Povestiri din Atlanticul de Sud*, 1990), Bogdan Hrib (*Somalia, mon amour*, 2009) sau Monica Ramirez (*Kit Black*, 2011) reprezintă câteva titluri ale unei literaturi lipsite de consistență estetică ce nu are mijloacele necesare pentru a rămâne în conștiința publicului cititor.

O cu totul altă perspectivă a imaginarului marin se conturează în proze mai recente din spațiul românesc, iar trei exemple edificatoare în acest sens sunt romanul lui Daniel Vighi – *Mort în Patagonia*, romanul lui Nicolae Strâmbeanu – *Evanghelia după Araña* și *Marañon sau Adevărata istorie a descoperirii Lumii Noi* – roman aparținând Ruxandrei Ivăncescu. Dacă cel dintâi text relatează o călătorie în cheie postmodernă a unor bănățeni ce își intersectează cărările narative cu personaje istorice precum Sir Francis Drake, Magellan cu a sa Armada de Molluca sau chiar cu Cristóbal Colón, romanul lui Nicolae Strâmbeanu este unul de aventuri, care îl are drept erou central pe Joaquín Araña, dar unde îi întâlnim și pe conchistadorii Bartolomé Torres, Giacomo Ricco, Cristóbal Colón și Martín Alonso Pinzón, cât și pe piratul Barbarossa. În același timp, Ivăncescu încearcă o demitizare a mitului descoperii Americii. Chiar dacă literatura română nu abundă în proze de aventuri maritime autentice, cele trei romane postmoderne mai sus amintite reprezintă apariții exotice în proza românească actuală, fiind toate, într-un grad mai mic sau mai mare, metaficțiuni istoriografice, așa cum este acest concept prezentat de Linda Hutcheon, bazate pe intrigi ce-și au rădăcinile în istoriile altor popoare europene.

În peisajul literar contemporan, așadar, aceste trei romane readuc în atenția cititorilor temele marine. Folosind tehnici postmoderne, acestea se detașează în mod evident de cele câteva ficțiuni nautice ale secolului trecut. În ele se regăsesc elemente ale imaginarului marin, cum ar fi diverse tipuri de corăbii, comori, pirați, conchistadori ori insule exotice. Reciclarea subiectelor, a tematicii, dar și a elementelor ce țin de imaginarul marin ne readuce în atenție ficțiunea nautică. Toate acestea prezintă un real potențial de recuperare chiar și în literatura noastră, chiar dacă operele ce au la bază elementele acestui imaginar sunt construite în mare măsură pe scheletul unor teme preluate din istoria marilor puteri maritime și din literatura universală.

Nicolae Strâmbeanu, spre exemplu, se folosește în *Evanghelia după Araña* de tehnica postmodernă a pastișării aplicată pe formula narativă a romanului picaresc, combinând elementele metaficțiunii istoriografice (Hutcheon 2002, 173), trăsături ale neomodernismului baroc și intertextualitatea postmodernă, având ca hipotext capodopera lui Cervantes – *Don Quijote de la Mancha*. Acțiunea romanului îl are în centrul său pe castilianul Joaquin Araña, care este un fel de menestrel, fiind plasată în secolul al XVI-lea, epoca marilor traversade oceanice și a uimitoarelor descoperiri geografice întreprinse de marile puteri europene, însă evenimentele povestite în roman

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)

stau cumva în umbra celor mai mari nume din istoria navigației maritime: Magellan, Columb, Quijada, Pinzón, Cortés, Núñez, Da Gama, El Cano.

Elementele fundamentale ale imaginarului marin sunt ușor de circumscris în romanul *Evanghelia după Araña* al lui Nicolae Strâmbeanu. Marea, plaja, diverse tipuri de corăbii, piraţi, conchistadori, atacuri pe mare, naufragiul, toate își găsesc locul în acest volum. Imaginarul marin pirateresc este poate cel mai bine reprezentat în acest roman, fiind presărat cu imagini care vorbesc despre atacuri piratерești, fie amintind de piraţi cunoscuți:

> Asta fără a mai socoti desele înfruntări cu piraţii din Marea Interioară. Cel puțin unuia *Barba Roja*, creștin vândut sectanților lui Mohamed, după cum se spunea, i se dusese duhul pentru cât era de fioros. Ba stau și mă gândesc dacă atunci, în vremea fugii mele, se împlinise sau nu anul de când dovedise atâta neobrăzare încât *pusese gabja pe navele Sfântului Părinte chiar în portul Ostiei*, ori pe unde vor fi fost ele. (Strâmbeanu 2017, 27-28).

Ambarcațiunile de tot felul apar și ele în diferite episoade pe parcursul romanului, astfel că întâlnim la tot pasul galere genoveze, caravele, caraca, galeasa ori barcasele: „Tocmai acostase o *galeră* genoveză și câinii de soldați puseră gabja pe ei ca să-i lege la vâsle” (Strâmbeanu 2017, 41); „São Miguel era o caravelă de numai o sută de *tone scurte*” (Strâmbeanu 2017, 59) ori „Căpitanul galerei era Pier-Paolo Mocenigo, frate bun cu Giovanni Mocenigo, pe atunci doge al Veneției.” (Strâmbeanu 2017, 51).

Conchistadori și mari navigatori ce și-au lăsat urmele în istoria navigației și a descoperirilor geografice își găsesc locul între paginile volumului lui Nicolae Strâmbeanu, astfel că eroul său picaresc postmodern trăiește fel și fel de aventuri, intersectându-și destinul cu unii precum: Giacomo Ricco, Cristóbal Colón, Martin Alonso Pinzón, Ludovico di Varthema, Diego Lopes de Sequeira, Bartolomeu Dias, Vicente Pegado, Pedro Álvares Cabral, Vasco da Gama ori Fernando Magellan. Având conchistadori, piraţi și aventuri pe mare, din roman nu puteau lipsi bătăliile pe mare, care constituie un alt element al imaginarului marin:

> Cum se făcuse însă ca vântul cam nărăvaș să smucească tocmai atunci randa și verbaforii, Flor do Mar călări valul de sub ea și când se ridică pe coamă trimise o găluşcă din gura Ghiulelei din Diu. Lovitura se dovedi năprasnică. Unul din barcase se duse la fund cu atâta grabă, că nemernicii nici nu apucaseră să se pișe pe ei de frică. (Strâmbeanu 2017, 87).

Prin Daniel Vighi și al său roman *Mort în Patagonia*, apărut în 2017, literatura română cu tematică marină capătă o altă dimensiune. Poporul român nu a avut nici spirit de aventură și nici nu a avut puterea colonizatoare a altor state, astfel că aventura și călătoria, fie ea pe uscat ori pe mare, nu au reușit să producă opere care să fie suficient de puternice și care să fie incluse în canonul literar autohton, dar prin faptul că Daniel Vighi stăpânește cu rigurozitate și măiestrie mecanismele literare postmoderne, prin

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)

fina cunoaștere a limbii române, prin jocul formelor și prin asumarea unui limbaj tehnic adecvat, romanul său capătă o poziție exemplară în șirul destul de scurt al prozelor marine din literatura română.

Romanul său reprezintă o călătorie imaginară, fiind o fantezie postmodernă asumată, concentrându-se pe descrierea unei lumi aflate în disoluție. Poate fi vorba de genocidul populației ona din Patagonia, al băștinașilor selknam, dar și moartea cumplită a coloniștilor debarcați în lumea inospitalieră din Țara de Foc în anul 1555. Dar la fel de bine poate fi vorba despre dispariția lumii din Radna (Lipova) așa cum o știa autorul din copilărie. Însă poate fi vorba și despre moartea literaturii și a lecturii ca proces de cunoaștere și explorare, lucruri pe care autorul încearcă să le aducă în atenția studenților săi în timpul seminariilor din sala 201 de la Litere.

Textul are trei repere de bază: celebrul roman *Moby-Dick* al lui Herman Melville, *Toate pânzele sus!* al lui Radu Tudoran și marele galion al literaturii universale, condus de Miguel de Cervantes – *Ingeniosul hidalg Don Quijote de la Mancha*.

Pe unul dintre substraturile narative Daniel Vighi abordează motivul călătoriei. În romanul său, călătoria – care este considerată o alegorie pentru evoluția omului prin viață – este un proces imaginar realizat prin lectură, iar autorul inserează cu bună știință în paginile cărții recomandări de lectură pentru studenți, actul lecturii fiind considerat o formă de cunoaștere.

În *Mort în Patagonia*, prozatorul se folosește de elemente aparținând imaginarului marin pentru a construi universul călătoriei prin lumea cărților pentru studenții de la Facultatea de Litere:

> Vedeți bine că vândrăleala din romanul de față este și una prin cuvinte, nu doar prin istorii și ținuturi. Și, cum singura posibilitate de a vândrăli prin lume pe care o are la îndemână Ahabu este cetitul la vreme de seară, chiar asta se va petrece în romanul de față: o expediție prin vândrăleala lecturii. Cititorul-vândraș (citește explorator) ajunge oriunde în spațiu și timp. Doar el și doar așa. Pe de altă parte, ca să fie expediția mai ușoară pentru cititorii-expediționari-vândrălăi, ne-am permis un jurnal de bord ca să putem explica ruta, dificultățile navigației sau starea meteo și vizibilitatea. Toate astea pentru ca navigația să decurgă în bune condițiuni. Așadar, vânt la pupa, vândrași-cititori! (Vighi 2017, 12).

Cititorul-vândraș navighează la bordul goeletei „Speranța” sub comanda Căpitanului Ahabu și alături de timonierul Ishmael-Macek, harponierul Henteș Paia, marinarul de cart Isăilă, nostromul Păntălie, cambuzierul Mermelegu, dar și alături de conchistadorii Magellan, Columb și Pedro de Gamboa.

Lexicul marinăresc, rutele de navigație folosite de către conchistadori și nenumăratele tipuri de ambarcațiuni pe care Daniel Vighi le utilizează în *vândrăleala* literară sunt doar câteva elemente ale imaginarului marin care se delimitează în roman într-un univers de sine stătător, dar care dă și o configurație mai tehnică romanului și care de multe ori îngreunează lectura acestuia:

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)

„Pentru ca lucrurile să apuce pe o cale de navigație cât mai la îndemâna cititorilor-vândrași-navigatori, iau cuvântul nostromul Pântălie și cambuzierul Mermelegu, ca de obicei în asemenea momente de seminar, fie că se țin pe duneta goeletei Speranța, cu care vor naviga spre Patagonia, fie în sala 201 de la etajul al doilea, care este, la urma urmelor, același loc, sau topos, cum obișnuiesc să spună meșterii filologi-mateloți." (Vighi 2017, 17).

Caravela militară, fregata, galionul, catamaranul, velierul, caravela, goeleta ori luntrița sunt ambarcațiuni maritime aparținând imaginarului marin, pe care autorul le folosește drept referințe bibliografice pentru studenți, dar în același timp acestea fac parte din discursul narativ:

Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés cu trirema *La Historia general de las Indias*; apoi brirema *Historia general de las Indias (...) y La conquista de Mexico, y de la Nueva España* sub comanda încercatului lup de mare Francisco López de Gómara; mai apoi, desigur, galionul impozant *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*, în care cucernicul vlădică Bartolomé de Las Casas acuză pe nedrept omorurile de care au avut parte popoarele Mării Ocean. Același harnic *Bester Historike*r nu uită nici de catamaranul *Istoria descoperirii și cuceririi Americii* (Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979) cu pilotul Francisco Morales Padrón la cârmă. (Vighi 2017, 132).

Romanul lui Daniel Vighi se constituie într-un adevărat dicționar tehnic de termeni marinărești, mulți dintre aceștia fiind explicați direct în text de către „domnișoara Somogyi Aladárné, decedată cu criptă privată în cimitirul catolic de la Radna, imediat în dreapta la intrare, textualistă, etimoloagă și lexicografă." (Vighi 2017, 24). Alteori explicațiile sunt plasate drept note de subsol, care, la fel, încetinesc procesul lecturii.

De la un text ce abordează inclusiv sfera actualității, ne întoarcem la epoca marilor descoperiri cu *Marañon sau Adevărata istorie a descoperirii Lumii Noi* (2008), un roman postmodern prin care autoarea a încercat să refacă, din punct de vedere narativ și discursiv, atmosfera secolului al XVI-lea în Spania, putând fi amplasat între picaresc și roman de aventuri ce au loc peste mări și țări. Pe lângă elementele evidente ce aparțin imaginarului marin – figura conchistadorului, piratii, ambarcațiunile cu vele din vremea aceea – romanul este presărat cu personaje cu precum doña Ana și fiica sa, Ileana.

Ca primă observație, am putea spune că ficțiunea Ruxandrei Ivăncescu vorbește despre adevărata descoperire a Americii, care nu îi este atribuită lui Columb, acesta asumându-și meritele altora – ale fraților Martin și Vicente Pinzón, ale lui de la Cosa, Peralonso Niño și Pierre Leroux:

Dornic să împace pe toată lumea, don Carlos recunoscu atât meritele fraților Pinzón, ale lui de la Cosa, cât și pe ale lui Cristóbal Colón. Astfel încât însemnele înaltului Ordin

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)

> Lâna de Aur sfârșiră prin a împodobi mormintele celor doi temerari Argonauți, Amirali ai Mării-Ocean: al lui Martin Pinzón și al lui Cristóbal Colón. (Ivăncescu 2008, 725).

Cititorii sunt atrași de ingredientele atent alese care asigură succesul rețetei romanești, îmbinând picarescul și aventurile relatate în stilul povestirii tradiționale. Intriga romanului este una bogată, fiind presărată cu trădări, urmăriri, travestiuri, lupte pe viață și pe moarte între bande de pirați, otrăviri, spânzurători ori iubiri interzise:

> Omul e spaniol. Se numește Martin Alonso Pinzón. E un marinar iscusit și un om de nădejde. Era prieten cu Jean Cousin. El și fratele lui ne-au salvat viața odată când am fost atacați de pirați. Fratele lui don Martin, Vicente, s-a ales cu o lovitură de sabie între sprâncene după acea tărășenie piraterească. După cum vezi, Louis, marinarii se ajută între ei, chiar dacă nu-s de același neam. Puteau să ne lase pradă piraților și să plece mai departe, bucuroși să scape ei cu bine. Da' nu. Deși puteau să-și piardă încărcătura bogată și, mai mult, puteau să-și lase viețile în mâinile piraților, ne-au ajutat. Și s-au luptat vitejește spaniolii, până când i-au pus pe fugă pe blestemații de pirați. (Ivăncescu 2008, 23-24).

Romanul are un dublu sens, geografic și spiritual, redând călătoria întreprinsă de Louis Dunois. Firele complicate ale ficțiunii se întrepătrund, construind, am putea spune, o epopee postmodernă, ascunzând sensuri multiple. Descoperirea Lumii Noi a pus bazele identității lumii prezente și a declanșat una dintre cele mai problematice teme ale modernității – raporturile dintre cuceritori și cuceriți, dintre identitate și alteritate.

Ruxandra Ivăncescu răstoarnă, prin intermediul ficțiunii sale, în mod abil, perspectiva istorică. Mitul este astfel demitizat. Povestea labirintică nu urmează firul istoriei, ci se abate de la aceasta aducând în prim plan o lume ce nu mai este centrată pe figurile solemne și mitizate de omenire pe parcursul a câtorva secole. Dar oricât de detaliate și de bine documentate sunt aceste noi descoperiri, miturile rămân de neclintit. Trecutul oferă posibilitatea apariției impostorilor postmoderni, prin intermediul ficțiunii, însă povestea asimilată și asumată de memoria colectivă este cea care va rămâne în memoria culturală.

Din punct de vedere istoriografic, despre Cristofor Columb (Pedrosa, Gude 2009, 145-149) s-a scris și s-a dezbătut mai mult decât despre oricare alt navigator. Ignorând faptul că este foarte posibil ca el să nu fi fost primul european care să fi ajuns în America, este sigur totuși că cele patru voiaje întreprinse de către acesta în 1492, 1493, 1498 și 1502 au condus în mod direct nu doar la colonizarea Americii, dar au și declanșat o lungă perioadă de hegemonie, lăcomie și violență din partea Spaniei, care a avut drept consecință distrugerea unor întregi populații de băștinași din Caraibe și America.

Prima sa expediție a demarat pe 3 august 1492 din Palos. Plecând cu trei veliere, prima debarcare a fost pe o insulă pe care el a botezat-o San Salvador, ce este azi numită Watlings Island și care face parte din grupul de insule Bahamas. Acolo au fost

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)

întâmpinați de populația arawak pe care el i-a numit *indieni* crezând că a descoperit Indiile Orientale. Folosind un localnic arawac drept pilot, a descoperit după câteva zile Cuba și Hispaniola (la început numită La Isla Española). S-au întors către Spania, unde au fost primiți cu onoruri, iar Ferdinand și Isabella au decis să acopere cheltuielile pentru o a doua expediție în scopul de a explora mai bine zona. A doua expediție a fost formată din șaptesprezece nave și a început de la Cádiz în 25 septembrie 1493. În 3 noiembrie au ajuns în Antilele Mici de azi, unde au botezat insule pe care ajunseseră cu numele Dominica, deoarece ajunseseră acolo într-o zi de duminică. În apropiere de insula Santa Maria de Guadaloupe au dat peste populația numită *caribes,* care erau canibali. A urmat insula Puerto Rico, după care Columb a decis să se întoarcă în Navidad pe insula Hispaniola, unde nu îl aștepta însă nimeni, deoarece cei pe care îi lăsase acolo se omorâseră între ei pentru aur și femei. În următoarele câteva luni a inițiat scurte expediții și a descoperit Jamaica, nume care vine de la *Xaymaca* din limba populației arawak.

Cea de-a treia sa expediție a început la 30 mai 1498, iar pe 31 iulie descoperea Trinidad, numită așa posibil datorită celor trei culmi de dealuri, și cu doar câteva zile mai târziu ajungea în Peninsula Paria (în prezent Venezuela). A fost trimis forțat împreună cu fratele său înapoi la Cádiz de către viceregele Fracisco de Bobadilla și a fost întemnițat pentru mai multe săptămâni până ce regii Spaniei s-au decis să-l elibereze. A fost înlocuit și din funcția de guvernator al Indiilor de către Nicolás de Ovando și i s-a permis să-și pregătească cea de-a patra expediție. Columb a plecat din Cádiz cu patru caravele în 11 mai 1502 și după trei săptămâni a ajuns în Santo Domingo. S-a îndreptat către vest și a descoperit Honduras și Panama.

Deși neîmpăcat că nu a descoperit Indiile, istoria l-a pus la loc de cinste ca fiind cel ce a descoperit America și ca fiind unul dintre cei mai mari navigatori ai tuturor vremurilor. Așa cum mai târziu Ralph Waldo Emerson a spus în *Representative Men*, „Orice navă care ajunge în America și-a luat hărțile de la Columb.” (Emerson 2010, 10).

Această scurtă relatare a evenimentelor istorice referitoare la expedițiile întreprinse de Columb, care sunt bine fixate în memoria colectivă prin intermediul izvoarelor istorice, ne face să înțelegem riscurile pe care și le asumă prozatoarea, căci „Noile povești dinspre prezent spre trecut nu pot schimba nimic fundamental.” (Petraș 2013, 253). Astfel că romanul poate fi considerat o metaficțiune istoriografică cu o intrigă savuroasă, plină de picanterii și suspans, dar care nu schimbă adevărul istoric.

Până la apariția celor trei romane avute în discuție, literatura nautică din spațiul românesc nu permisese o confirmare a existenței sale ca specie de sine stătătoare, ci mai degrabă ca o subspecie a literaturii de călătorie sau a literaturii pentru copii și tineret, ambele incluziuni nefăcând altceva decât să-i scadă din importanța ce ar trebui să-i fie dată, chiar dacă ar fi vorba de o listă restrânsă de opere când vine vorba despre ea, căci în comparație cu istoria maritimă occidentală, cea locală este mult prea săracă în evenimente, iar poporul român nu și-a dezvoltat o vocație pentru călătorii sau aventuri pe mare, nici nu a avut rezultate importante în construcția de corăbii ori nave,

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)

căci nu avusese ieșire directă la Marea Neagră până la includerea Dobrogei în Regatul României în urma Tratatului de la San Stefano din 3 martie 1878. Astfel că doar ficțiunea a putut să dea naștere piraților și aventurilor pe mare, compensând estetic și literar pentru restrânsa noastră istorie maritimă.

Cele trei proze postmoderne selectate contribuie, așadar, la dezvoltarea imaginarului marin, servind publicului cititor, prin intermediul poveștilor presărate cu aventuri, la cunoașterea libertății, la descoperirea de teritorii exotice și comori neasemuite, arătând că imaginarul marin prezintă un real potențial de recuperare, chiar și în literatura română, chiar dacă operele ce au la bază elementele acestui imaginar sunt construite în baza unor elemente împrumutate din marile culturi maritime europene.

Referințe bibliografice

Anghelescu, Mircea. 2015. *Lâna de aur: călătorii și călătoriile în literatura română*. București: Cartea Românească.

Durand, Gilbert. 1977. *Structurile antropologice ale imaginarului*. Traducere de Marcel Aderca. Prefață și postfață de Radu Toma. București: Editura Univers.

Emerson, Ralph Waldo. 2010. *Representative Men. Seven Lectures*. Springfield, MO: YOGeBooks.

Foucault, Michel. 1994. *Dits et écrits: 1954 – 1988*. Vol. IV (1980 – 1988). Paris: Éditions Gallimard.

Hutcheon, Linda. 1997. *Politica postmodernismului*. Traducere de Mircea Deac. București: Editura Univers.

Hutcheon, Linda. 2002. *Poetica postmodernismului*. Traducere de Dan Popescu. București: Editura Univers.

Ivăncescu, Ruxandra. 2008. *Marañon sau Adevărata istorie a descoperirii Lumii Noi.* București: Cartea Românească.

Jeans, D. Peter. 2004. *Seafaring Lore and Legend: A Miscellany of Maritime Myth, Superstition, Fable, and Fact*. New York, NY: McGraw-Hill.

Pedrosa, José Manuel, Gude, José Luis Garrosa. 2009. *Mares congelados, mares cuajados, mares de arena: el héroe en movimiento contra la muerte paralizadora*, în François Delpech (éd.), *L'Imaginaire des espaces aquatiques en Espagne et au Portugal*. Paris: Presses Sorbonne Nouvelle, p. 201-235.

Petraș, Irina. 2013. *Oglinda și drumul: prozatori contemporani*. București: Cartea Românească.

Romilă, G. Adrian. 2015. *Piraţi şi corăbii: incursiune într-un posibil imaginar al mării*. București: Cartea Românească.

Sîmbotin, Dan Gabriel. 2016. *Imaginarul: construcția și deconstrucția lumii*. Iași: Institutul European.

Strâmbeanu, Nicolae. 2017. *Evanghelia după Araña.* Iași: Polirom.

Vighi, Daniel. 2017. *Mort în Patagonia*. Iași: Polirom.

BDD-A31427 © 2020 Jatepress
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:44:25 UTC)