

Dedico questo libro al mio carissimo amico Dario Trento (1953-2015); storico dell'arte finissimo e appassionato professore all'Accademia di Belle Arti di Brera a Milano.

I dedicate this book to my dearest friend, Dario Trento (1953- 2015); a refined art historian and passionate professor at the Academy of Fine Arts of Brera in Milano, Italy.

voglio viaggiare su una nave per dipingere il mare
- *sailing away to paint the sea* -



kammeredizioni.net

ISBN 9788890966095

COPYRIGHT ©VITTORIA CHIERICI 2015

KE|KAMMEREDIZIONI © 2015, E AUTORI © RIPRODUZIONE VIETATA

vittoriachierici.com

mail: vivawitt7@gmail.com

texts by:

FRANCESCO M. CATALUCCIO

VITTORIA CHIERICI

EMANUELA ZANON

ALICE AMADEI

FRANCESCA TARANTINO

translations by:

MARIEL HAAS REID

ANNARITA MONALDI DUNNE

JULIET VIOLA KNIFFEN

STEVE PICCOLO

Graphics by **ANDRÉS DAVID CARRARA**

E' vietata la riproduzione e copia in ogni forma senza permesso degli autori e proprietari dei diritti.
Kammeredizioni è una associazione di autori legalmente registrata e senza fini di lucro.

Per maggior chiarimenti circa le immagini riprodotte in questo libro, l'autore e l'editore sono a disposizione degli aventi diritto.
For any more copyright issues regarding the images reproduced in this book please contact the author and/or the publisher at anytime.

V I T T O R I A C H I E R I C I

v o g l i o v i a g g i a r e s u u n a n a v e p e r d i p i n g e r e i l m a r e

s a i l i n g a w a y t o p a i n t t h e s e a

Vittoria Chierici sale a bordo della nave Isolda ormeggiata nel porto industriale di IJmuiden, Olanda. 20 Giugno 2012. Foto di un marinaio dell'equipaggio della nave Isolda.
Vittoria Chierici boarding the vessel Isolda at the industrial port of IJmuiden, Holland. June 20th 2012. Photo by a seaman of the ship's crew.





"Il mare non ha paese nemmeno lui, ed è di tutti quelli che lo sanno ascoltare."
Giovanni Verga, *I Malavoglia*, 1881

Sailing away to paint the sea (Voglio viaggiare su una nave per dipingere il mare) è la storia di un viaggio che diventa immagine e poi parola, un'avventura artistica che non teme di confrontarsi con una delle più pregnanti tematiche di sempre: il mito del mare e le sue implicazioni letterarie, emotive e spaziali.

Protagonista di questa esperienza è l'artista visiva Vittoria Chierici, che nel giugno del 2012 si imbarca su una nave cargo nel piccolo porto di Ijmuiden per raggiungere il Nuovo Mondo attraverso l'Oceano Atlantico e le chiuse del fiume S. Lorenzo. Lo scopo del viaggio, come dichiara il titolo del progetto, è dipingere il mare senza i diaframmi visivi che solitamente caratterizzano i paesaggi marini, indagando in diretta le complesse dinamiche degli abissi e le loro mutevoli gradazioni tonali. L'artista rinuncia alle proprie certezze per diventare un minuscolo punto (di vista) in transito sull'immensità liquida che la circonda da ogni lato, abbandonandosi alla pittura per impadronirsi delle unità luce-movimento-direzione-orizzonte che scorrono davanti ai suoi occhi. La sfida dunque è catturare e in qualche modo classificare l'incommensurabile in una serie di dipinti che sintetizzano le irripetibili variazioni di queste componenti inscindibili: un'operazione di astrazione concettuale che decodifica la realtà in un mondo di segno e colore per poi immergersi nella sensualità della pittura che veicola una forte impronta emotiva. In questo viaggio Vittoria Chierici impegna tutta se stessa, riflettendo sulla sua storia personale e mettendo in discussione la propria metodologia creativa alla ricerca di un nuovo linguaggio artistico e forse di una diversa modalità esistenziale, nomade per assecondare meglio la rapidità delle sue idee.

Il Golfo di San Lorenzo al largo del Quebec fotografato dalla nave Isolda – 1 Luglio 2012, Canada. Foto Vittoria Chierici.
The Saint Lawrence Gulf seen from the vessel Isolda while off the coast of Quebec, July First 2012. Photo Vittoria Chierici.

Alla prima serie di dipinti realizzati sulla nave, un'edizione limitata e numerata destinata ai sostenitori dell'iniziativa che hanno finanziato il viaggio acquistando un certo numero di pezzi prima ancora che venissero eseguiti, seguono i lavori concepiti in studio, un cinegiornale e un film d'arte ricavati dalle riprese di bordo.

Il libro *Sailing away to paint the sea* è l'ultimo atto di questo progetto e ne descrive la complessa gestazione, lo svolgimento e gli esiti, accompagnando il racconto con fotografie di viaggio, documenti e una selezione di immagini dei dipinti appartenenti a questo ciclo. L'artista rende partecipe il lettore dei suoi pensieri, facendolo delicatamente entrare nella propria fucina mentale dove suggestioni letterarie ed artistiche incontrano lo studio preliminare per riuscire a tradurre l'ispirazione iniziale in un programma di azioni coordinate in un metodo. Emerge un'idea della creazione artistica come incessante interrogazione della realtà e della materia attraverso i suoi strumenti specifici, in cui l'artista scava dentro se stessa aprendosi alle suggestioni esterne. Il diario di bordo raccoglie impressioni e pensieri che fluiscono con sincerità disarmante senza filtri di maniera, restituendo l'avventura esistenziale di un percorso di riflessione e cambiamento costellato di incontri e dialoghi. La grande nave che solca le profondità silenziose dell'oceano diventa una cassa di risonanza che permette di avvertire i più sottili riverberi di ogni avvenimento e di ogni pensiero, azzerando le distrazioni e lasciando campo libero alla meraviglia e all'inquietudine del discorso artistico. La descrizione del tragitto geografico posta a confronto con gli approfondimenti tecnici e metodologici completa la contestualizzazione dei dipinti invitando il lettore nel laboratorio mobile della cabina della nave e del tavolo del pirata. La pubblicazione della corrispondenza con amici ed intellettuali riporta infine un dialogo a più voci tramite il quale prendono forma modalità e obiettivi del progetto, lasciando intravedere un interessante spaccato sulle dinamiche interne al sistema dell'arte contemporanea visto per così dire "da dietro le quinte".



La nave cargo Isolda della società polacca PZM, in navigazione sull'Oceano Atlantico, Giugno 2012. Foto Vittoria Chierici.
Isolda cargo ship while sailing the Atlantic Ocean on June 26th, 2012.
Photo Vittoria Chierici.

F O R E W O R D

E M A N U E L A Z A N O N

translation: Annarita Monaldi Dunne

"The sea has no country, it belongs to all those who know how to listen to it."
Giovanni Verga, *The House by the Medlar-Tree*, (I Malavoglia), 1881

Sailing away to paint the sea (*Voglio viaggiare su una nave per dipingere il mare*) is the story of a journey that becomes images and then words, an artistic adventure that is not afraid to confront one of the most poignant themes of all time: the myth of the sea and its literary, emotional and spatial implications. The protagonist of this experience is the visual artist Vittoria Chierici, who in June of 2012 gets on board a cargo ship in the small port of IJmuiden to reach the NewWorld across the Atlantic Ocean and the locks of the St. Lawrence River. The purpose of the journey, as stated by the title of the project, is to paint the sea without the visual diaphragms that usually characterize seascapes, investigating at first hand the complex dynamics of the abyss and their changing tonal gradations. The artist renounces her own certainties to become a tiny point (of view) in transit on the liquid immensity that surrounds her on all sides, abandoning herself to Painting, seizing units of light --- movement --- direction --- horizon which run before her eyes. The challenge therefore is to capture and somehow classify the immeasurable in a series of paintings that summarize the unique variations of these inseparable components: an operation of conceptual abstraction which deciphers reality in a world of signs and colours, and immerses itself in the sensuality of the painting that carries a strong emotional imprint.

In this journey Vittoria Chierici commits herself totally, reflecting on her own personal story and questioning her creative methodology in search of a new artistic language, perhaps of a different existential manner, in a nomadic way to better accommodate the rapidity of her ideas.

The first series of paintings on the ship, a limited and numbered edition destined for the supporters of the initiative who financed the trip by purchasing a certain number of pieces even before they were executed, was followed by

works conceived in the studio, a newsreel and an art film obtained from filming on board.

The book *Sailing Away to Paint the Sea* is the last act of this project and describes its complex gestation, its development and its outcomes, with photographs of the journey, documents and a selection of images of the paintings belonging to this cycle to accompany the story. The artist shares her thoughts with the reader, making them gently enter the mental breeding ground where literary and artistic suggestions meet the preliminary study, so as to be able to translate the initial inspiration in a program of coordinated actions, in a method. An idea of the artistic creation emerges as a relentless questioning of reality and matter through specific tools, in which the artist digs into herself while opening up to outside influences. The logbook collects impressions and thoughts that flow with disarming sincerity with no mannerly filters, offering the existential adventure of a process of reflection and change studded with meetings and dialogues.

The large ship that cuts through the silent depths of the ocean becomes a sounding board that allows us to experience the most subtle reverberations of every event and every thought, eliminating distractions and leaving the stage to the wonder and apprehension of the artistic discourse. The description of the geographical route weighed against the technical and methodological in-depth analysis, completes the contextualization of the paintings by inviting the reader into the mobile laboratory of the ship's cabin and of the pirate's table. The publication of the correspondence with friends and intellectuals all in all shows a dialogue of many voices through which the modality and objectives of the project are formed, revealing an interesting insight into the dynamics existing within the contemporary art system seen, so to speak, from "behind the scenes".

Si dice che ogni viaggio è un percorso cognitivo, un'esperienza che aiuta a crescere. È vero, come molti luoghi comuni. Anche quello della mente si può considerare viaggio: come scriveva Rilke, l'unico vero viaggio è quello interiore. Il viaggio fisico, quello dove il paesaggio cambia, ha sempre una meta, *un destino final*, come dicono all'atterraggio i comandanti delle linee aeree spagnole. (Ogni volta che sento questa frase mi sembra vagamente triste e di cattivo auspicio). Quello della mente, territorio di eterne domande senza risposte, è invece un viaggio a spirale in cui si è sempre da capo. Il Rilke consolatorio direbbe, in questo caso, di rispettare il valore e la ricchezza di una domanda senza pretendere la risposta.

A chi mi chiede perché ho deciso di fare questo viaggio in nave rispondo che non lo so. Attraversare luoghi sconosciuti è per me fonte di meraviglia e la meraviglia non è ragionevole. Essere capaci di dormire sopra la sala macchine o vincere il mal di mare è sempre una scoperta. Da giovane preferivo dormire sulla banchina del porto piuttosto che nella cuccetta di una barca a vela e ancora oggi scelgo di accamparmi in studio piuttosto che abitare in un appartamento. Ho sempre opposto resistenza alle forme usuali del vivere.

Per chi non è un marinaio viaggiare su una nave commerciale comporta il timore di qualche esperienza spiacevole perché attraversare il mare su un cargo e non su una nave da crociera è un'esperienza e non certo una vacanza. Si viaggiava in questo modo quando ero ragazza. Si andava in autostop anche in India.

Oggi il mondo è condizionato da norme di sicurezza che prima non c'erano, ma tutti hanno la possibilità di andare ovunque e nemmeno il viaggio più estremo ormai fa notizia.

Quando si guarda il mare, come Courbet dalla spiaggia di Pavalas, si può ancora percepire la libertà. È una sensazione brevissima, epidermica, infantile: è questa leggerezza l'unico vero motivo che mi spinge ad intraprendere la mia piccola impresa. Un desiderio che proviene da un sentimento comune: l'esigenza di

andar via, come molti fanno per ricomporsi dopo un fallimento amoroso. Partire per una nuova meta è più facile che tornare dove si è già stati riscoprendo qualcosa quando si pensa di sapere già tutto.

Andar via per farsi una nuova vita è un'idea poco realistica perché, come dice un mio amico psichiatra, ovunque si vada si ha sempre la propria testa sulle spalle. I ricordi e le esperienze passate continuano a far parte di noi ed è solo nel desiderio o nel mito che paradossalmente la realtà ha senso. Anche la scelta di fare un viaggio per futili motivi, come "dipingere il mare".

Lo scopo del mio viaggio è dunque quello di dipingere il mare in stato di movimento per un periodo abbastanza lungo da far scaturire alcune domande, anche sull'arte. Mi hanno chiesto se significa fare dei paesaggi marini, un genere tradizionale, ma non si tratta di questo: dipingere il mare per me significa scoprire concetti nuovi seguendo il ritmo di un percorso e cercando di realizzare idee estemporanee. E questo è il mio mestiere.

Non lo è quello di studiare il vastissimo campo letterario e tutte le interpretazioni filosofiche che raccontano secoli di sfida al viaggio per mare. Ho letto qualcosa, come il mito del Leviatano: dalla metafora di Giona a quella di Moby Dick, alle imprese di Coloane. Mi piace leggere e rileggere le avventure degli eroi, anche quelle di un piantagrane come Giona.

Giona 1:1-16

(Giona) rispose: - Sono Ebreo e venero il Signore Dio del cielo, il quale ha fatto il mare e la terra -. Quegli uomini furono presi da grande timore e gli domandarono: - Che cosa hai fatto? - (...) - Che cosa dobbiamo fare di te perché si calmi il mare, che è contro di noi? - Infatti il mare infuriava sempre più. Egli disse loro: - Prendetemi e gettatemi in mare e si calmerà il mare che ora è contro di voi, perché io so che questa grande tempesta vi ha colto

per causa mia -. Giona è gettato in mare, ma un "grande pesce" lo inghiottì. Dal ventre del pesce, dove rimane tre giorni e tre notti, Giona rivolge a Dio una preghiera, un salmo e, dietro comando divino, il pesce restituisce Giona alla spiaggia. (Giona 4,10-11).

Abbandonandomi al piacere del ricordo vorrei ora enunciare alcune delle più interessanti metafore sul mostro marino. (I mostri, oggi, sono animali protetti). La creatura che incute terrore nasce nei tempi più remoti e diventa Leviatano nell'Antico Testamento:

«Fa ribollire come pentola il gorgo, fa del mare come un vaso di unguenti. Nessuno sulla terra è pari a lui, fatto per non aver paura. Lo teme ogni essere più altero; egli è il re su tutte le bestie più superbe.» (Giobbe 41)

L'allegoria del caos e il simbolo del potere. Non a caso Hobbes lo vede come figura dello Stato:

«Io autorizzo e cedo il mio diritto di governare me stesso a quest'uomo o a questa assemblea di uomini a questa condizione, che tu gli ceda il tuo diritto e autorizzi tutte le sue azioni in maniera simile. Fatto ciò, la moltitudine così unita in una persona viene chiamata uno stato, in latino civitas. Questa è la generazione di quel grande Leviatano o piuttosto per parlare con più riverenza di quel Dio mortale, al quale noi dobbiamo, sotto il Dio immortale la nostra pace e la nostra difesa...»

(Thomas Hobbes, *Leviatano* p. 167, pubblicato per la prima volta nel 1651, col titolo: *Leviathan or The Matter, Forme and Power of a Common Wealth Ecclesiastical and Civil*).

Il grande pesce che ingoia l'uomo per restituirlo a nuova vita è uno dei miti del mare più potenti che abbia ispirato la letteratura. Persino il Barone di Münchhausen fa un'esperienza del genere e, in un secondo tem-

po, proprio al largo del fiume San Lorenzo incontra la balena che mette in pericolo il suo vascello e l'equipaggio. In ebraico moderno, Livyatan significa balena. Carlo Collodi, pseudonimo di Carlo Lorenzini, nel 1881 scrisse *Le avventure di Pinocchio. Storia di un burattino*, considerato un classico della letteratura italiana grazie all'elogio del filosofo Benedetto Croce. Mi risulta facile essere solidale con il burattino che diventa umano, anche se la mia scelta di viaggiare non implica nè un senso di colpa nè un tentativo di fuga. Può un'esperienza far maturare qualcosa di nuovo all'interno di una personalità? Penso di sì, se si riesce a dar credito all'imprevisto e se si impara a controllarlo. Si matura affrontando le difficoltà della vita, qualsiasi esse siano. Appena inghiottito dal grande pesce con i denti, Pinocchio incontra il Tonno filosofo, che aspetta il proprio destino di vittima e lo invita a rassegnarsi. Ma poi il burattino intravede una luce lontana nel lungo ventre del mostro. Si avvicina e con grande gioia ritrova suo padre Geppetto, inghiottito due anni prima quando con una piccola barca attraversava l'oceano per andare a cercare Pinocchio nel mondo nuovo, proprio in America.

- Sono io! Sono un povero Tonno, inghiottito dal Pesce-cane insieme con te. E tu che pesce sei?
 - Io non ho che vedere nulla coi pesci. Io sono un burattino -
 - E allora, se non sei un pesce, perché ti sei fatto inghiottire dal mostro? -
 - Non son io, che mi son fatto inghiottire: gli è lui che mi ha inghiottito! Ed ora che cosa dobbiamo fare qui al buio? -
 - Rassegnarsi e aspettare che il Pesce-cane ci abbia digeriti tutt'e due! -
 - Ma io non voglio esser digerito! - urlò Pinocchio, ricominciando a piangere -
 - Neppure io vorrei esser digerito - soggiunse il Tonno - ma io sono abbastanza filosofo e mi consolo pensando che, quando si nasce Tonni, c'è più dignità a morir sott'acqua che sott'olio! -

- Scioccherie! - gridò Pinocchio.
 - La mia è un'opinione - replicò il Tonno - e le opinioni, come dicono i Tonni politici, vanno rispettate! -
 - Insomma...io voglio andarmene di qui... io voglio fuggire -
 - Fuggi, se ti riesce! -
 - È molto grosso questo Pesce-cane che ci ha inghiottiti? - domandò il burattino.
 - Figurati che il suo corpo è più lungo di un chilometro, senza contare la coda -
 - Nel tempo che facevano questa conversazione al buio, parve a Pinocchio di veder lontan lontano una specie di chiarore.
 - Che cosa sarà mai quel lumicino lontano lontano? - disse Pinocchio.
 - Sarà qualche nostro compagno di sventura, che aspetterà come noi il momento di esser digerito! -
 - Voglio andare a trovarlo. Non potrebbe darsi il caso che fosse qualche vecchio pesce capace di insegnarmi la strada per fuggire? -
 - Io te l'auguro di cuore, caro burattino -
 - Addio, Tonno -
 - Addio, burattino; e buona fortuna -
 - Dove ci rivedremo? -
 - Chi lo sa? È meglio non pensarci neppure! -

L'opera d'arte ricrea il mito attraversando l'attualità e la cronaca, raccontando fatti reali anche nei loro aspetti tecnici.

Il viaggio del vascello Pequod armato dal capitano Achab per dare la caccia alla mostruosa balena bianca che in passato gli aveva mozzato una gamba è un sublime capolavoro letterario di Herman Melville, come lo sono il *Tristram Shandy* di Lawrence Sterne e l'*Ulisse* di Joyce. La narrazione dei fatti e le nozioni scientifiche si fondono in un solo, ricco linguaggio, vario e solido, mentre il ritmo creato dalla struttura del racconto e dal vocabolario lascia stordito il lettore. *Call me Ismael*, dicono la Bibbia e l'autore di

Moby Dick, in cui Ismael è il principale narratore tra epica e noesi. Baleniere anche il romanziere, dunque, che nei panni di Ismael diventa l'artista per antonomasia: colui che guarda e osserva per poi agire. È marinaio, scienziato, sognatore.

L'opera d'arte può rappresentare una sfida tra il non poetico e l'epica, tra la scienza e la poesia. Mi cimenterò anch'io in questo confronto, così come indagherò l'aspetto non poetico del viaggio in mare, dove il mito svanisce nella routine della sopravvivenza. I marinai che lavorano sui cargo passano mesi come in una prigione galleggiante, come mi ha confidato in un'intervista un meccanico croato. Il salario è abbastanza buono e permette loro di accumulare soldi per poi sposarsi. Certo lui non conosceva la *Ballata del Vecchio Marinaio* di Coleridge che recita così:

Day after day, day after day,
 We stuck, nor breath nor motion;
 As idle as a painted ship
 Upon a painted ocean.
 Water, water, every where,
 And all the boards did shrink;
 Water, water, every where,
 Nor any drop to drink.

Da Coleridge, *Rime of the Ancient Marine*

E nemmeno il tributo a Pablo Neruda di Lawrence Ferlinghetti:

I still await an epiphany
 by the petridish of the sea
 where all life began
 by swimming
 But it's time now
 to give an accounting of everything
 an explanation of everything
 such as
 why there is darkness at night
 Everywhere the sea is rising
 (Flood tide and the heron's haunted cry!)

Un altro marinaio, un copilota dai capelli lunghi come un vecchio hippy, mi ha confidato di aver trascorso 25 anni in navigazione e che della poesia e della letteratura sul mare non gliene importa niente. Aspetta d'imbarcarsi per suonare la chitarra e cantare perché a terra non lo fa quasi mai.

Dicevo che l'artista è colui che guarda e che si meraviglia.

Si possono dare infiniti significati simbolici al dipinto di Caspar Friedrich, *Der Wanderer über dem Nebelmeer* (*Il Viandante sul mare di nebbia*). Il soggetto è visto di spalle mentre guarda la distesa nebbiosa che si stende ai suoi piedi, simile a un mare sordo in tempesta. Per me quest'opera fa emergere una condizione emblematica della contemporaneità: non importa l'oggetto della verità, ma l'idea che questo esprime. Il viaggio per mare è il grande mito dell'antichità. Il viaggio dell'Eroe e quello dell'Esodo.

Mi stupisce come Dante nella Divina Commedia consideri Ulisse: un impostore all'Inferno tra i fraudolenti, il corpo sfigurato dalle fiamme. È colpevole di aver tradito i suoi uomini, vecchi e stanchi, portandoli oltre le Colonne d'Ercole e facendoli morire in uno sconosciuto mare burrascoso. Ha sfidato la zelante legge divina e sociale del tempo di Dante: secondo il rigore dell'etica e della teologia medievale Ulisse è infatti un cattivo consigliere.

Odisseo è l'uomo moderno che supera i pericoli, il suo viaggio che diventa parola è un ritorno per ritrovare dopo anni di guerre la patria e la famiglia. Quello di Ulisse invece è il viaggio finale pronosticato da Tiresia nell'undicesimo libro dell'Odissea. È disperazione, l'impertinenza del tentare l'impossibile sfidando le norme e le regole per andare incontro alla morte trascinandosi con sé compagni fedeli e devoti. Ecco dunque il tradimento: usare per i propri fini la buona fede altrui.

Le parole dell'Anabasi di Senofonte – Il mare! Il mare! – sono ancora molto attuali. Me le ha suggerite la filosofa Luisa Muraro nella sua lettera di adesione al progetto, riprendendo il grido dei compagni del generale greco. Sulla strada del ritorno da una disgraziata spedizione militare, dopo essersi perduti nella penisola Anatolica arrivarono sulla costa del Mar Nero: *Thalassa!*

Thalassa! Era la speranza di poter arrivare in Grecia.

Che emozione poter avere il mare davanti, se si hanno delle speranze! Il primo esodo pubblicato dai giornali che mi ricordo è quello dei "boat people", profughi Sudvietnamiti perseguitati dal regime comunista che tentavano la fuga su imbarcazioni di fortuna.

Il mare! Il mare! Sui barconi degli scafisti è ancora l'unica speranza di gente disperata di cui noi dovremmo avere più rispetto. Dovremmo riconoscerne non solo il significato politico, ma anche quello umano, storico e culturale. È un fatto che si ripete e che ci appartiene da sempre.

Da qualche anno ho pensato di abbandonare l'idea di avere uno studio e una casa e di mettermi in cammino, lavorando nel luogo di ogni progetto. Mi risulta difficile intendere l'arte in senso formale come molti artisti che sembrano replicare i loro stessi stilemi dopo aver raggiunto una certa maturità tecnica. (Parlare di stile tout court mi sembra inappropriato perché lo stile non nasce dal singolo, ma da un movimento culturale epocale).

Io finora non ho mai avuto questo dono, credo per due motivi: il mio bagaglio teorico – che definirei storico e concettuale – e la mia complessa e instabile vita familiare. Ho traslocato in molti studi e abitazioni ed ho vissuto in tre città diverse, ma non ho mai messo radici. Dopo due anni di vita stanziale, di solito mi deprimi e cerco di scappare.

La mia condizione è difficile da spiegare sul piano professionale a quanti mi chiedono di visitare il mio studio. Il mio studio è la mia mente e il mio archivio il computer.

Così ho pensato che la scelta migliore potesse essere

lavorare su singoli progetti e non su singoli quadri. Ho pensato, cioè, di sviluppare più idee alla volta come farebbe un architetto.

Ho deciso dunque di spostarmi portando con me uno studio mobile composto da un kit di strumenti e di adattarmi ai luoghi in cui mi fermerò a guardare, in un'attitudine simile a quella di alcuni pittori impressionisti. Questo viaggio per mare potrebbe quindi essere il primo passo verso un nuovo modo di lavorare, senza per questo voler rinnegare il mio passato di artista concettuale.

Nell'estate del 2011 mi sono ritrovata a New York senza casa. In cinque mesi ho vissuto in dieci "stanze" diverse, alcune delle quali veramente brutte e sporche. Nelle difficoltà ho affinato il desiderio di fare arte un viaggio e non di viaggiare per fare dell'arte. È diverso, sia sul piano esistenziale che in un'accezione spazio temporale. In fondo il mio ciclo più riuscito, quello sulla Battaglia di Anghiari, è stato anch'esso un viaggio nella storia durato quasi dieci anni, non certo una citazione.

A proposito di attitudine esistenziale vorrei ricordare i poeti e pittori romantici che intraprendevano lunghi viaggi in mare verso l'Oriente o l'Africa per redimersi. Charles Baudelaire, ad esempio, venne indotto dal proprio patrigno a viaggiare in nave verso l'India – destinazione Calcutta – per allontanarsi dalla vita dissoluta che conduceva. Ecco cosa scriverà poi nel suo *Voyage* a proposito del viaggiatore:

... les vrais voyageurs sont ceux -là seuls qui partent
Pour partir; coeurs légers, semblables aux ballons,
De leur fatalité jamais ils ne s'écartent,
Et, sans savoir pourquoi, disent toujours: Allons!
Ceux-là dont les désirs ont la forme des nues,
Et qui rêvent, ainsi qu'un conscrit le canon,
De vastes voluptés, changeantes, inconnues,
Et dont l'esprit humain n'a jamais su le nom!

E del mare in *Les fleurs du Mal*:

L'HOMME ET LA MER

Homme libre, toujours tu chériras la mer!
La mer est ton miroir; tu contemples ton âme
Dans le déroulement infini de sa lame,
Et ton esprit n'est pas un gouffre moins amer.
Tu te plais à plonger au sein de ton image;
Tu l'embrasses des yeux et des bras, et ton cœur
Se distrait quelquefois de sa propre rumeur
Au bruit de cette plainte indomptable et sauvage.
Vous êtes tous les deux ténébreux et discrets:
Homme, nul n'a sondé le fond de tes abîmes;
Ô mer, nul ne connaît tes richesses intimes,
Tant vous êtes jaloux de garder vos secrets!
Et cependant voilà des siècles innombrables
Que vous vous combattez sans pitié ni remords,
Tellement vous aimez le carnage et la mort,
Ô lutteurs éternels, ô frères implacables!

Nel capolavoro di Joseph Conrad, *Linea d'Ombra*, il giovane e annoiato capitano resistendo alla sventura diventa un adulto responsabile. Il romanzo si svolge indicativamente nel mare delle Andamane, dove oggi, più che temere malattie e bonaccia, bisogna sperare di non incappare nei nuovi pirati all'arrembaggio su leggere barche a motore. Non è per fortuna il mio percorso.

Ho vissuto a lungo negli Stati Uniti e ora attraversare l'Oceano Atlantico partendo dall'Europa è per me un po' come riscoprire l'America. Cosa significa questo nel 2012?

Molti pittori americani a cavallo tra Otto e Novecento andavano a studiare arte a Parigi. Come John Marin, autore di paesaggi in bilico tra realismo e modernismo. Ha trascorso sei anni in Europa a dipingere, esponendo in uno dei Salon parigini.

Più tardi gli Europei sarebbero arrivati in USA in massa – artisti, architetti, umanisti, danzatori – per fuggire dal nazionalsocialismo.

La mia generazione, nata negli anni Cinquanta, ha con-

diviso, più per sentito dire che per esperienza diretta, la cultura del boom post bellico, il consumismo, l'Action painting, la guerra fredda, la Pop Art e il Minimalismo. I grandi stili della seconda metà del Novecento hanno origine dal rapporto tra Europa e America creatosi per complesse ragioni storiche. Ma adesso? L'America è ancora il Nuovo Mondo? I giovani arrivano in USA per ragioni pratiche, di studio e ricerca.

La città di New York costituisce ancora un ponte tra l'Europa e il resto del mondo, ma è un'eccezione rispetto al territorio circostante. Un'isola dove la cultura ha ancora senso e dove a me piace stare perché ci sono i colorifici. (Mi dicono che anche a Berna, in Svizzera, ce ne sia uno molto fornito).

In questo viaggio, dopo tanti anni passati negli Stati Uniti e non solo a New York, vorrei cercare di capire se questo Paese così spazioso e vuoto si può davvero considerare libero. Almeno più libero di altre parti del mondo. Nel senso del Toqueville di *Democracy in America* (1835) e non dell'individualismo spietato di una Ayn Rand.

In pittura il mare è conosciuto come paesaggio marino. Il mare di Monet, ossia la luce vespertina delle acque del porto di Le Havre, ha dato il nome al movimento degli Impressionisti. E non si tratta di mare, ma di luce. Come avviene anche nei quadri di Turner, acqua e cielo si fondono grazie alla luce. In Van Gogh invece le onde si muovono assecondando il gesto veloce e incisivo della mano del pittore nella luce tersa che illumina la terra dopo la burrasca. La luce e le onde. E le barche. Barche a vela da passeggiata domenicale o vascelli da combattimento. Molti paesaggi marini sono dipinti dalla spiaggia o da una roccia. Il mare cambia "ruolo" quando diventa lo spazio infinito in cui è immerso il naufrago, come nell'emblematico dipinto della zattera di Théodore Géricault. Oppure quando diventa una forza invincibile, come nell'onda disegnata da Okusama che si allunga come se avesse artigli per afferrare le chiatte dei pescatori. Un mare insidioso, violento, da secoli rappresentato magicamente da artisti di diverse culture.

Ma allora come si dipinge il mare?



John Marin (1880 – 1953) *Blue Green and Umber*, 1950.
Oil on canvas, 58.8 x 71.12 cm
22 x 28 in. Courtesy Estate of John Marin



John Marin Painting at Cape Split
Photographer Unknown
Courtesy Estate of John Marin

translation: Juliet Viola Kniffen

It has been said that every voyage is a cognitive journey, an experience that helps us grow. This is true, like many commonplaces. And even when they take place only in our minds they can be considered voyages: as Rilke wrote, The only journey is the one within. But the physical journey, the kind where the scenery changes, always has a specific destination, a *destino final*, as Spanish airline pilots like to say during landing. (Every time I hear this phrase it seems vaguely sad to me, and an ill omen.)

Yet the voyage within the mind, that land of eternal questions with no answers, traverses a spiral on which one is always at the beginning. Rilke would console us by advising us to respect the value and richness of the question, without demanding a response.

My response to anyone who asks me why I decided to take this ship voyage is simply I don't know.

For me, traversing unknown places is a source of amazement, and amazement is irrational. The opportunity, and the ability, to sleep over the engine room or conquer seasickness is always a revelation. As a girl I preferred to sleep on the dock at port rather than in the bunk on the sailboat, and even now I prefer to make camp in my studio rather than live in an apartment. I have always put up a resistance to the normal forms of living.

For anyone who is not a sailor, the idea of traveling on a commercial ship elicits fearful expectations of an unpleasant experience; sailing the sea on a cargo ship

instead of a cruise ship is an experience, and certainly not a vacation. We traveled this way when I was a child. And we hitchhiked, even in India.

Today the world is constrained by safety rules that did not exist then, but on the other hand everyone can go anywhere; now, even the most extreme travel doesn't make the news.

And yet, when you look at the sea, as Courbet did from the beach of Pavalas in Southern France, you can still sense the freedom. It is a fleeting, superficial, childlike sensation. It is this sense of lightness that is the sole true motive urging me to undertake my little enterprise. A desire that originates from that all-too-common sentiment, the need to get away (as many do after a failed love affair), to pull oneself together. Leaving for a new destination is easier than returning to where you have already been, only to end up rediscovering something when you thought you already knew everything.

Leaving to create a new life for oneself is not very realistic because, as one of my psychiatrist friends tells me, no matter where you go, you are still there. Past memories and experiences continue to be a part of us and, paradoxically, it is only in desire or in delusion that reality makes sense. Even in the decision to take a trip for trivial reasons, like "painting the sea."

The purpose of my voyage is thus to paint the sea while in a state of movement that lasts long enough to allow questions to come to the surface – about

art, too. I have been asked if this means doing seascapes, a traditional genre, but that's not it. To me, painting the sea means discovering new concepts by following the rhythm of a voyage and seeking to elicit extemporaneous ideas. And this is my vocation.

It is not to study the enormously vast literary field and all the philosophical interpretations that recount centuries of confronting the challenge of the sea voyage. I have read about the myth of the Leviathan, ranging from the metaphor of Jonah to that of Moby Dick, on to the 20th century writings of the Chilean whaler-writer Francisco Coloane. I enjoy reading and rereading the adventures of heroes, even of a trouble-maker like Jonah.

[Jonah] answered: 'I am a Hebrew and I worship the Lord, the God of heaven, who made the sea and the dry land.' This terrified [the men] and they asked, 'What have you done?' ... 'What should we do to you to make the sea calm down for us?' The sea was getting rougher and rougher. And [Jonah] said to them: 'Pick me up and throw me into the sea,' he replied, 'and it will become calm. I know that it is my fault that this great storm has come upon you.' (Jonah 1:9-12, 15, NIV)

Jonah is thrown into the sea, but a "great fish" swallows him. From the belly of the fish, where he remained for three days and three nights, Jonah prayed to God in the form of a psalm and by divine command the fish "vomited Jonah onto dry land." (Jonah 2:2-10)

Indulging myself in the pleasure of memory, I would now like to enumerate some of the most interesting metaphors on the sea monster. (Of course nowadays monsters are protected animals.)

The terror-inducing creature goes back to the earliest times, to become the Leviathan of the Old Testament:

It makes the depths churn like a boiling caldron and stirs up the sea like a pot of ointment. "Nothing on earth is its equal—a creature without fear. "It looks down on all that are haughty; it is king over all that are proud. (Job 41:31, 33-34, *NIV*)

As the allegory of chaos and the symbol of power, it is no coincidence that Hobbes saw this as a metaphor for the State:

'I Authorise and give up my Right of Governing my selfe, to this Man, or to this Assembly of men, on this condition, that thou give up thy Right to him, and Authorise all his Actions in like manner.' This done, the Multitude so united in one Person, is called a Common-Wealth, in latine Civitas. This is the Generation of that great Leviathan, or rather (to speake more reverently) of that Mortall God, to which wee owe under the Immortall God, our peace and defence.

(Thomas Hobbes, first published in 1651 under the title *Leviathan or The Matter, Form and Power of a Common Wealth Ecclesiastical and Civil*)

The great fish that devours the man only to return him to a new life is one of the most potent myths of the sea ever to inspire literature. Even Baron von Münchhausen was once trapped in the belly of the whale. In another instance the hero faced a whale that imperiled his vessel and crew in the Gulf of St. Lawrence, Quebec territory (*Twenty Thousand Leagues Under the Sea*, Jules Verne). In modern Hebrew, Livyatan means whale.

In 1881, Carlo Collodi (the pseudonym for Carlo Lorenzini) published *The Adventures of Pinocchio*: Story of a Puppet, considered a classic of Italian literature thanks to the high praise of the philosopher Benedetto Croce (1866-1952).

I find it easy to empathize with the little puppet who becomes human, even if my choice to travel implies neither a sense of guilt nor an attempt to run away.

Can an experience give rise to something new within one's character? I think so, if one can give credence to the unexpected and learn to control it. We mature by facing life's difficulties, whatever they may be.

After he was swallowed by the great toothy monster, Pinocchio meets the philosopher Tuna Fish, who is awaiting his own fate as a victim and advises him to resign himself. But just then the puppet glimpses a distant light in the long belly of the monster. When he approaches the light, it is with great joy that he finds his father Geppetto again, who had been swallowed two years before while crossing the ocean in a little boat searching for Pinocchio in the New World, specifically, in America.

'It's me! I am a poor Tuna Fish, swallowed by The Terrible Dog-fish, just like you. And what fish are you?'

'I have nothing whatsoever to do with fish. I am a puppet.'

'Well then, if you are not a fish, why did you let yourself be swallowed by the monster?'

'It wasn't me who had myself swallowed: he was the one who swallowed me! And now what should we do here in the dark?'

'Accept your fate and wait until The Terrible Dog-fish has digested us both!'

'But I don't want to be digested!' bawled Pinocchio, starting to cry.

'I don't want to be digested either,' added Tuna Fish, 'but I am rather a philosopher and I console

myself thinking that, when one is born a Tuna, there is more dignity in dying under the water than under oil!'

'Foolishness!' shouted Pinocchio.

'This is my opinion,' replied Tuna Fish, 'and opinions, as all Tuna Fish politicians say, must be respected!'

'Well... I want to get away from here... I want to escape.'

'Escape then, if you can!'

'Is The Terrible Dog-fish that swallowed us very big?' asked the puppet.

'Just imagine, its body is longer than a mile, not counting the tail.'

While they were having this conversation in the dark, it seemed to Pinocchio that he saw, far, far away, a kind of little glow.

'Whatever is that little light far far away?' said Pinocchio.

'It is one of our companions in misfortune, who awaits being digested just like us!'

'I want to go see him. Isn't it possible that it could be some old fish that may be able to show me the way to escape?'

'From my heart I wish you all the best, dear puppet.'

'Farewell, Tuna Fish.'

'Farewell, puppet; and good luck.'

'Where will we see each other again?'

'Who knows? It is best not to even think about it!'

The literary work is re-creating the myth through the news of the day, recounting actual facts and even the technicalities.

Herman Melville's tale of the hunt for the monstrous white whale that had lopped off Captain Ahab's leg, the voyage of the Pequod, is a sublime literary masterpiece, as are Lawrence Sterne's *Tristram Shandy* and James Joyce's *Ulysses*. The narration of the facts and scientific concepts are grounded in a singular, rich language that is at once varied and solid, while the rhythm created by the structure of the account and

by the vocabulary leaves the reader stunned, amazed.

"*Call me Ishmael*," say both the Bible and the author of *Moby-Dick*, in which Ishmael is the principal narrator, existing between epic and noesis. And thus the whaler is also the novelist, who in taking the role of Ishmael antonomastically becomes the artist: one who watches and observes to then go on to act. He is sailor, scientist, dreamer.

The work of art can present a duel between the non-poetic and the epic, between science and poetry. I too will venture into this confrontation, as I investigate the non-poetic aspect of traveling the sea, where myth vanishes into the routine task of survival. The sailors spend months working on the cargo ship, as if confined to a floating prison, as a Croatian mechanic confided in me during an interview. As he said, the salary is fairly good and allows them to accumulate money so that they can get married. Yet surely the man had no acquaintance with the lines of Coleridge's *The Rime of the Ancient Mariner*:

Day after day, day after day,
We stuck, nor breath nor motion;
As idle as a painted ship
Upon a painted ocean.
Water, water, every where,
And all the boards did shrink;
Water, water, every where,
Nor any drop to drink.
(Samuel Taylor Coleridge, 1798)

Nor even Lawrence Ferlinghetti's tribute to Pablo Neruda:

I still await an epiphany
by the petri-dish of the sea
where all life began
by swimming
But it's time now

to give an accounting of everything
an explanation of everything
such as
why there is darkness at night
Everywhere the sea is rising
(Flood tide and the heron's haunted cry!)
(From Lawrence Ferlinghetti, *At Sea, A Poem for Pablo Neruda*, 2011)

Another sailor, a copilot with long hair like an old hippie, confided to me that he had spent 25 years at sea and that poetry and literature on that topic meant nothing to him. He looked forward to embarking so he could play the guitar and sing, something he almost never did on land.

As I was saying, the artist watches and is amazed.

An infinity of symbolic meanings can be attributed to Caspar Friedrich's 1818 painting, *Der Wanderer über dem Nebelmeer* (*Wanderer above the Sea of Fog*). The subject is seen from the back as he gazes out over the expanse of fog that extends out beneath his feet, like a silent sea in a storm. For me, this work brings forth an emblematic condition of synchronicity. The subject of the truth is not important, but the idea that it expresses.

The sea voyage is the great myth of antiquity. The journey of the hero, and the Exodus.

I am bewildered by Dante's treatment of Ulysses in *The Divine Comedy*: an imposter in the Inferno placed among the fraudulent, his body disfigured by flames. He is guilty of having betrayed his men, old and tired as they were, by leading them beyond the Pillars of Hercules, bringing them to their deaths in an unknown, tempestuous sea. He had challenged the zealous divine and social laws of Dante's time; thus, according to the rigors of medieval ethics and theology, Ulysses was in fact an Evil Counselor.

Odysseus is the modern man who overcomes dangers. His voyage becomes the word, the return to his homeland and his family again after years of war. But instead Ulysses's journey is the final voyage as foretold by Tiresias in Book 11 of the *Odyssey*. It is desperation, the insolence of attempting the impossible and breaking all the rules to go up against death, and dragging his faithful and devoted companions with him. This then is the betrayal: using the good faith of others for his own ends.

Xenophon's words in his *Anabasis*, "The sea! The sea!" still ring true. Philosopher Luisa Muraro mentioned this quote to me in her letter of commitment to the project, in doing so taking up the cry of the erstwhile Greek general's companions. On their return from a disastrous military expedition, after getting lost on the Anatolian peninsula, they reached the shores of the Black Sea: *Thalassa! Thalassa!* The word expressed their sense of hope that they would be able to return to Greece.

What a feeling to have the sea before them, once they had hope! The first mass migration of refugees that I can remember being published in the newspapers had to do with the "boat people," the South Vietnamese refugees persecuted by the Communist regime who attempted to flee in makeshift boats.

The sea! The sea! The small crafts provided by people smugglers are still the only hope for the desperate. We should have more respect for them. We should recognize not only their political significance, but also the human, historic and cultural import of these vessels. It is a phenomenon that keeps being repeated, and that has been with us always.

For some years now I have considered abandoning the idea of having a studio and a home, to take to the road and work on location for every project. It is difficult for me to understand art in the formal sense, like many

artists who seem to attain a certain technical maturity and then go on replicating their characteristic style. (Speaking of style tout court seems inappropriate to me because style does not originate with the individual, but rather from the cultural movement of the era.)

I think there are two reasons I have never had this gift: my theoretical baggage – which I would define as historic and conceptual – and my complex and unstable family life. I have moved from one studio, and one dwelling, to another, and I have lived in three different cities, but I have never put down roots. After a couple of years in one place, I usually become depressed and start looking to escape.

On the professional level, it is difficult for me to explain this to anyone who asks to visit my studio. My studio is my mind and my archive is my computer.

And so it was that I realized that my best option would be to work on individual projects and not on individual paintings. In other words, my idea was to work on several ideas concurrently, as an architect would.

That is why I decided to go on the move, mobile studio toolkit in tow, adapting to the places where I stop to observe my surroundings; to take on an attitude akin to that of certain Impressionist painters. This journey by sea could be the first step towards a new way of working, although I have no intention to disavow my past as a conceptual artist.

In the summer of 2011, I found myself in New York, homeless. In five months I had lived in ten different “rooms,” some of which were truly dirty and nasty. In the midst of hardships, my desire sharpened to make of art a journey, and not to journey to make art. There is a difference, both existentially and in the sense of space and time. Fundamentally, my most successful cycle was the one on the Battle of Anghiari, which was

also a voyage into history lasting almost ten years; no mere citation.

From an existential standpoint, I would like the Romantic poets and painters to serve as my touchstone, the ones who undertook long sea voyages to the Orient or Africa to redeem themselves. Charles Baudelaire, for example, was induced by his stepfather to travel by ship to India, destination Calcutta, so as to distance himself from the dissolute life he was living. This is what he went on to write of his experience as a traveler in *Voyage*:

Mais les vrais voyageurs sont ceux-là seuls qui partent
Pour partir; coeurs légers, semblables aux ballons,
De leur fatalité jamais ils ne s'écartent,
Et, sans savoir pourquoi, disent toujours: Allons!

Ceux-là dont les désirs ont la forme des nues,
Et qui rêvent, ainsi qu'un conscrit le canon,
De vastes voluptés, changeantes, inconnues,
Et dont l'esprit humain n'a jamais su le nom!

In facing down adversity, a young, bored captain becomes a responsible adult in Joseph Conrad's masterpiece *The Shadow Line: A Confession*. The novel takes place around the Andamane islands in the Bay of Bengal where today, instead of worries about disease and a dead calm sea, one lives in hope of not crossing paths with modern pirates on board light motorboats. Fortunately this is not my route.

I lived in the United States for a long time and now when I leave Europe to cross the Atlantic Ocean it feels a bit like rediscovering America. What does this mean in 2012?

Many American painters working in the late 19th and early 20th centuries went to study art in Paris. John Marin was one of them, his landscapes poised between realism and modernism. He spent six years in Europe painting, exhibiting in one of the Paris salons.

Later, Europeans would arrive in the USA en masse – artists, architects, writers, thinkers, dancers – to flee the Nazis.

My generation, which was born in the 1950s, experienced the culture of the post-war “boom,” which was more talked about than lived in actual fact: consumerism, Action Painting, the Cold War, Pop Art, and Minimalism. The historical complexities of the relationship between Europe and America gave rise to the grand styles of the second half of the 20th century. But now? Is America still the New World? Young people come to the USA for practical reasons, to study and do research.

New York City still serves as a bridge between Europe and the rest of the world, but it is an exception with respect to the surrounding areas. An island where culture still makes sense – and where I like to be because of its paint stores. (There is also one in Bern, Switzerland, that is very well-stocked, I am told.)

During this voyage, after so many years spent in the United States (not just in New York), I would like to try to figure out if this country that is so spacious and vacant can truly be considered free. Or at least more free than other parts of the world. That is, in the sense of Tocqueville's *Democracy in America* (1835) and not the merciless individualism of an Ayn Rand.

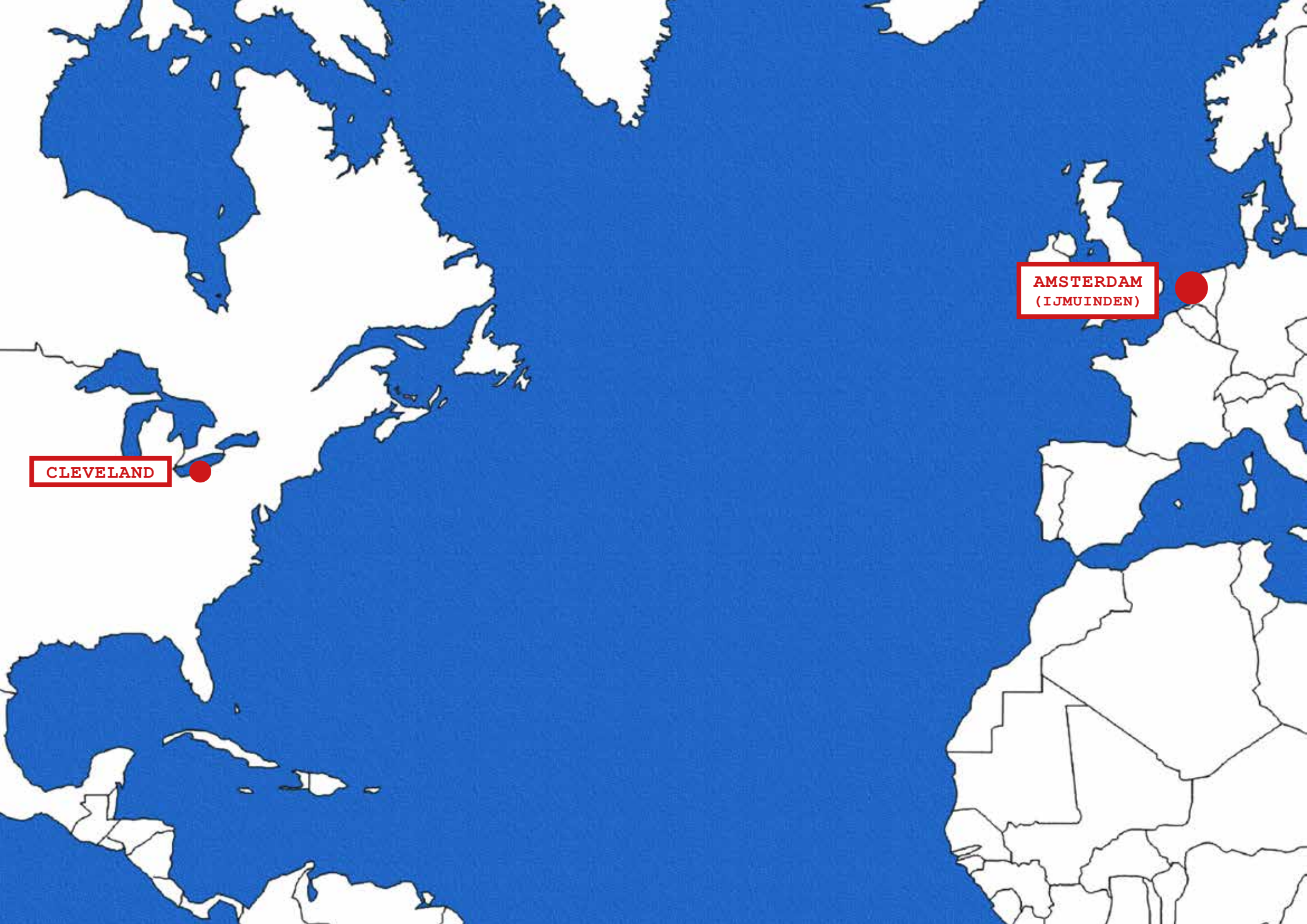
Paintings of the sea are called seascapes. The Impressionist movement took its name from Monet's sea, which depicted twilight over the waters at the port of Le Havre. And yet it was not about the sea, but light. As in Turner's paintings, water and sky find form and substance thanks to the light. But in Van Gogh, the movement of the waves follows the quick, incisive gestures of the painter's hand in the crystal clear light illuminating the land after the storm. The light and the waves. And the boats. Sailboats for Sunday outings. Or battleships. Seascapes painted from the

beach or from a rocky peak.

The sea changes its “role” when it becomes the infinite space in which someone shipwrecked is immersed, as in Théodore Géricault’s emblematic painting of the raft. Or when it becomes an invincible force, like Okusama’s wave that elongates as if its claws are reaching out to snatch the fishermen’s boats. An insidious, violent sea magically represented for centuries on end by artists from such diverse cultures.

But how does one paint the sea?





CLEVELAND

AMSTERDAM
(IJMUINDEN)

Viaggio in pullman da Bologna ad Amsterdam, partenza il 10 Giugno 2012 Due notti ad Amsterdam: Hotel vicino al Museo Van Gogh.

Focus: stazione, Museo Van Gogh.

Imbarcarsi ad Amsterdam con il Ferry che percorre il Canale del Mare del Nord, aperto ufficialmente nel 1876 da William III.

Arrivare a IJmuiden due giorni prima della partenza per effettuare le procedure d'imbarco e dell'Immigration Office. Hotel Royal (circa 100 EU). IJmuiden è un antico porto mercantile e per la pesca, oggi molto vasto e trafficato, che collega Amsterdam al mare.

Focus: hotel, porto, fari, dune

Partenza

Focus: interno nave, equipaggio e prime manovre.

Inizio

Il Canale Britannico

La nave attraversa il canale Britannico. Elenco dei principali porti: Rotterdam, stretto di Dover, Bruges e passo di Calais, Eastbourne, Portsmouth, Southampton e Plymouth per poi entrare nell'Oceano Atlantico all'altezza del 50° parallelo.

Focus: riprese dal ponte con vista della costa sud olandese e inglese.

L'Oceano Atlantico Ἀτλαντὶς θάλασσα

Si esce dal bacino dell'Europa per entrare nel Nord Atlantico.

Curiosità storico/geografiche: viene menzionato da Erodoto nelle sue *Historiae* nel 450 BC. I greci antichi pensavano che fosse un grande fiume attorno al mondo. Ricopre il 22% della superficie terrestre. Il punto più profondo (-3.154 metri) è la fossa di Milwaukee al largo di Porto Rico, che separa vecchio e nuovo mondo. Nei fondali dell'Oceano Atlantico c'è una lunga catena montuosa chiamata Dorsale Medio Atlantico (Mid-Atlantic Ridge). È il secondo oceano per vastità e il più salato. Le navi commerciali seguono la rotta ortodromica, ossia la linea più breve tra i banchi di Terranova e l'Europa.

Focus: onde, balene, stelle. Leggere citazioni sul mare. Dati scientifici.

49°- 50° Parallelo

Segna il confine tra il Canada e gli USA secondo la Convenzione Anglo Americana del 1818 e il Trattato dell'Oregon del 1846.

Canada

Stato federale di dieci provincie e tre territori. Monarchia costituzionale con a capo la Regina Elisabetta II. Il potere esecutivo è affidato a un consiglio dei ministri con un Primo Ministro e un Governatore Generale che comanda anche le forze armate. Il Governatore è nominato dal Primo Ministro e dalla Regina. Il Canada è indipendente solo dal 1982. Foreste boreali, laghi (quasi due milioni) e grandi fiumi hanno permesso lo sviluppo dell'energia idroelettrica di cui il Canada esporta il 14%. I grandi laghi che confinano con gli Stati Uniti alimentano il fiume San Lorenzo che percorre la zona più abitata del Paese. Il 72% della popolazione è concentrata lungo il confine con gli Stati Uniti, il 70% vive al di sotto del 49° parallelo Nord e più del 60% vive lungo i Grandi Laghi ed il fiume San Lorenzo, tra Windsor (Ontario) e Quebec City.

Abitato da indiani (Algonchini, Iroquesi, Uroni e Inuit) giunti dall'Asia 40.000 anni fa attraversando lo stretto di Bering, il Canada è stato esplorato dal 1497, prima da Giovanni e poi da Sebastiano Caboto, italiani al servizio degli inglesi. Nel 1534 diventa francese grazie all'esploratore Jacques Cartier che prende possesso in nome di Francesco I dei territori circostanti il fiume San Lorenzo. Il primo stato del Canada è stato il Quebec nato attorno al 1608 grazie ai primi insediamenti fondati da Samuel de Champlain. Da allora è stato teatro delle guerre Franco-Indiane e delle contese tra Inglesi e Francesi per il dominio coloniale del Nord America. L'Immigration Act del 1976 ha permesso nuove ondate migratorie da tutta Europa e recentemente dall'Asia; esso sancisce la salvaguardia delle singole etnie rifiutando l'assimilazione alla cultura anglofila, come invece è avvenuto negli USA. Il Canada ha il PIL tra i più alti del mondo ed è come la Russia una superpotenza estrattiva: metalli e petrolio. È considerato il secondo paese petrolifero nel mon-

do dopo l'Arabia Saudita. È il primo produttore al mondo di alluminio e sede delle maggiori industrie minerarie, come la Barrick Gold, la più potente società al mondo per l'estrazione dell'oro. È il maggior produttore mondiale di mais.

Focus: costa del Quebec

Attraversato l'Atlantico, la nave arriva in Canada nel Golfo formato dell'enorme estuario del fiume San Lorenzo. La nave passa a nord est dell'isola di Terranova e a sud est del Labrador, passando per lo stretto di Belle Isle.

Curiosità: antico insediamento vichingo secoli prima di Colombo. Ufficialmente scoperta dai fratelli Giovanni e Sebastiano Caboto nel 1497. Pesca del merluzzo e dell'aragosta nei banchi di Terranova. Molte basi navali e aeree USA.

Focus: mare e foreste di conifere. Blu e verde. Possibile nebbia.

Banchi di Terranova

Un territorio al largo dell'isola di Terranova dove la profondità, varia tra 25 e 100 metri. L'incontro tra la calda corrente del Golfo e quella fredda del Labrador solleva dal fondale marino le sostanze nutrienti che ne fanno una delle zone più pescose al mondo. È causa però anche di nebbia che, prima dell'avvento della navigazione strumentale, rendeva la zona molto pericolosa.

Stretto di Belle Isle

La nave entra nel golfo del San Lorenzo dallo stretto di Belle Isle, tra il Labrador sud orientale e le Long Range Mountains, entrambi territori dell'isola di Terranova. Foreste boreali e fiumi che provengono dai bacini dei numerosi laghi del Labrador. La nave prosegue per lo stretto di Jacques Cartier a nord dell'Isola di Anticosti.

Location: costa del Labrador scavata dai numerosi fiumi che scendono nelle acque del San Lorenzo.

Il Fiume San Lorenzo

È il fiume più ampio che esce dal bacino dei Grandi Laghi, ha origine dal lago Ontario, percorre le provincie canadesi dell'Ontario e del Quebec, sfocia nell'Atlantico formando un ampio estuario. Il fiume San Lorenzo segna anche il confine tra il Canada e gli USA. Esplorato dal francese

Jacques Cartier con l'aiuto dei figli del capo indiano Irochi, Donnacona nel suo secondo viaggio nel 1535. È lungo 3.058 Km. Nel 1959 Elisabetta II e Dwight D. Eisenhower inaugurarono il Saint Lawrence Seaway, un complesso di chiuse che permette la navigazione del fiume fino al lago Superiore. Dal 1942 al 1944 nel golfo del San Lorenzo i sommergibili tedeschi hanno affondato numerose navi commerciali.

Focus: coste del Labrador dal Golfo, se non c'è nebbia. Ingresso della nave nel fiume prima di Anticosti. Curiosità: la canzone "Suzanne" di Leonard Cohen. Il fiume è stato dipinto dai cosiddetti pittori del Gruppo dei Sette. Due films di Jacques Cousteau sul Saint Lawrence e i grandi laghi: "Cries from the Deep" e "Lawrence: Stairway to the Sea".

The Saint Lawrence Seaway

È un sistema di chiuse e canali all'interno del fiume Saint Lawrence che permette la navigazione commerciale dall'Oceano Atlantico fino al Lago Superiore, nella regione dei Grandi Laghi. Si estende da Montreal al lago Erie e comprende il Welland Canal. Permette di superare le dighe e le rapide del fiume San Lorenzo. Alcune di queste chiuse sono governate dai canadesi, altre dagli americani. I due Paesi si sono divisi i costi dell'impresa che è stata aperta al pubblico nel 1959 da Eisenhower e dalla regina Elisabetta II. La misura massima per poter navigare nel canale è denominata Seawaymax e misura il pescaggio delle navi commerciali. Solo il 10% delle navi che attraversano l'oceano possono percorrere il canale, la cui profondità varia tra i 12 metri (il pescaggio massimo dello stretto di Panama, detto anche Panamax) e gli 8 metri della chiusa di Montreal. Fino ad oggi solo le navi a stiva possono percorrere il canale, ma è in progetto un ampliamento per permettere la navigazione delle navi containers dal porto di Oswego sul lago Ontario fino al Melford International Terminal in Nuova Scozia.

Focus: storia del Saint Lawrence Seaway. Dati tecnici. Arrivo della nave dal tratto navigabile del fiume fino alla prima chiusa, dopo Quebec City. Osservare le manovre per l'avvicinamento alla chiusa.

Chiuse del Saint Lawrence Seaway

Ci sono sei chiuse: St Lambert, Sainte-Catherine, Beauharnois e Melochville nel Quebec. Stiamo percorrendo il fiume al 45° Parallelo Nord-Ovest e Ovest.

La Snell Lock e la chiusa Eisenhower a Massena, New York State. La sesta è la Iroquois Lock a Iroquois, Ontario, sul 44° parallelo Ovest.

Focus: seguire le manovre. Parlare del 45° parallelo, il confine più lungo tra il Canada e gli USA. Contrasto tra forme industriali e paesaggio.

Welland Ship Canal

Dal porto di Weller sul lago Ontario al porto di Colborne sul lago Erie. Si estende tutto nel Canada. Tremila navi passano per questo canale, alcune progettate per navigare nei Grandi Laghi, altre provengono dall'Atlantico. Il Welland canal permette di superare la scarpata delle cascate del Niagara e ha fortemente contribuito all'arricchimento della città di Toronto. Le merci vengono trasportate dai maggiori porti USA dei Grandi Laghi, come Detroit, Cleveland e Windsor, per raggiungere via nave Montreal e Quebec City. Qui spesso le merci vengono rilocate in containers per i grandi viaggi oceanici. Tra il porto d'entrata al canale, venendo dall'oceano, il porto di Weller e quello che si apre a sud del canale, sul lago Erie, Port Colborne, c'è un dislivello di 99. 5 metri. L'altezza massima della nave permessa dal canale è di 35. 5 metri (116. 5 feet). Le navi non possono superare in lunghezza i 225 metri. Il canale è attraversato da ponti mobili, ferrovia, autostrade e tunnels. Per attraversarlo tutto, occorrono 11 ore.

La costruzione del canale è iniziata nel 1824 per conto di Merritt e delle sue fabbriche. Il suo quarto percorso è quello attuale del 1913. Viene completato nel 1932, poi deviato a Nord di St. Catherine, per arrivare a nord di Port Weller.

Focus: il dislivello di 99. 5 metri, le sette chiuse del salto del Niagara. Riprendere il paesaggio industriale dai ponti mobili alla ferrovia, alle autostrade che passano in questa zona adiacente le cascate del Niagara.

L'arrivo e la seconda parte del Viaggio

L'arrivo è previsto dopo circa 16 giorni di navigazione a Cleveland nell'Ohio, sul Lago Erie, città fondata nel 1796

alla foce del fiume Cuyahoga. In passato importante centro industriale, è considerata la patria del Rock and Roll per la presenza di un grande e moderno museo, il Rock and Roll Hall of Fame. Nel 1952 Cleveland ha ospitato quello che si ritiene il primo concerto di Rock and Roll: The Moondog Coronation Ball, dove si esibirono cantanti neri e bianchi. Nel 1870, John D. Rockefeller fondò qui la Standard Oil. Focus: vedere il museo del Rock e il Museo d'Arte.

Prendere un autobus per andare a Detroit o per tornare a New York.

*The vessel Isolda on the Saint Lawrence Gulf, on July First 2012.
Photo Vittoria Chierici*



Board in Amsterdam the Ferry that runs along the Canal of the North Sea, officially opened in 1876 by William III.

Arrive at IJmuiden two days before the departure to do the boarding procedure and deal with the Immigration Office. Hotel Royal (about 100 EU). IJmuiden is an ancient mercantile and fishing port, today quite large and bustling, which connects Amsterdam to the sea.

Focus: hotel, port, lighthouses, dunes

Departure.

Focus: inside the ship, crew and first maneuvers, beginning the tale. Beginning.

The British Canal

The ship crosses the British Canal. I'll list the main ports: Rotterdam, Dover strait, Bruges and I pass by Calais, Eastbourne, Portsmouth, Southampton and Plymouth to then enter into the Atlantic Ocean at 50° North.

Focus: filming of the deck with a view of the southern Dutch and English coasts.

The Atlantic Ocean Ατλαντικός Θάλασσα

Out of Europe to enter into the North Atlantic.

Historical/geographic curiosity: the Atlantic was mentioned by Herodotus in his *Historiae* in 450 BC. The ancient Greeks thought that it was a big river running around the world. It covers 22% of the earth's surface. The deepest point (-3.154 meters) is the Milwaukee Depth off the coast of Puerto Rico, which separates the old world from the new world. In the depths of the Atlantic Ocean there is a long chain of mountains called the Mid-Atlantic Ridge. It is the second biggest ocean in terms of vastness and is the saltiest. The cargo ships follow an orthodromic route,

the shortest line between Europe and the banks of Newfoundland.

Focus: waves, whales, stars. Reading quotes about the sea. Scientific facts.

49°-50° North

Marks the border between Canada and the USA according to the Anglo American Convention of 1818 and the Oregon Treaty of 1846.

Canada

Federal state of ten provinces and three territories. Constitutional monarchy under Queen Elizabeth II. The executive power is in the hands of a council of ministers with a Prime Minister and a General Governor that also commands the armed forces. The Governor is nominated by the Prime Minister and the Queen. Canada has been independent only since 1982.

Northern forests, lakes (almost two million) and great rivers have allowed the development of hydroelectric energy of which Canada exports 14%. The Great Lakes that border the United States feed into the Saint Lawrence River which runs along the most heavily populated areas of the country. 72% of the population is concentrated along the border with the United States, 70% lives under 49° North and more than 60% of the population lives along the Great Lakes and the Saint Lawrence River, between Windsor (Ontario) and Quebec City.

Inhabited by Indians (Algonquins, Iroquois, Hurons and Inuits) arriving here from Asia 40,000 years ago by crossing the Bering Strait, Canada was explored starting in 1497, first by John and then by Sebastian Cabot, Italians serving

the British. In 1534 it became French thanks to the explorer Jacques Cartier who took possession of the territories around the Saint Lawrence River. The first state of Canada was Quebec established around 1608 thanks to the first settlements founded by Samuel de Champlain. From that time on, it was subject to the French and Indian Wars and the disputes between the French and the British for colonial domination of North America. The Immigration Act of 1976 allowed for new waves of migration from all over Europe and recently from Asia; the country sanctioned the safeguarding of individual ethnicities refusing the total assimilation into Anglo Saxon culture, such as in the USA. Canada has one of the highest GDPs in the world and is, like Russia, a mining superpower: metals and oil. It is considered the second oil country in the world after Saudi Arabia. It is the number one producer of aluminum and home to the biggest mining industries, such as Barrick Gold, the most powerful company in gold extraction in the world. It is also the biggest world producer of corn.

Focus: coast of Quebec

Having crossed the Atlantic, the ship arrived in Canada in the Gulf made up of the enormous estuary of the Saint Lawrence River. The ship goes northeast of the island of Newfoundland and southeast of Labrador, passing through the strait of Belle Isle.

Curiosities: ancient Viking settlements centuries before Columbus. Officially discovered by John and Sebastian Cabot in 1497. Cod and lobster fishing in the waters off Newfoundland. Many American naval and air force bases.

Focus: sea and evergreen forests. Blue and green. Possible fog.

Grand Banks of Newfoundland

An area off the island of Newfoundland where water depth varies between 25 and 100 meters. The mix of the warm Gulf current and the cold currents of Labrador lifts nutrients off the seafloor making it one of the most fish-abundant areas in the world. It also, however, causes fog that, before the invention of navigation instruments, made this area very dangerous.

Strait of Belle Isle

The ship enters into the gulf of Saint Lawrence from the Belle Isle Strait, between south-east Labrador and the Long Range Mountains, both of which are territories of the island of Newfoundland. Northern woodland and rivers that come from the basins of the many lakes of Labrador. The ship continues on to the strait of Jaques – Cartier just north of Anticosti Island.

Location: coast of Labrador carved out by numerous rivers that run into the waters of the Saint Lawrence.

The Saint Lawrence River

It is the widest river that runs out of the waters of the basin of the Great Lakes, it has its origins in Lake Ontario, it runs through the Canadian provinces of Ontario and Quebec, and empties into the Atlantic forming a large estuary. The Saint Lawrence River also marks the border between the U.S. and Canada. Explored by the Frenchman Jacques Cartier with the help of the children of an Iroquois Indian chief, Donnacona, in his second expedition in 1535. The river is 3,058 km. long. In 1959, Elizabeth II and Dwight D. Eisenhower inaugurated the Saint Lawrence Seaway, a system of locks that allows the river to be navigated up to Lake Superior. From 1942 to 1944 in the gulf of Saint Lawrence, German submarines sunk many cargo ships.

Focus: the coasts of Labrador from the Gulf, if there isn't any fog. The ship enters the river before Anticosti. Curiosity: the song Suzanne, by Leonard Cohen. The river was painted by the painters of the so-called Group of Seven. Two films by Jacques Cousteau on the Saint Lawrence and the Great Lakes: "Cries from the Deep" and "Lawrence: Stairway to

the Sea".

The Saint Lawrence Seaway

This is a system of locks and canals inside the Saint Lawrence River that allows for commercial navigation from the Atlantic Ocean to Lake Superior, in the region of the Great Lakes. It runs from Montreal to Lake Erie and includes the Welland Canal. It allows you to get around dams and over the rapids of the Saint Lawrence River. Some of these locks are governed by Canadians, some by Americans. The two countries shared the costs of this system which was opened to the public in 1959 by Eisenhower and Queen Elizabeth II. The maximum size to be able to navigate the canal is called Seawaymax and it measures the draught of commercial boats. Only 10% of the boats that cross the ocean can go up the canal, the depth of which varies between 12 meters (the maximum draught of the Panama Canal, also called Panamax) and the 8 meters of the lock of Montreal. Still today, only the ships with a hold can go along the canal, but there is an expansion plan in place to allow also container ships to sail from the port of Oswego on Lake Ontario to Melford International Terminal, in Nova Scotia.

Focus: history of the Saint Lawrence Seaway. Technical data. Arrival of the ship from the navigable part of the river to the first lock, after Quebec City. Observing the maneuvers of getting into the lock.

Locks on the Saint Lawrence Seaway

There are six locks: St Lambert, Sainte-Catherine, Beauharnois and Melochville in Quebec. We are going along the river at 45° North-West, West.

The Snell Lock and the Eisenhower Lock in Massena, New York State. The sixth is the Iroquois Lock, in Iroquois, Ontario, 44° West.

Focus: follow the maneuvers. Talk about the 45° latitude, the longest border between Canada and the USA. Contrasts between the industrial and landscape forms.

Welland Ship Canal

From the port of Weller on Lake Ontario to the port

of Colborne on Lake Erie. It is entirely in Canada. Three thousand ships pass through this canal, some designed for sailing in the Great Lakes, others coming from the Atlantic. The Welland canal allows ships to bypass Niagara Falls and has contributed greatly to the economy of the city of Toronto. Goods are transported from the major US ports on the Great Lakes, such as Detroit, Cleveland and Windsor, to reach Montreal and Quebec City by boat. Here merchandise is often placed in containers for the big ocean journeys. Between the port of entry into the canal, coming from the Ocean, the port of Weller, and the one that opens at the south end of the canal on Lake Erie, Port Colborne, there is an incline of 99.5 meters. The maximum height of ships allowed by the canal is 35.5 meters (116.5 feet). The ships cannot be longer than 225 meters. The canal is dotted with drawbridges, train tracks, highways and tunnels. Sailing the whole thing takes 11 hours.

The construction of the canal was begun in 1824 by Merritt and his factories. Its fourth route is the current one, dating back to 1913. The canal was completed in 1932, then detoured north of St. Catherine, to then arrive north of Port Weller.

Focus: the incline of 99.5 meters, the seven locks for bypassing Niagara. Film the industrial landscape, from the drawbridges to the train tracks, to the highways that pass through this area alongside Niagara Falls.

Arrival and second part of the voyage

The arrival is scheduled, after about 16 days of sailing, in Cleveland, Ohio, on Lake Erie, a city founded in 1796 at the mouth of the river Cuyahoga. In the past it was an important industrial center, it is considered the homeland of Rock and Roll because of the great modern museum the Rock and Roll Hall of Fame. In 1952, Cleveland hosted what is considered the first Rock and Roll concert: The Moondog Coronation Ball, where both white and black singers performed. In 1870, John D. Rockefeller founded Standard Oil here. Focus: see the Rock museum and the Museum of Art.

Take a bus to get to Detroit or to go back to New York.

To: [Vittoria Chierici](#)

Good day,

1. You will be travelling onboard m/v "Isolda".
Master name: Zbigniew Ksiezopolski.

Vessel arrived on Ijmuiden roads on June 15th but will be berthing June 18th late pm and is expected to sail on June 21st evening or 22nd early morning.

The best day for boarding seems June 21st. But you can board on June 20th as well. You can board at any time during the day.

Please note that due to safety regulations it is strictly forbidden to walk on the pier during loading operations - when boarding please go directly from the parking near stevedores office to the ship's gangway and onboard the vessel.

We will keep you updated via e-mail if any changes and you can always call us.

2. **All passengers boarding in Ijmuiden must visit Immigration Office in Ijmuiden city prior boarding.** Herewith address and phone number to Immigration Office (at Police station), which is open 24hrs/7days:

Immigration Ijmuiden
Kanaalstraat 79
1975 BH, Ijmuiden
Phone: 0255-566700

T E X T B Y V I T T O R I A C H I E R I C I , 2 0 1 2

E D I T E D B Y E M A N U E L A Z A N O N , 2 0 1 4

La prima versione del giornale di bordo di Vittoria Chierici e' stata redatta dall'umanista e filologa, Gabriela Dragnea Horvath e pubblicata sulla rivista digitale Voyages: Rethinking Nature and its Expressions.

First edition of this journal was adapted by humanist and philologist Gabriela Dragnea Horvath to be published on the online magazine: Voyages: Rethinking Nature and its Expressions.

Dal 13 al 14 Giugno. Bologna - IJmuiden.

Viaggio da Bologna a Bruxelles con un vecchio autobus. Andando a Nord mi rendo conto di quanto sia grande la differenza culturale di questi Paesi rispetto all'Italia. C'è più similarità di comportamento tra l'Olandese, il Polacco, il Tedesco e il Belga che tra l'Olandese e l'Italiano. La storia di noi europei è troppo complessa per far credere alla gente che si possa creare l'Europa Unita come se fosse una confederazione di contee. Al massimo si può migliorare la moneta unica come unità di scambio. Anche a Berlino, che si vanta di essere la migliore capitale europea, ci sono casi in cui un lavoratore immigrato guadagna 1 euro all'ora. Rispettare regole diverse, per un'Europa con genti diverse, meglio sarebbe che fare di tutta l'erba un FASCIO.

18 Giugno. Sono nel porto di IJmuiden di fronte alla fabbrica delle acciaierie TATA e aspetto la mia nave. Vedo passare grandi imbarcazioni da crociera e penso che l'Isolda è vicina anche se non è ancora entrata nel porto. Dovrebbe arrivare nel tardo pomeriggio. Aspetto, arriverà più tardi. La sto aspettando da sei giorni. Ho fatto delle riprese al *North Sea Canal*, il canale artificiale costruito tra il 1865 e il 1876 per permettere la navigazione da Amsterdam all'Oceano.

19 Giugno. Sono ancora a IJmuiden, chiamata *the cloud city* per l'inquinamento e i fumi che provengono dall'acciaieria. Domani mattina finalmente m'imbarcherò sull'Isolda, una nave della Polsteam Company. È tutto confermato. Sto prendendo un po' di sole. Ho paura, ma so che non posso tornare indietro. È strano come nella vita ci siano alcuni momenti in cui non si può più cambiare idea, qualsiasi azione si stia per compiere. Anche se si tratta di un'iniziativa pericolosa, non si può tornare indietro. Non c'è alternativa. Mi sono trovata spesso in queste circostanze e ricordo la perplessità delle persone riguardo al mio comportamento. Tante volte mi hanno chiesto: perché lo fai? Io sapevo di dover agire per istinto, senza che ci fosse alcun motivo logico. Non sempre si possono dare giudizi. Ora mi trovo un'altra volta nella situazione di dover dare spiegazioni a chi

mi domanda perché lo fai e a cosa serve. Il mio viaggio non è un'esperienza fra tante o una vacanza, ma un progetto e proprio per questo non posso tornare indietro. Un progetto va portato a termine. Da un progetto possono nascere nuove valutazioni e quindi altri progetti.

20 Giugno. Finalmente sulla nave, dal molo guardo i marinai caricare le bobine di acciaio nelle sei stive dell'Isolda. Qualche dato tecnico dopo aver parlato col capitano. Sono un po' frastornata, come se dovessi mettere ordine a tutto quello che mi è successo negli ultimi giorni, da quando sono partita da Bologna. I camini delle acciaierie Tata continuano ad emettere una quantità incredibile di fumo.

h. 19. 00 Sto sistemando il materiale video che ho registrato prima di imbarcarmi. Durante la navigazione dovrò concentrarmi sulle tre fasi che compongono il progetto: la realizzazione dei dipinti già venduti e dei due film. La mia cabina è sul ponte B, due piani sotto la plancia di comando e da qui posso uscire quando voglio e andare a poppa. Girare per la nave è facile.

21 Giugno h. 12. 30 *I can speak English, also, a little bit, although this video log will be done both in Italian and in English. So, today the last passenger came aboard...we are four. Her name is Gill she is a young Dutch girl. She wants to go to USA, travel and probably stay there. She is leaving Europe and I spoke to her as to the other young guy who is from Canada, Michael Cabral. He was an English teacher in South Korea and he is going back to Canada by train and by boat ...a long trip from South Korea. He left behind his life there and he wants to start all over again. I asked these young people why going back by ship. . their answers are quite romantic. I don't feel the same. I have to do just an experience among the others of my life and I also feel that I want to demonstrate to myself that I can make art wherever I go. I will eventually won't use a studio anymore. I will go where I will decide to go, because of the project. I mean working in the site where the project has been conceived. So, my trip is much more connected to my work. I am too old to think of starting a new life, I did too many things already and I am not starting any life again. My style as a painter doesn't come out from a formal research but from the way I live. In this trip I have to put together the past, instead young*

people want to forget it.

Oggi non potremo partire a causa della pioggia: secondo le vigenti norme di sicurezza agli operai è proibito caricare le stive perché se entrasse acqua nei magazzini qualcuno potrebbe scivolare. Dobbiamo aspettare che smetta di piovere per completare il carico. E' il primo giorno d'estate, ma qui al Nord sembra autunno.

22 Giugno. h. 06. 15 Il mare è mosso, alcune onde sono alte quasi tre metri. C'è il sole e in lontananza si vedono gli impianti eolici. Siamo appena usciti dal porto. Dovrò abituarli al movimento della nave, trovare l'equilibrio per fare le riprese e disegnare. Sono sul ponte di comando. Ho scoperto che il mare è a forza 7. Stiamo uscendo dal bacino del North Sea Canal e navighiamo verso lo stretto di Calais che raggiungeremo questa sera. È tutto molto bello da riprendere, purtroppo non posso andare a prua perché il ponte principale della nave dove ci sono le stive è bagnato e scivoloso. Il vento è fastidioso e ostacola i miei spostamenti, ma le onde in subbuglio sono bellissime. Disegnare è difficile. Anche solo guardare. Mentalmente posso organizzare un lavoro di pittura. Il colore che passa dal metallico grigio scuro a turchese quando le onde si rompono nella scia della nave. Il contrasto tra il turchese e il color petrolio più scuro. La montagna d'acqua. La potenza tra un'onda e l'altra. I dislivelli, le gole delle onde. Non so come descriverli. Non lo so.

h. 09. 40 Il vento è a forza 7. Lavo la biancheria, rifaccio il letto. Metto in ordine il tavolo. Ieri notte non ho dormito perché aspettavo che la nave partisse. Nessuno sapeva a che ora. Il comandante è molto gentile. Stamattina ho filmato l'attraversamento del Canale del Nord. Siamo all'altezza di Rotterdam e ci stiamo dirigendo verso le scogliere di Dover nel canale Britannico. Per abituarli al rollio della nave cerco di muovermi con naturalezza. Psicologicamente, il movimento è anche spazio. Mi sento instabile. Sto pensando al mio progetto, in senso tecnico e pratico. Oggi ho deciso di fare solo foto e voglio concentrarmi sul continuo formarsi delle onde, che stanno diventando il mio tema preferito. La differenza tra fotografare e disegnare sta nell'immediatezza. Guardare è osservazione, un calcolo che viene dalla mente e da tutto il resto del corpo, non solo dall'occhio.

h. 11. 15 Le idee mi stanno assalendo tutte assieme. Non pen-

so al fatto che sto andando in America dove sono stata tante volte, ma al progetto che va al di là del viaggio. Il viaggio in nave è il progetto vero e proprio, finalizzato a se stesso. Non ha uno scopo. Sono concentrata sugli elementi estetici che m'interessano. La direzione delle onde, la potenza dell'acqua e i mutevoli colori del mare.

h. 15. 45 Il rumore delle onde è veramente forte. Guardare l'abisso dal vero è tutta un'altra cosa. La potenza del movimento, la sua energia talvolta distruttrice. Le foto non rendono.

Ho deciso di fotografare il mare in modo che il guardrail del ponte appaia come una specie di orizzonte ravvicinato. È un punto di riferimento che fa risaltare la potenza dell'onda. Ho agganciato la cinepresa a poppa, riprenderò la scia. Siamo di fronte alle famose scogliere di Dover, ma la foschia non permette di vedere molto. L'ufficiale in seconda Michal Kruk mi sta spiegando la funzione del Gyro, un compasso magnetico collegato al computer che orienta la rotta controllando tutte le altre bussole senza risentire degli eventuali campi magnetici generati dall'acciaio delle stive che sarà venduto per costruire automobili nelle poche fabbriche ancora aperte in USA.

23 Giugno. Stiamo navigando all'altezza del Galles e questa sera inizieremo la traversata dell'Oceano Atlantico. Il vento è diminuito, il mare abbastanza calmo ha un colore molto scuro. Ho fatto due riprese con la camera fissa per il film musicale, *Il Poema della Luce*. A colazione ho mangiato marmellata e pane con un the molto forte, mentre i membri dell'equipaggio polacchi preferiscono gli insaccati.

h. 09. 00 Inizio a fare degli schizzi. Scelgo gli strumenti: gessetto, matita o penna per delimitare i punti di vista guardando le acque dalla nave. Definire un punto di vista vuol dire identificare il luogo di osservazione, la mia posizione e poi l'orizzonte.

C'è ancora troppo vento per andare sul ponte di carico, quindi mi limito alla parte abitata della nave. Siamo fermi al largo della costa sud dell'Irlanda nel mare Celtico.

h. 12. 45 Il capitano ha detto che ci sono problemi al computer di bordo che governa i motori. Siamo quasi di fronte alla Cornovaglia e stiamo procedendo verso l'isola di Schilly, l'estrema punta ovest dell'Isola Britannica. Da lì inizierà la

traversata dell'Oceano, dopo la pausa per aggiustare il computer di bordo. Stiamo procedendo lentamente. Non sono preoccupata per gli inconvenienti tecnici. Non ho bisogno di arrivare entro una data precisa e anche per la merce che devono consegnare ci sarà senz'altro un sufficiente margine di tempo. Se si ritarda l'arrivo ho più tempo per lavorare e per pensare. In questo viaggio l'unica meta è il lavoro da fare, l'idea di dipingere il mare stando sulla nave, il video log e il *Poema della Luce*. Non c'è fretta, non devo arrivare in nessun luogo. Ho iniziato solo oggi a disegnare. L'idea astratta di trovare un equilibrio tra la geometria della nave e la linea curva del mare, dell'orizzonte.

h. 14. 30 Disegnando mi sembra di aver scoperto una cosa molto interessante: il guardrail è diventato un orizzonte ravvicinato, il mio punto di vista guardando il mare dalla nave. L'orizzonte naturale è concavo e delimita la fine del mare, ne ho disegnato una sezione con un goniometro. La parte concava dopo essere stata dipinta diventa convessa perché è in relazione al resto del foglio. Lo spicchio di mare diventa cielo e viceversa.

h. 17. 45 Quasi a giorni alterni mettiamo l'orologio indietro di un'ora, quando saremo in territorio americano avremo guadagnato sei ore. Abbiamo lasciato l'Inghilterra. Sento aria di Oceano. Piove. Mare tempestoso, si dice *gale* in inglese. L'acqua ha un colore grigio ferro e le onde sono veramente grandi, la potenza di questo mare è impressionante. Tossisco per il vento.

h. 22. 00 Siamo nell'Atlantico e le onde sono più lunghe. Con la tempesta la nave s'inclina fino a 18 gradi. Ci sono due tipi di movimento: il *rocking* laterale e il *pitch* longitudinale quando l'imbarcazione supera l'onda. Prima del buio ho fatto qualche ripresa. Si sta in piedi per miracolo, per non cadere bisogna aggrapparsi ai corrimani che si trovano nei corridoi e in tutte le stanze, anche in bagno. Bisogna stare attenti soprattutto sulle scale. Ho messo le mie cose sul divano perché erano rotolate giù dal tavolo. Il capitano ha invitato me e gli altri tre passeggeri nella sua cabina a bere qualche bicchierino di Metaxa e abbiamo trascorso qualche ora in sua compagnia. Prima, quando il mare era più calmo, siamo andati a visitare la *engine room*. Ora sto cercando di dormire in cabina. Con il rollio della nave mi è venuta più fame che nausea. Non ho nessun timore di affondare o ave-



Caricando la nave Isolda a stiva il 21 Giugno 2012 alle acciaierie Tata del porto di IJmuiden. Foto Vittoria Chierici.
Loading the bulk carrier Isolda on 21st June 2012 at Tata steel factory in IJmuiden, Holland. Photo Vittoria Chierici.

re incidenti, mi sento al sicuro e per gli esperti questo mare è solo relativamente mosso. È una questione di equilibrio. Imparare a trovare la propria stabilità. Quando sono in piedi, mi appoggio da tutte le parti. Buonanotte.

24 Giugno Buongiorno ... dzień dobry in polacco. È l'unica parola che sono riuscita ad imparare dalla *crew*. I marinai sono poco chiassosi come tutti gli europei del nord, molto responsabili nel loro lavoro e nei confronti di noi passeggeri totalmente inesperti nell'affrontare la navigazione. Meno vento, ma sono rimaste le onde della burrasca. Il sole scotta.

Oggi scelgo i gessetti e provo a divertirmi coi colori. Continuo le riprese del mare con la cinepresa fissata al guardrail. Ho qualche problema con la Nikon perché lo zoom nella modalità video non risponde, la cinepresa è leggera e si muove troppo. Prima ho fatto le riprese della cucina con il cuoco all'opera e lo *stuart* Andrew. La rotta procede verso i 50 gradi di latitudine e la nave viaggia a una velocità di circa 17 nodi.

h. 13. 15 Prima di pranzo sono riuscita a disegnare. Vorrei disegnare ogni giorno un'ora o due e passare il resto del tempo a filmare e osservare. Nei primi schizzi di ieri ho usato un goniometro per misurare il punto di vista, un'idea grafica che mi dà la possibilità di rovesciare l'orizzonte facendolo diventare convesso. Sono lavori un po' astratti. Oggi sono davanti al mare a poppa coi gessetti colorati, freddo e vento. Di fronte al paesaggio non ho la pretesa e nemmeno l'interesse di interpretare il mare in senso grafico. Non potrei fare la stessa cosa se non fossi proprio qui e in queste condizioni, guardare il mare dall'alto attraverso la velocità della nave. Quando ci sarà meno vento vorrei fare schizzi dal ponte più alto sopra la plancia di comando. Pensavo di poter dipingere in cabina, come se fosse un piccolo studio, invece non riesco. È evidente che il rapporto tra me e il mare deve essere un'esperienza completa e non la semplice osservazione di un paesaggio. (Manet, il mare e la storia). Lo spazio della nave, il rollio, la sera trascorsa nella cabina del capitano a bere birra e Metaxa, la notte quasi in bianco. [L'esperienza diretta mi immerge in una dimensione mentale e teorica che attraverso l'arte ritorna ad essere fisica, pratica e tecnica. Come dice un mio amico, giovane pittore di Louisville nel Kentucky, se le cose hanno uno spirito, l'arte lo rende concreto.](#)

Le riprese a camera fissa per *Il Poema della Luce* scandiscono il mio tempo. Peccato che sia nuvoloso, mi piacerebbe vedere il tramonto. Anche qui mi chiedo ... il tramonto e poi? Il paesaggio, si imita? No, ma si possono avere impressioni che forse non sono le stesse dei tempi di Monet.

[Stabilire un rapporto con quello che vedo è per me fondamentale.](#)

25 Giugno. h. 09. 00 Dieci minuti fa abbiamo avvistato una balena megattera, se ne distingueva il soffio dalla schiuma sulla cresta dell'onda e proprio dalla forma di questo spruzzo il capitano ha riconosciuto la specie. Oggi sto meglio, ieri

ero demoralizzata, non è impresa facile dipingere il mare. È talmente potente che rendere la sua immensità in pittura è impossibile. Molti sanno dipingere meravigliosamente bene le onde, ma a me sembra una perdita di tempo. Ieri coi gessetti ho dato l'idea dell'impressione, ora voglio cercare un significato.

Ho appena finito di pulire la cabina e il bagno, ho passato l'aspirapolvere. Sono affascinata dal grigiore della nebbia.

h. 11. 15 Ho fatto qualche disegno usando il goniometro quasi per gioco, puntandolo all'orizzonte, al largo e aprendo l'angolo come per misurare la distanza. Poi aggiungo il colore. Guardando l'orizzonte a questo modo riesco a ritagliarne delle fette. È un'invenzione sostanzialmente formale, niente di definitivo o concettualmente rilevante, per ora. Il rollio della nave è molto forte, anche se non è facile preferisco dipingere fuori, dal punto di vista dell'attitudine sto diventando un artista *en plein air*. In queste ore ho riflettuto sui rapporti di lavoro in ambito artistico che ho avuto soprattutto con le donne. Non mi è piaciuto affatto lavorare con alcune di loro. Donne che fanno molta retorica sul fatto di essere donne, magari omosessuali. Non bisogna mai generalizzare, trattando d'individui, la natura umana va al di là dei generi. La nave in cui mi trovo si chiama Isolda, un altro nome femminile. Penso anche a quanto sono stata ingenua in passato e al fatto che non vorrò esserlo più. Ingenua come forse è stata anche mia mamma, in nome di un altruismo e di una bontà d'animo che non mi appartengono. Lei non poteva essere altrimenti. Sono malinconica, anche il cielo è grigio da quattro giorni. Vorrei prendere il sole e usare il rosso e il giallo, ma oggi mi serviranno solo i grigi.

La nave s'inclina tra i 12 e i 15 gradi e le onde provenienti da nord est s'infrangono contro la fiancata destra della nave. Parlando con gli altri passeggeri di città visitate, ho capito quanta intolleranza e diversità ci siano tra il sud e il nord dell'Europa. Il belga ha viaggiato mezzo mondo ma non ha mai visto Roma, allora gli ho detto che è la città più bella del mondo. La giovane olandese era dubbiosa perché a Roma non si sente a casa sua, che discorsi! Anch'io non mi sento a casa se vado ad Amsterdam. E questa ragazza si sta laureando in filosofia. Rifletto, ho l'impressione che sia impossibile avere un'Europa unica.

26 Giugno. Oggi ho deciso d'iniziare con la pittura. Vediamo cosa succede.

Niente di nuovo, il tempo è sempre brutto. Continuo le riprese del *Poema della Luce* con la vecchia cinepresa e spero che vengano bene. Quanto al documentario sulla nave, manca ancora qualche scena con l'equipaggio. Adesso siamo quasi in mezzo all'oceano, stiamo scendendo verso il 49 parallelo. Stiamo facendo la rotta più breve. Secondo le previsioni che mi hanno mostrato al computer nei prossimi giorni ci aspetta di nuovo un *gale*, una debole tempesta, poi, verso l'Isola di Terranova dovrebbe esserci bel tempo.

h. 08. 45 Ho cominciato a dipingere ed è veramente una gioia. In cabina il rapporto con la pittura è molto contenuto per la scarsità di spazio, è un dialogo più intimo con i miei strumenti. Sto usando colori a olio solubili in acqua per cui posso lavare i pennelli nel lavandino o nella piccola doccia e spero che si asciughino prima di quelli a olio normali. Sto dipingendo una prima serie di prova, oggi pomeriggio mi concentrerò sulla dinamica delle onde, sulla loro direzione, sul vettore. I miei esperimenti non hanno ancora un significato definitivo: [ho bisogno di arrivare a una nuova idea poco alla volta e voglio anche divertirmi.](#)

Disegnare solo coi gessetti mi aiuta a capire i toni di colore del mare. È un esercizio che faccio. Cercherò un posto non troppo piovoso per disegnare. Prima faccio la doccia.

h. 14. 30 Sole, finalmente. Il mare è sempre mosso, bellissimo. Ha un colore verde crespato per il vento che viene da Nord Est. È previsto un altro piccolo *storm* con il vento da 25 a 30 nodi.

Il secondo ufficiale mi spiega approssimativamente la rotta: *"We started from here, Netherland and then we went through the English Channel, yes? Dover strait. We went this way to Bishop Rock and from Bishop Rock, offing Scilly Island yes? To the shortest way through the Atlantic Ocean: the Great Circle. Yes. The shortest way to cross the Atlantic. We are now at 49. 43 North, near 50 degrees latitude. Now we are almost in the middle of the Atlantic. I show you the next chart. We are 30*

The Great Circle, cm 25 x 30, olio su tela, dipinto sulla nave Isolda il 27 Giugno del 2012.

The Great Circle, in 10 x 12, oil on canvas, painted on the vessel Isolda on June 27th 2012.



degrees longitude and 46 degrees latitude. I see the position in the GPS. Tomorrow, in 24 hours we'll be at 350 miles. Tomorrow, we'll be here. Now the sea is force six – force five. You see the white breeze? When the wind is stronger then you see like stripes, higher on the surface. You can see the direction of the wind. The ship has to go up and down”.

h. 17. 00 quasi ora di cena. Anche oggi bisogna far arretrare di un'ora le lancette dell'orologio: siamo tre ore indietro rispetto al fuso orario di partenza, quindi quasi a metà del viaggio che ha un cambiamento di sei ore. Domani lavorerò molto di più, non so se riuscirò a finire tutto in nave, voglio dipingere il più possibile sul tavolo del pirata che si trova a poppa. L'idea nasce dall'esperienza, per questo è importante dipingere guardando. Guardo per esserci, non per riprodurre. La geometria della nave che assomiglia ad una scatola e il suo rapporto con la materia totalmente informe. Non voglio copiare le onde come si vedono ma restituirne la sensazione: in realtà le onde non si vedono mai, il movimento del mare è scomposto dal vento che lo sospinge. La sensazione è soggettiva e nel mio caso potrebbe anche comprendere il mio punto di vista che è la nave.

Ecco un uccello, è la prima volta che ne vedo uno.

27 Giugno. h. 08. 30 Dipingere guardando il mare non vuol dire “dal vero”: molti pittori lo hanno ritratto dalla costa scegliendo il momento giusto, in nave, invece, bisogna lavorare velocemente. [Per dipingere dal vero avrei bisogno di una fotografia, mentre io voglio dare un'idea di quello che vedo. Espressione e impressione sono parametri che non mi appartengono.](#) Sono a prua, è impressionante la sua altezza rispetto all'acqua. Sto riprendendo l'immenso con due telecamere. Lascio la cinepresa fissata ai guardrail e rientro in cabina.

h. 11. 05 Ho preso molto freddo a prua, tra poco andrò a pranzo. Il mare è abbastanza calmo, ha un colore metallico che non riesco a riprodurre con i colori a olio, solo coi gessetti. La pittura è un discorso complesso. Finora ho fatto solo prove.

Volevo accennare a quello che è successo ieri: si è guastato il computer tramite il quale il comandante si collega in rete per inviare i documenti di bordo alle guardie costiere e agli uffici immigrazione se ci sono passeggeri. Tutti i documenti che riguardano il funzionamento della nave, i

salari degli operai, i rapporti con i venditori del carico e con gli acquirenti delle bobine di acciaio vengono scambiati via e-mail. Pare che il satellite non ricevesse il segnale, adesso il problema è risolto. All'altezza di Amburgo è volato a bordo un piccione viaggiatore, l'ultima possibilità. Il mito si sente meno navigando su una nave cargo con determinate forme di sicurezza. Penso che in realtà l'aspetto mitologico derivi dalle speculazioni che si fanno a terra. In navigazione c'è un ordine che bisogna seguire. Io sono molto puntigliosa, anche nel mio lavoro dove tutto ha un ordine. Bisogna stare attenti a non mitizzare ciò che non è mito.

Rifletto sui miei lavori: quelli fatti con il goniometro devono essere ingranditi ma sono soddisfatta. Sette pezzi sono finiti, se riesco a farli asciugare bene. Un bel traguardo. Poi ci sono paesaggi più classici basati sulla linea dell'orizzonte. Mi comunicano che tra un giorno e mezzo saremo ai banchi di Terranova. Questo viaggio mi sembra troppo breve ma non potrò prolungarlo perché il ritorno in nave sarebbe troppo dispendioso e non avrebbe senso. Gli ultimi giorni sono stati intensi, ho lavorato quasi sempre. Ho molte idee che andranno sviluppate. Rimangono ancora sette giorni, stiamo navigando verso sud ovest sul 50° parallelo, lungo la linea del *Great Circle*. [The Great Circle is the main idea I have on the Atlantic Ocean.](#)

Ieri il giovane canadese Michael ha compiuto 25 anni, l'ho fotografato mentre si affacciava sul mare: mi piacerebbe sviluppare l'idea de “Il viandante sul mare di nebbia” di Caspar Friedrich in chiave contemporanea.

Il fondo fosforescente mi serve per dipingere la nebbia. Poi penso di aver finito questi primi test. Mi è venuta l'idea di lavorare sul *Great Circle*, sull'orizzonte dell'Atlantico. Avvicinandomi a terra, mi tornano in mente tutti i problemi. Chissà.

28 Giugno. È mattino. Mi sento piena di energia. Cerco di mettere a fuoco i primi concetti per quello che riguarda la pittura del mare. Il *Great Circle*, la via più breve tra l'Europa e l'America, è l'argomento principale che mi piacerebbe sviluppare. Stamattina alle 4 ho fatto una ripresa all'alba da poppa. Qualcuno mi ha detto che si è vista anche l'aurora boreale, io sinceramente non me ne sono accorta.

Aspetto di arrivare a Terranova, mancano 262 miglia. Da lì inizierà un altro viaggio, non sarà più *the Great Circle*. La nave

si è fermata per dare la possibilità ai marinai di fare delle riparazioni di manutenzione, stanno pitturando i cassoni delle stive. [Il mare è bellissimo. È proprio blu cobalto.](#) Ho fatto delle riprese a nave ferma finalmente senza le vibrazioni dei motori. Il capitano mi ha detto che la temperatura dell'acqua è di 5 gradi, non si può fare il bagno. Gabbiani a poppa. Da domani non penserò più alla pittura, ma soltanto a scattare fotografie. Il percorso da Terranova al lago Erie sarà molto trafficato: navi, città, chiuse.

h. 10. 00 Ancora riprese a nave ferma. Il mare cambia continuamente colore. Oggi è l'ultimo giorno d'Oceano.

Voglio raccontare un po' della mia vita quotidiana. Mi alzo alle sette, tranne i giorni in cui metto la sveglia prima. Alle sette e mezza c'è la colazione tipica dei paesi nordici: the forte con salsicce, uova, formaggi. Io mangio formaggio, pane e marmellata. Alle otto esco a dipingere sul tavolo del pirata dopo aver fissato con una morsa la vecchia camera Canon con i minidvd ai tubi del guardrail dei diversi ponti della nave, poi posiziono una piccola cinepresa digitale in modo che mi riprenda mentre dipingo guardando il mare. Essere *en plein air* è importante non tanto per copiare quello che si vede ma per dipingere in una realtà diversa. [Come in una performance teatrale.](#) Alle undici e mezza è ora di pranzo, il pasto più ricco perché comprende sia la minestra che il secondo. Il pranzo è abbastanza abbondante, cucina polacca variata dalle sperimentazioni del cuoco. Si tratta di solito di una zuppa brodosa, spesso c'è carne, a volte frutta. Domenica, un gelato. Ci sono due salette in quella vicino alla cucina mangiano i marinai, l'altra è riservata agli ufficiali. Tre tavoli: uno per il capitano che siede da solo, uno per noi passeggeri, l'altro per i quattro ufficiali. Di solito il pomeriggio mi dedico alle riprese, oppure metto a posto il materiale raccolto, le etichette sui *tapes* e a volte continuo a dipingere, anche se non mi piace lavorare a stomaco pieno. Il momento migliore per dipingere è la mattina. Alle cinque e mezza viene servita una cena leggera, poi noi passeggeri andiamo sul ponte di comando. La sera è più da vedere che da dipingere.

h. 15. 00 Inizia la nebbia che precede l'arrivo ai banchi di Terranova. Il pomeriggio sono malinconica. Forse è sempre stato così: la mattina sono molto contenta e lavoro, ma il pomeriggio mi sento triste. Mi vengono in mente i problemi

della mia famiglia. Penso alla mia vita complicata. Ho sognato che la mamma mi diceva: "Sono con te. Ti sono vicina". Spero tanto che sia vero.

h. 15. 25 Sono uscita a filmare la nebbia con il suono della sirena, obbligatorio anche se non necessario perché la nave si orienta tramite GPS e radar. Sul ponte di comando mi hanno spiegato che la sirena suona ogni tre minuti perché stanno facendo delle prove. Ho finito di leggere "Terra e Mare" di Carl Schmitt: il concetto di rivoluzione spaziale di cui si parla nel libro oggi si dovrebbe estendere al fatto che grazie al computer il tragitto della nave è seguito dall'armatore e da tutte le autorità che esigono una costante documentazione. **Burocrazia in tempo reale.** Ogni giorno c'è un documento da mandare. Tutto questo controllo toglie molto romanticismo ai viaggi per mare. Ho riferito al capitano alcune notizie sulla guerra tra la Spagna di Filippo II e l'Inghilterra di Elisabetta I per il dominio dei mari. Lui mi ha risposto con una frase che si ripete nel mondo della marina mercantile: una volta le navi erano di legno, ma gli uomini di ferro. Oggi è il contrario. Sulle navi di oggi la protezione è notevole. Il trasporto su nave è un traffico importante e si sa sempre dove si è. Può esserci imprevisto, ma non mistero.

h. 15. 40 Cito una frase di Carl Schmitt "Soltanto oggi diventa per noi possibile un pensiero che in ogni altra epoca sarebbe stato impossibile e che un filosofo tedesco contemporaneo (Martin Heidegger, nda) ha così espresso: non è il mondo a essere nello spazio, bensì è lo spazio a essere nel mondo".

h. 15. 50 Prima di andare in plancia per un caffè vorrei aggiungere che ho riposto i gessetti. Ho fatto qualche esperimento, ma ora non servono più. Quando saremo al largo di Terranova non sarà più interessante continuare il lavoro a olio. Entro domani chiuderò anche le riprese con la camera fissa, il Poema della Luce. Ho riempito dieci tapes da 60 minuti l'uno. 600 minuti di materiale per il lavoro che vorrei fare con il compositore Maurizio Pisati. Con la Nikon CoolPlx 500 registrerò la seconda parte del viaggio, il fiume San Lorenzo con le chiuse e i due laghi Ontario e Erie fino all'arrivo.

Sto lavorando a un piccolo pezzo sulla nebbia, sempre sull'orizzonte del *Great Circle* che diventa convesso invece di concavo. Devo scacciare da sola la tristezza del pomeriggio, anche se sono circondata da persone simpatiche e disponibili come il capitano. Siamo sul 49° parallelo e ci stiamo avvi-

cinando a Terranova. Da domani la costa sarà un referente diverso, emozionalmente e prospettivamente parlando.

29 Giugno. Siamo di fronte alla penisola di Avalon, la punta sud dell'isola di Terranova. Banchi pescosi e molta nebbia. Non si vede assolutamente niente. Il mare è affascinate. Vento. Continua il forte rollio della nave per via dello *swelling* del mare. È una zona di iceberg anche in Giugno per cui il comandante è in plancia da parecchio tempo. Gli iceberg tradizionali con la punta che emerge sono riconoscibili sul radar. Altri si chiamano *groundless*, molto più infidi perché sembrano sottili lastre di ghiaccio, sotto le quali si nasconde l'iceberg vero e proprio. Il mare ha un colore viola metallico. Sarà interessante ripeterne il colore, ma oggi sul ponte è impossibile dipingere per il freddo.

h. 08. 10 Riprendo la nebbia dal ponte. Viaggiamo alla velocità di 12 nodi sul 46° parallelo, uno più a sud rispetto a ieri: come mi ha spiegato il quarto ufficiale stiamo percorrendo una rotta più meridionale per evitare gli iceberg. È terminato l'attraversamento dell'Atlantico, il mio intento dipingere il mare. I primi lavori su questo concetto si basano sulla forma geometrica realizzata con il goniometro che ricorda lo schermo di un radar e rende l'idea del rapporto di grandezza tra la nave e la vista. Sarebbe impossibile creare questo contrasto dipingendo solo il paesaggio, pur mantenendo la linea curva dell'orizzonte. Una forma che contrasta con i tipici paesaggi marini. Io non dipingo in modo verista.

La costa non si vede, la penisola di Avalon e lo stretto di Caboto si possono solo immaginare. Essere al cospetto della potenza del movimento del mare è qualcosa che va al di là del fare. Stare su una nave anche se non in tempi eroici è fondamentale per osservare questo elemento naturale così potente nonostante la tecnica.

h. 13. 00 Dopo pranzo sono andata in plancia per un caffè. La nave s'inclina molto. Nebbia e sole. Il vento caldo pare sia conseguenza dell'uragano Debbie che si è formato nel golfo del Messico. Siamo al largo della penisola di Avalon, circa all'altezza della baia Saint Mary. Contrariamente a quanto pensavo, passano pochi pescherecci. Non se ne vedono neanche sul radar. Rollio e nebbia. Sembra di vivere la condizione descritta nel libro di Conrad, anche se quella storia si svolse nel Pacifico. Sembra di essere in una

dimensione statica, di attesa. Le onde sono alte tre metri. Il mare è grigio. Fatico a dipingere.

h. 14. 50 Ho dormito un'ora. È un giorno noioso anche se ho dipinto. Oltre alla nebbia, il rollio impedisce di camminare. Speravo che l'incontro con Terranova fosse più significativo, i Grandi Banchi sono sempre stati un mito. Invece non si vede niente. Oggi è proprio una giornata noiosa.

h. 14. 45 Da prua riprendo la nebbia nonostante il vento assieme a Johan, il passeggero di Anversa. Stiamo per entrare nello stretto di Caboto. Ho puntato la telecamera verso la costa che non si vede. Il fiato si condensa. Ho imparato che l'orientamento delle onde si vede dall'increspatura, dalla schiuma bianca; ora hanno una direzione sud est e colpiscono la fiancata sinistra della nave. *I want to read the procedure for launching the inflatable life raft, in case of sinking. It is very interesting. Number one, automatic release: do not touch this or similar device. Number two, manual release: find and release manual slip hook. Number three: launch life raft: make sure that the launch area is clear. Through the life raft into the sea. Number four: inflate the life raft. Do not launch the life raft into the sea if it is not needed!! Well of course. Number five: in case of the ship sinking the life raft is automatically released.*

h. 15. 00 Ho bisogno di un the. Ho quasi finito i tapes, 10 ore di riprese solo sull'acqua di mare. Nelle mie piccole opere vorrei rappresentare l'abisso osservato dall'alto della nave. Il senso di grande distanza tra la natura e la tecnica. Lo posso fare attraverso il cono prospettico.

h. 16. 40 **Mi infastidisce sapere che c'è una destinazione.** L'idea di dover arrivare da qualche parte mi rattrista. Ho pianto pensando a mia madre. Spero che mi capisca. **Per me è importante non avere una destinazione.** L'avvicinarsi alla terraferma mi dà la sensazione di dover arrivare da qualche parte. **Non voglio arrivare da nessuna parte.** La prima cosa che farò quando si avvicinerà la costa è telefonare a mio padre.

h. 19. 00 A cena uova e hamburger di maiale, niente male. Fuori sole, finalmente. Brucia. **Navigare in mare aperto e vedere solo l'orizzonte curvo.**

h. 20. 00 Sono riuscita a riprendere il tramonto per dieci minuti con la vecchia Canon. Il rosso è come una patina sull'acqua. Si vede la luce sopra, non dentro l'acqua. È come un velo. Ora i dieci nastri che riguardano l'Atlantico sono finiti.

Li ho messi in borsa, finito. [Paradossalmente, l'idea di infinito che mi comunicava l'Oceano, l'assenza di destinazione e di punti di riferimento, mi davano un senso di stabilità.](#)

30 Giugno Siamo quasi allo stretto di Caboto. Mi sto lavando i capelli in cabina. Guardo i miei disegni. L'idea del *Great Circle* c'è. A New York spero di avere la calma per svilupparla. Il vento è diminuito, stiamo viaggiando sul 47° parallelo. Il mare si è calmato, c'è un leggero beccheggio, ma è un'altra cosa rispetto all'Oceano. Anche il colore dell'acqua è cambiato. È più scuro perché oggi piove. Stiamo andando a Nord verso il Golfo di San Lorenzo. Non si vede la costa. Abbiamo oltrepassato ieri sera il protettorato francese di Saint Pierre et Michelon e adesso siamo in territorio canadese.

h. 08. 15 Sto ritoccando alcuni dipinti pensando a quello che mi ha detto il capitano ieri quando mi ha accompagnata a visitare la stanza del pronto soccorso. C'è un piccolo ospedale con un letto, una bombola a ossigeno, tutto l'occorrente per fare semplici operazioni chirurgiche e anche un sacco di tela cerata nera ripiegato con i guanti che serve per avvolgere i cadaveri. Non gli ho chiesto se poi li buttano a mare come una volta, ma penso di no. È tutto filmato. Dopo aver letto *"Terra e Mare"* di Carl Schmitt sto iniziando *"Billy Budd the Sailor"* di Melville, scrittore straordinario.

Il capitano mi ha raccontato che ogni anno trascorre tre mesi sull'Isolda e quattro a terra dalla sua famiglia. Si alterna ad un altro capitano. Dipende dalle *unions*. Il sindacato polacco è molto potente. I due grandi porti polacchi sul Mar Baltico sono Danzica e Stettino, che in passato erano famosi cantieri navali. Mi ha detto che lui è solo quand'è per mare perché non stabilisce nessun rapporto di conoscenza con i membri dell'equipaggio sempre diversi. Pochi di loro ritornano sulla stessa nave. Rispetto alla fine dell'Ottocento, quando Melville navigava sulle baleniere, i marinai sono assunti come fossero impiegati e per quanto i diritti umani siano decisamente migliorati, la presenza dell'uomo sulla nave era più importante in passato. La tecnica ha cambiato il rapporto con il mito. Oggi gli uomini servono a regolare e controllare gli apparati tecnici. Il comandante redige decine di resoconti ogni giorno e li invia online. Lo sviluppo della tecnica va assecondato a scapito di un comportamento più eroico. La natura rimane una presenza imponente anche se i lavoratori

del mare si sono abituati e non si entusiasmano nemmeno più al suo cospetto. La tengono sotto controllo più facilmente che negli anni della conquista coloniale. E' scomparso il mito della scoperta, dell'inaspettato. Gli incidenti avvengono più per incuria che per disgrazia. Con l'aiuto del computer il carico è più stabile e meno navi affondano per un'errata distribuzione dei pesi. Succedeva soprattutto alle navi che trasportavano grano, molto insidioso se non è compatto perché si sposta nella stiva. Dopo l'ultimo naufragio per questo motivo avvenuto nel 1987 si è deciso a livello internazionale di imporre alcuni parametri da calcolare con il computer per il caricamento del grano e del mais. Ancora da una parte la tecnica, dall'altra il mito. In questa *routine* quotidiana non riesco a vedere alcun mito. L'utopia è il luogo dell'arte e degli artisti. Non è possibile altrimenti. Il mito inteso in senso arcaico come sentirsi parte infinitesimale di un movimento primordiale continuo, quando l'oceano era come il vulcano. Alcune domande a Gill, la ragazza di Amsterdam che sta andando in USA per restarci: *Vittoria: "What are your expectations for going to US ?*

"I want to go because of the wild nature. There is more freedom, may be. More possibilities to manifest things that you really like to do. In Europe people are afraid of taking risks. The American dream may be an illusion, but I still feel there are more possibilities. That is my expectation. I would like to work with native Americans. I expect to see poverty and may be hard life as well."

Vittoria "I am much older than you. I could be your mother and what you say it reminds me when I was twenty-three years old and I went to the United States the first time just for vacation. I wanted to have fun. I went to California and I had fun. Then I thought that going to New York I would have more freedom to do what I really liked. It was the 1979 and still my generation was attracted by the American culture".

Gill: "It surprises me that the United States is not popular anymore. I never expected to go to the United States. I wanted to go to the far east, like India. Then talking with my friends in Amsterdam I found out that still a lot of young people think of migrating to the United States. Because of more possibilities and freedom".

Vittoria "In my opinion there are people who migrate to US because they come from very poor countries. Others, who are mi-

grating to Europe because their countries are at war. They are refugees. Young people from Europe usually want to go to US because there is more money to do scientific researches. I thought that because of the expansion of the United Europe young people could travel and work more inside Europe without the idea and the myth that my generation had about the American dream. My generation is still a post-war generation. I was born ten years from the end of the war. The Americans won the war and spread out their culture. My sisters' children who are your age do not feel like going to US anymore. They are trying to find something interesting within Europe".

Gill: "I come from Europe and for me Europe is boring".

Stiamo navigando nel Golfo di San Lorenzo verso l'isola di Anticosti. È una giornata tranquilla e soleggiata. Finalmente un giorno di vacanza, mi stendo a prendere il sole. Domani mattina inizierà l'ultima parte del viaggio lungo il fiume San Lorenzo; il secondo pilota ci guiderà nel primo tratto.

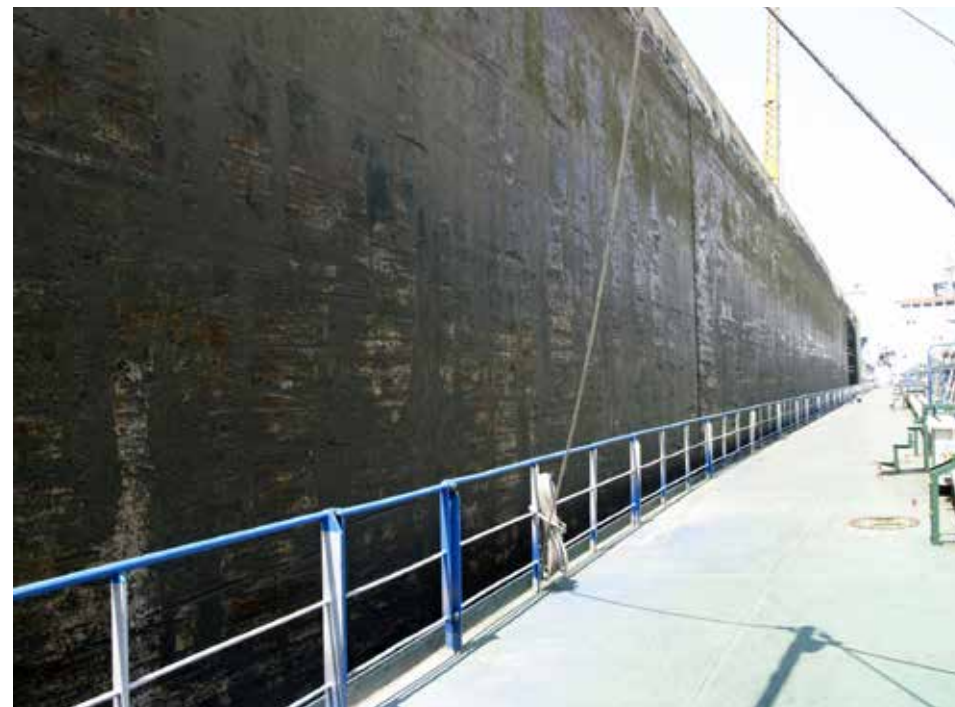
h. 00. 00. È mezzanotte e la luna è bellissima.

1 Luglio h. 09. 00 Siamo all'inizio del fiume San Lorenzo nel Quebec, la profondità di 432 metri è ancora oceanica, l'acqua è salata. Si possono vedere le due coste, a destra e a sinistra rispetto alla prua della nave. Le onde sono cambiate: molto più brevi nonostante il vento, sembrano quasi le onde di un lago. Da qui in poi mi concentrerò sulla fotografia. Il pomeriggio saliranno in nave altre due persone, un pilota e un ingegnere meccanico incaricato di sostituire un pezzo del timone di prua. Di nuovo rapporti con il mondo.

h. 09. 40 Sto inserendo al computer i dati visivi raccolti ieri. Ho davanti agli occhi l'immagine e il ricordo del tramonto. [Tra la fotografia e l'esperienza diretta c'è un abisso.](#) Nel senso che la fotografia è qualcosa che rimanda ad un'esperienza anche se non è stata vissuta in prima persona. Rimane una rappresentazione decontestualizzata. Anche se fossi stata cieca il tramonto di ieri sera sarebbe stato grandioso. La potenza sprigionata dall'apparizione delle cose non si ritrova nella fotografia, nella ripresa video e in nessuna immagine riprodotta perché il vissuto è più complesso di un'immagine. Guardo una foto in cui il tramonto è quasi alla fine, vicino alla notte e devo dire che i colori ... sono colori. M'impressiono la volontà della mia generazione e di quella precedente di eliminare la pittura, che è sostanzialmente colore. Non



Il castello della nave Isolda ormeggiata al porto di IJmuiden, 21 Giugno 2012.
Foto Vittoria Chierici.
Bulk carrier Isolda upper deck when moored at the port of IJmuiden on June 21st 2012.
Photo Vittoria Chierici.



La nave Isolda mentre supera una delle chiuse del Welland Canal, Ontario , Canada, il 3 Luglio 2012. Foto Vittoria Chierici.
Vessel Isolda while passing through a lock of the Welland Canal in Ontario Canada, on July 4th 2012. Photo Vittoria Chierici.

solo, naturalmente. La pittura è anche una forma di filosofia, d'interpretazione del mondo. Sono molto dispiaciuta di appartenere ad una generazione che si fa beffe dell'arte. Penso in questo senso che l'arte si sia bloccata. Penso che l'arte debba riprendere l'esperienza personale e fisica del mondo per quello che è, non per quello che viene stravolto forzatamente. Parlo anche dell'esperienza di questi marinai che non sanno niente dei miti del mare, viaggiano di routine tutto l'anno e se scattano una fotografia non immortalano il tramonto ma le ragazze che passano sulle sponde del fiume. La dignità del lavoro. Saper accettare le sfide.

Non ho mai avuto uno spiccato interesse nei confronti della natura, ma ciò che mi ha più affascinata in questo viaggio sono i colori (ieri il tramonto andava dal rosa shocking al viola al porpora ... straordinario). Colori saturi e movimento continuo. Non c'è mai un punto statico. Non c'è come nell'arte di oggi un mondo che rappresenta se stesso, tutto è in continuo movimento. Un'altra tematica è il punto di vista del soggetto, della scelta personale. Quando navighi l'Oceano ti accorgi di essere su una palla e questo è il mio punto di vista: un orizzonte curvo più definito che quello che studiai a suo tempo in Leonardo. Il colore, il movimento e la distanza, sono la mia visione delle cose.

Oltre al punto di vista curvo che voglio rendere convesso, ai colori saturi, ai passaggi di luce, al movimento delle onde, oltre a tutto questo c'è l'abisso. Non parlo in senso geologico, ma come impressione primordiale. Se salgo sulla scala del quarto ponte e osservo il mare mi sembra di averlo sotto i piedi, di appartenergli anche se a distanza. Nell'abisso riconosco qualcosa di familiare, attraente come forse tutto ciò che si teme.

Solo a distanza e dall'alto posso percepire la familiarità con il mondo. Sono in cabina, in questo momento stiamo attraversando il Laurentian Channel, canale che mescola le acque salate dell'Oceano con quelle del fiume. Ci stiamo avvicinando a Les Escoumins, avamposto sulle coste del Quebec dove incontreremo il secondo pilota. (Il primo era la signora olandese che ha guidato la nave fuori dal porto di IJmuiden).

h. 15. 15 Rispetto all'Europa siamo a cinque ore in meno. Ho ripreso il fiume San Lorenzo, di cui stiamo attraversando la parte più vasta. Le acque sono cambiate. Le onde sono brevi e ritmate, più calme anche se il vento è ancora molto

forte. La costa è bassa, modeste alture in lontananza. Il profilo della costa. Ci stiamo avvicinando: si vedono le case al piccolo porto di Les Escoumins. Da questo momento in poi ci saranno le chiuse e io salgo in coperta perché voglio impararne tutti i nomi: Saint Lambert, Saint Beauharnois (lower and upper) Snell, Eisenhower, Iroquois. Più le sette chiuse e un passaggio del Welland Canal, dopo il lago Ontario. C'è la partita: *Italy against Spain*.

h. 16. 35 Siamo in Canada, fermi a Les Escoumins. Aspettiamo che venga riparato il sistema di controllo elettronico del timone di prua. Ho chiamato mio padre. È attiva la linea telefonica per il telefono satellitare di bordo. Ho chiamato l'amica Lisa Dunn di New York per anticiparle il mio arrivo verso il 6 Luglio. Si ritorna, la vita terrena si avvicina. Preferivo l'Oceano. Il viaggio è stato troppo breve.

h. 20. 00. Stiamo andando a recuperare il pilota e a lasciare gli ingegneri che hanno riparato il motore di prua. Cambieremo spesso pilota durante la navigazione del fiume. È di solito un ex capitano, esperto di questa rotta e dei fondali del fiume. Ho parlato con il cuoco e con il magazziniere. Due polacchi, uno sapeva solo la sua lingua. L'altro provava a tradurre in inglese. Mi hanno raccontato la loro storia e ho notato la grande differenza tra gli ufficiali e i marinai semplici. Parlando con loro sembra di leggere i libri di avventure sul mare. Abbiamo parlato della Polonia e dell'Europa Unita, loro non sono d'accordo. In questo viaggio ho incontrato parecchia gente non molto soddisfatta della politica europea. Molta disoccupazione. Dalla Polonia pare che siano emigrati in Europa cinque milioni di persone. L'America non è più una meta per gli europei a causa della difficoltà di ottenere il visto, mentre nell'Europa Unita gli spostamenti sono più facili sul piano giuridico. Mi hanno detto che molti polacchi sono andati a lavorare in Norvegia e in Svezia, due milioni in Germania, altri in Italia e in Spagna.

h. 22. 00 Ho messo la sveglia alle quattro perché voglio filmare l'arrivo della nave a Quebec City. Il Primo Luglio è il Canada Day, si festeggia la liberazione dagli Inglesi. Forse si vedranno fuochi d'artificio. Per quanto senta molta melanconia per avere lasciato l'Oceano e il senso di potenza e vitalità che mi dava, il fiume che scorre via è bellissimo. È totalmente diverso. Forse sono inquieta perché manca poco all'arrivo. Non provavo smarrimento di fronte alle onde, all'orizzonte

e al cielo dell'Oceano, sentivo piuttosto l'intimità di appartenere al mondo. Con la comparsa della terraferma torno a far parte della civiltà con i suoi problemi, non mi piace.

2 Luglio 2012 h. 04. 30 All'alba ho visto Quebec City da lontano, ora stiamo attraversando alla velocità di 12 nodi le acque del fiume San Lorenzo in direzione di Montreal. Si vedono le due coste. Il fiume non m'interessa a livello pittorico, è solo un bel paesaggio. È salito un altro pilota, il terzo dall'inizio del viaggio. I piloti fanno turni di alcune ore guidando la nave tra fondali bassi e isole e comandando la rotta al timoniere.

h. 10. 35 Abbiamo superato due ponti. Il fiume è ancora piuttosto ampio, ma si restringerà prima di arrivare alla chiusa di Saint Lambert. Rilassante. Si vedono fabbriche, riprende la vecchia civiltà. Ferraglia, industrializzazione dello sfruttamento delle materie prime. Le case sulla costa, il traffico di navi.

h. 13. 30 Ho telefonato ad alcune amiche newyorkesi, sto tornando alla normalità e mi spaventa molto. Il fiume non mi dà nessuna idea, per il momento. Sto facendo riprese e fotografie. Ho visto una fabbrica di titanio; il Canada è ricco di materie prime. Abbiamo superato le isole del tratto di fiume che forma il Lac Saint Pierre e stiamo andando verso Montreal. Ho chiacchierato con il terzo pilota, simpatico. Lui è di Montreal.

L'acqua è verde trasparente. Dopo quest'avventura non ho voglia di riprendere a fare quello che facevo prima, di rivedere le solite persone. Per ora non ho alternativa.

A poppa c'è molto rumore. C'è molta differenza tra avere una destinazione, come adesso che stiamo percorrendo il fiume per arrivare a Cleveland, e stare sull'Oceano con l'idea di non andare da nessuna parte. Era la dimensione più appropriata per pensare a me stessa e al mio lavoro, mentre a New York ci si preoccupa solo della carriera. L'Oceano era il luogo adatto a me. Il viaggio è stato troppo breve. Poco spazio per lavorare. **h. 19. 55** Abbiamo impiegato un'ora per uscire dalla chiusa di Saint Lambert. Ho filmato tutto, non

Tramonto alla fine del canale navigabile del fiume San Lorenzo in territorio Canadese.
Sunset at the end of Saint Lawrence Seaway,
Canada, July 3rd 2012.



sapevo bene come funziona una chiusa. È un meccanismo abbastanza lento e noioso. Abbiamo visto in lontananza Montreal e stiamo attraversando le otto chiuse del canale artificiale che permettono di risalire il fiume, il Saint Lawrence Sea Canal. Ho preso molto sole e prenotato un albergo per qualche notte a New York per riprendere il ritmo del mio lavoro e della città.

h. 21. 00 Fra un'ora arriveremo alle due chiuse di Santa Caterina. In plancia c'è movimento. È arrivato il quinto pilota, un uomo molto duro, una specie di capitano Akab dal volto abbronzato e rugoso. Il paesaggio è splendido, esco ad ammirarne i meravigliosi colori.

3 Luglio Siamo molto vicini al confine americano; oltrepassiamo in questo momento la chiusa di Snell. Il fiume è più selvaggio, sulle sponde non ci sono città, solamente boschi. Approdiamo in territorio americano, nello Stato di New York. Attraversiamo un parco nazionale prima di raggiungere l'ultima delle chiuse del San Lorenzo, la chiusa Eisenhower. Meno di un miglio separa Snell da Eisenhower e poi s'entrerà nel lago Ontario. L'equipaggio è specializzato nella navigazione fluviale. Non so che lavoro nascerà da quest'ultima esperienza. Sull'Oceano ho avuto molte idee, qui continuo ad osservare, riprendere e fotografare.

h. 10. 00 Ho filmato la chiusa di Massena nello Stato di New York ai confini col Canada, l'ultima del fiume San Lorenzo. L'acqua scorre, è più trasparente. Calma, trascendenza. L'Oceano è un ambiente mitico, mentre il fiume è poetico.

h. 16. 35 La nave procede sul fiume San Lorenzo, siamo vicini ai Grandi Laghi. Stiamo navigando verso il tratto di fiume chiamato Thousand Islands a causa della miriade di isolette e scogli: sono isole private con abitazioni estive, spesso a pelo d'acqua e collegate solo da motoscafi. Il fiume è grigio-argento come il cielo nuvoloso. Non ci sono più i colori vividi di ieri. Questo fiume è ghiacciato per tre mesi all'anno. Preferisco la Sardegna. Sta per iniziare la terza fase del viaggio, quella dei Grandi Laghi: attraverseremo l'Ontario e l'Erie, io scenderò a Cleveland mentre l'Isolda proseguirà per Toledo sul lago Superior. Mi sto preparando ad affrontare le chiuse del Welland Canal: per superare la scarpata delle Niagara Falls la nave si dovrà sollevare di quasi 100 metri. Il capitano mi ha dato il permesso di andare a prua per filmare le mano-

vire per entrare nella chiusa.

h. 22. 00 Stiamo entrando nel lago Ontario, piove e anche le previsioni per domani non sono buone.

4 Luglio Festa dell'Indipendenza americana. Siamo all'imbocco del Welland Canal, il canale artificiale che collega il Lago Ontario al Lago Erie. Per me significa il rientro in America, spero di aver fortuna. Fa caldo, sono contenta, sento l'accento degli americani veri, non il *broken english* newyorkese.

Sono a poppa sulla parte più alta della nave. È fantastico vedere il salto della prima chiusa. Oggi grande giorno, voglio filmare le otto chiuse. Soprattutto le prime tre. È impressionante superare la scarpata delle cascate del Niagara attraverso sette chiuse, l'ottava è un passaggio per entrare al livello del lago Erie. Stiamo attraccando al molo davanti alla prima chiusa del Welland Canal. Si sente il rumore delle catene. I gabbiani aspettano le navi. Caldo afoso ma lo sopporto molto bene. *Independence Day*, un bel giorno per entrare in territorio USA in nave dopo tante volte che sono arrivata in aereo. (Differenti mezzi di trasporto generano spazi cognitivi diversi). Arrivare in nave è commovente.

Chissà che il mio sogno americano non si realizzi, anche se non so quale sia veramente. A 57 anni è difficile avere un sogno, ma quando sono in USA mi sento più libera. L'Italia non mi ha dato molto. Ho buoni amici a Milano, ma ho ricevuto poco interesse al mio lavoro. Bologna, la città dove sono nata, mi ha dato meno di tutte le altre. In USA ci sono ancora spazio, apertura mentale e rispetto, ma non più possibilità: anche l'America è un Paese vecchio e saturo. Ho appena parlato col settimo pilota. Il 7 è il mio numero fortunato – sfortunato. Sono nata il 7 Aprile. Rimpiango mia madre che sarebbe stata molto contenta di vedere le immagini che riprendo adesso. È morta troppo presto.

h. 10. 25 Seconda chiusa. Sono indecisa se fare le riprese dall'alto o ancora dalla prua.

h. 16. 50 Quasi all'ottava e ultima chiusa, Port Colburn. *"Is this a lock? No it is just the end of the Canal"*. Il viaggio è finito, questa notte attraverseremo il lago Erie. Mi dispiace attraversare sia l'Ontario che l'Erie di notte. Domani si arriverà al porto di Cleveland. Non ho niente da dire.

h. 22. 00 Siamo sul lago Erie. Non si vede la costa per la fo-

schia. Navighiamo a 12 miglia dalla costa.

Alcune considerazioni: anzitutto la complessità di questo viaggio in cui ho attraversato il mare, il fiume e il lago. È durato pochi giorni, dal 22 Giugno al 4 Luglio. Il tragitto in nave è una metafora della vita terrena. Oggi c'è la tecnica e tutto è regolamentato dal computer, i grandi eroi si sono estinti. Come diceva spesso il capitano: "Una volta le navi erano di legno, gli uomini di ferro, oggi le navi sono di ferro e gli uomini no." Però il computer si è rotto appena entrati nell'Oceano Atlantico, quindi c'è ancora bisogno di uomini di ferro (o di coltan!) che decidano. La nave è protettiva come lo è la società, tutto è concentrato, c'è anche un piccolo ospedale con il sacco nero per i cadaveri. Il tempo è ottimizzato. C'è un capo come in una comunità o clan. Il capitano dell'Isolda dal nome impronunciabile è un uomo eccezionalmente gentile, nonostante il suo ruolo. Oggi mi ha permesso di stare a prua in mezzo agli uomini che gettavano le cime per tutto il tempo delle manovre di transito attraverso le chiuse. Su questa nave c'è stata molta tolleranza e gentilezza nei confronti di noi passeggeri.

Viaggiare in nave ha ancora qualcosa di affascinante e misterioso che deriva dall'assoluta mancanza di confini. La vita a bordo: intensità, organizzazione, disciplina, azioni di routine e naturalmente ... il mare.

Alcune considerazioni dopo il viaggio, mentre stavo a New York per elaborare un'idea sul dipingere il mare.

13 Luglio Sono arrivata a Cleveland il 5 mattina. Ho trascorso l'ultima notte sull'Isolda e la mattina del giorno dopo sono partita in autobus per New York. Quest'esperienza è stata troppo breve per riuscire ad analizzare tutti gli aspetti che m'interessavano. Il viaggio in mare non è solo l'immersione in un paesaggio, ma un modo di vivere che va assimilato lentamente. Il ritorno a New York è stato difficile, la città non è più così entusiasmante, forse non è rimasto nulla di coinvolgente nella cultura urbana delle grandi metropoli. Preferisco spostarmi nei luoghi dei miei progetti, qualsiasi essi siano.

15 Luglio New York. Sono in studio ormai da otto giorni. Continuo a pensare di partire ancora per il mare. Adesso devo realizzare i pezzi per la mostra di New York al SUNY



Maritime College e per quella di Milano che si terrà l'inverno prossimo ai Frigoriferi Milanesi. Ho dipinto alcuni piccoli pezzi sul concetto del *Great Circle*, la via più breve tra l'Europa e le Americhe. Si tratta di disegni che si basano sulla lontananza, sul punto di vista. È un lavoro sull'Atlantico. Non so ancora se è un'idea riuscita.

27 Luglio Sto lavorando sulla saturazione dei colori, qualche forma geometrica sta venendo fuori sul tema del *Great Circle*. Alcune note sul colore scritte in navigazione. Tramonti: il giallo, il rosso e il rosa come velature su una foto che sarà sui toni del grigio-blu e sopra dipingerò il tramonto. Ho realizzato diversi fondi fosforescenti e poi altri rosa, blu e arancio. Vorrei ricostruire il viaggio in studio seguendo il diario di bordo. *Rifare il viaggio attraverso le immagini conservando nella memoria la potenza dell'esperienza diretta. La pittura dovrebbe rappresentare l'esperienza. La fotografia e il disegno sono memoria visiva.*

Il movimento delle onde, la massa d'acqua, la vastità dell'Oceano e del fiume San Lorenzo, la furia umana d'industrializzare il trasporto in acqua ovunque ci siano materie prime. Le locks e gli antri di ferro vecchio delle tante chiuse ricordano l'era industriale del passato.

27 Luglio Sono passati esattamente 21 giorni dal mio arrivo a New York. Lavoro in studio da sola, faccio molta fatica sul piano finanziario, pagato l'affitto mi rimane poco. Spero di riuscire a vendere altri dipinti sul mare ad amici. Sto realizzando un'edizione limitata di 100 pezzi di cui 73 sono stati venduti in anticipo a costo fisso e basso tra l'estate del 2011 e quella del 2012.

18 Dicembre Tra 15 giorni partirò per l'Italia dove starò tre mesi. Devo allestire la mostra a Milano e consegnare i pezzi che i miei sostenitori hanno acquistato prima e durante il viaggio. Ho comprato il biglietto aereo. Sono in studio e sono le **4:45 pm**, ora di New York.



Gustave Courbet (1819 - 1877) Le Bord de Mer a Palavais, 1854. Oil on canvas, 38 x 46.2 cm - 14.9 x 16.5 in © Courtesy Musée Fabre de Montpellier Méditerranée Métropole, France.
Photograph by Frédéric Jaulmes – Reproduction forbidden without authorization

From June 13 to June 14. Bologna - IJmuiden.

I am traveling from Bologna to Bruxelles on an old bus. Going North, I realize how big the cultural difference is between these countries and Italy. The behavior of a Dutchman is more similar to that of a Polish, German or Belgian person than it would be to an Italian. Our history as Europeans is too complex to make people believe that a United Europe could be created as if it were a confederation of counties. At most, the single currency would be better if used only as an exchange unit. Even in Berlin, which claims to be the best European capital, there are times when immigrant workers make one euro per hour. Respecting different rules, for a Europe with so many different people, would be better than sowing the tares with the wheat.

June 18. I am in the port of IJmuiden in front of the TATA steel mills and I am waiting for my ship. I see big cruise ships go by and I think that the Isolda must be nearby even if it hasn't yet come into port. It should arrive in the late afternoon. I'll wait, it will come later. I have been waiting for it for six days. I filmed the North Sea Canal, the artificial canal built between 1865 and 1876 to allow ships to sail from Amsterdam to the ocean.

June 19. I am still in IJmuiden, called *the cloud city* for the pollution and the fumes that come from the steel factory. Tomorrow morning I will finally board the Isolda, a ship belonging to the Polsteam Company. Everything has been confirmed. I am doing a little sunbathing. I am afraid, but I know I can't go back. It is strange how in life there are some moments in which you can't change your mind anymore, whatever it is you are about to do. Even if it is something dangerous, there is no going back. There is no alternative.

I have often found myself in this position and I remember the perplexity of other people regarding my behavior. They asked me so many times: why are you doing this? I knew I had to act using my instinct, without any logical reason. You can't always judge. Now I find myself once again having to explain to others why I am doing this, what is the point. *My trip is not the usual experience or a vacation, but a project and this why I cannot go back. A plan, a project should be carried out to the end. From one project, new evaluations can come about and thus other projects.*

June 20. Finally on the boat, from the pier I watch the seamen load the steel reels into the six holds of the Isolda. A little technical information after having spoken to the captain. I am a little dazed, as if I needed to organize everything that has happened to me in the last few days, since I left Bologna. The smokestacks of the Tata steel mills continue to emit an incredible amount of fumes.

h. 19.00 I am looking through and organizing the video I took before boarding. During the trip I will need to focus on the three phases of my project: painting my pre-sold works and making the two films.

My cabin is on Deck B, two floors under the pilot house and from here I can go out to the stern whenever I want. Getting around the ship is easy.

June 21 h. 12.30 *I can speak English, also, a little bit, although this video log will be done both in Italian and in English. So, today the last passenger came aboard...we are four. Her name is Gill she is a young Dutch girl. She wants to go to the USA, travel and probably stay there. She is leaving Europe and I spoke to her as I did to the other young guy who is from Canada, Michael Cabral. He was an English teacher*

in South Korea and he is going back to Canada by train and by boat...a long trip from South Korea. He left behind his life there and he wants to start all over again. I asked these young people why they are going back by ship... their answers are quite romantic. I don't feel the same. I have to do just an experience among the others of my life and I also feel that I want to demonstrate to myself that I can make art wherever I go. I eventually won't use a studio anymore. I will go where I will decide to go, because of the project. I mean working in the site where the project has been conceived. So, my trip is much more connected to my work. I am too old to think of starting a new life, I did too many things already and I am not starting any life again. My style as a painter doesn't come from a formal research but from the way I live. In this trip I have to put together the past, instead young people want to forget it.

Today we can't leave because of the rain: according to the safety regulations, the workers are forbidden to load the holds because if any water got in, someone could slip. We have to wait until it stops raining to finish loading the boat. It is the first day of summer, but here in the North it seems like autumn.

June 22. h. 06.15 The sea is rough, some waves are almost three meters high. It is sunny and in the distance you can see the windmills. We have just left the port. I will have to get used to the ship's movement, get my balance so I can film and paint. I am on the command deck. I have just found out that the sea is Force 7. We are leaving the bay of the North Sea Canal and sailing towards the Strait of Dover which we will reach this evening. Everything is really beautiful to film, but sadly I can't go to the prow because the main deck of the ship where the holds are is wet and

slippery. The wind is annoying and makes moving around difficult but the frothing waves are incredibly beautiful. Drawing is hard. Even watching is hard. Mentally I can organize a painted work. The color ranging from dark metallic grey to turquoise when the waves break in the wake of the boat. The contrast between the turquoise and the darker petroleum color. The mountain of water. The power between one wave and another. The different levels, the troughs of the waves. I don't know how to describe it. I don't know.

h. 09.40 Force seven winds. I do wash and make my bed. I organize my table. Last night I couldn't sleep because I was waiting for the ship to leave. No one knew what time it would go. The captain is really nice. This morning I filmed the crossing of the North Channel. We are level with Rotterdam and we are going towards the cliffs of Dover in the English Channel. To get used to the rolling ship, I am trying to move normally. Psychologically, movement is also space. I feel unstable. I am thinking about my project in a technical and practical sense. Today I decided just to take photos and I want to focus on the continuous formation of waves, which is becoming my favorite subject. The difference between photographing and drawing is in the immediacy. Watching is an observation, a calculation that comes from the mind and the whole rest of the body, not just from the eyes.

h. 11.15 All kinds of ideas are coming to me at once. I am not thinking about the fact that I am going to America where I have been many times, but about the project that goes beyond the trip. Traveling by boat is the real project in and of itself. It doesn't have a purpose. I am focused on the esthetic elements that interest me. The direction of the waves, the power of the water and the ever-changing colors of the sea.

h. 15.45 The sound of the waves is really loud. Seeing the abyss in real life is totally different. The power of the movement, its energy at times destructive. The photos don't do it justice.

I have decided to photograph the sea in a way in which the guardrail of the deck appears as a sort of nearby horizon. It is the reference point that makes the power of the waves evident. I have hooked the video camera to the stern; it

will film the wake. We are in front of the famous cliffs of Dover, but the fog is making it hard to see much. The chief officer Michal Kruk is explaining the use of the Gyro to me, a magnetic compass connected to the computer that positions the rudder by controlling all the other compasses without being influenced by the potential magnetic fields of the steel in the holds which will be sold to make cars in the few remaining factories still open in the USA.

June 23. We are sailing level with Wales and this evening we will begin crossing the Atlantic Ocean. The wind has died down, the sea is quite calm and is a very dark color. I took two videos with the immobile camera for the musical film "Il Poema della Luce" (The Poem of Light). At breakfast I had bread and jam with a very strong tea, while the Polish members of the crew prefer to eat cold cuts.

h. 09.00 I start sketching. I choose my tools: chalk pastels, pencil or pen to outline the perspective points looking at the ship's wake. Defining the perspective points entails identifying the observation point, my position and then the horizon.

There is still too much wind to go up on the loading deck, so I stay in the living quarters of the boat. We are stopped off the coast of Southern Ireland in the Celtic Sea.

h. 12.45 The captain said there are problems with the onboard computer that controls the engines. We are in front of Cornwall and we are moving towards the Isles of Scilly, the westernmost point of the British Isles. From there we will begin crossing the ocean, after stopping to fix the onboard computer. We are going slowly. I am not worried about technical problems. I do not need to arrive by a certain date and even for the materials they need to deliver there is enough of a time margin. If the arrival is postponed I will have more time to work and to think. On this journey the only destination is the work I must do, the idea of painting the sea while at sea, the video log and "Il Poema della Luce". I am not in a hurry, I have nowhere to go. I just started drawing today. The abstract idea of finding a balance between the geometry of the ship and the curved line of the sea, of the horizon.

h. 14.30 Drawing it seems to me that I have made an interesting discovery: the guardrail has become a close-

up horizon, my perspective point when looking at the sea from the ship. The natural horizon is concave and outlines the end of the sea; I drew a section with a protractor. The concave part after it has been painted becomes convex because it is in relation to the rest of the paper. The slice of sea becomes the sky and vice versa.

h. 17.45 Almost every other day we put our watches back one hour; when we arrive in America we will have gained six hours. We left England. I feel the ocean air. It's raining. The sea is stormy, it's called a gale in English. The water is iron grey and the waves are really big, the power of the sea like this is impressive. I cough a lot because of the wind.

h. 22.00 We are in the Atlantic and the waves are longer. With the storm the ship tips up to 18 degrees. There are two types of movement: *rocking* which is side to side and pitch which is lengthwise when the boat goes over a wave. Before dark, I took some video. It's nearly impossible to stand up, in order not to fall you have to hang on to the handrails in the hallways and all the rooms, even the bathroom. You have to be really careful especially on the stairs. I put my things on the sofa because they rolled off the table. The captain invited me and the other three passengers to his cabin for a glass of Metaxa and we spent a few hours with him. Earlier, when the sea was calm, we went to visit the engine room. Now I am trying to sleep in my cabin. With the rocking of the ship I get hungry rather than nauseous. I am not afraid of sinking or any kind of accident, I feel safe and according to the experts, the sea is only a little rough. It's a matter of balance. Learning to find your stability. When I am standing, I lean on everything everywhere. Good night.

June 24 Good morning ... *dzień dobry* in Polish. It's the only phrase I have been able to learn from the crew. The seamen are not very loud, typical of most Northern Europeans, with a great sense of responsibility both in their work and for us, inexperienced passengers trying to sail the sea. Less wind, but the waves from the storm have remained. The sun burns. Today I have chosen my pastels and I am trying to have some fun with colors. I continue to film the sea with the camera set up on the guardrail. I am having some problems with my Nikon because the zoom when I

take videos doesn't work, it's light and it moves around too much. Earlier I took some video in the kitchen of the cook working and the steward Andrew. The ship is on course towards 50° latitude at a speed of about 17 knots.

h. 13.15 Before lunch I was able to draw. I would like to draw every day for an hour or two and spend the rest of the time filming and observing. In the first sketches yesterday I used a protractor to measure the perspective point, a graphic idea that gives me the chance to invert the horizon making it become convex. The works are a bit abstract. Today I am in front of the sea at the stern with colored chalk pastels, cold and wind. In front of this landscape I do not expect nor am I interested in interpreting the sea in a graphic sense. I couldn't do the same thing if I weren't right here and in these conditions, looking at the sea from on high at the speed of the ship. When there is less wind I would like to do some sketches from the highest deck above the pilot house. I thought I would be able to paint in my cabin, as if it were a little studio, but I can't. It is clear that the relationship between me and the sea must be a complete experience and not a simple observation of a landscape. (Manet, the sea and the story). The space of the ship, its rocking, the evening spent in the captain's cabin drinking beer and Metaxa, the almost sleepless night. [The direct experience immerses me in a mental and theoretical dimension which through art goes back to being physical, practical and technical. As one of my friends, a young painter from Louisville, Kentucky, says, if things have a soul, art makes that soul tangible.](#)

The filming of the fixed camera for "Il Poema della Luce" structures my time. It's a pity it's cloudy, I would like to see a sunset. But even then I ask myself... The sunset and then what? The landscape, do you imitate it? No, but you could have impressions that maybe aren't the same as those in the time of Monet.

[Establishing a relationship with what I see is fundamental for me.](#)

June 25. h. 09.00 Ten minutes ago we saw a humpback whale, you could make out the blow from the foam on the crest of the wave and from the blow's shape the captain recognized the species. Today I feel better, yesterday I

was disheartened, it isn't an easy task painting the sea. It is so powerful that depicting its immensity in a painting is impossible. Many people know how to paint waves wonderfully, but to me that seems like a waste of time. Yesterday with my chalk pastels I got across an idea of the impression, now I want to find a meaning.

I just finished cleaning my cabin and the bathroom, I vacuumed. I am fascinated by the grayness of the fog.

h. 11.15 I did some drawings using the protractor almost as a game, pointing it on the horizon, far off and opening the angle as if I were measuring the distance. Then I add color. Looking at the horizon in this way I am able to cut it into slices. It is a rather formal invention, nothing definite or conceptually relevant for now. The rocking of the ship is very strong, and even if it isn't easy, I prefer to paint outside; in terms of inclination I am becoming an *en plein air artist*. In the last few hours I have reflected on the work relationships I have had in particular with other women. I seriously disliked working with some of them. Women full of rhetoric on the fact that they are women, maybe also homosexuals. One should never generalize about individuals, human nature goes beyond generic groupings. The boat on which I find myself is called Isolda, another female name. I also think about how naive I was in the past, about how I don't want to be anymore. Naive like my mother was, maybe, for the sake of an altruism, or a good naturedness, that doesn't suit me. She couldn't be any other way. I am melancholy, even the sky has been grey for four days. I would like to get some sun and use red and yellow, but today I need only shades of grey.

The ship tips between twelve and fifteen degrees and the waves from the northeast break against the side of the ship. Speaking with the other passengers about cities we've visited, I realized how much intolerance and diversity there are between northern and southern Europe. The Belgian girl has travelled half the world but has never been to Rome, so I told her it is the most beautiful city in the world. The young Dutch girl was doubtful because in Rome she doesn't feel at home. What nonsense! I also do not feel at home when I go to Amsterdam. And this girl is getting her degree in philosophy. I think about this, and I get the impression that it is impossible to have a unified Europe.

June 26. Today I decided to start painting. We'll see what happens.

Nothing new, the weather is always bad. I am still filming for "Il Poema della Luce" with the old video camera and I hope it comes out alright. As for the documenting of the ship, I am still missing a few scenes with the crew. Now we are almost in the middle of the ocean, we are going down towards the forty-ninth parallel. We are taking the shortest route. According to the forecasts they showed me on the computer, in the next few days there should be another gale, a weak storm, then, near the island of Newfoundland, the weather should be nice.

h. 08.45 I have started painting and it is really a joy. In my cabin, the interaction with the painting is quite contained due to the lack of space, it is an intimate dialogue with my tools. I am using water soluble oil paints so I can wash my paintbrushes in the sink or in the little shower and I hope they dry before normal oil ones do. I am painting a test series; this afternoon I will focus on the dynamics of the waves, their direction, their vector. My experiments that do not yet have a definite meaning: [I need to get to a new idea little by little and I also want to have some fun.](#)

Drawing just with my pastels helps me understand the shades of color of the sea. It is an exercise that I do. I will look for a not so rainy place to draw. First I think I'll take a shower.

h. 14.30 Sun, finally. The sea is always rough, very beautiful. It is a crinkly green color due to the wind from the northeast. Another little storm has been forecasted with winds between twenty-five and thirty knots.

The chief officer roughly explains our course to me: "*We started from here, Netherlands and then we went through the English Channel, yes? Dover strait. We went this way to Bishop Rock and from Bishop Rock, offing Scilly Island yes? To the shortest way through the Atlantic Ocean: the Great Circle. Yes. The shortest way to cross the Atlantic. We are now at 49.43 North, near 50 degrees latitude. Now we are almost in the middle of the Atlantic. I show you the next chart. We are 30 degrees longitude and 46 degrees latitude. I see the position in the GPS. Tomorrow, in 24 hours we'll be at 350 miles. Tomorrow, we'll be here. Now the sea is force six – force five. You see the white breeze? When the wind is*



Vittoria Chierici, the Wanderer, tecnica mista, cm 25 x 30 x 0,3 Oceano Atlantico al 55esimo parallelo, 28 Giugno 2012
Vittoria Chierici, the Wanderer, mixed media, in 10 x 12 x 3,16, Atlantic Ocean at 55th parallel, June 28 2012

stronger than you see like stripes, higher on the surface. You can see the direction of the wind. The ship has to go up and down."

h. 17.00 almost time for dinner. Also today we must set back our clocks by an hour: we are three hours behind the time zone we left from, so almost halfway through our journey with a six hour difference. Tomorrow I will work a lot more, I don't know if I'll be able to finish everything on the boat, I want to paint as much as possible on my pirate's table located on the stern. Ideas come from experience, that's why it's important to paint while looking. I look to be there, not to reproduce. The geometry of the ship, which is like a box, and its relationship with a totally shapeless material. I do not want to copy the waves as I see them, instead I want to depict the sensation: really, waves are never seen, the movement of the sea is broken up by the wind that pushes it. The sensation is subjective and in my case could also include my point of view which is the ship. Oh, there's a bird, it is the first time that I have seen one.

June 27. h. 08.30 Painting while watching the sea doesn't mean "in person": many painters have depicted it from the coast, choosing the right moment; by boat you must instead work very quickly. *To paint it for real, I would need a photograph, while instead I want to depict an idea of what I see. Expression and impression are parameters which are not a part of me.* I am at the bow, its height above the water is impressive. I am filming the immensity with two cameras. I leave the video camera attached to the guardrail and I go back to my cabin.

h. 11.05 I got really cold on the bow, in a little while I will go to lunch. The sea is quite calm, it has a metallic color that I can't reproduce with my oil paints, only with my pastels. Painting is very complex. For now I have just done some tests.

I wanted to mention what happened yesterday: the computer that the captain uses to get online to send the onboard documents to the coast guards and immigration offices if there are passengers broke. All of the documents about how the ship is working, the seamen's salaries, the agreements with the sellers of the cargo and with the buyers of the steel reels are sent by email. It seems that

the satellite wasn't receiving a signal, now the problem has been resolved. At the level of Hamburg, a carrier pigeon flew on board, last chance. The legend is felt a little less when traveling on a cargo ship with many safety precautions. I think actually the mythological aspect comes from speculations made on land. When sailing there is a certain order that must be followed. I am very meticulous, even in my work where everything has an order. We should be careful not to make legendary what is not a legend.

I reflect on my work: the ones I did with the protractor need to be made bigger but I am satisfied. Seven pieces are done, if I can get them to dry well enough. An accomplishment. Then there are more classic landscapes based on the horizon line.

They tell me that in a day and a half we will be on the banks of Newfoundland. This trip seems too short, but I can't prolong it because coming back by boat would be too costly and wouldn't make sense. The last few days have been intense, I worked almost the whole time. I have a lot of ideas that will have to be developed. There are still seven days left, we are sailing towards the southwest on the 50th parallel, along the line of the *Great Circle*. *The great Circle is the main idea I have on the Atlantic Ocean.*

Yesterday the young Canadian Michael turned 25, I photographed him while he was looking out over the sea: I would love to work on the idea of a contemporary version of the "Wanderer Above a Sea of Fog" by Caspar Friedrich. The phosphorescent background helps me paint the fog. And I think I have finished these first tests. I got the idea to work on the *Great Circle*, on the horizon of the Atlantic. Getting closer to land, all my problems come back to mind. Who knows.

June 28. It's morning. I feel full of energy. I try to concentrate on the first concepts regarding the painting of the sea. *The Great Circle*, the shortest route between Europe and America, is the main theme I would like to develop. This morning at 4am I filmed the dawn from the stern. Someone said that they had also seen the northern lights, but honestly I didn't notice.

I am waiting to arrive in Newfoundland, 262 miles left. From there a new journey will begin, it will not be *the Great*

Circle anymore. The ship has stopped to give the seamen the chance to do some maintenance, they are painting the container in the hold. *The sea is spectacular. It is deep cobalt blue.* I did some filming while the boat was stopped without the vibrations of the engine finally. The captain told me that the water temperature is five degrees Celsius, so no swimming. There are seagulls at the stern. Starting tomorrow, I won't think about painting anymore, just photographing. The route from Newfoundland to Lake Erie will be heavily trafficked: boats, cities, canal locks.

h. 10.00 More filming while the boat is stopped. The sea is constantly changing color. Today is the last day on the ocean. I want to describe my daily life a little. I get up at seven, except on the days when I set my alarm earlier. At seven thirty there is the typical Northern European breakfast: strong tea with sausages, eggs, cheese. I eat cheese, bread and jam. At eight I go out to paint on my pirate's table after having attached the old Canon camera with its mini-dvd to the rails of the guardrail with a vise on the various decks, then I position the little digital video camera so that it films me while I am painting watching the sea. Being en plein air is important not so much to copy what you see but to paint in a different reality. *Like in a theater performance.* At eleven thirty it is time for lunch, the most important meal because there are two courses. Lunch is pretty big, Polish food mixed with the cook's experiments. Usually it's a soup with a lot of broth, there is often meat, sometimes fruit. On Sundays, ice cream. There are two little rooms, in the one near the kitchen the seamen eat, the other is for officers. Three tables: one for the captain who sits alone, one for us passengers, the other for the four officers. Usually in the afternoon I film, or I organize my materials, putting labels on the *tapes* and sometimes I continue to paint, even if I don't like to work on a full stomach. The best time to paint is in the morning. At five thirty a light dinner is served, then us passengers go up to the pilot house. The evening is more for seeing than for painting.

h. 15.00 The fog that precedes the banks of Newfoundland has begun. In the afternoon I am melancholy. Maybe it has always been this way: in the morning I am very happy, I work, but in the afternoon I feel sad. My family problems

come to mind. I think about my complicated life. I dreamt that my mom was telling me: "I am with you. I'll always be near." I really hope it's true.

h. 15.25 I went out to film the fog when the siren sounded, which is mandatory even if it is not necessary as the ship uses GPS and radar to navigate. Up on the command deck, they explained to me that the siren will sound every three minutes because they are testing it. I have finished reading "Land and Sea" by Carl Schmitt: the concept of spatial revolution discussed in the book today should be extended to the fact that thanks to computers, the ship's journey is followed by the shipowner and every authority which in turn constantly document it. [Live bureaucracy](#). Every day there is a document that needs sending. All of these checks take a lot of the romance out of traveling by sea. I spoke to the captain about some facts regarding the war between Spain under Philip II and England under Elizabeth I for control over the seas. He responded with a phrase that is heard frequently in the merchant marine world: ships used to be made of wood, but the men were made of steel. Today it's the opposite. On today's ships, the safety precautions are high. Shipping is an important commercial activity and so the location of the ship is always known. There can be unexpected events but no mystery.

h. 15.40 I'll quote a phrase by Carl Schmitt "Only now is a manner of thinking, which was impossible in previous times, becoming possible. A contemporary German philosopher (Martin Heidegger, author's note) has defined it as follows: it is not the world that is in space, but rather it is the space that is in the world."

h. 15.50 Before going up to the pilot house for a coffee, I would like to add that I have put away my pastels. I did some experimenting, but now I don't need them anymore. When we are off the coast of Newfoundland, it will not be so interesting to continue painting with oils. By tomorrow I will also finish the filming with the fixed camera, "Il Poema della Luce". I have filled ten tapes, sixty minutes each. Six hundred minutes of material for the work I would like to do with the composer Maurizio Pisati. With the Nikon CoolPix 500 I will film the second part of the trip, the Saint Lawrence River with its locks and the two lakes, Ontario and Erie, until our arrival.

I am working on a little piece on the fog, always on the horizon of *the Great Circle* which becomes convex instead of concave. I have to shake off my afternoon sadness by myself, even if I am surrounded by friendly and outgoing people like the captain. We are on the 49th parallel and we are getting close to Newfoundland. Starting tomorrow the coast will be a different reference point, both emotionally and in terms of perspective.

June 29. We are in front of the peninsula of Avalon, the southern point of the island of Newfoundland. Schools of fish and a lot of fog. You can't see a thing. The sea is fascinating. Wind. The strong rocking of the boat continues because of the *swelling* of the sea. It is an area with icebergs even in June so the captain has been in the pilot house for a long time. The traditional *icebergs* with their point sticking out of the water can be seen on the radar. Other ones are called *groundless*, and they are much trickier because they seem like thin sheets of ice, under which the real iceberg is hidden. The sea has a metallic violet color. It will be interesting to depict this color, but today it is impossible to paint on the deck because of the cold.

h. 08.10 Filming the fog from the deck. We are traveling at a speed of 12 knots along the 46th parallel, one less than yesterday: as the fourth officer explained to me we are following a more southern route to avoid the icebergs. The crossing of the Atlantic is over, as is my intent to paint the sea. The first works on this concept are based on the geometric shape made with the protractor that recalls a radar screen and gets across the idea of the difference in size between the ship and the view. It would be impossible to create this contrast painting only the landscape, even if you kept the horizon line curved. A shape that is in contrast with the usual seascapes. I do not paint like a realist.

The coast cannot be seen, the peninsula of Avalon and the Cabot Strait can only be imagined. Being in the presence of the power of the sea's movement is something that goes beyond doing. Staying on a ship even if not in heroic times is fundamental in observing this natural element which is so powerful despite today's technology.

h. 13.00 After lunch I went up to the pilot house for a coffee. The boat is very tilted. Fog and sun. The hot wind

is apparently a consequence of hurricane Debbie which is gaining strength in the Gulf of Mexico. We are off the peninsula of Avalon, more or less near Saint Mary's Bay. Contrary to what I had imagined, we haven't seen many fishing boats. Not even on the radar. Rocking and fog. I feel like we are living the conditions described in the book by Conrad, even if that story was in the Pacific. It seems as if we are in a static dimension, waiting. The waves are three meters high. The sea is grey. It is hard to paint.

h. 14.50 I slept for an hour. It is a boring day even if I painted for an hour. Besides the fog, the rocking makes it hard to walk. I had hoped the encounter with Newfoundland would have been more significant, the Grand Banks have always been a legend. Instead we can't see a thing. Today is just a really boring day.

h. 14.45 Today I am filming the fog from the bow, despite the wind, together with Johan, the passenger from Anversa. We are about to enter Cabot Strait. I have pointed the camera towards the coast which cannot be seen. I can see my breath. I have learned that the direction of the waves can be seen in the crest from the white foam; now they are going southeast and break on the left side of the boat. *I want to read the procedure for launching the inflatable life raft, in case of sinking. It is very interesting. Number one, automatic release: do not touch this or similar devices. Number two, manual release: find and release manual slip hook. Number three: launch life raft..make sure that the launch area is clear. Throw the life raft into the sea. Number four: inflate the life raft. Do not launch the life raft into the sea if it is not needed !! Well of course. Number five: in case of the ship sinking the life raft is automatically released.*

h. 15.00 I need a tea. I have almost finished my tapes, 10 hours of film of just sea. In my little works I would like to depict the abyss as seen from above, from the ship. The sense of a great distance between nature and technology. I can do it by using the prospective cone.

h. 16.40 [It bothers me to know that there is a destination.](#) [The idea of arriving somewhere makes me sad.](#) I cried thinking about my mother. I hope she understands me. [For me it is important not to have a destination.](#) Getting closer to land gives me the sensation of having to go somewhere. [I don't want to arrive anywhere.](#) The first thing I will do

when we get near the coast is call my father.

h. 19.00 At dinner, eggs and a pork burger, not bad. Outside it is finally sunny. It burns. *Sailing in the open sea and seeing only the curved horizon.*

h. 20.00 I was able to film the sunset for ten minutes with the old Canon. The redness is like a patina on the water. You can see the light on, not in, the water. It is like a veil. Now the ten tapes about the Atlantic are done. I put them in my bag, finished. *Paradoxically, the idea of the infinite that the Ocean communicated to me, the absence of a destination and reference point, gave me a sense of stability.*

June 30 We are almost at Cabot Strait. I am washing my hair in my cabin. I look at my drawings. The idea of *the Great Circle* is there. In New York I hope I have the patience to develop it. The wind has died down, we are traveling along the 47th parallel. The sea is calm, there is a light pitching, but it is totally different from the Ocean. Also the color of the water has changed. It is darker because today it is raining. We are going north towards the Gulf of Saint Lawrence. We cannot see the coast. Yesterday we passed by the French protectorate Saint Pierre and Michelon and now we are in Canadian territory.

h. 08.15 I am retouching some paintings thinking about what the captain said to me yesterday when he accompanied me to visit the emergency room. There is a little hospital with a bed, an oxygen tank, everything that is necessary for simple surgeries and also a black, waxy body bag folded up with gloves for dead bodies. I didn't ask him if they throw them overboard like they used to, but I doubt it. It is all on film. After having read "*Land and Sea*" by Carl Schmitt I am starting "*Billy Budd the Sailor*" by Melville, an extraordinary writer.

The captain has told me that every year he spends three months on the *Isolda* and four on land with his family. He alternates with another captain. It's because of the *unions*. The Polish union is very strong. The two biggest Polish ports on the Baltic Sea are Gdańsk and Szczecin, which in the past were famous ship building ports. He told me that he is alone when he is at sea because he doesn't establish any kind of relationship with the crew members who are always different. Few of them return to the same boat. Unlike the

end of the 19th century, when Melville sailed on the whaling ships, seamen are hired as if they were employees and even if human rights have decidedly improved, the presence of a man on a boat was more important in the past. Technology has changed the interaction with the legend. Today, men are needed to check and regulate the technological devices. The commander compiles dozens of facts and data everyday and sends them online. The development of technology is complied with at the expense of more heroic behavior. Nature remains an imposing presence, even if the seamen are used to it and do not get excited in its presence. They can keep an eye on it much more easily than in the colonial era. The legend of discovery, of the unexpected, has disappeared. Accidents happen more due to negligence than bad luck. With the help of the computer the cargo is more stable and less ships sink due to poor weight distribution. That used to happen especially to the ships carrying wheat, very tricky if it isn't compacted because it moves around the hold. After the last shipwreck for this reason in 1987 it was internationally decided to set up some parameters to calculate the loading of corn and wheat with a computer. Again, on one hand the technology on the other the legend. In this daily *routine* I am not able to see any such legend. Utopia is the place of art and artists. It isn't possible otherwise. Legend in an archaic sense, as in feeling like you are an infinitesimal part of a continual primordial movement, when the ocean was like a volcano. Some questions for Gill, the girl from Amsterdam who is going to the USA to live:

Vittoria: "*What are your expectations for going to the US ?*"

"*I want to go because of the wild nature. There is more freedom, maybe. More possibilities to manifest things that you really like to do. In Europe people are afraid of taking risks. The American dream may be an illusion, but I still feel there are more possibilities. That is my expectation. I would like to work with native Americans. I expect to see poverty and maybe hard life as well.*"

Vittoria: "*I am much older than you. I could be your mother and what you say it reminds me of when I was twenty-three years old and I went to the United States the first time just for vacation. I wanted to have fun. I went to California and I had fun. Then I thought that going to New York I would have*

more freedom to do what I really liked. It was 1979 and still my generation was attracted by the American culture."

Gill: "*It surprises me that the United States is not popular anymore. I never expected to go to the United States. I wanted to go to the far east, like India. Then talking with my friends in Amsterdam I found out that still a lot of young people think of migrating to the United States. Because of more possibilities and freedom.*"

Vittoria: "*In my opinion there are people who migrate to the US because they come from very poor countries. Others, who are migrating to Europe because their countries are at war. They are refugees. Young people from Europe usually want to go to the US because there is more money to do scientific research. I thought that because of the expansion of the United Europe young people could travel and work more inside Europe without the idea and the myth that my generation had about the American dream. My generation is still a post-war generation. I was born ten years from the end of the war. The Americans won the war and spread out their culture. My sisters' children who are your age do not feel like going to the US anymore. They are trying to find something interesting within Europe*"

Gill: "*I come from Europe and for me Europe is boring.*"

We are sailing in the Gulf of Saint Lawrence towards the island of Anticosti. It is a calm and sunny day. Finally, a vacation day, I lie down to get some sun. Tomorrow morning the last part of the trip will begin along the Saint Lawrence River; the chief officer will steer us along the first part.

h. 00.00. It's midnight and the moon is amazing.

July 1 h. 09.00 We are at the beginning of the Saint Lawrence River in Quebec, the water is 432 meters deep and is still ocean, saltwater. We can see the two coasts, on the right and the left of the ship's bow. The waves have changed: much shorter despite the wind, they seem almost like the waves of a lake. From here on out I will focus on photographing. In the afternoon two more people will board the boat, a pilot and a mechanical engineer who will replace a piece of the bow rudder. Interacting with the world again.

h. 09.40 I am uploading the visual data I collected



Vittoria Chierici, Ocean Atlantico, # fs 32, tecnica mista, cm 25 x 30 x 0,3 Giugno 2012.
 Vittoria Chierici, Atlantic Ocean, #fs 32, mixed media, in 10 x 12 x 3,16, June 2012.



Vittoria Chierici, Al largo di Terranova, tecnica mista, cm 25 x 30 x 0,3 28 Giugno 2012
 Vittoria Chierici, Off the coast of Newfoundland, mixed media, in 10 x 12 x 3,16, June 28 2012

yesterday on to the computer. In front of my eyes is the image and memory of the sunset. [Between photography and direct experience there is a world of difference.](#) In the sense that photography is something that goes back to an experience even if it wasn't experienced first hand. It is still a decontextualized depiction. Even if I had been blind last night's sunset would have been amazing. The unleashed power of the appearance of things cannot be found in photography, in videos or in any reproduced image because the real experience is more complex than the image.

I look at a photo where the sunset is almost gone, near the night and I have to say that the colors... are colors. I am shocked by the willingness of my generation and the one before mine to eliminate painting, which is basically color. Not only, of course. Painting is also a form of philosophy, a way of interpreting the world. I am very sorry that I am part of a generation that mocks art. I think in this sense art has sort of gotten stuck. I think that art should return to experiencing the world personally and physically for what it is, not for what is forcefully upended. I am speaking also about these seamen who know nothing of the myths of the sea, they routinely ship out all year and if they take a picture they do not immortalize a sunset but the girls that pass by on the banks of the river. The dignity of work. Knowing how to accept a challenge.

I have never had a great interest in nature, but what has fascinated me most during this trip are the colors (yesterday the sunset went from shocking pink to violet to purple...extraordinary). Saturated colors and continuous movement. There is never a static point. There isn't, like in the world of art today, a world that represents itself, everything is in continuous movement. Another theme is the point of view of the subject, of the personal choice. When you sail on the ocean, you realize you are on a ball and this is my point of view: a curved horizon more defined than the one I studied while learning about Leonardo. The color, the movement and the distance, this is my vision of things.

Besides the curved point of view that I want to make convex, the saturated colors, the passing light, the movement of the waves, besides all of this there is the abyss. I am not speaking in a geological sense, but as a

primordial impression. If I go up the stairs of the fourth deck and I observe the sea, it's as if it's right at my feet, as if I belong to it even if it's at a distance. In the abyss I recognize something familiar, alluring as is maybe everything that we fear.

Only from a distance and from up high can I perceive the familiarity with the world. I am in my cabin, in this moment we are crossing the Laurentian Channel, a channel that mixes the saltwater of the ocean with that of the river. We are getting closer to Les Escoumins, an outpost on the coasts of Quebec where we will meet the second pilot. (The first was the Dutch woman who drove the boat out of the port of IJmuiden.)

h. 15.15. We are five hours behind Europe. I filmed the Saint Lawrence River, we are crossing its widest part. The water has changed. The waves are short and rhythmic, calmer despite the wind being even stronger. The coast is low, modest peaks in the distance. The profile of the coast. We are getting closer: we can see the houses in the little port of Les Escoumins. From this moment on, there will be the locks and I go up to the deck because I want to learn all their names: Saint Lambert, Saint Beauharnois, lower and upper, Snell, Eisenhower, Iroquois. Plus the seven locks and a passage on the Welland Canal, after Lake Ontario. The game is on: *Italy against Spain*.

h. 16.35. We are in Canada, stopped in Les Escoumins. We are waiting for the bow rudder's electronic control system to be repaired. I called my father. The satellite telephone line is working. I called my friend Lisa Dunn in New York to let her know I'll be arriving around July 6. Going back, land life is getting closer. I preferred the ocean. The trip was too short.

h. 20.00. We are going to get the pilot and to let off the engineers who fixed the bow engine. We will change pilots many times along the river. It is usually a former captain, an expert on this route and the river bottom. I spoke with the cook and the storage worker. Two Polish men, one of whom only speaks his language. The other tried to translate into English. They told me their story and I noticed the big difference between the officers and the simple seamen. Talking with them is like reading an adventure book about the sea. We talked about Poland and a united Europe,

which they do not agree with. On this trip I have met many people who are not very satisfied with the politics of the European Union. A lot of unemployment. From Poland, approximately five million people have emigrated to Europe. America is no longer where Europeans go because it is so hard to get a visa, while in the European Union, it is legally easier to move. They told me many Poles have gone to work in Norway and in Sweden, two million in Germany, others in Italy and Spain.

h. 22.00. I set my alarm for 4am because I want to film the arrival of the ship in Quebec City. July 1 is Canada Day, which celebrates their independence from England. Maybe there will be fireworks. Even if I feel really melancholy after having left the ocean and the sense of power and vitality it gave me, the flowing river is really beautiful. It is a type of world, a totally different one. Maybe I am restless because we are so close to the arrival. I didn't feel lost in front of the waves, the horizon and the sky of the ocean, actually I felt the intimacy of belonging to the world. With the sighting of land, I am back to being part of civility with all of its problems and I do not like it.

July 2 2012 h. 04.30 At dawn I saw Quebec City from afar, now we are cutting through the waters of the Saint Lawrence River at a speed of 12 knots heading towards Montreal. I can see the two coasts. The river doesn't interest me in a pictorial sense, it is just a nice landscape. Another pilot has come on board, the third since the beginning of the trip. The pilots work in shifts of a few hours steering the ship through shallow waters and islands and they stay on course by way of the helm.

h. 10.35 We have passed the two bridges. The river is still quite wide, but it narrows before arriving at the Saint Lambert lock. Relaxing. There are factories, remains of times gone by. Scrap iron, industrialization of the processing of raw materials. The houses along the coast, the traffic of ships.

h. 13.30 I called some New Yorker friends, I am coming back to reality and it scares me a lot. The river hasn't inspired any ideas yet. I am filming and taking photos. I saw a titanium factory; Canada is full of raw materials. We passed the islands in the part of the river that makes up Lac

Saint Pierre and we are going towards Montreal. I chatted with the third pilot, nice. He is from Montreal.

The water is transparent green. After this adventure I do not want to go back to what I was doing before, to see the same people. But for now I have no choice.

At the stern there is a lot of noise. There is a big difference between having a destination, like now that we are going along the river to get to Cleveland, and being out in the ocean where it seems as if you are not going anywhere. It was the perfect dimension for thinking about myself and my work, while in New York you only worry about your career. The ocean was the place most suited to me. The trip was too short. Too little space to work.

h. 19.55 It took us an hour to get through the Saint Lambert lock. I filmed everything, I didn't know how a lock really worked. It is quite a slow and boring mechanism. We saw Montreal from afar and we are crossing the eight locks of the artificial canal that allows us to go up the river, the Saint Lawrence Sea Canal. I got a lot of sun and I booked a hotel for a few nights in New York, to get back into the rhythm of my work and of the city.

h. 21.00 In an hour we will arrive at the two locks of Santa Caterina. In the pilot house there is a lot of movement. The fifth pilot has arrived, a very hard man, a kind of captain Akab with a leathery, weathered face. The landscape is splendid, I go out to admire it's wonderful colors.

July 3 We are very close to the American border; right now we are going through the Snell lock. The river is much wilder, on the shore there aren't any more cities, just woods. We are getting into American territory, into New York state. We will cross through a national park before reaching the last of the Saint Lawrence locks, the Eisenhower. There isn't even a full mile between the Snell and Eisenhower and then you enter Lake Ontario. The crew is specialized in river navigation. I don't know what kind of work will come out of this latest experience. On the ocean I had a lot of ideas, here I continue to observe, film and photograph.

h. 10.00 I filmed the lock of Massena in New York state, on the border with Canada; it was the very last of the Saint Lawrence River. The water runs, it is clearer. Calm, transcendence. The ocean is a mythical place while the

river is poetic.

h. 16.35 The ship continues on the Saint Lawrence River, we are near the Great Lakes. We are sailing towards the part of the river called Thousand Islands due to the myriad of little islands and rocky shores: they are private islands with summer homes, usually right on the water and reachable only by boat. The river is a silver-grey like the cloudy sky. Yesterday's vivid colors have vanished. This river is frozen three months out of the year. I prefer Sardinia. The third phase of the trip is about to begin, the one on the Great Lakes: we will cross Ontario and Erie, I will get off in Cleveland while the Isolda will go on to Toledo on Lake Superior. I am preparing to take on the locks of the Welland Canal: to get past the escarpment of Niagara Falls, the ship must climb about 100 meters up. The captain has given me permission to go to the bow to film the maneuvers of getting into the lock.

h. 22.00 We are entering Lake Ontario, it is raining and the forecast for tomorrow isn't good.

July 4 *Independence Day* in America. We are at the entrance of the Welland Canal, the artificial canal that connects Lake Ontario to Lake Erie. For me it means coming back to America, I hope I am lucky. It's hot, I am happy, I hear the accent of real Americans, not New Yorker *broken english*.

I am at the stern on the highest part of the boat. It is great to see the difference in height of the lock. Today is a great day, I want to film the eight locks. Especially the first three. It is amazing that you can pass over the escarpment of Niagara Falls through seven locks - the eighth is a passage to get level with Lake Erie. We are moored in front of the first lock of the Welland Canal. You can hear the sound of the chains. The seagulls are waiting for the ships. It is muggy, but it doesn't bother me much. *Independence Day*, a great day to enter into US territory by boat after having arrived here so many times by plane. (Different means of transportation generate different cognitive spaces.) Arriving by boat is emotionally moving.

Who knows if my American Dream will come true, even if I don't really know what it is. At 57 years old it is difficult to have a dream, but when I am in the USA I feel freer. Italy hasn't left me with much. I have good friends in Milan, but

not much interest in my work. Bologna, the city in which I was born, has given me less than all the others. In the USA, there is still space, open-mindedness, and more respect, but not much possibility: even America is an old, saturated country. I just spoke with the seventh pilot. Seven is my lucky-unlucky number. I was born on April 7th. I miss my mother, she would have been so happy to see the images I am filming now. She died too soon.

h. 10.25 Second lock. I am undecided if I should film from up high or from the bow.

h. 16.50 Almost at the eighth and final lock, Port Colburn. *"Is this a lock? No it is just the end of the Canal"*. The journey is over, tonight we will cross Lake Erie. I am disappointed about crossing both Lake Ontario and Erie at night. Tomorrow we will arrive in the port of Cleveland. I have nothing else to say.

h. 22.00 We are on Lake Erie. The coast isn't visible because of the haze. We are sailing 12 miles from the coast.

A few considerations: first and foremost the complexity of this trip in which I crossed the sea, the river and the lake. It lasted just a few days, from June 22 to July 4. The journey by boat is a metaphor for life on land. Today there is technology and everything is regulated by the computer, the great heroes are extinct. As the captain often says: "ships used to be made of wood, but the men were men of steel. Today the boats are made of steel and the men no." But the computer broke as soon as we got into the Atlantic Ocean, so there is still a need for men with nerves of steel (or of coltan!) who make decisions. The ship is protective just like society is, everything is concentrated, there is a small hospital with a black body bag. Time is optimized. There is a chief like in a community or a clan. The captain of the Isolda with an unpronounceable name is an exceptionally nice man, despite his role. Today he let me stay in the bow, among the men throwing ropes, for the whole time we maneuvered through the locks. On this boat there is a lot of tolerance and kindness towards us passengers.

Traveling by boat still has some charm and mystery thanks to the total lack of borders. Life on board: intensity, organization, discipline, routine and of course... the sea.

Some thoughts after the trip, when I was in New York to elaborate the idea of painting the sea.

July 13 I arrived in Cleveland at 5 am. I spent the last night on the Isolda and the morning after I left by bus for New York. This experience was too short to be able to analyze all the aspects that interested me. Traveling by sea is not just an immersion in a landscape, but a way of life that should be slowly assimilated. Going back to New York is difficult, the city isn't so thrilling after all, maybe nothing enthralling is left in the urban culture of the big cities. I prefer to move on to the places of my different projects, whatever they may be.

July 15 New York. I have been in my studio now for eight days. I keep thinking about shipping out again. Now I have to do some pieces for the exhibition in New York at the SUNY Maritime College and for the one in Milan which will be held next winter at the Frigoriferi Milanesi. I have painted a few little works on the concept of the *Great Circle*, the shortest route between Europe and the Americas. They are drawings that are based on faraway distance, on the point of view. It is about the Atlantic. I still don't know if this idea is a success.

July 27 I am working on the saturation of colors, some geometric forms are coming out on the theme of the Great Circle. Some notes on the color written at sea. Sunsets: yellow, red and pink like a veil on a photo that will be in shades of grey-blue and over that I will paint the sunset. I have made several phosphorescent backgrounds and then others pink, blue and orange. I would like to reconstruct my journey in my studio following the onboard diary. *Redoing the trip though the images while keeping in my mind the power of the hands-on experience. Painting should represent experience. Photography and drawing are visual memory.*

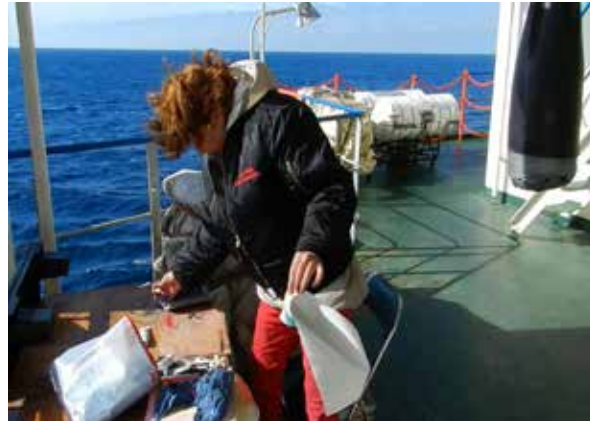
The movement of the waves, the mass of water, the vastness of the ocean and the Saint Lawrence River, the human fury to industrialize water transport wherever there are raw materials. The locks, the caves of old iron of the many locks, remind us of the industrial era of the past.

July 27 Exactly 21 days have gone by since my arrival in New York. I am working in the studio alone, from a financial point of view I am really struggling, paid the rent but not much is left. I hope I can sell other paintings on the sea to friends. I am creating a limited edition of 100 pieces of which 73 were pre-sold at a fixed, low price between the summer of 2011 and that of 2012.

December 18 In 15 days I will leave for Italy where I will stay for three months. I have to set up the show in Milan and deliver the pieces that my supporters bought before and during the trip. I bought an airplane ticket. I am in the studio and it is **4:45 pm**, New York time.

The text in *italics* was originally written in English by Vittoria Chierici.

C A T A L O G O



Nell'estate del 2012 mi trovai a New York senza fissa dimora. Mi è venuta così l'idea di riprendere un mio vecchio progetto itinerante: viaggiare su una nave cargo e dipingere il mare. Devo ringraziare gli amici William Fensterer e Clint Pdgitt, due pastori luterani che per anni hanno aiutato i marinai che approdavano ai porti di New York e del New Jersey. Andavo con loro sulle navi a portare giornali, carte telefoniche e altri beni di necessità fin da quando, studente, ero ospite della loro missione luterana. Nell'estate del 2012 grazie ad un'informazione di amiche giornaliste, presi contatto con una società che organizzava viaggi per pochi passeggeri su navi cargo e decisi di partire. Ho intitolato l'intero progetto *Voglio Viaggiare su una Nave per Dipingere il mare/Sailing away to Paint the Sea*.

Ho iniziato una forma di autofinanziamento del genere blind sale. Ho proposto l'acquisto ad un prezzo molto accettabile di un piccolo dipinto sul mio viaggio in mare prima ancora che venisse realizzato. Con mia sorpresa ebbi molte richieste fin da subito. Questo mi permise di iniziare a finanziare progetto, viaggi e materiali.

Ricevetti la lettera ufficiale d'imbarco quand'ero già arrivata in Olanda nel porto industriale di IJmuiden ad aspettare la nave Isolda, un cargo a stiva della compagnia polacca PZM. Dal porto industriale di Amsterdam era diretta a Cleveland nell'Ohio dopo aver attraversato l'Oceano Atlantico e percorso il fiume canadese San Lorenzo.

Ho dipinto sulla nave, ma l'idea importante nacque in un piccolo spazio, uno studio a Manhattan che dividevo con altri artisti. Qui ricostruii, grazie alla proiezione di alcuni film e alle molte foto, il percorso visivo del viaggio inserendo nel piccolo dipinto le immagini e dipingendovi attorno con i colori e il movimento che le stesse foto evocavano.

Ho esposto subito alcuni pezzi nella biblioteca del SUNY Maritime College di New York, poi nel Febbraio del 2013 ho iniziato ad organizzare una mostra completa, con tutti i "pezzi di mare" in uno spazio semindustriale molto grande ed affascinante a Milano, i Frigoriferi Milanesi.

Prima della mostra dovevo però assegnare uno o più pezzi ai singoli amici che me li avevano già acquistati prima della partenza. Ho così fotografato e caricato ogni pezzo in un album online dando a ciascuno un codice numerico con la data del giorno in cui era stata scattata la fotografia stampata al centro della piccola tela a olio montata su tavola.

Dopo due settimane di esposizione ai Frigoriferi Milanesi, la mostra si è per così dire smontata da sola perché molti dei miei amici, che io chiamavo i Fondatori e che mi seguivano in tutte le fasi del progetto tramite posta elettronica, si sono ritrovati alla mostra milanese per portarsi via il proprio dipinto. Ringrazio di cuore tutti i miei amici Fondatori: giornalisti, storici dell'arte, avvocati, professori universitari, altri artisti, navigatori.

Tutti i dipinti hanno una certificazione scritta nel retro con il titolo del progetto (*Voglio Viaggiare su una Nave per Dipingere il Mare/ Sailing away to Paint the Sea*); con la data del giorno in cui è stata realizzata l'opera e con la data del giorno in cui è stata scattata la foto stampata al centro. Ogni opera è una tela di cotone dipinta a olio e acrilici montata su tavola. Ogni dipinto ha la stessa misura di inches 8 x 11, ossia cm 20 x 27 circa. Tutta la serie è stata realizzata nell'estate – autunno del 2012 tra New York e Bologna.

Vittoria Chierici

In the summer of 2012 I found myself in New York without a place to stay. That's how the idea to try my old wandering project again came to me, to travel on a cargo ship and paint the sea. I would like to thank my friends William Fensterer and Clint Pdgitt two Lutheran pastors who for years have helped sailors who land in the ports of New York and New Jersey. I went with them on boats to bring newspapers, phone cards and other necessities when I was a student and a guest of their Lutheran mission.

In the summer of 2012, thanks to a tip from some female journalist friends, I got in touch with a company that organizes trips for a few passengers on cargo ships and I decided to go. I entitled the whole project *Sailing Away to Paint the Sea*.

I began a kind of self-financing in the form of a blind sale. I asked for people to buy a small painting of my journey at a very reasonable price before I had even set sail. To my surprise I had a lot of requests right from the start. This allowed me to begin to finance the project, journey and materials.

I received the official letter for embarkment when I was already in Holland in the industrial port of IJmuiden, waiting

for the Isolda, a cargo ship with a hold of the Polish company PZM. From the industrial port of Amsterdam I was headed to Cleveland, Ohio after having crossed the Atlantic Ocean and gone up the Saint Lawrence River.

I painted on the ship, but the important idea came in a small space, a studio in Manhattan that I shared with other artists. Here I reconstructed, thanks to the projection of some films and to my many photos, the visual aspect of the trip, inserting into the small painting the images and then painting around them with the colors and the movement that those same photos evoked.

I immediately had a show in October of 2012 with a few pieces in the library of the SUNY Maritime College in New York, then in February of 2013 I began to organize a complete show, with all of the "pieces of the sea" in a very large and fascinating semi-industrial space in Milan, the Frigoriferi Milanesi.

Before the show, however, I had to assign one or more pieces to the individual friends who had bought them from me before my departure from Holland. So I photographed and uploaded every piece in an online album giving each one a numeric code with the date of the day in which the printed photo in the center of the small oil painting had been taken. After two weeks of showing at Frigoriferi Milanesi, the exhibition sort of took itself down because many of my friends, whom I call Sponsors and who followed me in every phase of the project by way of email, came to the show in Milan to take home their paintings. I must really thank all of my Sponsor friends: journalists, art historians, lawyers, university professors, other artists, sailors.

All of the paintings have a certificate written on the back with the title of the project (*Sailing away to Paint the Sea*); with the date of the day the piece was made and with the date of when the printed picture in the middle of each painting was taken.

Every work is a cotton canvas painted with oil and acrylics then mounted on a panel. Every painting is the same size of 8 x 11 inches, about 20 x 27 cm. All of the series was done in the summer-autumn of 2012 between New York and Bologna.

Vittoria Chierici

translation: Mariel Haas Reid

10 x 12 x 3/16 inches misura singola tavola.

1/100 edizione speciale, con firma, data e luogo dell'esecuzione e una breve descrizione del giorno di navigazione a cui l'opera si riferisce.

77 + 3 donazioni pezzi preventivati a Euro 144 l'uno.

Dati tecnici: tela stampata montata su tavola di spessore 3 mm circa

Disegno o fotografia di cm 9,7 x 13,5 con bordo bianco di ½ cm, stampata con inchiostro archival al centro della tela. Colori per il fondo dato in campiture con pennelli piatti, in polimero di acrilico + tinte varie.

Pennellate a olio o a inchiostri ad acqua per serigrafia **per dare forma e consistenza al movimento delle idee**. I colori a olio e gli inchiostri per stampa sono entrambi pastosi e lucidi. Le tonalità di base sono queste:

blu cobalto, giallo indiano, giallo cadmio chiaro, verde veronese, rosso cadmio chiaro, arancio, porpora, bianco, nero.

Il percorso di 14 giorni di navigazione è stato diviso in alcune tematiche principali. Ogni dipinto è datato seguendo i fatti di ogni giorno. Nella prima serie, alla ricerca del blu cobalto, è descritto il procedimento che seguirò poi per tutto il progetto.

SERIE

Alla ricerca del blu cobalto – le onde dell'Oceano Atlantico. Dipingere più pezzi contemporaneamente con foto di onde diverse. I pezzi, tavole da 10 x 12 x 3/16 inches già intelate, sono fissati con Velcro su una tavola a muro dove proietto il film – log del giorno. Dipingo seguendo il giornale di bordo sopra la proiezione in modalità loop del film del tratto di navigazione corrispondente ad un preciso giorno. Il film e la foto inserita nel dipinto mi aiutano a ricordare quella particolare esperienza. (Oppure è solo un *modus operandi*). Il film mi può guidare la mano nel tracciare il gesto che segue essenzialmente la direzione delle onde. Ma non è obbligatorio. Posso anche decidere di seguire una direzione mentale.

FASI

1. Fare attenzione ai fondi, che possono essere sovrapposti: un primo strato piatto – opaco, un secondo strato dato *alla prima* e lucido. Spesso uso per questo secondo strato un acrilico fosforescente, aggiungendo gocce di colore Liquitex che accompagnano i toni di fondo della foto stampata nel mezzo della tela. La stampa della foto e il montaggio della "pezzuola" di tela è la prima operazione. Se nella foto domina il magenta bisogna aggiungere al fondo del rosa. Se prevale il verde, si aggiunge un blu spento al fosforo. La dominante nella foto condiziona la scelta dei colori. Se ad esempio il fondo è luminoso come nei tramonti, si aggiunge il giallo e così via. I fondi di solito sono dipinti *a terra*.

2. La foto si stacca dal contesto del quadro grazie a un bordo bianco, nero o colorato i cui lati possono essere diseguali. Lo spessore del bordo dipende da ciò che raffigura la foto. Se nella foto c'è un'onda, ad esempio, il bordo sarà omogeneo nei quattro lati e la pittura lo circonda alla stessa distanza. Se la foto raffigura la nave in prospettiva, allora il bordo dalla parte della nave sarà molto più sottile o non ci sarà nemmeno. Questo per dare continuità al movimento della nave tra la pittura e la foto.

3. Per dare forma all'idea e all'impressione amplifico il gesto con pennellate ampie e veloci. Per ogni tratto della rotta, a seconda delle condizioni atmosferiche e della luce ci saranno colori diversi, ma il blu cobalto rimarrà una costante anche nel mare in burrasca quando la dominante è il grigio. Le pennellate saranno stese a muro con pennello da stencil grande o piccolo. Con il pennello piccolo il gesto risulta più incisivo e il colore rimarrà vivido e meno mescolato. Una nota: i colori di questo progetto sono soft nell'inserito fotografico, ma estremamente saturi e accesi nella parte dipinta che lo circonda.

Quando lavoro ascolto sempre un brano musicale: Mozart nel periodo delle Coca Cola Classics, Alvin Curran per le pale da tennis dipinte nel 2011 a New York.

Il pezzo che ascolto è sempre lo stesso, come il loop del film. Per i lavori del progetto sul mare ho ascoltato con un piccolo

ipod attaccato alla camicia la quinta di Mahler. Perché la musica? Forse la uso per farmi salire l'adrenalina. Nulla a che fare con le mie recenti collaborazioni con alcuni compositori contemporanei, dove la musica diventa parte del concetto dell'opera.

Imitare il colore guardando la foto stampata all'interno del pezzo sembra la cosa più facile. Ma come riprodurre il movimento del mare? Bisognerebbe tornare sulla nave per dipingere ancora in diretta **ed esprimere tutta la rabbia, la mia e quella del mare.**



Potrei decidere di utilizzare la riproduzione dei pastelli realizzati a bordo come inserto centrale al posto della foto.

Solo acqua - Il colore del mare. Il procedimento non cambia, l'unica differenza è che non si tratta solo di usare il colore blu, ma tutte le tonalità che assume il mare durante la navigazione. Si tratta di dipingere l'acqua sulla base delle relative foto.

La nebbia ai banchi di Terranova. In questo gruppo di dipinti ispirati ai due giorni di navigazione sull'Atlantico sarà molto divertente usare solo il bianco e l'acrilico fosforescente come fondo. Mi sembra adatto per ricordare l'effetto cangiante della nebbia.



Tre disegni a pastello di cm 11,5 x 17, eseguiti sulla nave Isolda a poppa sul Tavolo del Pirata dal 23 al 26 Giugno 2012.
Three sketches in 4,5 x 6,7 drawn on the vessel's stern (at the Pirate Table) from June 23rd to 26th, 2012.

Tramonti. Un gruppo fondamentale, che comprende i tramonti al largo di Terranova e quelli sul fiume San Lorenzo. I colori accesi fanno risaltare la luce che aderisce all'acqua come se fosse un velo. Almeno questa era l'impressione. Sarebbe interessante riuscire a rendere in pittura questi veli di luce, a volte eccezionalmente saturi. In questi pezzi la dominante è il giallo indiano a cui si aggiungono il rosso cadmio chiaro e il nero.

Orizzonti. L'orizzonte della foto inserita al centro continua nel dipinto e la pittura potrebbe cambiarne il tono. Due sottogruppi di questa serie: **la luna in Quebec e the Great Circle** (la rotta più breve per attraversare l'Atlantico).

La nave Isolda. In questo gruppo di lavori voglio utilizzare le foto dove è presente la nave, completando con la pittura e talvolta anche con il disegno il luogo dove si trova la nave. Può essere il porto di IJmuiden, quello di Cleveland o il mare. In questa serie in futuro potranno rientrare anche le immagini dell'interno della nave e dell'equipaggio al lavoro sui ponti.

Documenti. Qui verranno ripresi alcuni paesaggi marini storici, come quello di Gustave Courbet "la Mer at Palavas" del 1854. Anche Manet e John Marin, da scegliere. Ci sarà una citazione di Melville tratta dal romanzo "Billy Budd": *Who in the rainbow can draw the line where the violet tint ends and the orange tint begins?* Infine alcuni pezzi con il piccione viaggiatore approdato sulla nave all'altezza di Amburgo e volato via al largo del Quebec.

The Wanderer. In questa serie sarà metaforicamente rappresentato il Viandante di Caspar Friedrich grazie ad alcune foto scattate a un giovane passeggero, il giramondo canadese Michael Cabral.

Per ora questo progetto si basa sulla realizzazione di **pezzi piccoli – souvenirs del mio viaggio** di 10 x 12 inches (cm 30 x 25 circa). In futuro il lavoro si può sviluppare in misure che siano il multiplo di 10 x 12 inches per mantenere la proporzione tra la foto centrale e lo spazio riservato alla pittura.

Mi sembra interessante la performance che deriva da questo metodo: posso dipingere almeno 9 pezzi alla volta accostati sulla tavola - schermo in modo da comporre una superficie unica. Ogni pezzo ha al centro una foto diversa, ma ciascuna appartiene al medesimo gruppo d'immagini relative a un certo episodio del viaggio. L'atto del dipingere si svolge quando proietto il film che si riferisce allo stesso episodio delle foto.

Ad esempio: nella serie "Alla ricerca del blu cobalto" ci possono essere più pezzi con onde diverse al centro e io dipingo su tutti contemporaneamente seguendo con il gesto la velocità del film in sovrapposizione.

translation: Mariel Haas Reid

10 x 12 x 3/16 inches size of each panel
1/100 special edition, signed and dated with the date and location in which it was made and a brief description of the day of the voyage that the work refers to.
77 (plus 3 donations) pre-sold pieces at €144 each.

Technical data: printed canvas on a wooden panel about 3 mm thick

Drawing or photograph of 9.7cm x 13.5cm with a ½ cm white boarder, printed with archival ink at the center of the canvas. The colors for the background were applied by painting with flat brushes using an acrylic polymer and various colors.

Brushstrokes with oil or water-based inks for serigraphy to **give form and consistency to the movement of ideas**. The oil colors and inks for printing are both pasty and shiny. The base colors are the following:

cobalt blue, Indian yellow, light cadmium yellow, Verona green, light cadmium red, orange, purple, white, and black.

The 14-day trip was divided into some main themes. Every painting is dated following the events of each day. In the first series, searching for cobalt blue, the procedure that I followed for the whole project is described:

SERIES

Searching for cobalt blue – the waves of the Atlantic Ocean. Painting several pieces at the same time, with photos of different waves. The works, 10 x 12 x 3/16 inch panels already stretched on a frame, are hung on a wall easel with Velcro where I show the film log of the day. I paint following the onboard diary of the film in a loop of the part of the trip that corresponds to a specific day. The film and the photos inserted into the painting help me remember each particular experience. (Or maybe it is just a *modus operandi*). The film can guide my hand in carrying out the gesture that essentially follows the direction of the waves. But it is not obligatory. I can also decide to follow a mental direction.

Phases:

1. Pay attention to the backgrounds, which can be overlaid: the first layer opaque, a glossy second layer applied to the first. I often use a phosphorescent acrylic for this second layer, adding drops of Liquitex color that go well with the background tones of the printed photo in the middle of the canvas. The print of the photo and the mounting of the "dish towel" of canvas is the first step. If magenta is dominant in the photo, pink must be added to the background. If green is prevalent, a dull blue is added to the phosphor. The dominant colors in the photo condition my color selection. If, for example, the background is luminous as with sunsets, yellow is added, etc. The backgrounds are painted on the floor.

2. The photo stands out from the context of the painting thanks to a white, black or colored border, the sides of which can be unequal. The thickness of the border depends on what the photo depicts. If there is a wave in the photo, for example, the border will be the same on all four sides and the painting will surround it at the same distance. If the photo is of a boat in perspective, then the border where the boat is will be very thin or not present at all in order to give continuity to the movement of the boat between the painting and the photo.

3. To give a form to the idea and the impression, I amplify this aspect with wide, fast brushstrokes. For every part of the trip, based on the atmospheric conditions and the light, there will be different colors, but cobalt blue will remain a constant even when the sea is stormy and gray dominates. The brushstrokes will be done with the canvas on the wall with big or small stencil brushes. With the small brush, the strokes are more incisive and the color more vivid and less mixed.

A note: the colors of this project are soft in the inserted photograph, but extremely saturated and bright in the painted part that surrounds it.

When I work, I always listen to music: Mozart during the Coca Cola period, Alvin Curran for the tennis balls painted in 2011 in New York.

The piece that I listen to is always the same, like the film loop. For the works of this project on the sea, I listened to Mahler's fifth with a little iPod attached to my shirt. Why music? Maybe I use it to increase my adrenaline. Nothing to do with my recent collaborations with contemporary composers where the music becomes part of the concept of the piece.

Imitating the color looking at the photo printed inside the piece seems like the easiest part. But how to reproduce the movement of the sea? I would need to get back on the boat and paint live again **and express all of the rage, both mine and that of the sea.**

I could decide to use the reproduction of the pastels I did on-board as the central insert instead of a photo.

Just water - the color of the sea. The procedure is the same, the only difference is that here I do not only use blue, but all of the shades that the sea takes on during a voyage. Here I paint the water based on the relative photos.

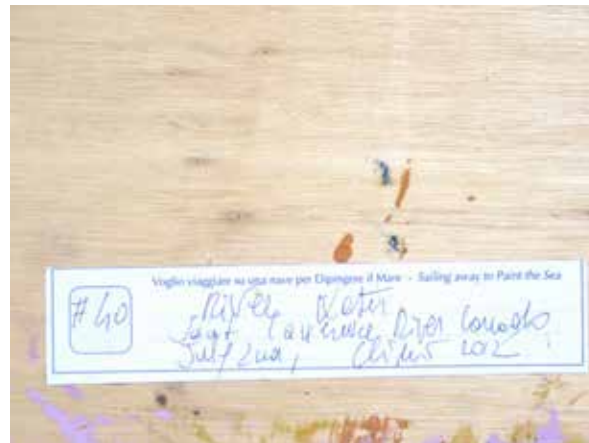
The mantles of fog in Newfoundland. In this group of paintings inspired by the two days sailing on the Atlantic, it will be a lot of fun to use just white and the phosphorescent acrylic as a background. It seems suited to recalling the shimmering effect of the fog.

Sunsets. A fundamental group which includes the sunsets off the coast of Newfoundland and those on the Saint Lawrence River. The bright colors bring out the light that sticks to the water as if it were a veil. At least that was my impression. It would be interesting to be able to paint these veils of light, sometimes exceptionally saturated. In these pieces the dominant color is Indian yellow to which light cadmium red and black have been added.

Horizons. The horizon in the photo inserted in the center of the painting and the paint could change shade. There are two subgroups in this series: **the moon in Quebec** and **the Great Circle** (the shortest route to cross the Atlantic).

The boat - Isolda. In this group of works I want to use the

Back of the wood panel which shows the printed label for the series Sailing Away to Paint the Sea.



photos where the ship can be seen, completing it with painting and sometimes also with the sketch of where the ship is. It could be the port of IJmuiden, that of Cleveland or the sea. In this series, in the future also images of the inside of the ship and of the crew working on the decks could be included.

Documents. Here some historic seascapes will be considered, such as that of Gustave Courbet "la Mer at Palavas" from 1854. Also Manet and John Marin, still to be chosen. There will be a quote of Melville from the novel Billy Budd: "*Who in the rainbow can draw the line where the violet tint ends and the orange tint begins?*" Lastly, some pieces with the homing pigeon who came onboard the ship in Hamburg and flew away off the coast of Quebec.

The Wanderer. In this series the Wanderer by Caspar Friedrich will be metaphorically represented, thanks to some photos taken of a young passenger, the Canadian world traveller Michael Cabral.

For now, this project is based on the creation of **small pieces – souvenirs of my journey**, 10 x 12 inches, about 30 x 25 cm. In the future, this work can be developed in measurements that are multiples of 10 x 12 inches, to maintain the propor-



tions between the central photo and the space reserved for painting.

I think the performance that comes out of this method is also of interest: I can paint at least nine pieces at once side by side on the easel-screen in such a way that it seems to be a singular surface. Every piece has a different photo in the center, but each one belongs to the same group of images relating to a certain episode of the trip. The act of painting occurs when I show the film that refers to the same episode as the photo.

For example: in the series "*searching for cobalt blue*" there can be many pieces with different waves in the middle and I can paint them at the same time, following with my strokes the speed of the superimposed film.

Due amici mi hanno suggerito la possibilità di creare un'opera unica con i lavori destinati ai miei sostenitori, che io chiamo "Fondatori" del progetto.

Questo non significa comporre le tessere di un puzzle, ma trovare un ordine di realizzazione che metta in relazione tra loro i vari pezzi. Ho pensato dunque di dipingere seguendo l'ordine del giorno, cioè gli avvenimenti registrati dal diario di bordo che racconta le mie esperienze personali, le manovre della nave e il suo tragitto. Tecnicamente e concettualmente mi dovrò adattare al percorso.

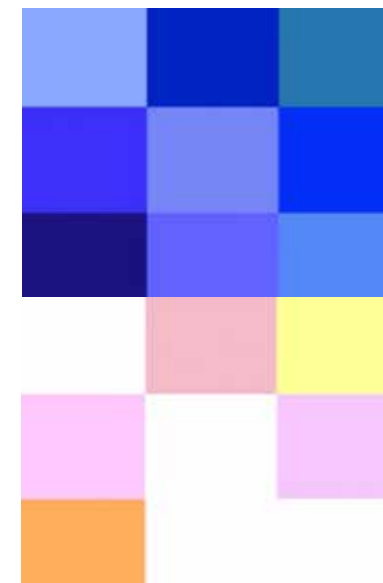
La navigazione sull'Oceano permette di osservare il mare aperto senza vedere la costa per giorni, incontrando forse qualche animale o altre navi (spero di vedere anche balene e delfini).

Sarebbe interessante rendere i colori e la luce rispetto alla linea dell'orizzonte che cambia viaggiando in relazione al mio punto di vista, cioè la mia posizione sulla nave.

In alcuni dipinti di Manet la linea dell'orizzonte è altissima, con un cielo limitato per offrire più spazio al mare e potervi aggiungere una barca.

Si navigherà anche in prossimità della costa: nel canale britannico, all'entrata del fiume San Lorenzo; sui banchi di Terranova probabilmente ci sarà nebbia nonostante la stagione estiva. Le coste della prima parte del fiume sono tagliate da numerosi estuari e immagino un colore verde scuro per la diffusa presenza di conifere. La nave proseguirà attraverso lo stretto di Belle Isle per il canale navigabile che conduce al Lago Ontario ricavato dal fiume San Lorenzo. Qui ci sono molte chiuse e sicuramente riprenderò le manovre con la macchina fotografica e la cinepresa. M'interessano le proporzioni, i rapporti di grandezza tra la nave, i ponti levatoi e le costruzioni industriali. M'interessano anche i movimenti dei marinai sul ponte e i loro discorsi.

Nel seguire l'ordine del giorno penso sia necessario capire quali saranno le ore migliori e i punti strategici sulla nave per poter osservare a lungo il mare. Non si tratta di copiare dal vero, osservare per me ha un altro significato. Scrutare qualcosa in movimento dà un punto di vista anch'esso mobile potrebbe diventare un'esperienza quasi ipnotica.



"Charts di colori che userò come grids di fondo per la pittura in mare aperto."

"Colors charts I will consider when I will be painting aboard the vessel".

Two of my friends recommended the idea of creating a single project with the pieces destined to my supporters, whom I call the "sponsors" of this work.

This does not mean putting together the pieces of a puzzle, but finding a way to make each piece relate to the other and come together cohesively. So I decided to paint following the order of events each day, the events recorded in my onboard diary which would detail my personal experiences, the ship's maneuvers and its route. Technically and conceptually, I would have to adapt to the flow of time.

Sailing on the ocean will allow me to observe the open sea without seeing the coast for days, maybe coming across some animals or other ships (I hope to see whales and dolphins).

It will be interesting to depict the colors and light on the horizon line which change while moving along from my point of view, my place on the boat.

In some of Manet's works, the horizon line is very high, with a small sky area in order to leave more space for the sea and be able to add a boat.

We will also sail near the coast: in the British canal, entering the Saint Lawrence River, on the banks of Newfoundland where there will probably be fog despite its being summer. The coasts at the mouth of the river are interrupted by many estuaries and I imagine it being dark green because of all the fir trees. The ship will continue on through the strait of Belle Isle and into the canal that leads to Lake Ontario created out of the Saint Lawrence River. Here in this canal there are a lot of locks and I will definitely document the maneuvers with my camera and video camera. I am intrigued by the proportions, the relationship of sizes between the boat, the drawbridges and the industrial constructions. I am also interested in the movements of the sailors on deck and their conversations.

In following the regular passage of time, I think it will be necessary to understand which are the best hours and strategic points onboard to be able to observe the sea. This is not about copying reality; observing to me has another meaning. Scrutinizing something that is moving from a point of view that is also moving could become an almost hypnotic experience.



Pino Pascali (1935 - 1968) *32 mq. di mare* circa 1967, 30 vasche di alluminio zincato e acqua colorata all'anilina, 113x113 cm ognuna
© Courtesy G.N.A.M. - Roma.

Pino Pascali, about 32 square meters of sea, 1967, 30 aluminum containers and colored water, 44.5 x 44.5 inches each.

M'interessano i dipinti di Courbet, nel realismo della sua copia dal vero qualcosa lo differenzia dai tradizionali paesaggisti. Non si ritrovano in lui l'effetto luce di Monet o il turbinio degli elementi che s'incontrano sfondando la linea dell'orizzonte come in Turner; nemmeno i colori vividi, epici di Manet, ma un'impressione di tangibilità che va al di là del realismo. Mi spiego meglio. Molti artisti realisti, prima e dopo Courbet, cercano di riprodurre la trasparenza dell'acqua o il disegno dell'onda in movimento. Oggi si direbbe che simulano. In passato si definivano bozzettisti, ossia pittori veristi. Il loro mi sembra arido virtuosismo perché nella volontà d'imitare a tutti i costi il vero vedo poca interpretazione, poca sensualità. La pennellata veloce e ricca di pigmento azzurro o verde smeraldo di Manet dà invece l'impressione del movimento delle onde e della luce atmosferica. Come Van Gogh nel dipinto con le barche. In particolare, in Manet c'è lo spostamento dell'orizzonte come per far spazio a ciò che succede in mare in quel momento. Un evento, un fatto di cronaca che diventa quasi epico, forse perché Manet usa il nero e forti contrasti di toni saturi. In Courbet c'è dell'altro: il paesaggio non è realista e non è nemmeno astratto come nei piani della geometria terremotata di John Marin. Il mare di Courbet ha l'odore della salsedine e la sensazione si aggiunge all'impressione. Ci si accorge solo alla fine che si tratta di pittura. È interessante osservare la traduzione delle onde nei paesaggi marini di metà Ottocento: la direzione delle pennellate e lo spessore della materia; mi piace l'idea che le interpretazioni si dissolvano come fossero illusioni. Il paesaggio marino è una bella scuola del colore, interessante anche per l'idea di spazio.

Nell'ordine del giorno provo a dividere la superficie della tela in "finestre" o pagine e dipingere in ciascuna di queste aperture un diverso passaggio di luce, quando si naviga in mare aperto. Il riquadro è spesso la raffigurazione di un quadro, di una suppellettile, secondo l'idea di John Marin e De Pisis. Nel paesaggio marino che prende tutta la superficie c'è come l'ingrandimento di un particolare o di un altro episodio dipinto all'interno di un altro quadro, insomma di una ribalta. Uno spazio ulteriore. Un concetto architettonico - pittorico che si trova anche nei dipinti antichi.

L'altro elemento spaziale che spicca nella pittura marina è,

come ho accennato prima, l'orizzonte. La pittura dei paesaggi marini, quasi sempre visti dalla costa o da una roccia, sta tutta nell'orizzonte e nel passaggio tra cielo e mare; per questo ho notato anche e soprattutto in Courbet, quante direzioni si possono disegnare. Vettori che si riducono ad una divisione dello spazio, quasi sempre a triangoli.

Durante la navigazione sull'Oceano sarà affascinante osservare i cambiamenti del colore e dell'orizzonte, mentre il tratto del fiume San Lorenzo sarà caratterizzato dalla costa, dagli alberi, dalle luci delle città e dagli uomini in manovra che affrontano le chiuse. Qui il lavoro diventerà sostanzialmente fotografico e quando sarò tornata in studio a New York, potrò completare la fotografia elaborata in bianco e nero con la pittura, come se fosse un ricordo a cui aggiungere il colore.

Mi rendo conto che la mia attitudine artistica è al momento divisa in due, proprio come le due tecniche che vorrei usare durante il viaggio. Vedremo se una delle due avrà il sopravvento sull'altra. Una è più astratta, ma pittorica; l'altra realistica, ma mediatica.



Gustave Courbet (1819 - 1877) *La Mer*, 1865 - Oil on canvas, 50.8 x 61 cm 20 x 24 in © Courtesy The Metropolitan Museum of Art, New York, USA.

I am very interested in Courbet's paintings, in the realism of his copy of the real something sets him apart from traditional landscape painters. In his works, you cannot find the light effects of Monet or the whirlwind of elements that come together to break through the horizon line as in Turner's works, nor are there the legendary vivid colors of Manet, but an impression of tangibility that goes beyond realism. I will explain myself better. Many realist artists, before and after Courbet, tried to reproduce the transparency of water or the shapes of a wave in movement. Today we would say they simulate. In the past they considered themselves sketchers, or realist painters. That seems to me to be an arid virtuoso mentality because in their desire to imitate what is real at all costs, I see little interpretation, little sensuality. The fast brushstrokes full of blue or emerald green paint of Manet gives the impression of the movement of waves and the natural light. Like Van Gogh in his painting with boats. In particular, in Manet there is the raising of the horizon line as if to make space for what is happening in the sea at that moment. An event, a chronicle that becomes almost epic, maybe because Manet uses black and strong contrasts of saturated colors. In Courbet there is something else: the landscape is not realistic nor is it abstract as in the earthquake geometry of John Marin. Courbet's sea has that salty smell and this sensation adds to the impression. You only realize at the end that it is a painting.

It is interesting to observe the waves in seascapes from the mid-19th century: the direction of the brushstrokes, the thickness of the material. I like the idea that interpretations dissolve as if they were illusions. The seascape is a beautiful school of color, interesting also for its idea of space.

Usually, I try to divide the surface of a canvas in "windows" or pages and to paint in each one of these openings a different passage of light, different when you sail on the open sea. The framing in a work is often the depiction of a painting, of decorations, according to the idea of John Marin and De Pisis. In a seascape that takes over the entire surface, there is a kind of magnifying of a particular detail or of another episode painted within another painting,

so a kind of capsizing. An ulterior space. An architectonic-painting concept that can be found in ancient paintings. The other spacial element that is of importance in sea paintings is, as I mentioned before, the horizon line. The painting of seascapes almost always seen from the shore or from a rock, is all about the horizon and the transition from sky to sea; in this I also noticed, in particular in Courbet's works, how many directions you can depict. Vectors reduced to a division of the space, almost always triangular.

During my time on the ocean, it will be fascinating to observe the changes in color and of the horizon, while the part on the Saint Lawrence River will be characterized by the coast, by the trees, by the lights of the city and by the men moving to deal with the locks. Here my work will become mostly photographic and when I will have come back to my studio in New York, I will be able to complete the photographs developed in black and white with paint, as if it were a memory to which color can be added.

I realize that my artistic ability is at the moment split in two, just like the two techniques I would like to use during the trip. We shall see if one of the two will overcome the other. One is more abstract but painted, the other realistic but media.

translation: Mariel Haas Reid

O P E R E

Tutti i dipinti qui di seguito sono di Vittoria Chierici e appartengono alla serie: *Voglio viaggiare su una nave per Dipingere li mare*. Sono state dipinti da Luglio a Settembre 2012, a New York. Ogni dipinto su tela montato su tavola misura cm 25 x 30 x 0,3. Ogni dipinto fa parte della edizione 1/100 e dell'edizione denominata fs, con firma, data e luogo dell'esecuzione e una breve descrizione del giorno di navigazione a cui l'opera si riferisce. Questi dipinti sono di proprietà privata e appartengono a tutti gli amici che hanno sostenuto il progetto di Vittoria Chierici.

Here are all the paintings from the series: *Sailing away to Paint the Sea* by Vittoria Chierici who painted them between July and September 2012, in New York. Each painting is on canvas mounted on wood board. 10 x 12 x 3/16 inches is the size of each panel. Each painting belongs to the 1/100 and fs special editions, signed and dated with the date and location in which it was made and a brief description of the day of the voyage that the work refers to. These paintings are private property and belong to all the friends who have supported Vittoria Chierici's project.



0-100-30J



1-100



2-100



3-100



4-100-18j



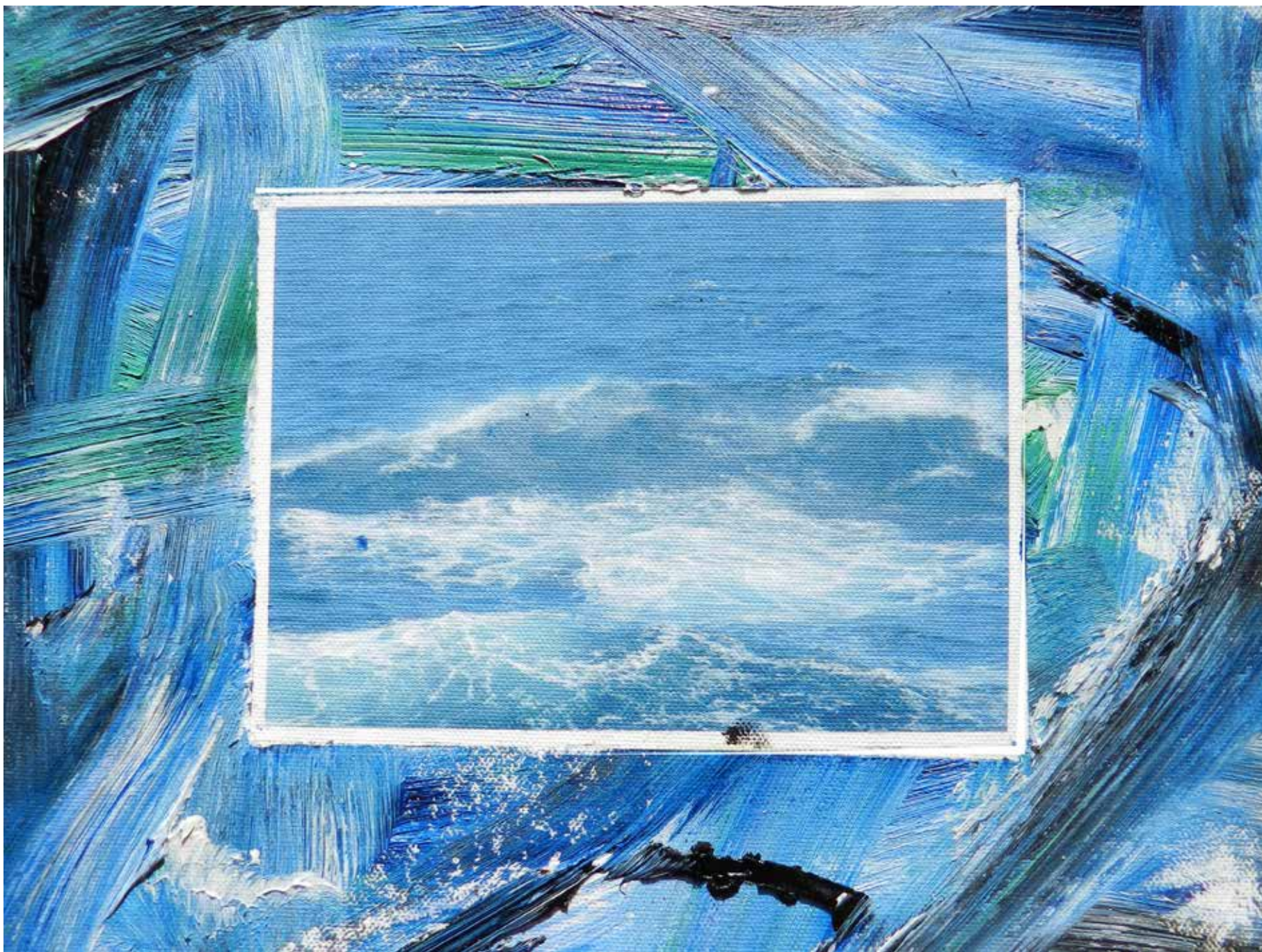
5-100-20j



6-100-20j









10-100-22J



11-100-22J





13-100-24J



14-100-24J



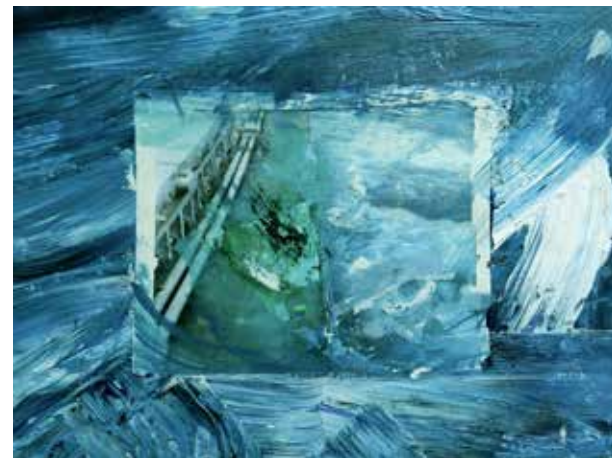
15-100-24J



16-100-24J



17-100-24J



18-100-24J



19-100-29J



20-100-29J



21-100-29J





23-100-24J



24-100-24J



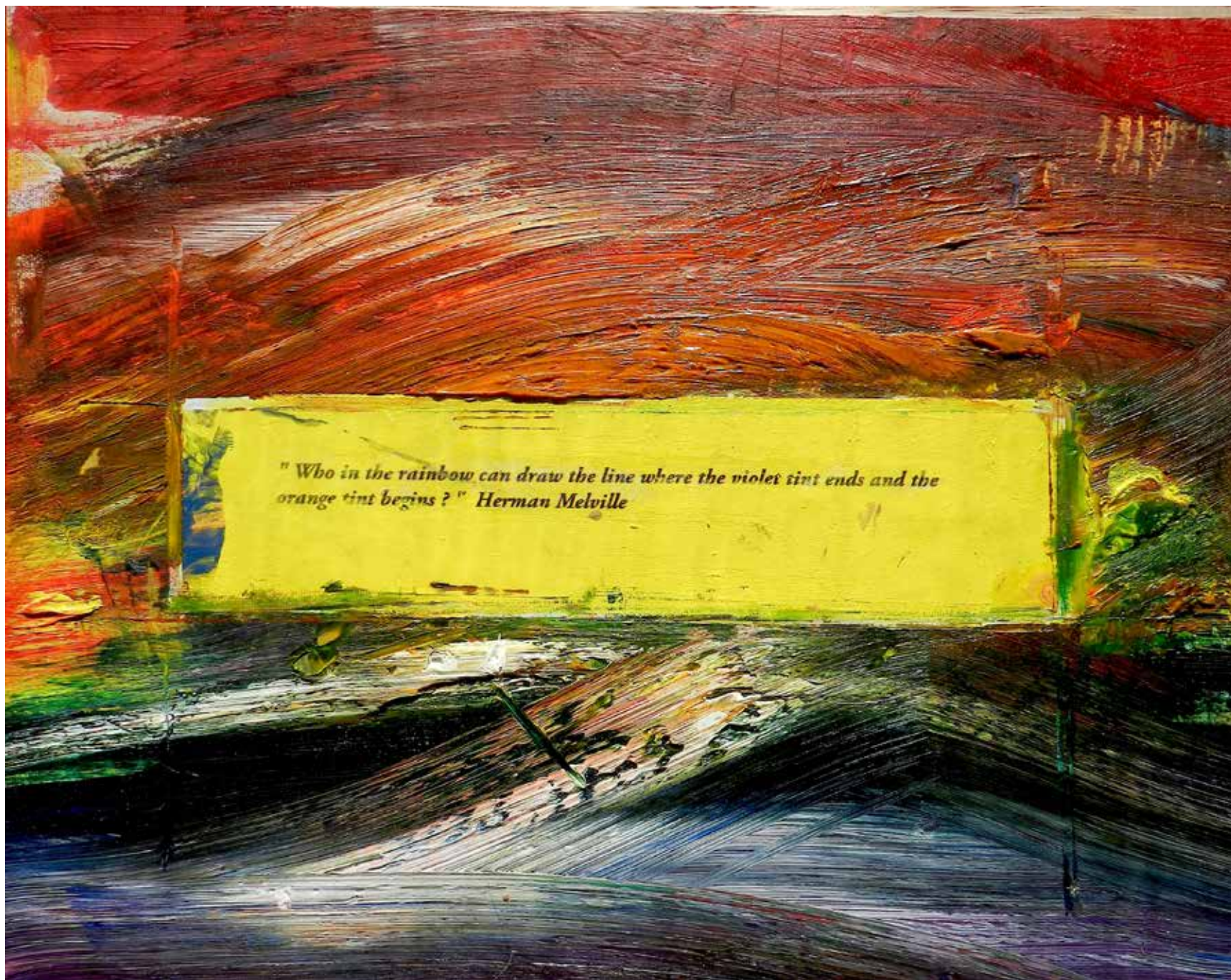




27-100-25J



28-100-J25





30



30-100-30J



31-100-23J



32-100-29J



33-100-18J

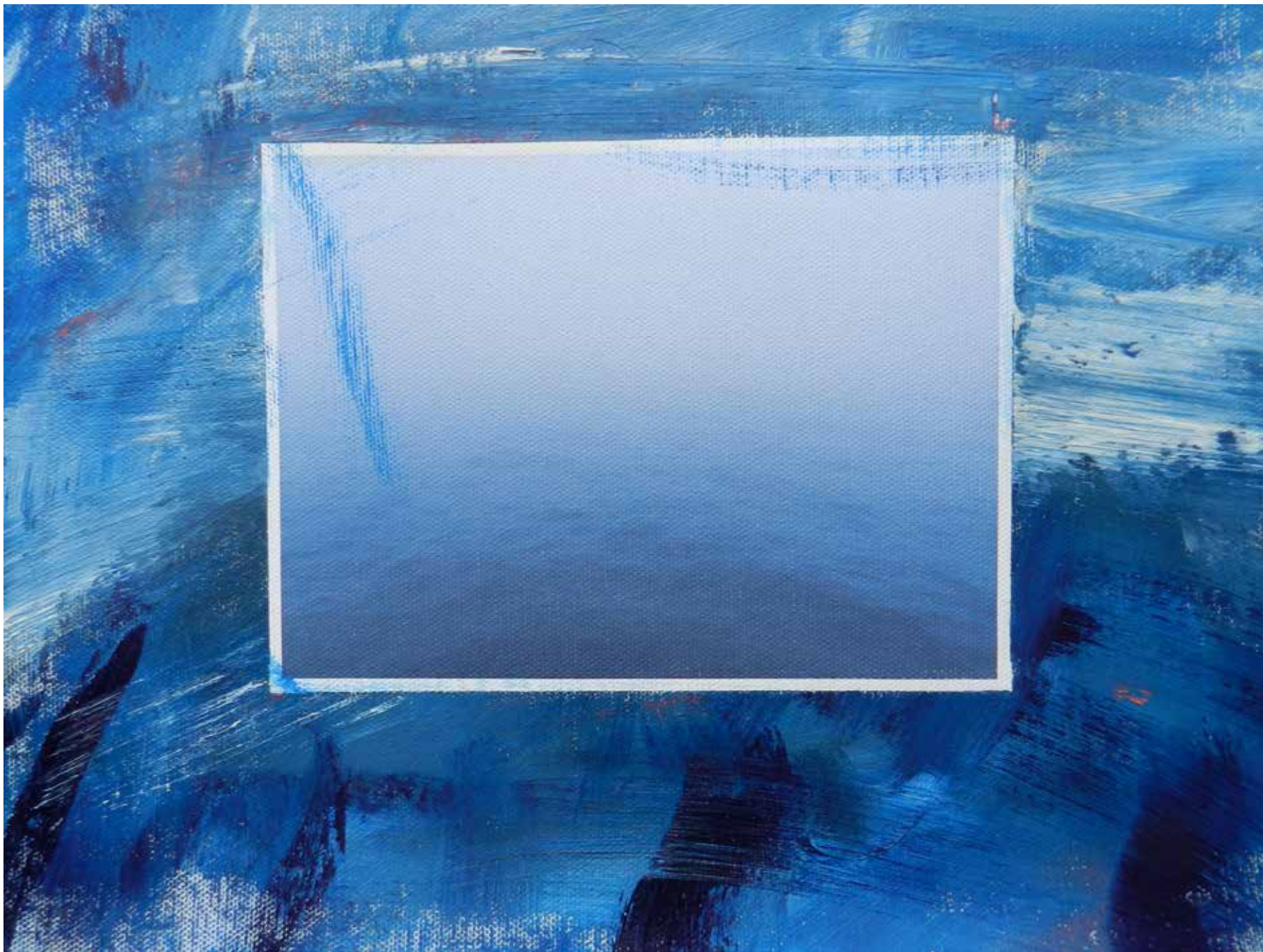




35-100-23J



36-100-28J





38-100-28J



39-100-28J





41-100-22J



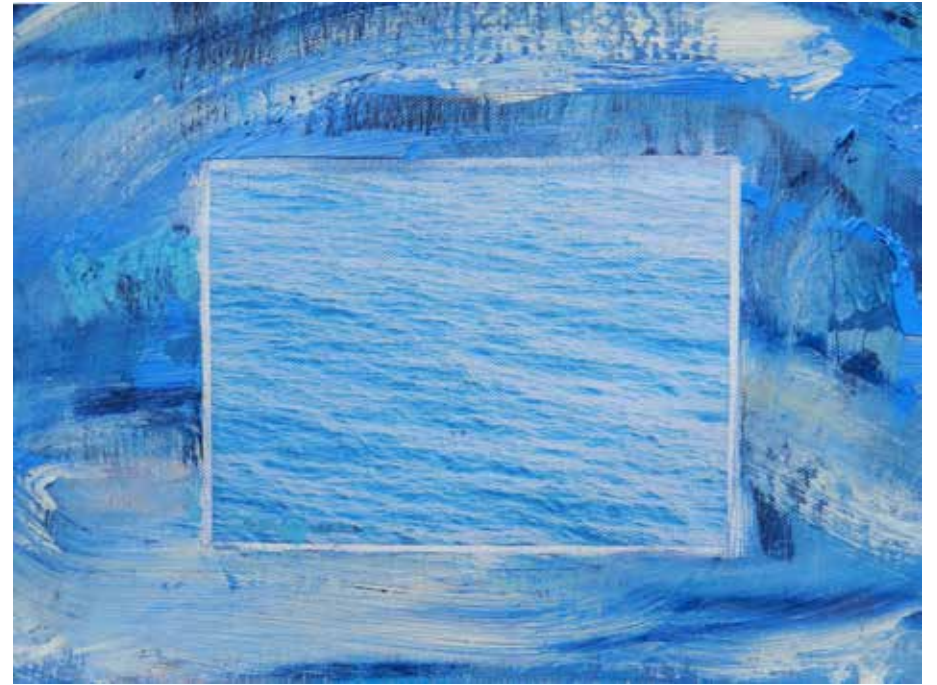
42-100-22J



43-100-28J



44-100-28J



45-100-28J





47-100-23J



48-100-23J



49-100-23J

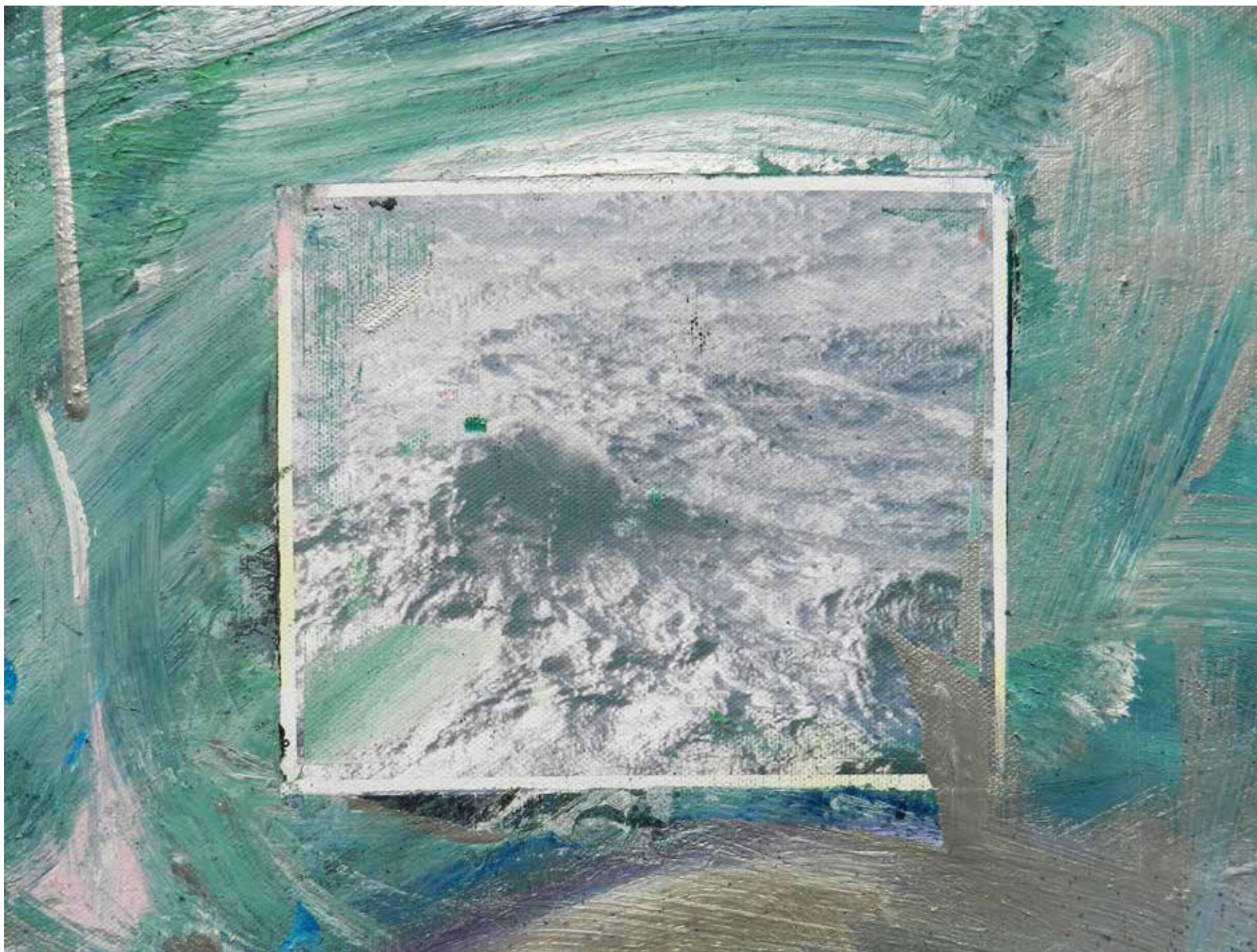




51-100-24J



52-100-22J







55-100-22J



56-100-22J





58-100-22J



59-100-23J



60-100-23J



61-100-23J



62-100-23J





64-100-22J



65-100-22J





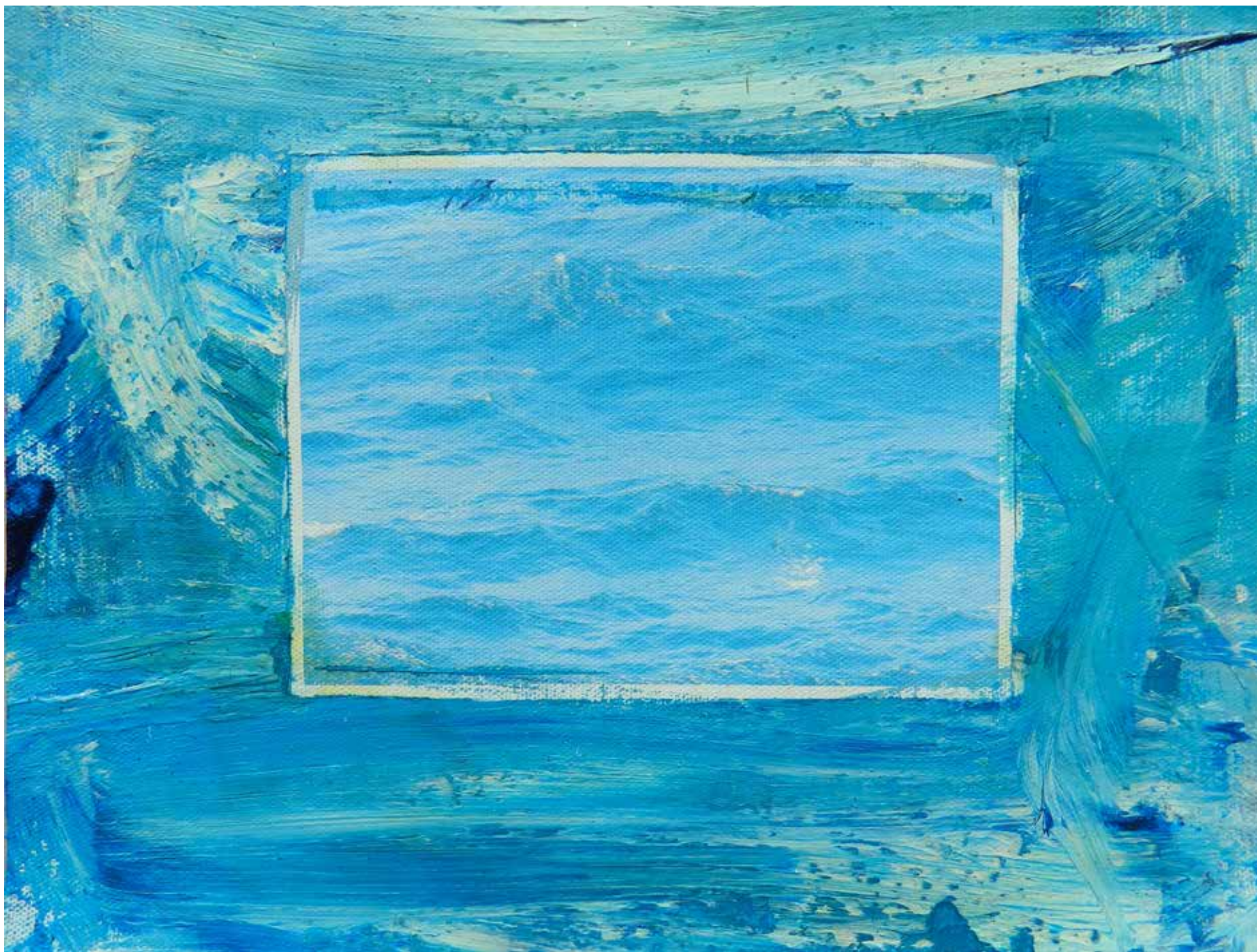
67-100-26J

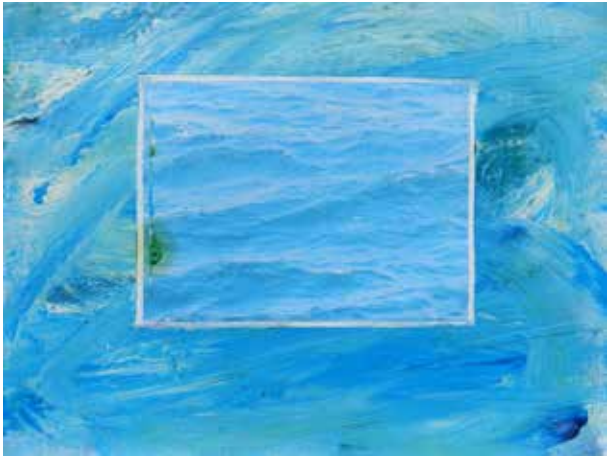


68-100-26J



69-100-26J





71-100-26J



72-100-26J



73-100-26J



74-100-28J



75-100-28J



76-100-22J

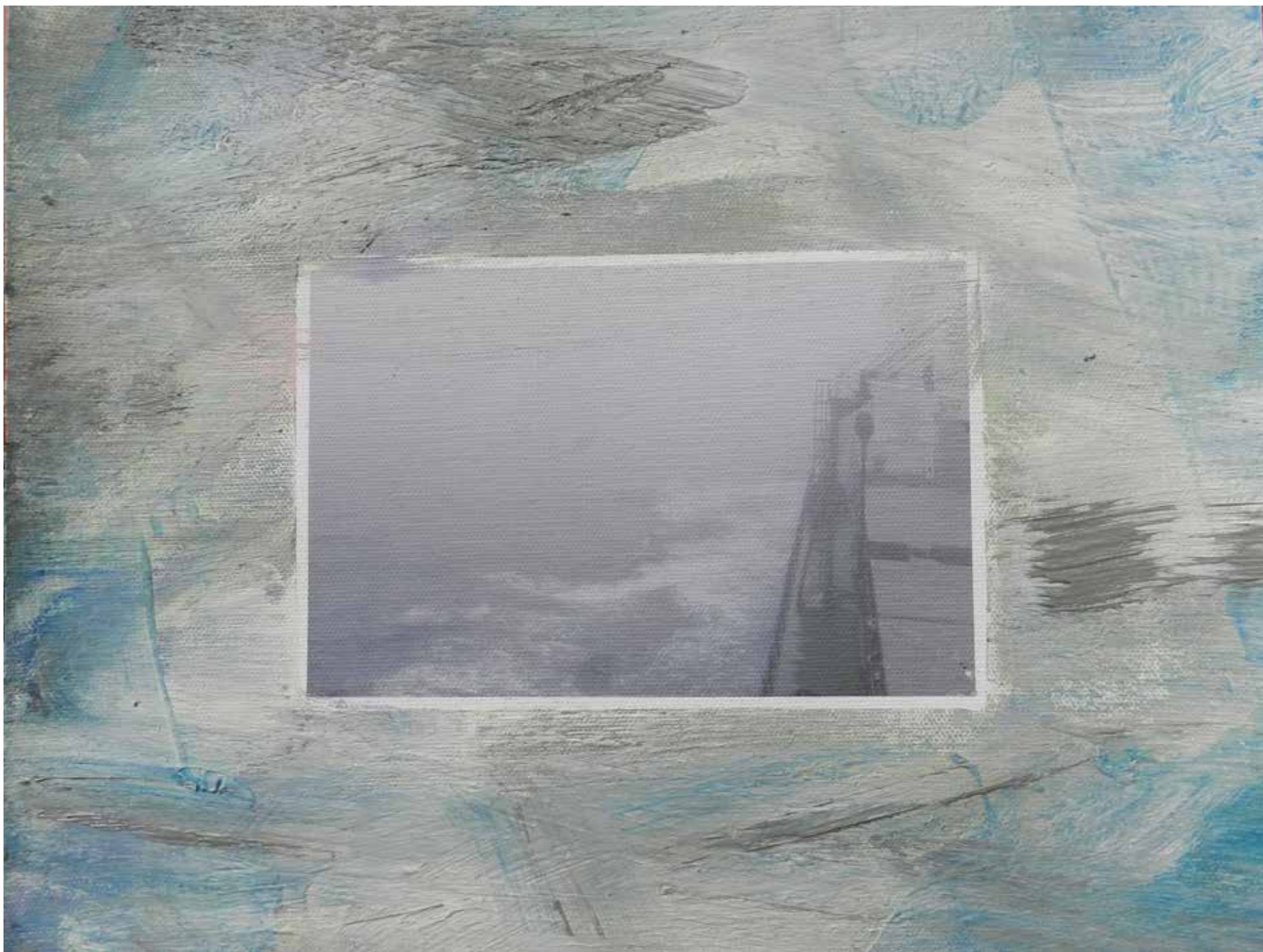


77-100-22J



78-100-22J







81-100-29J



82-100-29J





84-100-26J



85-100-26J



86-100-30J

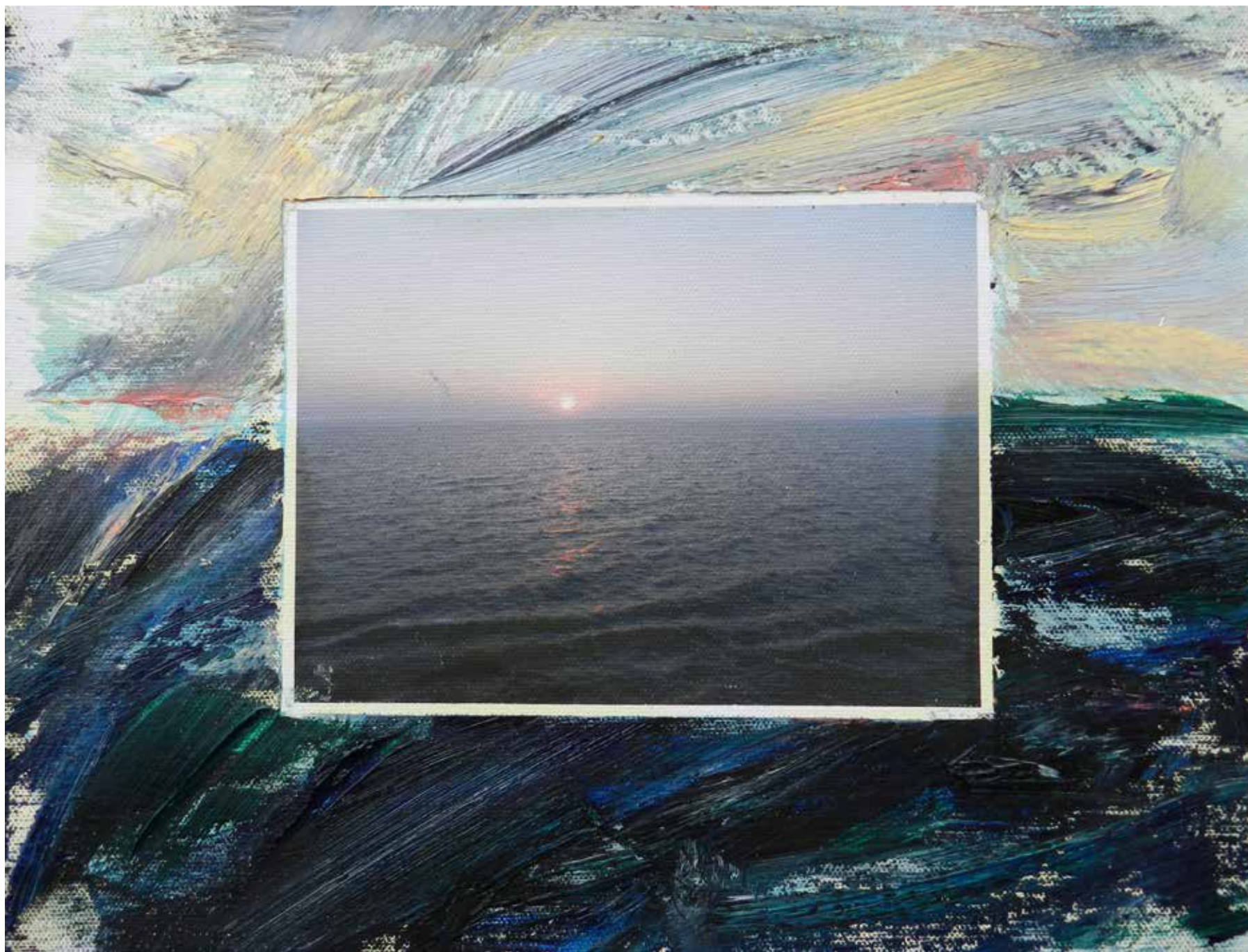




88-100-30J



89-100-30J





91-100-30J



92-100-30J





94-100-30J



95-100-30J

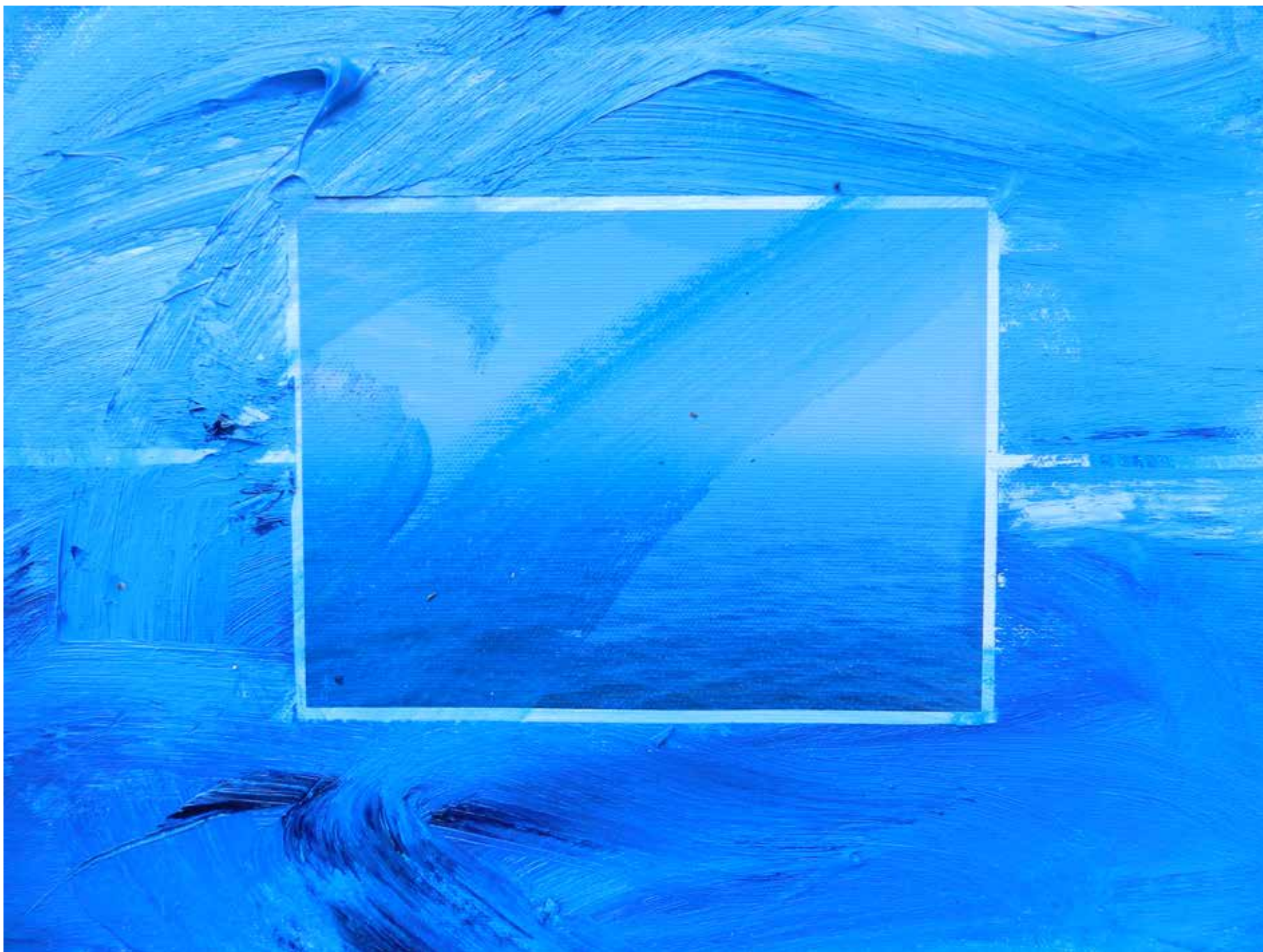


97-100-30J





98-100-the pigeon





fs





fs 1



fs 2



fs 3



fs 4



fs 5



fs 7



fs 9



fs 10



fs 12



fs 13



fs 14





fs 16



fs 17

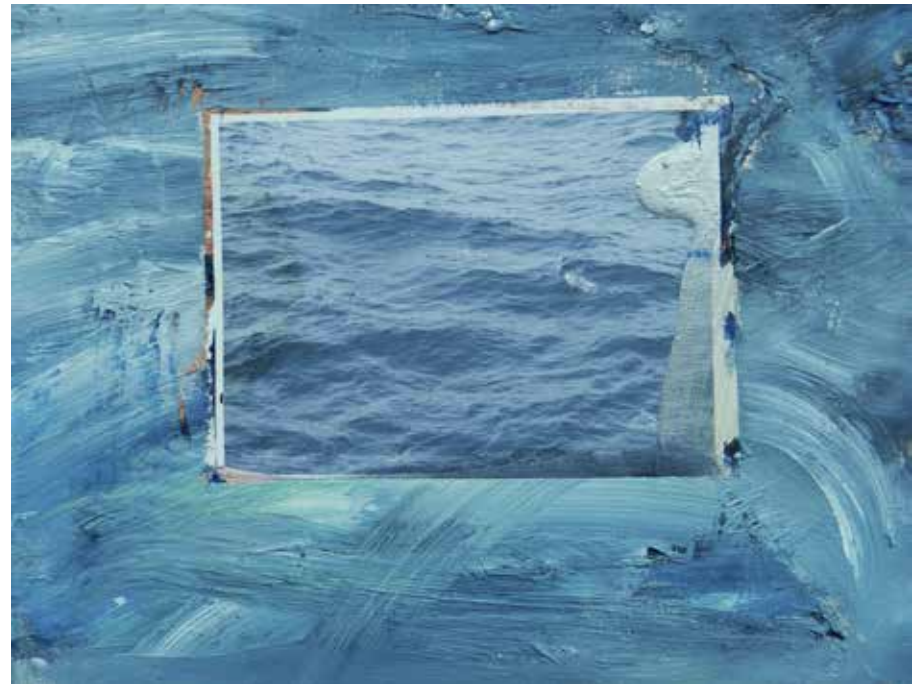


fs 18





fs 20



fs 21





fs 24

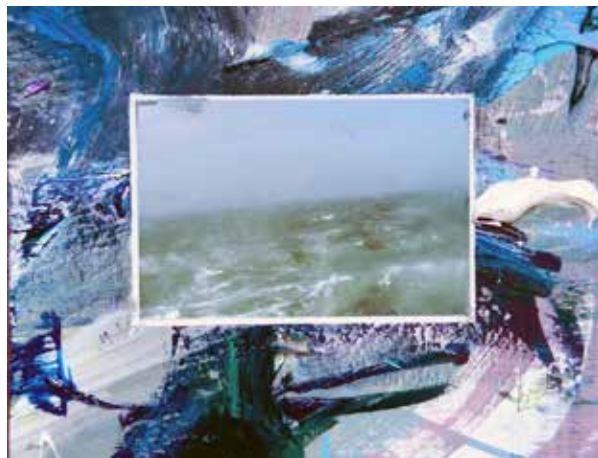


fs 30

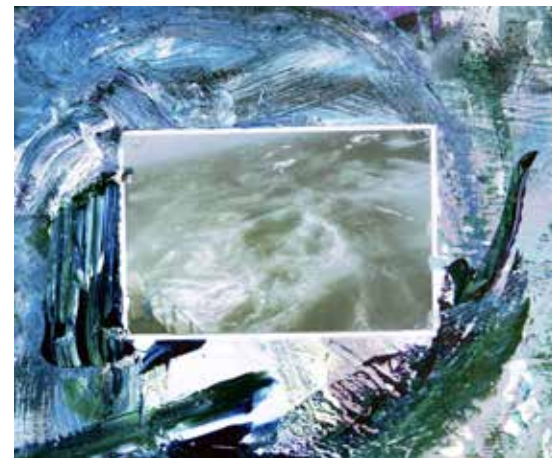




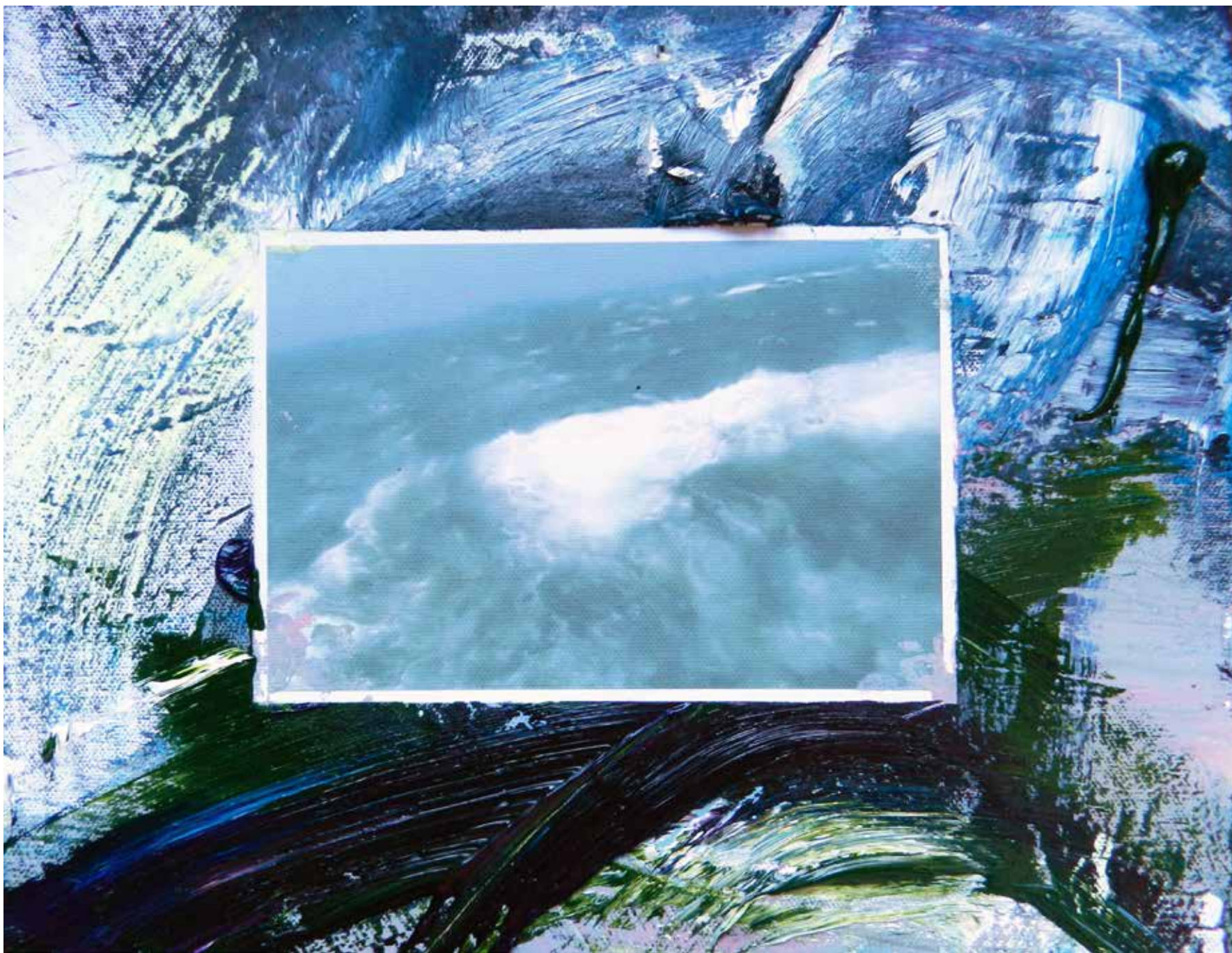
il mare di Melville 2



il mare di Melville 3



il mare di Melville 4+





il mare di Melville 6





lettera d'imbarco 1- studio



lettera d'imbarco 2- studio





The Moon in Quebec, 30J

T E S T I C R I T I C I

FRANCESCO M. CATALUCCIO

VITTORIA CHIERICI

VOGLIO VIAGGIARE SU UNA NAVE PER DIPINGERE IL
MARE / SAILING AWAY TO PAINT THE SEA

INVENTARIO N° 07 - MAGGIO 2015

Le opere di Vittoria Chierici, artista bolognese-milanese con frequenti e lunghi soggiorni a New York, sono caratterizzate dal movimento, che è la conseguenza della sua vitalissima irrequietezza e curiosità, ma anche il risultato di un profondo rapporto con l'arte del movimento per eccellenza: il cinema, da lei sempre amato, studiato e praticato. Ne è un esempio il tormentato ciclo *Battaglie* (2003), ispirato alla perduta *Battaglia di Anghiari* di Leonardo da Vinci, studiata e ripensata alla luce di tutte le battaglie (vere e immaginarie) raccontate dal cinema, dalla letteratura e dalla pittura, compresa quella di *Guernica* dipinta da Picasso. Le battaglie sono appunto movimento, sovrapposizioni di azioni e figure, onde di colori in una sorta di inquietanti dialoghi. E le sue rappresentazioni delle battaglie sono potenti macchine pittoriche che parodizzano ed esaltano i moti della vita e della morte.

Con gli anni, la ricerca e la pratica, Vittoria Chierici ha affinato una "tecnica mista" sempre più adatta a rappresentare questa passione per il movimento e a incrociare efficacemente i cambiamenti di stato del mondo esterno con quelli dell'anima: "Il mio lavoro d'artista si è maturato in un rapporto nomadico con la realtà. Vuol dire viaggiare, filmare, fotografare e dipingere. Nei miei lavori uso le tre tecniche, la pittura di segno e il film si uniscono nel ritmo e nel movimento, la fotografia diventa la figura. Questa mia tecnica serve a ricostruire un'esperienza vissuta attraverso due tipi di ricordo: quello visivo che si risolve nell'immagine-cartolina e quello gestuale che esprime l'istinto. Come dice un mio amico, se le cose hanno uno spirito è l'arte che le rende concrete (e non il viceversa)". Ci troviamo così di fronte a opere che svelano, in presa diretta ma anche con l'aiuto dei ricordi, una sorta di animismo che domina la realtà, e che l'arte tenta di svelare.

Nel 2012 Vittoria Chierici passa all'attacco del mare, il luogo del movimento per eccellenza: masse d'acqua che cambiano stato incessantemente, anche quando sembrano essere in uno stato di "calma piatta". Il mare (i marinai da sempre lo pensano) sembra essere animato da una propria, imperscrutabile, forza motoria. Vittoria Chierici decide di "dipingere il mare". Per poterselo permettere, l'artista mette in atto una strategia assai suggestiva e molto contemporanea. Prepara una *Lettera d'intenti*, per chiarire a sé stessa e spiegare agli altri le sue intenzioni: "Voler dipingere il mare non vuol dire per forza dipingere paesaggi: è un concetto simbolico e vuol dire prendersi delle libertà, fuori dagli schemi di un sistema dove l'arte è divertente ma, a volte, ripetitiva. Dipingere è, poi, un modo di pensare a colori. Ho già trovato alcuni concetti pittorici su cui iniziare. Per esempio

l'uso della profondità di campo in senso cinematografico, al posto della prospettiva usata in senso grafico. Un'idea già applicata alla serie della *Battaglia di Anghiari* (...). Il mare in pittura è stato visto, quasi sempre dalla costa, da una certa distanza. La luce del mare in burrasca da Turner a Van Gogh. Lo spazio infinito da Füssli a Friedrich e Winslow Homer. Mi piacerebbe cambiare questo punto di vista. O meglio, scoprire un altro punto di vista".

Questo è il suo "Progetto". Partire da un progetto anziché da un'idea o da un soggetto è sostanzialmente diverso, perché è qualcosa di umanamente dinamico, è stabilire un modo di creare e vivere in movimento: "Il progetto è come un'avventura. È l'inizio di un'esperienza. È un punto di partenza che si muove, cambia, si espande nei modi di interpretare il linguaggio. Un progetto può anche determinare un modo di vivere. Spesso penso per esempio di dipingere o di realizzare l'opera nel luogo del progetto. En plein air, per così dire, nel luogo in cui raccolgo le nozioni e le sensazioni dell'esperienza che vorrei fare. Non è sempre possibile e finisco spesso per concludere un gruppo di lavori in studio. Mi piacerebbe lavorare girando come i trovatori, i poeti di un tempo". L'appello "Voglio viaggiare su una nave per Dipingere il Mare", indirizzato ad amici e collezionisti, raccoglie 85 adesioni, soprattutto tra l'Italia e gli Stati Uniti. Ognuno dei sottoscrittori paga una quota che permetterà a Vittoria Chierici di compiere il viaggio per mare. A ciascuno di questi "Fondatori del progetto", verrà offerto, in cambio, un dipinto realizzato attraverso il viaggio.

Il 20 giugno del 2012, Vittoria Chierici si imbarca a Ijmuiden (nel nord dell'Olanda, vicino ad Amsterdam) sulla nave commerciale *Isolda*, appartenente alla società Polacca PZM. Una nave di 35.000 tonnellate (che oltre all'equipaggio ospita 6 passeggeri) che trasporta lavoratori industriali all'andata e stiva grano al ritorno. Un viaggio di 16 giorni dall'Olanda agli Stati Uniti, attraversando l'Atlantico, costeggiando l'Isola di Teranova, per arrivare al Porto di Cleveland (Ohio), dopo aver navigato lungo il fiume San Lorenzo. Durante la navigazione, Vittoria Chierici passa ore seduta a poppa, presso un piccolo tavolino (chiamato "tavolo del pirata" da un'immagine anonima incisa nel piano di legno), intabarrata in un'incerata per proteggersi dal vento freddo e dagli spruzzi, a disegnare freneticamente onde e correnti. Fa anche foto e filmati, e regi-

stra una sorta di diario di bordo; da questi materiali produrrà anzitutto una sorta di "clip promozionale", intitolato *Sailing away to Paint the Sea* (citazione da *Billy Budd, Sailor*, libro postumo, pubblicato nel 1924, di Herman Melville), montato dal film maker David Roy e un film, *Hands In blue*, montato dal compositore milanese Maurizio Pisani, che ne ha scritto anche la colonna sonora.

Le cento opere che vengono poi realizzate sono state dipinte nello studio di New York dell'artista, partendo dagli schizzi e dagli studi fatti durante il viaggio sulla nave. Sono tele, montate su tavola, ognuna di cm. 25x35 (firmate e datate con il giorno e luogo dell'esecuzione, più una breve descrizione del giorno di navigazione a cui l'opera si riferisce). Vittoria Chierici usa colori a olio o inchiostri ad acqua per serigrafia, per dare forma e consistenza al movimento delle sue idee. Le tonalità di base sono: blu cobalto, giallo indiano, giallo cadmio chiaro, verde veronese, rosso cadmio chiaro, arancio, porpora, bianco, nero. In mezzo al mare l'artista ha combattuto la sua battaglia con un turbinio di forme e colori in trasformazioni incessanti e ha annotato (nel suo "Diario di bordo"): "Non c'è mai un punto statico. Non c'è, come nell'arte di oggi, un mondo che rappresenta se stesso, perché tutto è sempre in movimento".

I primi 20 dipinti-rappresentazioni del mare sono stati esposti il 18 novembre 2012 alla Luce B. Stephen Library del Suny Maritime College di New York e poi, tutta la collezione dei 100 pezzi, a Milano, nella Galleria presso i Frigoriferi Milanesi (via Piranesi, 10) dal 7 al 10 febbraio 2013. In quest'occasione è stato possibile vedere tutta la sequenza cronologica del viaggio dove l'artista ha fermato con la sua tecnica e i suoi colori i momenti diversi, come spiandoli da un oblò che incorniciava per un attimo spruzzi, onde, mulinelli e masse d'acqua che sembravano ascendere al cielo e confondersi con le nuvole e le raffiche del vento.

Nel giorno di chiusura della mostra, Vittoria Chierici ha consegnato personalmente ogni pezzo al suo legittimo proprietario-contributore, in una sorta di poetica cerimonia dove i tasselli di un mosaico del mare, e della memoria della sua esperienza, venivano affidati a chi aveva "scommesso" su questo viaggio e poteva portarsi così a casa ciò che gli era stato destinato: un frammento di un vero e proprio *inventario* del mare.

VITTORIA CHIERICI

SAILING AWAY TO PAINT THE SEA

The movements of Vittoria Chierici

by Francesco M. Cataluccio

translation: Steve Piccolo

The works of Vittoria Chierici, a Bolognese-Milanese artist who takes frequent, long trips to New York, are marked by movement, the result of her very vital restlessness and curiosity, but also of a profound relationship with the art of movement par excellence – cinema – which she has always loved, studied and practiced. One good example is the troubled cycle of the "Battaglie" (Battles, 1993), inspired by the lost "Battle of Anghiari" of Leonardo da Vinci, studied and reinterpreted in the light of all the (real and imaginary) battles narrated by cinema, literature and painting, including that of "Guernica" painted by Picasso. Battles are in fact movement, overlays of actions and figures, waves of colors in a sort of disturbing dialogue. Her representations of battles are powerful, painterly machines that parody and exalt the movements of life and death.

Over the years, through research and practice, Vittoria Chierici has developed a "mixed technique" that is increasingly suited to the representation of this passion for movement, and to effectively crossing the changing conditions of the outside world with those of the soul: "My work as an artist has developed in a nomadic relationship with reality. That means traveling, filming, taking photographs, painting. In my works I use three techniques: painting and film combine in rhythm and movement, photography becomes figure. This approach allows me to reconstruct an experience, through two types of memory: the visual memory, that emerges in the postcard-image, and the



Mostra ai Frigoriferi Milanesi dell'edizione variabile di oltre 130 opere di cm 25 x 30, Milano, 7 Febbraio 2013 Foto di Jurgen Becker e Vittoria Chierici.

Exhibition at the Frigoriferi Milanesi of the variable edition of more than 130 paintings of 10 x 12 in. Milano, February 7th, 2013. Photos: Jurgen Becker and Vittoria Chierici.

gestural memory, which expresses instinct.

As a friend of mine puts it, if things have a spirit, it is art that makes it concrete (not vice versa)". So we are faced with works that reveal, in real time, but also with the help of recollections, a sort of animism that dominates reality, which art attempts to unveil.

In 2012 Vittoria Chierici tackled the sea, the place of movement par excellence: masses of water that ceaselessly change their state, even when they seem to be totally becalmed. The sea (as sailors have always thought) seems to be alive with its own inscrutable driving force. Vittoria Chierici decides to "paint the sea". In order to do so, the artist deploys a very suggestive, very contemporary strategy.

She prepares a *Letter of Intent* to clarify her goals, for herself and for others: "Wanting to paint the sea does not necessarily mean doing seascapes: it is a symbolic concept, and it means taking liberties, outside the schemes of a system where art is fun but, at times, repetitive. Painting, furthermore, is a way of thinking in colors. I have already found some pictorial concepts with which to begin. For example, the use of depth of field, in the filmic sense of the term, in place of perspective used in the graphic sense. An idea already applied to the series of the "Battle of Anghiari" (...). In painting, the sea has nearly always been seen from the coast, from a certain distance. The light of the squalling sea, from Turner to Van Gogh. The infinite space, from Füssli to Friedrich and Winslow Homer. I would like to change this vantage point. Or, more precisely, to discover another vantage point".

This is her "Project". To start with a project is substantially different from starting with an idea or a subject, because it is something humanly dynamic, establishing a way of creating and living in motion: "The project is like an adventure. It is the start of an experience. It is a starting point that moves, changes, expands in the ways of interpreting the language. A project can also determine a way of living. Often I think, for example, about painting or making a work in the place of the project. *En plein air*, so to speak, in the place where I gather the notions and sensations of the experience I want to have. It is not always possible, and I often wind up completing a group of works

in the studio. I would like to work while roaming, like the troubadours, the poets of the past".

The appeal "Sailing Away to Paint the Sea", sent to friends and collectors, has gained 85 backers, above all in Italy and the United States. Each backer contributes one share of the sum that will allow Vittoria Chierici to take her voyage on the sea. Each of these "project founders" will be given, in exchange, a painting made during the course of the journey. On June 20th 2012 Vittoria Chierici sets off from IJmuiden (in northern Holland, near Amsterdam) on the merchant ship *Isolda*, belonging to the Polish company PZM. A ship of 35,000 tons (with 6 passengers, besides the crew) that transports industrial goods on its outbound voyage, and grain on the inbound route. A passage of 16 days from Holland to the United States, crossing the Atlantic, skirting Newfoundland to reach the port of Cleveland (Ohio), after having steamed down the St. Lawrence River. During the trip, Vittoria Chierici spends hours seated at the stern, by a small table (called the "pirate's table" from the many writings engraved in the wooden top by those sailors who were on *Isolda* before her), wrapped in an oilskin to fend off cold winds and spray, rapidly drawing waves and currents. She also shoots photographs and films, and records a log; from these materials, she will first produce a sort of "promo clip" entitled *Sailing Away to Paint the Sea* (a reference to *Billy Budd, Sailor*, the book published posthumously, in 1924, by Herman Melville), edited by the filmmaker David Roy, and then a film, *Hands In Blue*, edited by the Milanese composer Maurizio Pisati, who has also written the soundtrack.

The 130 works then produced are done in the artist's studio in New York, starting with the sketches and studies made during the crossing on the ship. They are canvases mounted on panels, each 25x30 cm (signed and dated with the day and place of making, with a short description of the day at sea to which the work pertains). Vittoria Chierici uses oil paints or water-based inks used for screen printing, to give form and consistency to the movement of her ideas. The basic shades

are: cobalt blue, Indian yellow, pale cadmium yellow, Veronese green, pale cadmium red, orange, purple, white, black.

In the middle of the sea, the artist fought her battle with a

whirlwind of forms and colors in constant transformation, and wrote (in her "ship's log"): "There is never a point of stasis. There is not, as in the art of today, a world that represents itself, because everything is always in motion".

The first 20 painting-representations of the sea were shown on November 18th 2012 at the Stephen B. Luce Library of SUNY Maritime College in New York, and then the whole collection of 130 pieces was shown in Milan, in the Gallery at Frigoriferi Milanesi (via Piranesi, 10) from the 7th to the 10th of February 2013. In the latter show it was possible to see the whole chronological sequence of the trip, where the artist has captured different moments with her technique and her colors, as if to glimpse them from a porthole that frames, for an instant, spurts, waves, eddies and masses of water that seem to rise to the sky, mingling with the clouds and the gusts of wind. On the last day of the show, Vittoria Chierici personally delivered each piece to its legitimate owner-backer, in a sort of poetic ceremony where the tiles of a mosaic of the sea, of the memory of her experience, were entrusted to those who had "wagered" on this voyage, and could thus take home a promised reward: a fragment of a veritable *inventario* of the sea.



SAILING AWAY TO PAINT THE SEA (VOGLIO VIAGGIARE SU
UNA NAVE PER DIPINGERE IL MARE)

EMANUELA ZANON

JULIET 165 / 67 - DICEMBRE 2013

La passione di Vittoria Chierici per il mare non è improvvisa: già nel 2006 si era imbarcata su una nave della marina mercantile del New Jersey per realizzare un documentario incentrato sulle figure dei marinai e sulle loro vite a bordo. Nell'estate del 2012 invece decide di avventurarsi lei stessa in mare aperto, percorrendo la rotta chiamata *The Great Circle*, la traiettoria più breve tra l'Europa e le Americhe lungo il cinquantesimo parallelo a nord, che parte dal porto industriale di Amsterdam e arriva a Cleveland attraversando il mare del Nord, l'English Channel, l'Oceano Atlantico, il fiume San Lorenzo e i grandi laghi Ontario ed Erie collegati tra loro dalle sette chiuse del canale Welland. Nello spazio euclideo ogni cerchio è esattamente un "grande cerchio" di una sfera; in geografia, assimilando la Terra ad una sfera, tutti i meridiani e l'equatore sono cerchi massimi, mentre in navigazione viene chiamato "circolo massimo" la distanza più breve tra due punti della superficie terrestre. Sulla sfera celeste anche l'orizzonte astronomico è un grande cerchio. Il viaggio di Vittoria: un'immersione totale in uno spazio matematico e mitico che diventa realtà incommensurabile, senza confini, cercare l'altrove sulla terra ripercorrendo l'antica strada verso il Nuovo Mondo già vecchio, l'Oceano solcato dalle caravelle dei colonizzatori europei, dagli emigranti con il sogno americano in valigia, il grande mare in cui scomparve l'artista Bas Jan Ader negli anni '70 in *search of the miraculous*. Un'operazione pionieristica, accuratamente pianificata a terra: l'artista, estranea alle convenzioni commerciali delle gallerie e irremovibile nel difendere la propria autonomia operativa, contatta personalmente un gruppo di amici e collezionisti disposti a finanziare in anticipo il progetto acquistandone una quota corrispondente ad un quadro ancora da dipingere. L'imbarco su una nave mercantile sicura, dotata dei più moderni sistemi tecnologici, lunga e stretta per poter percorrere anche le vie fluviali dell'entroterra, robusta, costruita in ferro per non soccombere alla forza del mare aperto. Quindici giorni di navigazione (dal 22 giugno al 28 luglio) in cui lavora incessantemente con ogni mezzo dalla sua postazione, un piccolo tavolo di legno collocato a poppa sul ponte B, da cui fotografa, filma, dipinge spinta dalla necessità della diretta, di non tralasciare nulla, di un'accuratissima documentazione realistica ed emozionale

da entomologa di sfumature. Nel suo blog racconta il senso di libertà provato con l'esperienza di un orizzonte dalla curva perfetta, sempre percepibile, la sicurezza di sentirsi piccola nell'immenso perdendo coscienza dell'arrivo e della destinazione, il ritorno alla realtà sancito dalla ferraglia delle grandi chiuse una volta iniziata la navigazione fluviale con le sue meccaniche e artificiali intermittenze.

Sailing away to paint the sea, il progetto espresso oltre che esperito: l'artista si confronta direttamente con il proprio mestiere e mette in campo tutti i linguaggi a sua disposizione per trasportare anche noi su quella barca in mezzo all'Oceano. Anzitutto l'interpretazione attualizzata del *plein air*: Vittoria realizza una sequenza di tele di piccolo formato (25 x 30 cm) al centro delle quali stampa una fotografia che raffigura un'inquadratura acquatica, ciascuna differente per luminosità, colore, ondulazione, qualità specifica (marina, fluviale, lacustre), odore, profondità, trasparenza o talvolta dialogo con il cielo sovrastante. Una serie potenzialmente infinita e apparentemente priva di giudizio critico, che sembra generarsi secondo il principio additivo del sapere di stampo medievale oltre che dalla moltiplicazione esponenziale delle immagini divenuta una delle caratteristiche della contemporaneità dopo la diffusione di massa della fotografia digitale. Il giudizio è infatti sospeso, o meglio si esprime manifestando la naturale impossibilità di assegnare un valore estetico o emotivo che non sia parziale o superficiale all'elemento primordiale da cui la vita ha origine. L'analisi invece è lucida e continua, non si lascia spaventare dall'immensità dello spazio e dalla titanicità dell'impresa: ciascuna di queste immagini fotografiche è inquadrata da un largo margine occupato da interventi pittorici che, pur evocando una gestualità istintiva, restituiscono l'esatta impressione di ciò che si vede nella foto. Un'espressione dunque che utilizza una diversa cifra di realistica, dall'impatto aumentato, nudo, dopo la scomparsa degli accidenti della visione fisiologica su cui si basa la fotografia di reportage. Un'astrazione che decodifica l'essenza, un catalogo di astrazioni che coraggiosamente si confrontano con il loro referente diretto e tradiscono la percezione soggettiva dell'artista senza perdere la loro peculiare scientificità. Un gioco rabdomantico nel procedimento con cui vengono realizzati: per prima cosa Vittoria stampa l'immagine foto-

grafica sulla tela, poi la copre con mascherature per poter dipingere liberamente un soggetto celato, destinato a svelarsi di nuovo solo quando l'operazione è conclusa.

Un gioco ironico: la pittrice individua il suo campo d'azione nello spazio tradizionalmente riservato alla cornice, negando ogni tipo di categorizzazione, divertendosi ad enfatizzare una baldanzosa negazione della pittura di paesaggio di ottocentesca memoria a cui forse ammicca il primo quadro della serie, una riproduzione di *Le bord de mer à Palavas* di Courbet circondato dalla pittura di Vittoria.

Un ritorno a casa: la Chierici, da anni residente a New York, in febbraio è in Italia per presentare il suo lavoro prima ai Frigoriferi Milanesi poi nella sua città natale, Bologna, presso il centro La Cultura Italiana con due mostre di brevissima durata prima che i quadri vengano consegnati ai finanziatori del progetto con cui si ricongiungeranno in un appuntamento al buio. Un vernissage atipico, l'unica occasione di vedere intera una serie destinata fin dall'inizio allo smembramento, che grazie alla sua completezza riesce a restituire l'insieme, l'Oceano tutto intero, e l'intento di codificare e astrarre l'incommensurabile in una sequenza di unità spazio-tempo-acqua di cui l'artista si rende partecipe sismologa. Un allestimento essenziale, la semplice giustapposizione all'interno di una stanza, rende queste tavole quasi dei frammenti di narrative art con una storia sottintesa a cui non servono parole. Un work in progress: i films girati sulla nave, che riprendono i paesaggi acquatici in movimento, il lavoro dell'artista e le sue interazioni con l'equipaggio saranno montati professionalmente per ricostruire un video-giornale di bordo, collaborando con il film maker David Roy e con il compositore Maurizio Pisati. Alla presentazione bolognese la Chierici proietta una breve anteprima di questa parte del progetto, trasformando la mostra in un evento anche performativo con la partecipazione di Marco Dalpane, pianista che scrive ed esegue musica dal vivo per il cinema muto. Le note del suo pianoforte interpretano la voce delle acque in una composizione originale creata sulla suggestione delle opere visive dell'artista, verso una sintesi di linguaggi che per qualche minuto riesce a trasfigurare completamente la stanza sobria in cui ci troviamo, senza bisogno di altro.



Mostra ai Frigoriferi Milanesi Milano, 7 Febbraio 2013 Foto Jurgen Becker.
Exhibition at the Frigoriferi Milanesi, Milan February 7th, 2013.
Photo Jurgen Becker.

VITTORIA CHIERICI

SAILING AWAY TO PAINT THE SEA

Words by Emanuela Zanon

Vittoria Chierici was not suddenly stricken with a passion for the sea, already in 2006 she had boarded a merchant marine ship in New Jersey to make the documentary "Wave Containers" focusing on sailors and their lives aboard ships. In the summer of 2012 she decides to venture in the open sea, following the "Great Circle Route", the shortest line between Europe and the Americas, running along the 50th parallel in the North starting from Amsterdam's industrial harbor and ending in Cleveland crossing the North Sea, the English Channel, the Saint Lawrence River and Seaway and the Great Ontario and Erie Lakes which are connected by the seven locks of the Welland Canal.

In Euclidean space every circle is exactly a “great circle” of a sphere; in geography comparing Earth to a sphere all meridians and the Equator are maximum circles, while in navigation the term “maximum circle” denotes the shortest distance between two points on the Earth’s surface. In the heavenly sphere the astronomic horizon is a great circle too.

Vittoria’s journey was a total immersion in a mathematical and mythological space becoming an incommensurable reality, without borders, searching for another space on earth following an ancient route towards a New World which already ancient. It was a journey on the Ocean that had been sailed upon by the Spanish caravels of the European colonizers, by immigrants with the American Dream in their suitcases, the great sea into which artist Bas Jan arder disappeared in the 70s “in search of the miraculous”.

Vittoria Chierici’s journey was a pioneer’s effort which was accurately planned on land. The artist, who is a stranger to commercial agreements with galleries and a staunch defender of her autonomy of operation, personally contacted a group of friends and collectors willing to finance the project in advance by buying a share corresponding to a painting yet to be painted. She boarded a safe mercantile ship, equipped with state of the technology, long and narrow so that it could sail inland in rivers, yet strong and made of steel so as not to succumb to the challenges of the open sea. Fifteen days of navigation during which she worked without pause and with every means available in her “work-station” consisting of small wooden table situated in the stern, on the B bridge, from which she photographed, filmed, painted, urged on by the need to paint “live”, not to leave anything out while providing very accurate, realistic and emotional documentation, like an entomologist in the nuances. In her blog, she told about the sense of freedom she felt in front of a perfectly curved horizon which was always visible, the safety of feeling small in the immensity of the sea, and what it meant to consciousness of arrival and destination. Her return to reality was marked by the metallic clicking of the great locks once fluvial navigation started with its mechanical and artificial intermittences. “Sailing away to paint the sea” became a project that was

expressed as well as accomplished; the artist directly confronted her own craft, implementing the whole array of artistic “languages” at her disposal so that she could transport us on a boat in the middle of the Ocean as well.

First of all the process of *plein air* painting. Vittoria painted a sequence of small format canvasses (25x30 cm) placing in the center of each of them a print of a photograph showing a frame of water, each one differing in brightness, color, wave pattern, specific quality (ocean water, river water, lake water), smell, depth, transparency or sometimes its relation to the sky above. A potentially infinite series, which appears to be devoid of critical judgment and yet seems to generate itself according to a medieval principle of knowledge as a process of addition besides the contemporary trend of the exponential multiplication of images unleashed by the popularization of digital photography. Judgment is in fact suspended, or rather, expressed by manifesting the natural impossibility to assign an aesthetic or emotional value that is objective or superficial vis-à-vis the primordial element from which life began.

Her analysis is instead constant and lucid, is not scared off by the immensity of space and the titanic nature of her endeavor. Each of these photographic images is framed by a large border taken up by Chierici’s brush strokes which, while suggesting an instinctual intervention, convey the exact impression of what you see in the photograph. It is then a type of expression that uses a different style of realism, with an augmented impact yet a naked one, after the disappearance of the accidents of physicality of vision, which is instead the basis for photo-reporting. An abstraction which decodes essence, a catalog of abstractions that bravely confront their direct referent and betray the artist’s subjective perception without losing their peculiar scientific nature.

A sort of water dowsing game is involved in the process she uses to develop her paintings. First Vittoria prints the photograph on the canvas, then she masks it so that she can freely paint the hidden subject, which is destined to reveal itself again only when the operation is completed. It is an ironic kind of game as the painter chooses as her field of action the space that is traditionally reserved to the frame, thus negating any type of classification, while

having fun emphasizing a cocky negation of landscape painting (a nineteenth century favorite). Her first painting in the series winks at Courbets’ “Le bord de mer a Palavas” surrounded by Vittoria’s painting. At last returning home: Vittoria Chierici who has been living in New York for years (after rising to fame in the 90s, mentioned among those innovators whose reference point was Corrado Levi) presented her work first in the Frigoriferi Milanesi gallery, then in Bologna, her native city with two shows that lasted a very brief time before the paintings were delivered to the patrons who had funded the project. They were finally reunited in a sort of “blind date”.

This is an atypical *vernissage* – the only chances to see the whole series which from its inception was destined to be broken up. In its complete form, the series is able to convey the Ocean in its entirety, and the intention to codify and abstract the incommensurable in a sequence of space-temporal-water units, with the painter acting as a participant-seismologist. The minimal set-up, the simple juxtaposition inside a room, turns these small canvasses into fragments of narrative art with an implied story for which no words are needed. It is also a work in progress: the footage of moving waterscapes filmed on the ship, the work of the artist and her interactions with the crew was professionally edited to reconstruct a captain’s video-log. A brief pre-view of the video was screened at the presentation in Bologna thereby transforming the exhibit in a performance event as well, with the participation of Marco Dalpane, a pianist and composer who performs live music for silent movies. His piano music interpreted the voice of the waves in an original composition following the suggestions of the visual work of Vittoria Chierici, paving the way for a synthesis of artistic languages which by itself was able to complete transfigure the plain environment hosting the exhibit, with no need for anything else.



S A I L I N G A W A Y T O P A I N T T H E S E A
A L I C E A M A D E I - 6 F E B B R A I O 2 0 1 3

Fermo immagine: una valigia con pennelli, colori e tavolozza, aperta su un piccolo e vecchio tavolo di legno, imbrattato dei pensieri di anonimi marinai senza volto e senza tempo, ancorato alla prua di una nave mercantile in mezzo all'Oceano Atlantico. Seduta al tavolo c'è Vittoria Chierici che in sedici giorni di navigazione ininterrotta, da Amsterdam a Cleveland, dall'Olanda all'Ohio, rappresenta e interpreta il mare, in mezzo al mare.

Il progetto *Sailing away to paint the sea* è un diario di bordo composto di 130 opere dove colori pastosi e fotografie stampate e riportate su tela si mischiano in racconti senza cornice che inondano il supporto pittorico e sembrano fluire oltre i margini, come a seguire il movimento continuo e apparentemente caotico dell'acqua. La ricerca artistica di Vittoria Chierici è continua e multidisciplinare e, nelle tele, *"l'uso della profondità di campo in senso cinematografico, al posto della prospettiva usata in senso grafico"* rivela la complessa personalità dell'artista, pittrice, visual artist e film maker.

Vittoria Chierici, utilizzando una tecnica mista, dipinge, fotografa, riprende il mare, con lo spirito temerario di un vecchio fotoreporter, cercando un punto di vista dall'interno,

dove l'Oceano è il punto di partenza per navigazioni mentali altre, tramutandosi in un *"concetto simbolico"*, in un dialogo fluente con se stessi. Il mescolamento dei colori e la pittura densa e piena di olio delle tele rielaborano il movimento continuo, ora dolce ora burrascoso, dell'Oceano, in un *mare magnum* cromatico dove però si riconoscono oggetti, sagome e dettagli che ognuno porta dentro di sé trasformandoli in altro, in ipotesi di una realtà immaginaria possibile grazie alle libertà ottenute togliendo i piedi da terra. Alla dimensione simbolica e a tratti onirica delle tele scivolano parallele, a corollario dell'esposizione, le mappe che illustrano la rotta della nave nell'Oceano Atlantico e la *Saint Lawrence Seaway*, il canale navigabile del fiume canadese San Lorenzo, in un percorso parallelo tra universo immaginario e precisione geografica. Vittoria Chierici si imbarca sulla nave *Isolda* nell'estate del 2011 e, durante il tragitto, sperimenta la potenza dell'acqua nelle sue principali manifestazioni geografiche: l'Oceano, il fiume e il lago, immergendosi così in tre realtà fisiche diversissime tra loro ma dalla sostanza comune; così come diversissime sono le vite dei suoi compagni di viaggio: una ragazza olandese di vent'anni alla ricerca

dell'American Dream e due uomini, un belga e un canadese giramondo, uniti però dalla stessa passione per l'avventura. Osservando le tele dell'artista, montate su tavolette di legno per rendere meglio l'idea del diario di bordo, scivoliamo in racconti e sensazioni differenti: ci apprestiamo a partire per il viaggio salutandoci dalla prua della nave in una tela, seguiamo curiosi la scia di una piccola imbarcazione sconosciuta in un'altra. E ancora, ci dondiamo sereni al rossastro riflesso del tramonto sul pelo dell'acqua e osserviamo, da uno scoglio sulla riva, l'orizzonte curvo e sconfinato nella tela omaggio a *Le bord de mer à Palavas* di Gustave Courbet, artista amato e studiato da Vittoria Chierici. Il tema del mare appassionò molto Courbet, che alternò scenari di quiete, come in *Tramonto sul lago Lemano* (1874) a rappresentazioni di cieli tempestosi e onde sconvolte, come *Il mare in burrasca* (1870).

La potenza della natura e delle acque è sentita profondamente da Courbet, ma non nel senso panteistico caro agli artisti romantici, piuttosto nel senso di una profonda vitalità fisica, di una forza irrazionale che si può ricollegare proprio alle tele di Vittoria Chierici. Nelle opere della Chierici si per-

cepisce il senso di spazio infinito, la stabilità di un orizzonte curvo senza coste e senza responsabilità sociali perché, con parole dell'artista *"non devi arrivare da nessuna parte; puoi rimanere lì senza avere per forza una destinazione finale"*. Allo stesso modo però in queste tele si mescola l'altra anima del mare, quella rabbiosa, irrazionale, che, nei giorni di navigazione a mare forza 8 era per l'artista la rappresentazione fisica della propria rabbia interiore. L'artista amava dipingere proprio in questi momenti cercando di rappresentare la rabbia del mare, affascinata dall'apparente caos della natura, dalla propria piccolezza nei confronti di un universo potentissimo. L'Oceano Atlantico con la sua irruenza, ha sempre affascinato uomini e artisti, forse proprio perché mescola senso di ammirazione e terrore, vita e morte, possedendo qualcosa di miracoloso e diabolico al tempo stesso. E proprio *In search of the miraculous* che nel 1975 l'artista olandese Bas Jan Ader, intraprese la traversata dell'Oceano Atlantico, tra Europa e America proprio come Vittoria Chierici, su una piccola barca a vela per raggiungere le coste dell'Irlanda, in un progetto-performance mai portato a termine a causa di un naufragio che portò negli abissi la vita dell'artista facendone perdere le tracce per sempre. Il progetto di Vittoria Chierici approda nella città meneghina, in una sorta di *"naufragio a Milano"* come direbbe Paolo Conte, ospitato all'interno dei Frigoriferi Milanesi di via Piranesi dal 7 febbraio al 10 marzo 2013. Ironia della sorte, è proprio prendendo in prestito una metafora marittima che Antida Gazzola descrive il complesso architettonico dei Frigoriferi paragonandoli a *"una nave da crociera che punta la prua in un solido mare di edifici"*. I muri spessi dei Frigoriferi Milanesi, costruiti nel 1899 in pietra e mattoni con aperture a forma di feritoia, presentano le cicatrici di cambiamenti ed evoluzioni generate dall'onda d'urto delle potenti trasformazioni storiche, sociali, economiche ed urbane della città stessa: Milano. L'aspetto solido, fiero e sobrio di questo deposito refrigerato, il più grande d'Europa, esprimeva, al momento della sua costruzione al limite geografico della città di quel tempo, l'audacia economica di una Milano pioniera della rivoluzione industriale di fine Ottocento. Nel 1923 alla parte est dei Frigoriferi viene aggiunto un nuovo edificio, anch'esso nato simbolicamente dal freddo: il Palazzo del Ghiaccio che, con la sua elegante forma ovale,

riprende l'archetipo del circo classico con pista centrale e tribune circostanti e si ergeva a simbolo del tempo libero, all'interno di quella politica del Dopolavoro promossa dallo Stato Fascista.

Le due costruzioni convivono e si evolvono per tutto il Novecento senza comunicare; i Frigoriferi Milanesi si adattano alle necessità dell'evoluzione economica, trasformandosi da magazzini per la conservazione alimentare, a deposito di pellicce per l'industria dell'abbigliamento per arrivare oggi ad ospitare attività terziarie destinate alla conservazione e ristrutturazione di beni privati di natura artistica; mentre il Palazzo del Ghiaccio conserva la dimensione ludica abbandonando l'attività di pattinaggio e ospitando attualmente manifestazioni sportive, proiezioni cinematografiche, concerti, mostre e sfilate di moda. L'intervento di ristrutturazione, coordinata tra il 2002 e il 2007 dallo studio di architettura genovese 5+1AA Alfonso Femia Gianluca Peluffo, si pone un duplice obiettivo; funzionale, nel conciliare attività molto diverse tra loro, e sociale, trasformando il complesso in un luogo d'incontro per far fronte ad una dispersione sociale all'interno di un tessuto urbano attualmente discontinuo fatto di villette fine Ottocento, di stabili industriali dismessi e da edifici piccolo borghesi degli anni '50. A questo scopo è votata la pelle di vetro rosso vivo lunga sessanta metri che ricopre l'intera facciata su via Piranesi, una freccia di colore caldo che si presenta come eccezione nel contesto ma allo stesso tempo riflette le facciate degli edifici intorno nella volontà di un dialogo tra presente e passato. A piano terra un caffè-ristorante affacciato su via Piranesi rende permeabile l'edificio dalla natura così compatta, un arredamento arioso ed una chiara luminosità interna permettono di scivolare con lo sguardo dalla strada al cortile interno dei Frigoriferi, fungendo da spazio di congiunzione tra pubblico e privato. Lo studio attento delle cromie esterne gioca per differenze in una melodia complessiva organica: al muro rosso di via Piranesi risponde il bianco immacolato del Palazzo del Ghiaccio, alla trasparenza dell'Open Care Café si oppone il nero pece delle pareti esterne ed interne del Palazzo dei Frigoriferi. Il sapiente gioco delle contraddizioni supera l'aspetto cromatico per diventare materico, con l'alternanza di lucide pareti vetrate e ruvidi muri ricoperti di ceramiche fatte a mano; e volumetrico, con superfici pesanti e piene in

opposizione a spazi completamente aperti.

All'interno dell'edificio dei Frigoriferi il contrasto tra buio e luce si risolve in una nuova cavità a forma di doppia corolla che attraversa verticalmente l'edificio e contiene il sistema di risalita, lasciato a vista come un meccanismo teatrale. Dal livello interrato dei caveau, rinnovato con un salone d'accoglienza e colori tenui che riportano alle profondità ancestrali, si risale attraverso la gola per giungere al quarto piano open space dove una luminosità vaporosa inonda lo spazio dove vetri senza intelaiature visibili aprono verso l'esterno. Il Palazzo del Ghiaccio mantiene, nell'intervento di 5+1, il suo storico stile nel bianco dominante degli spazi, affiancato al rosso dei bordi delle finestre e delle linee delle cornici, che riporta alla dimensione spettacolare dei tendaggi teatrali.

In questa foto, Vittoria Chierici Patrizia Binda e Niccolò Basso.

Foto di Dario Sbrana

In this photo: Vittoria Chierici, Patrizia Binda and Niccolò Basso.

Photo by Dario Sbrana.



SAILING AWAY TO PAINT THE SEA

ALICE AMADEI • 6 FEBRUARY 2013

translation: Mariel Haas Reid

Freeze frame: a suitcase with paintbrushes, colors and a palette, open on a small, old wooden table, stained with the thoughts of anonymous sailors without a face and without time, anchored to the bow of a cargo ship in the middle of the Atlantic Ocean. Sitting at the table is Vittoria Chierici who in sixteen straight days of sailing, from Amsterdam to Cleveland, from Holland to Ohio, depicted and interpreted the sea, in the middle of the ocean.

The project *Sailing away to paint the sea* is a travel journal made up of 130 works where soft colors and printed photographs on canvas mix together in tales without a frame that flood the pictorial form and seem to flow beyond the margins, as if following the continuous and apparently chaotic movement of the sea. Vittoria Chierici's artistic research is continuous and interdisciplinary and, on these canvases, "*the use of frame depth in a cinematographic sense, instead of perspective used in a graphic sense*" reveals the complex personality of this artist, painter, visual artist and film maker.

Vittoria Chierici, using a mixed technique, paints, photographs, and films the sea, with the bold spirit of an old photojournalist, searching for a point of view from the inside, where the ocean is the starting point for other mental journeys, mutating into a "*symbolic concept*", in a fluent dialog with ourselves. The combination of colors and the dense paint imbued with oil of the canvases elaborate the continuous movement, calm one minute stormy the next, of the ocean, in a chromatic mare magnum where you can, however, recognize objects, silhouettes, and details that each one of us carries within ourselves, changing them into something else, into a hypothesis of an imaginary reality possible thanks to the freedom obtained by removing one's feet from the ground. Together with the symbolic dimension and sometimes dreamlike quality of the paintings, sliding alongside, in correlation with the exhibition, are the maps that illustrate the route of the ship

in the Atlantic Ocean and the *Saint Lawrence Seaway*, the canal of the Canadian Saint Lawrence River, in a parallel route between an imaginary universe and geographic precision. Vittoria Chierici got on board the ship *Isolda* in the summer of 2011 and, during the trip, she experimented with the power of water in its main geographic forms: the ocean, the river and the lake, thus immersing herself in three physical realities each very different from one another but with a common substance. As different as the lives of her traveling companions: a twenty year old Dutch girl looking for the American dream and two men, a Belgian and a Canadian vagabond, united by the same passion for adventure.

Observing the artist's canvases, stretched on wooden frames to portray even more the idea of a travel journal on board a boat, we slide through different tales and sensations: we let ourselves leave for the journey, waving good bye from the bow of the boat in a painting, we follow along, curious, in the wake of a small unknown vessel and then another. And again, we rock serenely in the pinkish reflection of the sunset on the edge of the water and we observe, from a cliff on shore, the curved and infinite horizon in the painting that is a tribute to *Le bord de mer à Palavas* by Gustave Courbet, an artist much loved and studied by Vittoria Chierici. The theme of the sea was very dear to Courbet, who alternated tranquil scenes, such as in *Sunset on Lake Lemán* (1874) with depictions of stormy skies and unbridled waves, as in *The Stormy Sea (The Wave)* (1870).

The power of nature and of water was deeply felt by Courbet, but not in the pantheistic sense so dear to the romantic artists, more in a sense of profound physical vitality, of an irrational force that can be found also in the works by Vittoria Chierici. In Chierici's works, you can feel the sense of infinite space, the stability of a curved horizon without coasts and without social responsibilities because, in the words of the artist, "*you don't have to go anywhere; you can stay there without necessarily having a final destination*". At the same time, however, in these works the other spirit of the sea gets intermixed, the raging, irrational one that, during the day's sailing on a Force 8 sea, was for the artist the physical representation

of her own inner anger. The artist loved painting in those moments, trying to capture the rage of the sea, fascinated by the apparent chaos of nature, of her own smallness in comparison to this powerful universe. The Atlantic Ocean with its impetuosity has always fascinated men and artists, maybe because it mixes a sense of admiration and terror, life and death, possessing both a miraculous and diabolic aspect at the same time. And it was *In search of the miraculous* that in 1975 the Dutch artist Bas Jan Ader began his crossing of the Atlantic Ocean, from Europe and America just like Vittoria Chierici, on a small sailboat to reach the coast of Ireland, in a project-performance that remained unfinished due to a shipwreck that took the life of the artist to the depths forever, without a trace.

The project of Vittoria Chierici lands in Milan, in a sort of "*shipwreck in Milan*" as Paolo Conte would say, housed in the Frigoriferi Milanesi in via Piranesi from February 7 to March 10, 2013. As fate would have it, Antida Gazzola used a maritime metaphor to describe the architectonic complex of the Frigoriferi comparing them to "*a cruise ship that points its bow through a solid sea of buildings*". The thick walls of the Frigoriferi Milanesi, built in 1899 as an ice factory and cold storehouse in stone and bricks with slit-like openings, carry the scars of evolution and changes generated by the powerful waves of historic, social, economic and urban transformation of the city itself: Milan. The solid, proud and sober aspect of this cold storehouse, the largest in Europe, expressed, at the time of its construction on the farthest outskirts of the city at that time, the economic audacity of a pioneering Milan in the industrial revolution of the 1800s. In 1923, on the east side of the Frigoriferi a new building was added, another structure constructed for the cold: the Palazzo del Ghiaccio, the ice skating rink, with its elegant oval shape, revisited the archetype of the classic circle with a central rink and bleachers all around, and it represented leisure time as part of the "*Dopolavoro*" politics of Fascism. The two buildings shared space and evolved together for the entire twentieth century without ever communicating; the Frigoriferi Milanesi adapted to the necessities of economic evolution, transforming into storehouses for food, a fur warehouse for the fashion industry, until its current use as a space for hosting events dedicated to

the conservation and restoration of private art works; while the Palazzo del Ghiaccio has maintained its leisure aspect abandoning ice skating and today hosting sports events, films, concerts, exhibitions and fashion shows. The remodeling of this area, carried out from 2002 to 2007 by the Genoa architecture studio 5+1AA Alfonso Femia Gianluca Peluffo, had a double goal; functional, in that it had to host many different kinds of events, and social, transforming the complex into a meeting place to combat the social dispersion in an urban fabric quite discontinuous, made up of late 19th century houses, abandoned industrial plants and small 1950s middle class homes. To this end the red glass covering was chosen, a lively sixty meter long facade that covers the entire side along via Piranesi, a shot of warm color that stands out in this contest, but it also reflects the buildings around it in a constant dialogue between the past and present. On the ground floor there is a café-restaurant overlooking via Piranesi making this seemingly compact building accessible, and the airy decor and abundance of light allow visitors to gaze out over the internal courtyard of the Frigoriferi, acting as a space that joins the public with the private. The architectural studio, so careful in its external choice of colors, plays with contrasts making for an overall harmony in the complex: the red wall of via Piranesi responds to the immaculate white of the Palazzo del Ghiaccio, the transparency of the Open Care Café is offset by the deep black of the external and internal walls of the Palazzo dei Frigoriferi. The knowing use of contradictions goes beyond just colors and becomes material, with the alternating of shiny glass walls and rough walls covered with handmade ceramics; and volumes, with heavy floors and full rooms that alternate with completely open spaces.

Inside the building of the Frigoriferi the contrasts between light and dark are resolved in a new addition in the shape of a double corolla that vertically crosses the building and contains the lifts, left visible like a theater mechanism. From the underground level of the vaults, made into a welcome hall with soft colors that recall ancestral roots, going up through the building to reach the fourth floor, an open space where light floods in and big glass panes open up to the outside. The Palazzo del Ghiaccio maintains, even

with the intervention of 5+1, its historic style with white dominating its spaces, and red around the windows and door frames, which again recalls the spectacular dimension of theater curtains.

In questa foto Vittoria Chierici e Corrado Levi.
Fotografia di Dario Sbrana
In this photo Vittoria Chierici and Corrado Levi.
Photo by Dario Sbrana



Vittoria Chierici si è imbarcata su una nave cargo, la "Isolda", dall'Olanda all'Ohio, per dipingere... il mare.

Un diario di bordo dipinto a mano. Così si può descrivere il lavoro dell'artista Vittoria Chierici (vittoriachierici.com, o www.sunymaritime.edu) in esposizione fino al 4 novembre alla Luce B. Stephen Library del Suny Maritime College (NY) con la mostra **"Sailing away to Paint the Sea"** – in italiano *"Voglio viaggiare su una nave per dipingere il mare"* - contenente 20 dipinti della collezione integrale.

Vittoria da anni con un piede in Italia ed uno a New York, si è "imbarcata" in un'avventura davvero insolita lo scorso anno, quando ha deciso di navigare da Amsterdam (Olanda) a Cleveland (Ohio) su di una nave trasporto merci - Isolda- per descrivere l'esperienza del viaggio in mare attraverso l'arte. La pittrice, che ha studiato a Bologna dove si è laureata al DAMS nel 1979, ha continuato ad arricchire la sua preparazione a New York, presso la Columbia University ed alla School of Visual Arts dove ha studiato fotografia, video e pittura.

Negli anni 'go ha completato gli studi artistici con un biennio di produzione cinematografica alla New York Film Academy. I quadri della sua ultima collezione cento in tutto, esprimono la grande potenza del viaggio, del mare e del movimento. L'intento della sua esperienza che ha unito navigazione e arte è stato appunto quello di comunicare la forza della natura e anche la sua irrazionalità. La incontriamo per un caffè nel centro di New York, lei arriva carica di entusiasmo e con una borsa contenente dei pezzi della sua collezione, che ci mostra durante l'intervista.

«Il mio mezzo espressivo migliore è la pittura ma non mi definisco un'artista. Ho studiato storia dell'arte in Italia ma ho sempre desiderato dipingere fin da bambina, come un gioco. Poi dopo la laurea ho deciso di prendere dei corsi qui a New York in "visual art". Ho iniziato con la fotografia e poi ho continuato con la pittura». **Quando** le chiedo del suo ultimo progetto, Vittoria non esita un istante, prende la borsa e ci mostra un pezzo della sua collezione. Il quadro che ci fa vedere è un omaggio al pittore francese Gustave Courbet, «è un personaggio che ho studiato prima di partire, molto affascinante», le chiediamo quindi la tecnica utilizzata «utilizzo fotografie stampate e poi riportate su tela. Ogni tela viene dipinta o montata su di una tavoletta. Volevo utilizzare il supporto in legno, per dare l'idea del diario di bordo. Se guardi dietro poi c'è un'etichetta che cita "edizione speciale" perché i quadri sono stati venduti prima di partire».

Proprio così, Vittoria è riuscita a finanziare il progetto grazie ai sostenitori - 85 divisi tra l'America e l'Italia - che hanno creduto in lei ed acquistato le opere prima della

partenza. La mostra si sposterà in Italia a marzo, presso i Frigoriferi Milanesi (MI). In quell'occasione, le opere saranno portate via a poco a poco durante la settimana e la mostra verrà "smontata" quindi, dai compratori stessi. Originale lo è davvero in tutto Vittoria, alla quale chiediamo anche, affascinati, come è stato navigare così a lungo ed una sua giornata tipo in mare. «Il progetto è nato nell'estate del 2011, non avevo fondi ma volevo fortemente fare questa esperienza. Così alla cieca, nessuno sapeva come sarebbero venuti i quadri, alcune persone hanno creduto in me e finanziato il progetto» - continua - «ho scelto il tragitto dall'Olanda all'Ohio perché innanzitutto volevo tornare in America su di una nave e non su di un aereo e poi perché ci sono tre forme di acqua: l'Oceano, il fiume e il lago. Tre percorsi importanti e diversissimi». Così ci racconta come si è imbarcata, col suo studio portatile, una valigia con pennelli e tavolozza, due telecamere e una macchina fotografica. «La nave ha dei ritmi ben precisi, poi essendo un'imbarcazione cargo eravamo solamente quattro passeggeri più l'equipaggio. Un canadese giramondo, una ragazza olandese di 20 anni in cerca dell'American Dream ed un altro viaggiatore belga. Mi alzavo presto la mattina e come prima cosa facevo delle riprese sul ponte, ore e ore di filmati del mare e di tutto quello che ci circondava».

Il suo lavoro si svolgeva a poppa, su di un tavolinetto di legno ribattezzato "il tavolo del pirata" perché come spiega Vittoria, era pieno di incisioni e scritte di marinai che erano stati su Isolda prima di lei.

«Lì ho dipinto, guardando il mare, ma non volevo copiarlo, in realtà io non lo imitavo affatto. Mi sono ispirata alla rabbia, mia e del mare. Perché abbiamo avuto su 14 giorni di navigazione ininterrotta, almeno una settimana di mare mosso. A me piace molto, soprattutto perché dà l'idea del movimento che io volevo catturare, dato dalla direzione delle onde, del vento. Il mare era forza 8 quando eravamo a largo dell'isola di Shirley, la barca si inclinava anche di 15 gradi. Adoravo quelle situazioni. Dipingevo soprattutto in quei momenti, cercando di copirmi perché tirava un vento fortissimo, la mia idea era capire e rappresentare la rabbia del mare. L'acqua ha un movimento scientificamente studiato, ma è talmente casuale quello che poi noi vediamo, che mi affascina perché c'è una base scientifica e poi il caos».

Ci racconta poi come è stata la navigazione nell'Oceano Atlan-

tico. «Non vedi niente per giorni, solo la linea curva della terra. Quando stavamo andando verso Terranova ho persino pianto. Per me l'Oceano rappresentava finalmente la stabilità. Mi trovavo su una nave - che è come una grande madre, perché è protettiva - però attorno avevo una sensazione di spazio infinito, dove non c'è costa e quindi neanche responsabilità. Non devi arrivare da nessuna parte. Puoi rimanere lì senza avere per forza una destinazione finale».

Vittoria Chierici boarded a cargo ship, the Isolda, from Holland to Ohio, to paint ... the sea.

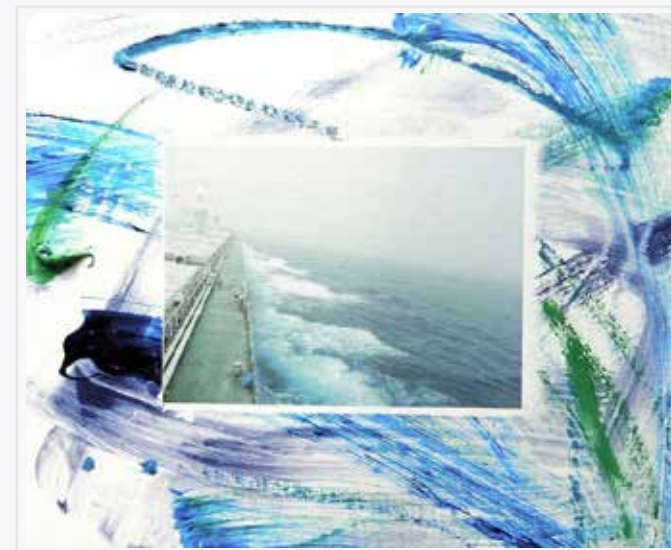
An exhibit in Manhattan, at the SUNY Maritime College

On The Pirate's Table

by Francesca Tarantino

A hand-painted captain's log. This is how you can define artist Vittoria Chierici's work (vittoriachierici.com, or www.sunymaritime.edu) exhibited until 14 November at the Luce B. Stephen Library of the SUNY Maritime College (NY), in a show by the title "Sailing Away to Paint the Sea" – in Italian "Voglio viaggiare su una nave per dipingere il mare", containing twenty paintings from the entire collection.

For years Vittoria has been living with one foot in Italy and one in New York. Last year, she "embarked" on a truly unusual adventure when she decided to sail from Amsterdam (Holland) to Cleveland (Ohio) on a cargo ship, the Isolda, to describe through art the experience of traveling by sea. The painter, who studied in Bologna where she earned her degree from DAMS in 1979, continued to broaden her education in New York at the Columbia University and at the School of Visual Arts, where she studied



photography, video and painting. In the 1990's she completed her art studies with a two year program of film production at the new York Film Academy. The paintings from her latest collection, totaling 100, express the great power of traveling, the sea and movement. The goal of her experience, which brought together sailing and art, was exactly that of communicating the strength of nature and its irrationality, as well. We meet her at a café in the center of New York. She arrives full of enthusiasm and with a bag containing some pieces from her collection, which she shows us during the interview. "My best means of expression is painting, but I don't define myself an artist. I studied art history in Italy but I have always wanted to paint, since I was a child, just like a game. Then, after I earned my degree, I decided to take some visual art classes here in New York. I started with photography and then I continued with painting". When I ask her about her latest project,



Vittoria immediately gets her bag and shows us a piece from her collection. The painting she shows us is a homage to French painter Gustave Courbet *"He is a figure I studied before leaving, he's truly fascinating"*. We ask her what technique she used, *"I use printed photographs which are then integrated in the canvass. Every canvass is painted or mounted on a board. I wanted to use a wood support, to give the idea of a captain's log. If you look in the back, there is a label that says "Special Edition" because the paintings were sold before I left."* That's how it was. Vittoria was able to finance her project thanks to her supporters – 85 of them, some in the US and some in Italy - who believed in her and bought the paintings before her departure.

In March the exhibit will move to Italy, at the Frigoriferi Milanesi (Milan). On that occasion the paintings will be taken away a few at a time, throughout the week, so the show will be "disassembled" by the buyers themselves.

Vittoria is a true original. Fascinated, we ask her how it was to sail for such a long time, and what a typical day at sea was like. *"The project was born in the summer of 2011, I had little funds, but I strongly wanted to have this experience. So, blindly (no one knew how these paintings would turn out) some people believed in me and financed the project"* -she continues- "

I chose the route between Holland and Ohio, first of all because I wanted to go back to the US on a ship and not on a plane and then because there are three forms of water - the ocean, the river and the lake. Three very important ways of getting around, very different from each other."

So she tells us how she boarded the ship, with her portable studio, a suitcase full of paint brushes and a palette, two video-cameras and a camera. *"A ship has a pace of its own, then since it was a cargo ship there were only four passengers and the crew. A globetrotting Canadian, a 20 year old Dutch girl chasing the American Dream and another Belgian traveler. I would get up early in the morning and first thing I did was filming the bridge, hours and hours of filming the sea and everything that surrounded us."*

She did her work on the stern of the ship, on a little wood table she called "The pirate's table" because, as Vittoria explains, it was full of words scratched on by sailors that had traveled on the Isolda before her.

"I did my paintings watching the sea, but I wasn't trying to copy it. Actually I was not imitating it at all. I was inspired by my own rage and the raging sea. Because out of 14 uninterrupted days of sailing, we had seven days of rough sea. I like it a lot, mostly because it gives the idea of movement that I wanted to capture, given by the direction of the waves and the wind. The sea was at 8 degree of the Douglas scale when we were off the island of Shirley, and the boat was inclined by 15 degrees. I just loved these situations. I painted mostly those moments, trying to cover myself as a protection against the extremely strong wind that was blowing. My idea was to understand and represent the rage of the sea. Water has a type of movement that can be scientifically studied, but what we see is so random. So what fascinates me is that there is a scientific basis and then there is chaos."

Can you tell us how it was sailing over the Atlantic Ocean?

"You don't see anything, for days and days, only the curved line of the earth. When we were going towards Newfoundland I even cried. For me the Ocean finally represented stability. I was on a ship – which is like a great mother because she is protective – but around me I sensed an infinite space, where there was no shore and therefore, no responsibility. You don't have to get anywhere. You can stay there without having to have a final destination."

Vittoria Chierici mentre disegna a poppa della nave Isolda sul tavolo detto "del pirata".

Vittoria Chierici while drawing at the Pirate's Table at the vessel Isolda's stern.



A P P E N D I C E

Gent.ssimio Michel Tournier,

sono un'artista italiana che ha vissuto a New York parte della propria vita. L'anno scorso a Maggio del 2012, nel porto industriale di IJmuiden vicino ad Amsterdam mi sono imbarcata su una nave mercantile diretta al porto di Cleveland, nello stato americano dell'Ohio.

Lo scopo del mio viaggio era di riprendere un modo di fare arte meno cerebrale e piu' di azione. Premetto che gran parte del mio lavoro si basa non sullo sviluppo di una forma o sulla ricerca di uno stile, ma sulla realizzazione di un progetto, quale che siano i mezzi da utilizzare per questo fine.

Il viaggio attraverso l'Oceano Atlantico, nella forma del progetto artistico, aveva questo titolo: Voglio viaggiare su una nave per Dipingere il mare. In inglese: Sailing away to Paint the Sea.

Prima di partire ho letto il suo libro *Vendredi ou les Limbes du Pacifique*. Non sono un'esperta di letteratura e forse non ho neppure capito la complessita' del suo romanzo. L'ho trovato bellissimo e pertinente alla mia esperienza.

E' un po' misero parlare della propria esperienza personale e mi piacerebbe poter dare con la mia arte idee piu' profonde del mondo in cui vivo, ma non ne sono capace. Posso solo dar vita a lievi impressioni.

Nel viaggio dall'Olanda all'America, non ce' stata nessuna difficolta'. Senz'altro un viaggio molto piu' affascinante di uno normale di crociera. Durante il viaggio sono riuscita a dipingere su un tavolo disposto a poppa, sul castello della nave cargo. Ho iniziato cosi' il mio progetto pittorico: dipingere un pezzo di mare per tutte quelle persone che prima della mia partenza nell'arco di un anno, mi avevano dato fiducia acquistando per pochi soldi un dipinto, aiutandomi a realizzare, in questo modo, il mio sogno.

Il viaggio e' sempre stato un momento di convivialita', di scoperta, mai di solitudine.

Il mare si e' manifestato quieto e ribelle, temibile e potente, ma la tecnica avanzata della nave era rassicurante e protettiva.

Devo dirle, che mi sono sentita libera solo in mezzo all'Oceano, solo quando non si vedeva la costa. La curva dell'acqua che delimitava l'orizzonte mi ha sempre dato un senso di pace anche durante una tempesta con il mare a forza 8; il

pensiero di non dover tornare, ma di navigare e basta.

Invece sono arrivata da qualche parte, dopo aver attraversato il fiume canadese San Lorenzo e due laghi. Dopo sette ore di autobus, sono scesa alla mia isola, Manhattan. E' qui che il suo libro mi e' venuto in mente come se fosse stata quasi una guida giornaliera del mio cammino verso la realizzazione finale del mio progetto, la pittura delle mie piccole opere. In questo periodo, per piu' di cinque mesi, ho lavorato di giorno e di notte a piu' di cento tavole dipinte con una tecnica mista, tra fotografia e colori a olio. Dipingevo di continuo, ma non avevo nessuna relazione sociale se non quella di impiegarmi in piccoli lavori che mi hanno aiutata a sopravvivere, nell'estate - autunno del 2012. Ho fatto l'insegnante e la donna di servizio. Uscivo dal mio studio solo per quelle ore necessarie a pagarmi l'affitto. Per il resto ero completamente "naufraga".

Al mio sbarco, ancora per qualche giorno, quando aprivo una finestra, vedevo solo il mare e non il traffico di New York.

Nel mio studio, molto piccolo, avevo una vita giornaliera rigorosissima. Ogni oggetto aveva un proprio luogo. Uno spazzolino da denti era sulla mensola dei colori a olio a una certa distanza e cosi' e' rimasto per cinque mesi e mezzo. Avevo ridotto tutto al necessario, come per vivere in un campeggio.

Non sono sfollata nemmeno quando in Ottobre si e' abbattuto su New York l'uragano Sandy. Devastante e seducente come la mia assoluta solitudine. Ero mentalmente sola, all'interno del mio progetto, tra dieci milioni di cittadini. Solo cosi', in una sorta di naufragio sociale, ho rivisto il mare.

Mi e' mancato un Venerdì. Nella lingua italiana si dice che ti manca un Venerdì per darti del matto. Avere un Venerdì al mio fianco sarebbe stato come mettere su casa, costruire un'amicizia, rientrare dell'ordine normale delle cose e perdere cosi' le ultime sensazioni del mare.

Mi sarebbe piaciuto incontrarla, di persona, Venire a Parigi e salutarla, ma le ho scritto queste poche righe, almeno per farle sapere che il suo libro ha avuto una parte attiva nel mio lavoro.

Cordialmente,

Vittoria Chierici à Monsieur Michel Tournier

Monsieur,

Je suis une artiste italienne ayant vécu à New York une grande partie de ma vie. En mai 2012, depuis le port industriel de IJmuiden, à côté d'Amsterdam, j'ai embarqué à bord d'un cargo qui avait pour destination le port de Cleveland dans l'état américain de l'Ohio. Le but de mon voyage était de recommencer à faire de l'art de façon moins cérébrale et davantage dans l'action. Il faut préciser qu'une grande partie de mon travail ne porte pas tellement sur le développement d'une forme ou sur la recherche d'un style, mais plutôt sur la réalisation d'un projet par tous les moyens qui pourraient atteindre ce but. Le voyage à travers l'Océan Atlantique, dans sa forme de projet artistique, portait ce titre: «Je veux voyager sur un bateau pour peindre la mer», en anglais: «Sailing away to Paint the Sea».

Avant de partir j'ai lu votre livre «Vendredi ou les Limbes du Pacifique». Je ne suis pas une spécialiste de littérature et il se peut que je n'ai pas compris la complexité de votre roman. Je l'ai trouvé très beau et pertinent par rapport à ma propre expérience. C'est un peu pauvre que de parler de sa propre expérience personnelle et j'aimerais pouvoir apporter à travers mon art des idées plus profondes du monde dans lequel je vis, mais je n'en suis pas capable. Je ne peux que donner vie à des impressions à peine ébauchées.

Pendant le voyage depuis la Hollande jusqu'en Amérique, aucune difficulté n'est survenue. Ce fut sans doute un voyage bien plus fascinant qu'une croisière normale. Durant ce voyage je suis parvenue à peindre sur une table disposée en poupe, sur le gaillard de l'arrière du cargo. C'est ainsi que j'ai débuté mon projet pictural: peindre «un morceau de mer» pour toutes les personnes qui, avant mon départ et pendant un an, m'avaient fait confiance en achetant pour peu d'argent une toile et m'aidant ainsi à réaliser mon rêve.

Le voyage a toujours été un moment de convivialité, de découverte, jamais de solitude.

La mer s'est révélée calme et rebelle, terrible et puissante, mais la technologie avancée du cargo était rassurante et protectrice.

Je dois vous avouer que je me suis sentie libre seulement au milieu de l'Océan, seulement lorsqu'on ne voyait plus la

côte. La courbe de l'eau qui délimitait l'horizon m'a toujours donné un sentiment de paix, même au cors d'une tempête avec la mer à force 8; l'idée de ne plus revenir, mais naviguer et rien d'autre.

Mais, hélas, je suis arrivée quelque part, après avoir traversé le fleuve canadien Saint Laurent et deux lacs. Après sept heures d'autocar, je suis descendue sur mon île, Manhattan. C'est ici que votre livre m'est revenu à l'esprit comme s'il eut été presque un guide quotidien de mon chemin vers la réalisation finale de mon projet, peindre mes petites œuvres.

Au cours de cette période, pendant plus de cinq mois, j'ai travaillé jour et nuit sur plus de cent toiles avec une technique mixte entre photographie et couleurs à l'huile. Je peignais continuellement et je n'entretenais aucune relation sociale, mis à part celle liée à de petits boulots qui m'ont aidé à survivre pendant l'été-automne 2012. J'ai été aussi bien enseignante que femme de ménage. Je sortais de mon petit atelier seulement durant les heures qui m'étaient nécessaires à payer mon loyer. Pour le reste j'étais complètement une «naufragée».

Une fois débarquée, et ceci encore pendant quelques jours, lorsque j'ouvrais la fenêtre, je voyais la mer et non le trafic de New York.

Dans mon atelier, très petit, j'avais une vie quotidienne très rigoureuse. Chaque objet avait une place spécifique. Une brosse à dents était placée à une certaine distance sur l'étagère des couleurs à l'huile et c'est ainsi qu'elle est restée pendant cinq mois et demi. J'avais tout réduit au strict minimum comme s'il s'agissait de faire du camping.

Je n'ai même pas quitté les lieux lorsqu'en octobre l'ouragan Sandy a frappé New York. Aussi dévastateur et séduisant que ma solitude absolue. J'étais seule mentalement, à l'intérieur de mon projet, parmi dix millions d'habitants. C'est seulement de cette manière que, dans une sorte de naufrage social, j'ai revisité la mer.

J'aimerais venir à Paris et vous rencontrer personnellement. Mais je vous ai écrit ces quelques lignes du moins pour vous faire savoir que votre livre a eu une part active dans mon travail. Bien cordialement.

Vittoria Chierici, New York, January 2014
traduzione: Daniela Pochettino - Grimaldi



Filippo De Pisis (1896 - 1956) Marina con Scampi - Still life with Shrimps, 1926. Olio on cardboard, 52 x 68 cm - 20.4 x 26.7 in
© Courtesy Pinacoteca di Brera e Ministero per i Beni e le attività Culturali e del Turismo, Milano, Italy.



Cari amici,

sto organizzando un viaggio in nave attraverso l'Atlantico per dipingere il mare stando in mezzo al mare e non sulla costa. Un problema di spazio e di colore. Voglio lavorare in diretta, senza proiettare o ricostruire l'immagine al computer e da un punto di vista diverso rispetto ai tipici paesaggi marini.

Nel 1993 quando studiavo alla New York Film Academy allora appena aperta, dormivo in un piccolo albergo per marinai di passaggio che aspettavano un lavoro sulle navi dei porti di New York e del New Jersey. Lì ho conosciuto il pastore William Fensterer, direttore della German Seaman Mission, un'agenzia della Chiesa Luterana tedesca che si occupava di questi uomini in cerca di futuro. Proprio in questo ostello, il Seafarers International House (oggi un buon albergo conosciuto a livello internazionale) mi è nata la curiosità di scoprire una realtà di lavoro e di vita in fondo non troppo lontana da quella dei cantieri in cui lavorava mio padre. Ho conosciuto cuochi filippini e capitani croati, tedeschi, polacchi. Nel 2006 mi è stato commissionato il dvd "Church at Sea" e come i bambini ho desiderato salire su quelle grandi navi, per lo più bananiere, per girare il mondo e sentire le storie della gente che vi lavorava. Non l'ho fatto per molti anni, perché avevo altri progetti e perché il presidente di una nota società di navigazione mi aveva allertata sulle difficoltà che avrei potuto incontrare: traffico d'armi e droga, pirateria e troppi documenti da compilare, tutti aspetti che hanno portato all'eliminazione dei passeggeri su questo tipo di navi.

Ora ho trovato una nave commerciale della compagnia polacca PZM che partirà la seconda metà di giugno 2012 dal porto olandese di Ijmuiden e dopo 16 giorni di navigazione sull'Atlantico arriverà a Cleveland, Ohio.

Per questa piccola impresa sto cominciando già da ora ad autofinanziarmi, dovendo anticipare un deposito per il biglietto e i costi assicurativi.

Propongo quindi a un gruppo di amici l'acquisto anticipato sulla fiducia di un dipinto sul mare di 25 x 30 cm, olio e acrilico su tavola al prezzo di 200 USD. Circa 140 -- 144 euro, il pezzo.

Dear friends,

I am in the process of arranging a trip on a ship so I can paint the sea out in the open ocean. The idea came out to me some years ago while I was doing a documentary about the merchant marine. I will leave from Amsterdam (Holland) in June 2012 and arrive in Cleveland (Ohio) after more or less 16 days of navigation on a freight carrier, across the Atlantic and the St. Lawrence Seaway. There are many reasons why I have wanted to do this trip, since 2006.

I had really good friends at the Seafarers and International House, here in New York on 15th Street and Irving Place. I met Pastor William Fensterer in 1993 - I was at that time one of the first students at the new New York Film Academy - while living at the Seafarers House. I didn't know anything about the merchant marine world, although, since my childhood, I used to wonder at the sight of big machinery and played with people like pipe-line welders. I was, in fact, the daughter of an oil engineer, growing up with the most foolish idea of making an art journey out of my life.

I also did a little sailing in my teens, but I wasn't very good at it. I was scared of the strong wind, the Bora, which blows in Trieste where my father was working at that time.

Pastor Fensterer and Pastor Clint Padgitt were chaplains of the German Seamen's Mission, a Lutheran agency dedicated to helping sailors working on ships calling at the Port of New York and New Jersey. I did my first shooting aboard a banana carrier in 2004, following Pastor Fensterer for a day. Later, I released a DVD for the Seafarers and International House, titled Church at Sea. While shooting the DVD, I had the opportunity to meet quite a few seafarers and to hear their stories. I wished to add to my film something more realistic about the seafarers' life during navigation.

It took me some more years, though, to accomplish the idea of going on a freighter. It was difficult to get permission because of security restrictions.

A first group of friends have purchased in advance a few paintings and drawings about my journey, for a symbolic value of 200 \$ each, in order to support me with all the expenses I am going to face. These paintings will be part of a special edition to be exhibited and published in a book curated by art historian Dario Trento, professor at the prestigious Fine Arts Academy of Brera, Milano.

There will also be a visual log of my trip, a sort of documentary.

If you would like to be part of this event, please contact me or meet me at my studio. I will be in New York, since January 20th.

Please feel free to give me any advice. I really appreciate it.



Lettera a Dario Trento in copia a Beppe Finessi

New York, 28 marzo 2012

Il progetto in edizione limitata e a scatola chiusa ha lasciato perplessi alcuni amici americani che vogliono vedere il prodotto che acquistano o che forse non mi conoscono abbastanza e non si fidano. A Milano invece molti hanno risposto subito con entusiasmo (da ultimo anche il giovane critico Federico Sardella che vuole promuovere la mia idea al suo *entourage*) e anche a Roma, dove non ho molte conoscenze, ho trovato importanti sostenitori.

L'idea di pre-finanziamento e di edizione limitata è importante non solo per motivi economici, anche se le adesioni mi hanno permesso di acquistare il biglietto, l'assicurazione e l'equipaggiamento per lavorare. Questo tipo di finanziamento non si può definire *fund raising*, cioè un'offerta in cambio di uno sgravio fiscale secondo la prassi diffusa in USA. È una prevendita, come si faceva nell'Ottocento per stampe ed editoria, come mi dicevi tu per telefono.

Ho quindi già preparato 1 pacco di "pezze" di tela (cm 25 x 30) da dipingere a bordo, mentre a terra, quando sarò tornata in studio a New York, realizzerò altre opere seguendo un principio e una preparazione diversa. Non si tratta di lavorare in serie e nemmeno di sviluppare una figura o una forma: si può dire che incappo in qualcosa che diventa un gioco. Questo gioco è il metodo, un sistema di analisi della realtà che semplificandosi diventa un modo di usare una tecnica. Tutto qui. Il processo e non la volontà di riproduzione mi dà l'automatismo a svolgere un' "idea" in molte forme. È ovvio che dovendo creare un numero limitato di pezzi già acquisiti, il metodo di analisi e di lavoro nasce anche da questa esigenza e non solo dall'aspetto storico e poetico del tema. Il progetto di dipingere il mare potrebbe considerarsi lo svolgimento pratico ("a colori") di un disegno che rimarrà un test senza diventare logico e operativo. Prima di partire, ho voluto studiare la pittura marina da un punto di vista storico e tecnico. È un tema apparentemente scontato, se si pensa al paesaggio, ma io intendo dipingere il mare in stato di movimento. Ho notato che tra i sostenitori del mio lavoro, gli amici intellettuali con una formazione più positivista o sociologica hanno aderito al progetto con sospetto o per pura amicizia. La loro domanda è stata: *ma non*

farai mica dei paesaggi? Li hanno fatti già in tanti. E citano Turner. Chi invece ha sostenuto la mia causa fin dall'inizio, oltre a un gruppo di fedelissimi, sono stati designers, architetti, avvocati e altri artisti; persone più legate alla tecnica che alla politica. Ha aderito con passione anche una grande filosofa, l'unica di un folto gruppo di vecchie amiche ad aver capito veramente il progetto.

Dipingere vivendo notte e giorno in un luogo in movimento è la seconda condizione importante, oltre a quella dell'edizione limitata. Il mare e l'atmosfera circostante cambieranno nel corso del viaggio e io dipingerò "en plein air" sul ponte della nave. Come dicevo, sto facendo degli esercizi di tipo "storico". Sono stata al Metropolitan a vedere alcuni dipinti sul tema del paesaggio marino perché con la pittura le riproduzioni in internet non funzionano. Forse la pittura è l'unica tecnica che non rientra nelle idee sulla riproducibilità che studiavamo da ragazzi, va vista dal vero, non necessariamente in un grande museo o collezione ma anche per la strada, ovunque ci sia la volontà di apprezzarla. Coloro che non credono alla pittura, che la rifanno per prenderla in giro o che la considerano una pratica vecchia non ne comprendono il gusto e la sensualità. Mi dispiace, si perdono parecchio. Io ritengo di non essere un pittore, di non avere fatto pratica in questo senso. Oggi è difficile, mancano le scuole. Gli artisti si preoccupano di essere all'avanguardia e rinnegare la pittura, appunto, come cosa d'altri tempi. Tutte balle, anche quelle di Mc Luhan, se preso in modo superficiale. Una tecnica non è un mezzo e la pittura non è un medium. Cambia durante i secoli, un po' come è successo per la scrittura.

È infatti impressionante osservare certi paesaggi marini, dai romantici a Monet ai contemporanei realisti o iperrealisti che rifanno il mare come fosse vero. Il verismo non è realismo. È una sua parodia senza sensualità, senza espressione. Rispetto a certa arte astratta che interpreta il mare nella luce e nel colore e nella dimensione minimale, preferisco gli artisti dell'Ottocento. Figurativi, ma per modo di dire. Mi sono innamorata di Courbet. Ho ammirato prima molti altri dipinti sul mare, come per esempio i piccoli lavori del norvegese Johan Christian Dahl (1788-1857). Trovo meraviglioso il colore trasparente dell'acqua nei pa-

esaggi marini di Winslow Homer ed è curioso che tratti le figure dei pescatori come fossero illustrazioni ed appartenessero a un codice a parte rispetto a quello della natura. Poi i soliti Manet e Monet, la luce, i contrasti, la tache di Monet che prende la forma delle onde, diversa dal segno di Van Gogh inciso pesantemente. Proprio stamattina sono andata a vedere "La Vague di Monet" del 1865 (l'ultimo dipinto in cui si serve ancora del nero) e il mare di Courbet: "Le Paysage de Mer", del 1873. Piccole dimensioni. La pittura è stesa a strati, compatta, con pennellate finali a rilievo: sembra una materia a sé stante, ricorda il mare ma non lo è... per questo me ne sono innamorata.

Appunti per Massimo Maracci

New York, 21 gennaio 2012

Ho iniziato a lavorare sviluppando singoli progetti, ognuno dei quali ha una propria autonomia finanziaria e linguistica. Ho una cultura complessa: storia dell'arte, fotografia, pittura e cinema e la mia formazione è tra Bologna, Milano e New York. Ho vissuto parecchi anni negli USA ma non ho mai pensato di diventare americana. New York è come fosse il centro di un impero e bisogna esserci: non privilegio la cultura americana, so che è stata importante ma oggi c'è dispersività.

L'obiettivo del mio viaggio è quello di ri-percorrere la rotta che collega Europa e America per riscoprire un nuovo mondo che forse non esiste più. È, in un certo senso, un percorso storico. Attraversare l'Atlantico per arrivare a Terranova è sempre stato un mio sogno.

Ho un programma di lavoro intenso. Voglio dipingere il mare in tanti modi. Voglio pensare all'arte com'era prima delle avanguardie, all'inizio del modernismo. Per questo mi sono costruita mentalmente alcuni "modelli". L'uomo che guarda e si meraviglia di fronte all'immensità di Caspar Friedrich e di Courbet. Lo spazio metafisico del paesaggio marino in De Pisis e dell'americano John Marin. Le onde di Van Gogh e la luce di Monet e Turner.

Quest'idea è nata nel 2006 quando realizzai per la chiesa Luterana un documentario sui marinai che sbarcano a New York.

Ho organizzato il viaggio grazie ad un'agenzia canadese,



Edouard Manet (1832 – 1883) L'Évasion de Rochefort, 1880. (Deuxième version). Oil on canvas 73 x 80 cm - 28.7 x 31.4 in
© Courtesy Musée d'Orsay, Paris.

p. 184 J. M. William Turner (1789 – 1862) The Slave Ship, 1840. Oil on canvas, 91 x 1.23 cm - 35 3/4 x 48 1/4 in
© Courtesy Museum of Fine Art, Boston, USA. www.mfa.org

la Cruise People, e la storia di questo progetto sarà pubblicata sulla rivista "Inventario", diretta da Beppe Finessi. In settembre ho iniziato a chiedere ai miei collezionisti una partecipazione con l'acquisto sulla fiducia di un dipinto sul mare di piccole dimensioni per una cifra simbolica di 144 euro. Tutti i partecipanti si chiamano "Fondatori" del progetto. Questi dipinti saranno personalizzati; ognuno diverso dall'altro e saranno firmati sul retro con un apposito timbro che garantisce l'appartenenza all'edizione limitata. Ci sarà una mostra a Milano e probabilmente anche in altre città.

Lettera a Dina Bara, giornalista di Prima Comunicazione

Milano, 28 agosto 2011

Ciao Dina, come state? Ti scrivo poche ore prima dell'uragano Irene. La città è deserta, hanno chiuso la subway a mezzogiorno. Qui sotto da me, stanno tagliando i rami degli alberi prima che cadano. Ho cambiato otto case e un albergo per barboni puzzolenti e deprimenti, dove andrò a stare anche dall'1 all'8 settembre. Poi andrò a casa di un'amica di Manuela a tenerle il gatto mentre lei è in Italia. Il lavoro procede, ma senza introiti. È come se fossi spinta da una forza cieca che mi fa andare avanti quando altri avrebbero già ceduto. Ho molte idee. Ho visto anche una gallerista, ma temo che il tipo di lavoro che faccio non le interessi.

Sono a un bivio, come se dovesse accadere qualcosa e come se il lavoro che ho fatto in tutti questi anni fosse superato e non valesse più la pena di portarlo avanti. Leonardo a parte, che è già un passo verso una direzione nuova. Sto per entrare in una specie d'impressionismo, tutto di pittura, ma nato dalla tecnica. Ho in mente un progetto che s'intitola: **Voglio viaggiare su una nave per dipingere il mare.** Volevo autofinanziarmi, chiedere 200 dollari ciascuno, tra amici e collezionisti, in cambio di un pezzo. Per ora è tutto. Ti dirò poi dell'uragano. Baci

a Dina Bara

27 agosto 2011

Ciao Dina, spero che a Pesaro ti sia riposata. Ho concluso la fase organizzativa del viaggio, sto per mandare la richiesta all'agenzia. C'è ancora una cosa che non quadra in tutta questa faccenda: l'obiettivo. Come diceva Frank Zappa (che è diventato il mio guru, dopo averne letto la biografia) se c'è un progetto, deve avere uno scopo. Questo è il mio problema, non riconosco lo scopo dell'arte, o della mia arte. Immaginando il viaggio in nave, lo pensavo nel senso di chi torna in Europa ripercorrendo il viaggio dell'immigrante al contrario, questo perché da anni vivo con l'angoscia di dover tornare. Allora mi dicevo, se proprio devo tornare a vivere in quell'inferno che è la mia famiglia, voglio farlo con un certo gusto. Il viaggio che ho organizzato adesso è un'altra cosa. È un viaggio e basta, forse è meglio. Sono proprio gli ultimi dubbi.

da Dina Bara

7 settembre 2011

Ho capito, il viaggio l'avevi pensato in un modo e invece va in un altro, per tragitto e per stagione. Che c'è di male? Vuol dire che ne verrà fuori qualcosa di diverso, ma non meno importante. Invece non capisco i tuoi dubbi sullo scopo: se non riconosci lo scopo dell'arte ti tocca cambiare mestiere, se invece stai cercando lo scopo della tua arte, la risposta puoi trovarla in questo progetto. Come in qualsiasi altro progetto ti venga in mente. Sei sicura che lo scopo non sia semplicemente pensare e portare a termine un progetto? Sottolineo il *portare a termine*?

da Dina Bara

9 ottobre 2011

Oh sì Vitti, partecipo molto volentieri e mi piacciono le altre che hai coinvolto in questo viaggio ideale, perché poi quella che viaggerà davvero sei tu, ma credo che sarà bello anche per noi.

da Maria Gloria Conti Bicocchi, artista

Firenze, 20 settembre 2011

Il tuo progetto è molto bello e sono certa che i lavori che scaturiranno da questa sorta di meditazione saranno preziosi! Io ho venduto tutte le opere d'arte che avevo (Kounellis, Kosuth, Boetti, Flavin, Fabro, De Dominicis, Warhol, Pistoletto, insomma lavori di artisti amici cari della mia generazione) perché la vita è stata bellissima, ma molto difficile economicamente negli ultimi 20 anni... Non posso permettermi di acquistare niente e la mia casa ora è piccolissima! Sono certa che troverai tanti amici e collezionisti che saranno felici di partecipare alla tua avventura sul mare! Auguri.

da Silvia Sereni, giornalista e consulente editoriale

Milano, 21 settembre 2011

Carissima, dipingere il mare è sempre una bella idea, va bene. Dimmi se posso dare il mio contributo a Dina o come. Consigli letterari, una marea, ma ovviamente i primi autori che vengono in mente sono quelli ovvi e forse insuperati: Conrad, Melville, Stevenson. Forse anche la Bibbia (Noè, la traversata del Mar Rosso, Giona). Un libro che parla di navigazione che mi ha molto affascinato (lo leggevo in Sardegna al mare e questo contribuiva) è "Acque Morte" di Somerset Maugham, bellissimo. Non so com'è "La barca e io" di Tove Jansson, Iperborea. Certo è che guardare e ascoltare il mare per ore è splendido, non serve altro se c'è quello. Un abbraccio Silvia.

PS Piero suggerisce "Un anno a Prua" di tal Dana, che dice bellissimo. Ma in Internet non c'è traccia. Forse l'ha sognato.

a Silvia Sereni

9 settembre 2011

Ciao Silvia, grazie mille per l'adesione al progetto, ma soprattutto grazie per i consigli letterari di cui terrò conto anche nel mio giornale di bordo. Non ho mai letto "Acque Morte", ma Maughan mi piace moltissimo. Giusto anche il

riferimento biblico. Conrad e Melville li ho letti tempo fa, ma non mi dispiacerebbe affatto rileggerli. In pittura sto facendo una piccola ricerca storica sul paesaggio marino, che di solito è visto dalla costa. Questo progetto sarà diviso in due parti, la pittura su tavola, intesa come tecnica "alla prima" (cioè strati di colore dati "a fresco", come nell'impressionismo) e un videogiornale che avrà musica e testo di un bravissimo cantautore australiano.

da Silvia Sereni

21 settembre 2011

Bene, mi rifaccio viva. A Londra avevo visto tantissimi Turner secondo me anche in pieno alto mare. Ciao.

a Silvia Sereni

23 settembre 2011

Grazie Silvia. Ho studiato i Turner dipinti dalla barca e qualcosa di Monet, ci sono anche acquerelli giapponesi. Insomma c'è una certa "letteratura pittorica" sull'argomento e sarà interessante ripercorrere questi approcci dal vero. Tutti questi dipinti, Turner compreso, partono dal paesaggio visto da lontano.

Poi c'è il mondo che esce dal paesaggio, come ad esempio la vita a bordo.

da Patrizia Binda, amica e collezionista

Milano, 25 settembre 2011

Che bel programma! E che bel viaggio! Me lo farei anch'io! Ma è normale che ci siano passeggeri a bordo? Non ho mai sentito di questa cosa. Ciao.

da Dina Bara

25 settembre 2011

Bello Vitti! Mando la tua mail e la foto del cargo a Roberta Giaconi, la mia amica che ti ha dato le indicazioni sulle navi e che a questo punto possiamo considerare la madrina del viaggio! Ti assicuro che è la migliore delle madrine pos-

sibili, è una ragazza fantastica, bellissima e solare, giornalista e giramondo. Adesso è in Australia per un po' di tempo e suo marito per un periodo ha fatto l'ufficiale sulle navi da crociera, per questo ho pensato subito a lei. A presto, un abbraccio.

a Roberta Giaconi, giornalista italiana alla Melbourne Press

Australia, 4 ottobre 2011

Gent. ssima Roberta Giaconi, grazie a lei sono riuscita a realizzare un progetto che avevo in mente dal 2006 quando feci un documentario sui marinai delle navi mercantili.

Grazie quindi per l'indirizzo dell'agenzia The People Cruise che ha spedito a Dina Bara: ho già prenotato la partenza per la seconda metà del mese di giugno 2012.

da Roberta Giaconi

22 ottobre 2011

Cara Vittoria, che bello, sembra che il progetto sia già iniziato bene, con tanti spunti interessanti. Mi piace molto la musica del ragazzo ascoltata dal tuo link, ma non lo conosco e non riesco a trovarlo sul google australiano. Io proprio oggi ho iniziato a lavorare per la radio italiana del programma radiotelevisivo australiano. Bellissimo. Accanto agli uffici di noi italiani, ci sono i polacchi, i vietnamiti e degli abitanti delle Isole Tonga. La redazione sembra un labirinto multiculturale nel pieno centro di Melbourne, bellissima. Continua a tenermi aggiornata, mi fa piacere! Un abbraccio.

da Charles Edmund Briggs, giovane cantautore di Sidney

Australia, 22 ottobre 2011

Just got your msg's. So sorry for the late reply. I have been without the net and have been wrapped up in a family matter. Will write soon regarding this. Hope you are well and looking forward to hearing about your adventure. Happy to help in any way I can. Consider my music, art and expertise at your disposal. Best of luck! P. S. I will be in Italy in 8 weeks! Recording music in Rome then off to London. Fingers cros-

sed I get a visa to NYC and I can live there. Sorry again for the late reply. I have been very busy.

Vittoria: Hi Charles it is just great to hear from you and great to hear that you can come to New York. I am sure we'll do a wonderful project together. I am in Italy by the end of April, leaving from Holland June 16. I will come to New York first week of July to work on all the footage and the impressions. I have almost 60 pieces, small, but still to be painted for people who have purchased them in advance. I have a show here in New York in an historical place by the end of Fall. In any case, besides painting, I need to edit the film journal which will be screened at my show. I will let you know, after the trip, how you can help. I wasn't thinking of just a score, since you are a poet. I also need to fund raise just for the film. I will keep you posted. Have a great recording in London and Rome. You are really good.

Charles: Hi Vittoria, sound great sign me up. I have to be brief as I am between places. I will be settled on the 23rd so will be in touch then. Looking forward to hearing about everything. Good luck! Missing NYC greatly.
Kind Regards.

a Dina Bara

22/10/11

Ti confermo la partecipazione del giovane musicista australiano Charles Edmund Briggs. L'ho messo in contatto con Roberta Giaconi, visto che stanno entrambi in Australia. Charles è un tipo molto schivo che ho conosciuto per caso proprio qui dai marinai. È poeta e folk singer. Mi piacerebbe che scrivesse musiche e liriche di certi passaggi non parlati del mio video giornale. Sto scrivendo un testo in inglese (poi anche in italiano) su tutto il progetto. Mappe comprese. La rotta è notevole, deve essere un gran spettacolo!!! Arrivo a Bologna il 3 Novembre.

Ecco la riposta di amici e sostenitori alla mia richiesta di acquisto di un mio lavoro sul progetto del mare.

da Beppe Finessi, storico del design, direttore della rivista Inventario

Milano, 19 settembre 2011

SEI UN GENIO, cara VITT! IO PRENDO UNA QUOTA! Come faccio a mandarteli? Ti faccio un bonifico? Dimmi come è più comodo per te!!!

da Maria Lucia Ferraguti, critico d'arte

Vicenza, 20 settembre 2011

Cara Vittoria, d'impulso ti avrei scritto che vengo con te. Pazienza. Attendo il quadro... Dimmi come inviarti il dovuto. Un abbraccio unito, in anticipo, a "buona fortuna".

da Massimo Maracci, direttore di Cultura

Bologna, 21 settembre 2011

Ehi, Vittoria! Che bel progetto artistico. Complimenti! L'idea della vendita in anticipo mi sembra buona, tanto che parteciperei volentieri con l'acquisto di alcuni pezzi. Se ti occorre che lo proponga ad altri, darei loro un'ottima opportunità. Un caro saluto.

da Giulia Lazzarini, imprenditore e collezionista

21 settembre 2011

Ciao! L'idea è meravigliosa! Partecipo sicuramente e ti prenoterei tre quadri. Ci vediamo a fine ottobre!
A presto.

da Dario Trento, storico e critico d'arte

25 settembre 2011

Cara Vittoria PARTECIPO! Mi sembra un progetto bellissimo per lo spirito e il messaggio che lo anima. Dobbiamo pensare cose nuove! Un abbraccio.

da Massimo Maracci

27 settembre 2011

Cara Vittoria, grazie per la considerazione, è una operazione così particolare e intensa su cui avrei difficoltà a intervenire con suggerimenti se ce li avessi. Complimenti. Addirittura quando sarà il momento, chiederei a te – se non hai difficoltà - di scegliere quelle per me, distinte da quella di mia

moglie e ancora distinte da quella per Leo, così non avrò l'imbarazzo della scelta. Aspetto una tua conferma per sapere se i partecipanti hanno diritto ad un solo pezzo oppure possono prenotarne 3+1+1 come farei io. Dai, ti saluto con amicizia.

da Daniela Pochettino, responsabile della Discothèque Bibliothèque Faidherbe

Parigi, 27 settembre 2011

Ciao cara, c'è una musica per il video? Come consiglio: scrivi e immergiti mentalmente nei colori del mare così diversi e restituisci le tue sensazioni visive, olfattive, sonore il più profondamente possibile. Il mare può essere non solo grande serenità e calma, ma anche forza violenta. Spero non ci siano tempeste, ma sarebbe bello poter dipingere anche quelle, quando il mare è scatenato e quando i colori diventano piombo. Questi puoi immaginarli stando in cabina e viaggiando sul mare con la mente.

da Giuseppe Furghieri, musicologo

Parigi, 8 ottobre 2011

Ciao Vittoria, Ok, puoi contare su di noi per aiutarti in questo progetto. In un'epoca in cui tutti (o quasi) vogliono andare in fretta, in un'epoca in cui più nessuno dipinge "sul motivo", la tua ci sembra un'idea controcorrente e, se non altro come tale, buona. Così facendo ti confermi artista d'azione. O meglio, artista che pensa facendo. O che fa pensando. Che è meglio che pensare senza fare o che fare senza pensare.

da Dario Canali e Diana Masserdotti, amici e collezionisti

Roma, 9 ottobre 2011

Ciao Vittoria, ho il desiderio di stare qualche minuto con il tuo progetto. Che ci piaccia molto credo tu lo abbia capito dalla velocità con cui, insieme a Diana, ci siamo resi disponibili al finanziamento dello stesso. Mi piace anche che tu mi chiedi consigli... non ho suggerimenti particolari da offrirti... posso raccontarti un quadro che mi ha colpito molto quando l'ho visto a Venezia (presso la sede della Collezione Peggy Guggenheim) tre anni fa. Si tratta di un quadro di fine Ot-

to cento... "Height Bells" (nella mostra la didascalia diceva: Cambio della Guardia) di Winslow Homer. Lo trovi con Google... dal vivo è molto più bello... Ecco io penso che oltre al mare (inteso come acqua, onde, sole e/o nuvole) nel tuo viaggio (e nei tuoi quadri, di conseguenza) non possa non esserci anche la nave e gli uomini che questa nave fanno muovere in mezzo all'acqua... C'è una seconda cosa che mi è venuta in mente... in questo caso la fonte è un libro (molto famoso) di George Perec: "La Vita Istruzioni per l'Uso". Lì si parla di un uomo che dipingeva marine e poi le tramutava in puzzle... ogni marina veniva spedita (destinazione la casa protagonista del libro a Parigi) dal luogo in cui era dipinta... tu non riusciresti a fare questo perché la nave non fa scali (almeno fino al Canada)... ma sarebbe bello ricevere il mio piccolo quadro via posta dal primo porto in cui la nave si ferma... forse non sono suggerimenti ma mie suggestioni...

a Dario Canali

2 novembre 2011

Ciao Dario, come stai?

Penso che ti farebbe piacere saper che ho scelto per te e Diana un particolare tratto di viaggio su cui lavorare. Si tratta del canale Welland che collega il lago Ontario con l'Erie. Questo canale è stato costruito per superare il dislivello di ben 99.5 metri della scarpata che forma le cascate del Niagara. Il canale Welland ha 7 chiuse e io sono entusiasta, sia del fatto che ci sia un numero 7 che è il mio numero cabalistico, sia perché le 7 chiuse mi ricordano i sette sigilli, qualcosa di simbolico.

da Angelandreina Arorro, critico d'arte

Roma, 15 dicembre 2011

Carissima, che piacere sentirti... Si il tuo progetto mi piace, fammi sapere. Spero sempre di venirti a trovare a New York. Un abbraccio.

da Mirella Galletti, docente di Storia dei Paesi Islamici, Seconda Università di Napoli

16 dicembre 2011

Cara Vittoria, complimenti per l'idea e la volontà di realizzare un desiderio/sogno.

Stamattina ti ho mandato il bonifico. Ti chiedo soltanto di riservarmi un dipinto con il mare/oceano/fiume con le acque serene. In casa devo avere una visione serena della vita e quando anni fa comprai dei quadretti con il mare ebbi molte difficoltà a trovare vedute che non fossero in tempesta. Il cargo è una bella esperienza, feci il viaggio da Port Sudan a Suez su un cargo della Germania orientale e con i marinai cantavo "Bandiera rossa". Altri tempi.

da Manuele Prinetti, imprenditore

Milano, 20 dicembre 2011

Ciao, partecipo con entusiasmo al viaggio sul cargo, è un'idea che mi piace assai. Nel Fratttempo Buon Natale. Un abbraccio

da Luisa Muraro, scrittrice e filosofa

Milano, 28 dicembre 2011

Il mare! Il Mare! Cara Vittoria, l'oggetto della mia mail riprende il grido dei compagni di Senofonte nell'*Anabasi*: sulla strada del ritorno da una disgraziata spedizione militare si erano perduti nella penisola Anatolica e finalmente arrivano in vista al mare: *thalassa! thalassa!* Era la speranza di poter arrivare in Grecia.

a Dario Trento

20 dicembre 2011

Ciao Dario, Sto leggendo Melville, prima ho letto i versi danteschi della Divina Commedia che parlano di Ulisse, condannato all'Inferno per aver trascinato i suoi compagni in nuovi pericolosi viaggi dopo il ritorno ad Itaca. Lo spirito di avventura che diventa amorale quando è guidato da egoismo e vanità. Poi ho guardato quel dipinto di Friederich. Il viandante è su

una vetta e guarda una valle, il mare è presente solo nel titolo "Wanderer of a Sea of Fog", un mare di nebbia. Ci sono altri dipinti di Friedrich con l'uomo di spalle che guarda il mare, ma questo "in montagna" è più potente. La figura che guarda il mare comparirà anche nel mio lavoro, sicuramente. A questo punto m'interessa capire anche il MITO.

da Dario Trento

22 dicembre 2011

Da qualche mese ho scoperto questo scrittore, Antonio Moresco. Qualche mese fa ha organizzato una camminata collettiva e conoscitiva per i 150 anni dello Stato italiano che può avere qualche analogia col tuo progetto del viaggio in mare. Il tema del movimento come modo di conoscere dentro il processo, il mutamento e lo spostamento fisico. Te lo mando per sapere cosa ti dice.

a Dario Trento

22 dicembre 2011

Molto interessante, approvo. Leggerò il blog con attenzione. Pare più vicino forse all'idea Goethiana del viaggio in Italia che ho sempre in mente. Indubbiamente il viaggio è un'esperienza cognitiva, di arricchimento o di cambiamento. È certo che dalle mie prime esperienze è già nata una certa forma di conoscenza. Mi riferisco al sistema dell'autofinanziamento. Chiedere in anticipo il pagamento di un prodotto che non si conosce è coercitivo, se per arte intendi il prodotto. In realtà, non vendo il prodotto che non c'è ancora, ma un'idea. Il prodotto è il regalo a chi ha sostenuto l'idea e l'ha fatto fidandosi di me. Chi ha letto la cosa in questo modo, a parte gli amici cui senz'altro piace l'idea, ma che inconsciamente, conoscendo le mie difficoltà finanziarie, forse mi hanno anche aiutata, sono stati pochi. I pochi che hanno visto non il prodotto, ma l'intenzione e forse il mito letterario. Finanziare un'idea, non è lontano da quello che succede da parecchi anni nel mondo dell'arte. L'idea dell'artista contemporaneo viene sostenuta prima ancora del prodotto e si spiega con la parola investimento. Si coprono le spese e si acquista il prodotto finito per investire denaro. È un modo diverso di fare arte, più vicino alla com-

missione. L'artista deve avere un nome, conta non tanto per il prodotto finale, ma per la propria esperienza e per il proprio carisma... Il risultato finale è stato per molti anni (e sarà ancora così a lungo) un prodotto di laboratorio. La mia richiesta di 144 euro, è una forma di *fund raising*, qualcosa che solitamente non si fa nelle arti visive, ma in quelle legate alla performance e allo spettacolo. L'ho imparato dal mondo della musica che ho frequentato dal 2006. Vediamo quindi la differenza: se produci e vendi il prodotto finito hai bisogno di un punto vendita o di un giro di amici che comprano al dettaglio. Se sei nei giri alti produci per la legge della domanda e dell'offerta. Se sei un artista famoso produci quello che ti viene richiesto. Hai una bottega. Per diventare famoso devi però sottostare ad alcune leggi: distinguerti per una cifra stilistica che rimanga costante e allo stesso tempo cercare di essere originale a tutti i costi. Capire il gusto della classe che ha i soldi e che finanzia le opere più grandi e costose. Oppure, vendere il tuo personaggio. Una volta Maurizio Cattelan mi disse: "La mia fortuna sono state le donne". E sia, è stato così anche per Duchamp. Poi c'è il mito romantico dell'artista che dipinge la grande opera in solitudine e viene scoperto, magari dopo morto. In questo caso vale il prodotto finale, vale anche il fatto che molti artisti vivevano spesso di rendita o alle spalle di una moglie. Tra le persone in cui ho sentito una certa forma di rimprovero riguardo la mia richiesta di *fund raising*, con il dono come ricompensa, c'è anche il moralista. Chi ha una certa vergogna del denaro. In breve, è come se io chiedessi la carità perché il prodotto non c'è e non si può scegliere passeggiando nello studio dell'artista o nei corridoi della galleria. E qui ritorna il rifiuto di M. S., giustificato proprio dalla natura dell'arte nella sua forma di produzione. Il prodotto artistico è da un lato ancora legato alla sua natura di opera da acquistare al dettaglio su libera scelta, presentata al potenziale acquirente e fruitore per essere stata realizzata liberamente dall'artefice in un qualsiasi momento della sua vita. Dall'altro, punta ad essere il prodotto realizzato apposta per l'acquirente. Non accade necessariamente nella forma della commissione pubblica. Ci sono modi più sottili, basti pensare che una mostra è quasi sempre frutto dell'investimento dei collezionisti e che il nuovo collezionismo investe su un'opera quando questa ha già un'alta valu-

tazione di mercato.

L'esatto opposto di quello che accadeva fino ad una quarantina di anni fa.

Date queste premesse, la mia operazione di autofinanziamento è un interessante esperimento e, per me, anche una scelta politica. In fondo a me piace vendere i miei quadri a chi li apprezza, ma spesso queste persone non hanno soldi o ne hanno pochi. Mi sembra inoltre che la borghesia di oggi abbia un gusto orientato verso l'effetto sensazionale o il gadget e che l'arte in senso tradizionale interessi meno. Ma l'arte è sempre tradizionale, paradossalmente anche nei suoi momenti rivoluzionari proprio perché appartiene alla nostra tradizione ed è questo il motivo per cui è così costosa.

da Dario Trento

1 dicembre 2011

Vittoria, mi è venuto in mente che Francesco Biamonti in un suo romanzo parla di un uomo che lavora in una nave cargo come marinaio. Uno che fa un viaggio routinario "impoetico" e moderno come il tuo. Dovrei approfondire con la memoria, anche per risalire al titolo. Ma un'altra traccia potrebbe essere quella delle testimonianze dei viaggi moderni sul mare come il tuo nelle testimonianze del cinema, della letteratura o dei documentari televisivi... Forse un modo di leggere riflessi estremi (o deformazioni) del mito nella trama dei nostri giorni.

a Dario Trento

1 dicembre 2011

Certo, la vita "impoetica" è assolutamente importante. È la vita che si fa a bordo. È quella senza mito, di cui parlano i marinai che ho conosciuto. Di tutto il discorso, m'interessano gli estremi. La vita impoetica sarà anche quella che racconterò nel diario di bordo. Mi piacerebbe leggere il romanzo di cui parli.

Alcuni messaggi di sostegno al progetto dagli amici di New York.

da Burt Barr, artista

3 gennaio 2012

Happy New Year!! Are you going to do seascapes? I just did a work called 'swirling water'. The video should be done or better be done by Feb 1st. Shot it in the Shinnecock Canal. Sea water!!! XXBB.

da Suneeta Dewan, avvocato

4 gennaio 2012

Hi Vittoria this sounds very interesting. My husband (a former sea captain of the merchant marine) and I will come to your studio after the 20th. Is there a particular day you'd like us to come?

da Eve Beglarian, musicista

5 gennaio 2012

This sounds like fun, Vittoria, I hope you have a marvelous journey

DIALOGUES BETWEEN FRIENDS AT THE
BEGINNING OF THE PROJECT

traduzione: Annarita Monaldi Dunne

Letter to Dario Trento copying Bepper Finessi New York.

March 28th, 2012

The limited edition and "pig in a poke" style project left some American friends puzzled because they want to see the product they are buying, or maybe because they don't know me well enough to trust me. In Milan, on the other hand, they responded straight away and with enthusiasm (most recently,

the young critic Federico Sardella, who wants to promote my idea to his entourage) and even in Rome, where I don't have many acquaintances, I found important supporters. The idea of pre-financing and the limited edition is important not only for economic reasons, although the membership fee has allowed me to buy the ticket, the insurance and the equipment for work. This type of financing cannot be defined as fundraising, which is an offer in exchange for a tax deduction according to the common practice widespread in the US. It is an advance sale, as they used to do in the nineteenth century for printing and publishing, as you said to me on the phone.

So I already prepared one pack of "patches" of canvas (25 x 30 cm) to paint while on board, and while on the ground, when I'm back in the studio in New York, I will produce other works following a different principle and preparation. It is not a matter of working in series nor is it about developing a figure or a form: you could say that I ran into something that became a game. This game is the method, a system of analysing the reality that, while simplifying itself, becomes a way of using a technique. That's all.

The process, and not the will of reproduction, is giving me the automatism to develop an "idea" in many forms. It is obvious that, having to create a limited number of pre-sold pieces, the method of analysis and work also arises from this need, and not only from the historical and poetic aspects of the theme. The project to paint the sea could be considered the practical unfolding (or as I say, "colouring in") of a sketch that will remain as a test, becoming logical and operational. Before leaving I wanted to study marine paint from a historical and technical point of view. It is a seemingly obvious topic, if you think about landscape, but I intend to paint the sea as a state of movement. I notice that among the supporters of my work, intellectual friends with more positivist and sociological training, they have joined the project with suspicion or purely out of friendship. Their question has been: you are not going to do landscapes, are you? Many have done them already. And they quote Turner. Those who supported my cause from the start, as well as a group of close followers, were designers, architects, lawyers and other artists; people more related to technique than politics. A great philosopher also joined the project with

passion, the only one of a large group of old friends to have really understood the project.

Painting while living night and day in a place in motion is the second important condition, besides the limited edition. The sea and the surrounding atmosphere will change in the course of the journey and I will paint en plein air on the deck of the ship. As I said, I'm doing some exercises of "historic" nature. I was at the Met to see some paintings on the theme of the seascape because when it's about painting, Internet reproductions do not work. Perhaps painting is the only technique that does not belong to those ideas about reproducibility that we studied when we were young; it has to be seen in real life, not necessarily in a big museum or collection but also in the street, wherever there is a willingness to appreciate it. Those who do not believe in painting, those who re-make it to make fun of those who consider it an old practice, they do not understand the taste and sensuality of it. I'm sorry, but they lose out. I believe I am not a painter, I have not practiced in this regard. It is difficult nowadays, there are no schools. Artists are concerned about being cutting edge and deny painting, like it's something from another era. All lies, even those of McLuhan, if taken in a superficial way. Technique is not a means and painting is not a medium. It changes over the centuries, similar to what has happened for writing.

It is indeed impressive to observe certain seascapes, from the Romantics to Monet to the contemporary realists or hyperrealists that paint the sea as if it was true. Verism is not realism. It is a parody of it with sensuality, no expression. Compared to some abstract art that interprets the sea in light, colour and minimal dimension, I prefer the artists of the nineteenth century. Figurative, so to speak. I fell for Courbet. I admired many other paintings of the sea before such as, for example, the small works of the Norwegian Johan Christian Dahl (1788-1857). I find the transparent colour of the water in the seascapes of Winslow Homer just wonderful and it is curious that he treats the figures of the fishermen as if they were illustrations belonging to a code apart from that of nature. Then the usual Manet and Monet, the light, the contrasts, the tache of Monet that takes the form of waves, different from the mark of Van Gogh, heavily engraved. Just this morning I went to see *La Vague* by Monet, 1865 (the last

painting where he still uses black) and the sea of Courbet: *Le Paysage de Mer*, 1873. Small sizes. The painting is stretched out in layers, compact, with final brushstrokes in relief: it seems a matter in its own right, reminiscent of the sea without being it, and that is why I fell in love with it.

Notes for Massimo Maracci

New York January 21st, 2012

I started to work by developing individual projects, each of which has its own financial and linguistic autonomy. I have a complex culture: history of art, photography, painting and cinema, and my training is between Bologna, Milan and New York. I lived several years in the US but I never thought of becoming American. New York is like the centre of an empire and one needs to be there: I do not privilege American culture, I know it was important, but today there is dispersion.

The purpose of my trip is to re-trace the route that connects Europe and America to rediscover a new world which perhaps no longer exists. It is, in a sense, a historical route. Crossing the Atlantic to get to Newfoundland has always been a dream of mine.

I have a programme of intensive work. I want to paint the sea in many ways. I want to think of art as it was before the avant-garde, at the beginning of modernism. That is why I mentally constructed some "models". The man who looks and wonders at the immensity of Caspar Friedrich and Courbet. The metaphysical space of a De Pisis seascape and of the American painter John Marin. The waves of Van Gogh and the light of Monet and Turner.

This idea was born in 2006 when I made a documentary for the Lutheran Church about the sailors who landed in New York. I organised the trip through the Canadian agency Cruise People, and the story of this project will be published in the journal called *Inventory*, directed by Beppe Finessi. In September, I began to ask my collectors to participate by pre-purchasing a small painting of the sea for a nominal fee of 144 Euro. All participants are called "founders" of the project. These paintings will be customised; each one different from the other, and they will be signed on the back with a stamp that guarantees that they are part of the

limited edition.

There will be an exhibition, probably in Milan, and maybe also in other cities.

Letter to Dina Bara, journalist at "Prima Comunicazione", Milan.

August 28th, 2011

Hello Dina, how are you? I'm writing to you a few hours before Hurricane Irene. The city is deserted; they closed the subway at noon. Below me, they are cutting tree branches before they fall. I moved in and out of eight houses as well as a smelly and depressing hotel for the homeless, where I will also be staying from 1st to 8th September. Then I'll go to Manuela's friend's house to look after her cat while she is in Italy. The work proceeds, but without any revenue. It's like I'm driven by a blind force that keeps me going where others would have already succumbed. I have lots of ideas. I also saw a gallery owner, but I fear that the type of work I do won't interest her.

I am at a crossroads, as if something was happening and the work I've been doing all these years has passed and is no longer worthwhile to be undertaken. Leonardo apart, which is already a step in a new direction, I am about to enter into a kind of impressionism, all about painting, but born from the technique. I have a project in mind entitled: I want to travel on a ship to paint the sea. I wanted to self-finance, and ask for \$200 each from friends and collectors, in exchange for a piece. That's all for now. I'll tell you about the hurricane later. Kisses

To Dina Bara

August 27th, 2011

Hello Dina,

I hope you got to rest in Pesaro. I ended the planning stage of the trip; I am going to send the request to the agency. There is still one thing that is not quite clear about this whole thing: the purpose. In the words of Frank Zappa (who became my guru, after reading his biography) if there is a project, there must also be the purpose. This is my problem, I do not recognise the purpose of art, or of my art. Imagining

the voyage on the ship, I meant it as the voyage of those who return to Europe, retracing the journey of the immigrant but in the opposite direction, and this is because for years I've lived with the anguish of having to go back. Then I said to myself, if I really have to go back and live in the hell that is my family, I want to do it with a certain amount of taste. The trip that I have now organised is something else. It's just a journey and nothing else, and maybe that's better. These are the very last doubts.

From Dina Bara

September 7th, 2011

I understand, you had thought of the journey in a certain way but instead it is going in another way, because of the route and the season. What's wrong with that? That means that something different will come out of it, but not necessarily less important. However, I do not understand your doubts about the purpose: if you do not recognise the purpose of art, you've got to change job, but if instead you're looking for the purpose of your art, you might find the answer in this project, as in any other project you can think of. Are you sure that the aim is not simply to think and to complete a project? And I stress the part "to complete"?

From Dina Bara

October 9th, 2011

Oh yes, Vitti, I'd love to participate, and I like the others you have involved in this imaginative voyage because at the end of the day, the one who will really travel will be you, but I think it will be great for us too.

Maria Gloria Conti Bicocchi, artist, Florence.

September 20th, 2011

Your project is very beautiful and I am sure that the works that originate from this kind of meditation will be invaluable! I have sold all the artwork I had (Kounellis, Kosuth, Boetti, Flavin, Fabro, De Dominicis, Warhol, Pistoletto, basically the works of dear artist friends of my generation) because life has been beautiful, but very difficult economically in the last

20 years... I cannot afford to buy anything and my home is now very small! I'm sure you will find many friends and also many collectors who will be happy to participate in your sea adventure! Best wishes

From Silvia Sereni, journalist and editorial consultant, Milan.

September 21st, 2011

Dearest,

Painting the sea is always a good idea, it's great. Tell me if I can make my contribution to Dina and how. Loads of literary advice, but obviously the first authors that come to mind are the obvious ones, and perhaps unsurpassed: Conrad, Melville, Stevenson. Perhaps the Bible (Noah, the crossing of the Red Sea, Jonah). A book about sailing that really fascinated me (I read it in Sardinia on the beach and that helped) is "The Narrow Corner" by Somerset Maugham, really beautiful. I do not know what "A Winter Book" by Tove Jansson is like, published by Iperborea. Certainly watching and listening to the sea for hours is splendid, nothing else is necessary if you can do that.

A hug,

Silvia.

P.S.: Piero suggests "A Year at the Bow" by Dana, which he says is also beautiful. But there is no trace of it on the Internet. Maybe he dreamt it.

{Translator's note.: the original title of the book by Richard Henry Dana is "Two Years Before the Mast" translated into Italian as "Due anni sull'oceano: Ricordi di un marinaio"}

To Silvia Sereni,

September 9th, 2011

Hello Silvia,

Thank you for joining the project, but above all, thanks for the literary advice which I will make a mention of in my logbook as well. I've never read "A Winter Book", but I love Maugham very much. The biblical reference was also appropriate. I read Conrad and Melville a while ago, but I wouldn't mind at all reading them again. In painting, I'm doing a little research on historical seascapes, which are usually seen from the coast.

This project will be divided into two parts: panel painting, using a "wet on wet" technique (that is, layers of colours applied "fresh", as with Impressionism) and a video journal, which will feature music and lyrics by a talented Australian songwriter.

From Silvia Sereni

September 21st, 2011

Well, here I am again. I saw many Turners in London, in my opinion also in high seas. Bye.

To Silvia Sereni

September 23rd, 2011

Thanks Silvia.

I studied Turner's paintings from the boat and something by Monet, there are also Japanese watercolours. So there's a certain "pictorial literature" on the subject and it will be interesting to go through these approaches in real life. All these paintings, including Turner's, depict a landscape seen from afar.

Then there is a world coming out of the landscape: life on board, for example.

From Patrizia Binda, friend and collector, Milan.

September 25th 2011

What a great programme! And what a great trip! I would do it myself! Is it normal to have passengers on board? I never heard of this. Bye.

From Dina Barra

September 25th, 2011

Beautiful Vitti ! Send your email and the photo of the cargo to Roberta Giaconi, my friend who gave you the information on the ships, who at this point we can consider to be the godmother of the trip! I assure you that she is the best possible godmother; she's a great girl, beautiful and sunny, a journalist and a world traveller. She's now in Australia for a while and her husband was an officer on cruise ships for a

certain amount of time, so I immediately thought of her. See you soon, hugs.

To Roberta Giaconi, Italian journalist at Melbourne Press, Australia.

October 4th 2011

Dear Roberta Giaconi,

Thanks to you I was able to realise a project I had in mind since 2006, when I made a documentary about the sailors of merchant ships.

Thanks for the address of the agency The People Cruise that you sent to Dina Barra; I already booked my trip for the second half of the month of June 2012.

From Roberta Giaconi

October 22nd, 2011

Dear Victoria,

How nice! It seems that the project has already begun in a great way, with many interesting ideas. I really like the music of the boy I listened to from your link, but I do not know him and cannot find him on the Australian Google. Just today I started working for the Italian radio of the Australian broadcasting programme. Wonderful! Right beside the office of us Italians there are Poles, Vietnamese and inhabitants of the Tonga Islands.

The newsroom seems to be a multicultural maze in the heart of Melbourne, really beautiful! Keep me updated, I love it! A hug

From Charles Edmund Briggs, young songwriter from Sydney, Australia.

October 22nd, 2011

Just got your msg's. So sorry for the late reply. I have been without the net and have been wrapped up in a family matter. Will write soon regarding this. Hope you are well and looking forward to hearing about your adventure. Happy to help in any way I can. Consider my music, art and expertise at your disposal. best of luck! P.S-- I will be in Italy in 8 weeks! Recording music in Rome then off to London. Fingers

crossed I get a visa to NYC and I can live there. Sorry again for the late reply. I have been very busy.

Vittoria:

Hi Charles it is just great to hear from you and great to hear that you can come to New York. I am sure we'll do a wonderful project together. I am in Italy by the end of April, leaving from Holland June 16. I will come to New York first week on July, to work on all the footage and the impressions. I have almost 60 pieces, small, but still to be painted for people who have purchased them in advance. I have a show here in New York in an historical place by the end of Fall. In any case, besides painting, I need to edit the film-- journal which will be screened at my show. I will let you know, after the trip, how you can help. I wasn't thinking of just a score, since you are a poet. I also need to fund raise just for the film. I will keep you posted. have a great recording in London and Rome. You are really good.

Charles:

Hi Victoria, Sound great sign me up. I have to be brief as I am between places. I will be settled on the 23rd so will be in touch then. Looking forward to hearing about everything. Good luck! Missing NYC greatly. Kind Regards

To Dina Barra

October 22nd, 2011

I can confirm the participation of the young Australian musician Charles Edmund Briggs. I put him in contact with Roberta Giaconi, since they are both in Australia. Charles is a very introverted type who I met by chance right here near the sailors. He is a poet and a folk singer. I'd like him to write music and lyrics of certain unspoken passages of my video journal. I'm writing a text in English (and also in Italian) on the entire project. Including the maps. The route is quite big; it must be quite a show!!! I'm arriving in Bologna on November 3rd.

Here are some responses from friends and supporters to my request of purchasing one of my works on the project of the sea.

From Beppe Finessi, historian of design, editor of the magazine "Inventario" Milan.

September 19th, 2011

YOU ARE A GENIUS, dear VITT! I'LL TAKE A STAKE! How do I send it? Shall I make a money transfer? Let me know what is most convenient for you!!!

From Maria Lucia Ferraguti, art critic, Vicenza.

September 20th, 2011

Dear Vittoria,

On impulse I would have written that I'm coming with you! Never mind. Looking forward to the painting... Tell me how to send the amount due. Sending a hug in advance, together with a "good luck".

From Massimo Maracci, Director of Culture, Bologna.

September 21st, 2011

Hey, Vittoria! What a beautiful art project. Congratulations! The idea of an advance sale seems pretty good to me, so much so that I'd love to participate by purchasing several pieces. If you need me to propose it to others, I feel I would be giving them a great opportunity.
Greetings

From Giulia Lazzarini, entrepreneur and collector

September 21st, 2011

Hello! The idea is wonderful! I'm definitely going to participate and I would like to book three paintings. See you at the end of October!
See you soon.

From Dario Trento, historian and art critic

September 25th, 2011

Dear Vittoria I'M IN! It seems to me such a beautiful project for the spirit and the message that animates it. We must think of new things! A hug

From Massimo Maracci,

September 27th, 2011

Dear Vittoria,

Thanks for your consideration, is such a special and intense operation that I would have some difficulty intervening with suggestions, if I had them. Congratulations. When the time comes, I'd like to ask you - if you don't mind - to choose pieces for me, separately from those of my wife and also separately from Leo's, so I will not be spoiled for choice. Waiting for your confirmation as to whether participants are entitled to one piece only or if they can reserve 3 + 1 + 1 as I would do. Friendly greetings.

From Daniela Pochettino, manager of "Discothèque Bibliothèque Faidherbe" Paris.

September 27th, 2011

Hello dear,

Is there a soundtrack for the video? Just a tip: write and immerse yourself mentally in the altogether different colours of the sea, and restore your visual, olfactory and auditory sensations, as deeply as you can. The sea can not only represent great serenity and calm, but also a violent force. I hope there won't be storms; however, it would be nice to be able to paint those as well, when the sea is unleashed and when the colours become lead-like. These you can imagine by remaining in the cabin and by travelling on the sea with your mind.

From Giuseppe Furgieri, musicologist, Paris.

October 8th, 2011

Hello Vittoria,

OK, you can count on us to help you in this project. In an era in which everyone (or almost everyone) wants to move quickly, at a time when no one paints "on topic", your idea looks counter-current to us and, in this way at least, 'good'. By doing this, you will confirm yourself as an artist of action. Or rather, an artist who thinks while doing. Or that does while thinking. That is better than thinking without doing or doing without thinking.

Dario Canali and Diana Masserdotti, friends and collectors Rome.

October 9th, 2011

Hello Vittoria,

I'd like to spend a little time on your project. You must have figured out that we like it a lot by the speed in which we, along with Diana, made ourselves available to finance it. I also like the fact that you are asking me for advice... I have no special suggestions to offer... I can tell you of a painting that really struck me when I saw it in Venice (at the headquarters of Peggy Guggenheim's Collection) three years ago. It is a picture from the late nineteenth century... Height Bells (in the exhibition the caption read: Changing of the Guard) by Winslow Homer. You can find it with Google... in person it is much more beautiful... Well, I think that as well as the sea (meaning water, waves, sun and/or clouds) on your journey (and in your paintings, accordingly) you cannot leave out the ship and the men who make this ship move in the water... There is also a second thing that came to my mind... in this case the source is a (very famous) book by Georges Perec: "Life a User's Manual". The book talks about a man who paints the sea and then transforms the paintings into jigsaw puzzles... each marine landscape is sent out (destination: the book's protagonist's house in Paris) from the place where it was painted... you would not be able to do this because the ship does not stop anywhere (at least until Canada)... but it would be nice to receive my little painting, by post, from the first port where the ship stops... perhaps these are not suggestions but my ideas.

To Dario Canali

2nd November, 2011

Hi Dario,

How are you? I think you might like to know that I've chosen a particular part of the journey on which to work for you and Diana. It's the Welland Canal which links Lake Ontario to Erie. This canal was built to overcome the altitude difference of 99.5 meters at the escarpment that forms the Niagara Falls. The Welland Canal has 7 sluices, and I'm excited about both the fact that there is a number 7, which is my cabalistic

number, and because the 7 locks remind me of the seven seals, something of a symbol.

From Angelandreina Arorro, art critic, Rome.

15th December, 2011

Dearest,

What a pleasure to hear from you... Yes, I like your project, let me know. I keep hoping to visit you in New York. A hug

From Mirella Galletti, Professor of History of Islamic Countries, Second University of Naples.

December 16th, 2011

Dear Vittoria,

Congratulations on the idea and the will to make a wish/dream come true.

This morning I sent you the money transfer. I ask only that you reserve for me a painting with the sea/ocean/river with serene waters. At home I have to have a serene view of life and when, years ago, I bought some little paintings of the sea I had much difficulty finding views that were not of stormy seas. The cargo ship is a beautiful experience, I made the trip from Port Sudan to Suez on a cargo ship in East Germany and with the sailors I used to sing "Bandiera Rossa"*... Those were the days!

{Translator's note: Bandiera Rossa (Italian for "Red Flag"), often also called Avanti Popolo after its opening words, is one of the most famous songs of the Italian labour movement. It glorifies the red flag, symbol of the socialist and communist movement. The text was written by Carlo Tuzzi in 1908; the melody is taken from two Lombard folk songs.}

From Manuele Prinetti, entrepreneur, Milan.

December 20th, 2011

Hi,

I'm really enthusiastic about your journey in the cargo ship; I like the idea very much. Meanwhile, Merry Christmas! A hug

From Luisa Muraro, philosopher and writer, Milan.

December 28th, 2011

The sea! The sea!

Dear Vittoria,

The subject line of my email recalls the cry of the companions of Xenophon in the Anabasi: on the way back from an unfortunate military expedition they got lost in the Anatolian peninsula and at last they came in sight of the sea: thalassa! thalassa! It was the hope of being able to arrive in Greece.

To Dario Trento

December 20th, 2011

Hello Dario,

I'm reading Melville, and before that I read the verses of Dante's Divine Comedy which talk about Ulysses, condemned to Hell for dragging out his shipmates in new perilous journeys, after returning to Ithaca. The spirit of adventure that becomes immoral when driven by selfishness and vanity.

Then I looked at the painting by Friederich. The traveller is on a mountaintop and watches a valley, the sea is present only in the title, "Wanderer of a Sea of Fog". There are other paintings by Friedrich with a man depicted from behind looking out to the sea, but this one "on a mountain" is more powerful. The figure overlooking the sea will also appear in my work, that's for sure. At this point I'm interested in understanding the MYTH as well.

From Dario Trento

December 22nd, 2011

In the last few months I discovered this writer, Antonio Moresco. A few months ago he organised a collective and cognitive walk for the 150th anniversary of the Italian State, which may have some similarity with your project of the journey at sea. The theme of movement as a way to learn from within the process, the mutation and the physical movement. I'll send it to you, so you can let me know what it says to you.

To Dario Trento

December 22nd, 2011

Very interesting, I approve of it. I'll read the blog carefully. It seems closest perhaps to Goethe's idea of the trip to Italy that I have always had in mind. Undoubtedly the journey is a cognitive experience, of enrichment or change.

It is certain that, from my early experiences, a certain form of knowledge has already been established. I am referring to the system of self-financing. Asking in advance for the payment of a product that you do not know is coercive, if by art you mean the product.

In fact, I do not sell a product that doesn't yet exist, but an idea. The product is a gift to those who supported the idea and did so trusting in me. Those who have read it this way, apart from friends who certainly like the idea but subconsciously, knowing my financial difficulties, may have just helped me, were only few; the few who have seen not the product, but the intention and perhaps the literary myth. Financing an idea is not far from what has happened in the world of art in the last few years; the idea that the contemporary artist is supported even before the product, as described by the word investment.

The costs are covered and it is possible to invest some money by buying the finished product. It is a different way of making art, closer to a commission. The artist must have a name, not so much for the final product, but for their own experience and their own charisma... The end result has been for many years (and will remain so for a long time) a laboratory product. My request for €144 is a form of fundraising, something that is not usually done for visual arts, but more related to performances and shows. I have learned it from the world of music that I have experienced since 2006.

Let's look at the difference: if you produce and sell a finished product, you need a retail space or a circle of friends who will buy off the shelf. If you are known in high circles, you produce for the law of "supply and demand". If you are a famous artist you produce that for which you are asked. You have a workshop. To become famous; however, you must obey some rules: distinguish yourself with a signature style that should remain constant, and at the same time try to

be original at all costs. Understand the taste of the class of people that have money and who finance larger and more expensive works. Alternatively, sell your character. Maurizio Cattelana once told me: "Women were my fortune." And it was the same for Duchamp. Then there's the romantic myth of the artist who paints a masterpiece in solitude and is then discovered, perhaps after he is dead.

In this case, the final product is what counts, as well as the fact that many an artist lived on an annuity, or was financially dependent on his wife. Among the people from whom I perceived a certain reprimand for my request for fundraising, with the gift as offset, we also find the moralist. Those who are somehow ashamed of money. In short, it is as if I was begging because the product does not exist and cannot be selected by walking around the artist's studio, or in the halls of a gallery. And here, M.S.'s refusal returns, justified by the very nature of art in its form of production. I would like to analyse my request, starting from this very point. The artistic product is, on the one hand, still connected to his idea of work to be bought off the shelf, based on free choice, presented to the prospective buyer and user, made freely by the craftsman, at any time in his life.

On the other hand, it aims to be a product made specifically for the buyer. It does not necessarily happen in the form of a public commission. There are more "subtle" ways: consider for example that an exhibition is almost always the result of collectors' investment, and that new collections are normally based on the investment in the work when it already has a high market valuation.

The exact opposite of what used to happen up until about forty years ago.

Against this background, my operation of self-financing is an interesting experiment and, for me, is also a political choice. Basically I like to sell my paintings to those who appreciate them, but often these people do not have money or not much of it. It also seems to me that the bourgeoisie of today has a taste for dramatic effects or gimmicks, and that art, in the traditional sense, interests them less. But art is always traditional, paradoxically even in its revolutionary moments, because it belongs to our tradition and that's why it costs so much.

From Dario Trento

December 22nd, 2011

Vittoria, it came to my mind that Francis Biamonti, in one of his novels, talks about a man working in a cargo ship as a sailor. Someone who makes a routine, "unpoetic" and modern trip like yours. I should fish it out of my memory, even just to recall its title. But another track could be that of considering testimonies of modern travels on the sea like yours in cinema, literature or television documentaries... Perhaps a way of reading extreme reflections (or distortions) of the myth within the plot of our present days.

To Dario Trento.

December 23rd, 2011

Certainly, the "unpoetic" life is absolutely important. It is life that one has when on board ship. It is the one without myth, the one the sailors I met talk about. Of the whole discourse, I'm interested in the extremes. The unpoetic life will also be the one I will write about in the logbook. I'd like to read the novel you're talking about.

Some messages by friends in New York in support of the project

From Bur Barr, Artist

January 3rd, 2012

Happy New Year!! Are you going to do seascapes? I just did a work called 'swirling water'. The video should be done or better be done by Feb 1st. Shot it in the Shinnecock Canal. Sea water!!! XXBB

From Suneeta Dewan, Lawyer

January 4th, 2012

Hi Vittoria this sounds very interesting. My husband (a former sea captain of the merchant marine) and I will come to your studio after the 20th. Is there a particular day you'd like us to come?

From Eve Beglarian, Musician

January 5th, 2012

This sounds like fun, Vittoria, I hope you have a marvelous journey and make beautiful work... all best to you in 2012!

Si ringraziano per il sostegno al progetto
Thank you for your generous support

Pasquale Alferj Dina Bara Niccolò Basso Maria Lucia Ferraguti Bettenzoli Maurizio Biancani
Patrizia Binda Sandra Böhm Daniela Borzone Michele Calzavara Dario e Diana Canali
Francesco Cardello Mirta Carroli Francesco Matteo Cataluccio Annie Noemi Conti Costanza Dall'Occa
Mario Dellavedova Deborah Duva Alberta Emiliani Mattia Filiaci Manuela e Carlo Filiaci Beppe Finessi
Romana Finessi Cristina Fiordimela Filippo Fossati Giuseppe Furghieri Vanessa Fusco Andrea Galletti
Roberta Giaconi Stefania Giannotti Jacqueline Helpert Anna Hilbe Massimo Jacoboni Ian Ross
Jenkins Zbigniew Ksiezopolski Giulio Lacchini La Grande Illusion Valeria Lalli Claudio Lapesa
Giulia Lazzarini Corrado Levi Sara Levi Emi Ligabue Elvira Lombardi Carlo Mainoldi Simona Manfredini
Massimo Maracci Giorgio Mazzocchi Giovanni Meda Cristina Miglio Melina Mulas Luisa Muraro
Fabio Novembre Paolo Ori Anna e Antonio Ottoboni Laura Pesaro Renata Petroni Matteo Pirola
Daniela Pochettino Fabio Polvani Emanuele Prinetti Claudia Rebora Marco Romanelli
Maurizio Romanelli David Roy Yula Sambuy Federico Sardella Renata Sarfati Silvio Sarfati
Sandra Senni Silvia Sereni Elisa Sighicelli Amilcare Spada Guglielmo Stagni Luigi Stagni
Francesca Tarantino Marco Tartarini Silvia Tedeschi Dario Trento Marco Trigari Victor Uckmar
Francesca Valli Camillo Zadra Giuseppe Zappelloni... e tanti altri amici.

Un grazie particolare... a special regard to William Fensterer, Clint Padgitt, Marsh Luther Drege,
seamen and friends at the Seafarers International House, New York.
Fred Cherney, former director of The Cruise People, LTD, Toronto, ON, Canada.
Emilia Zagnoli, Dario Sbrana and the staff of the Frigoriferi Milanesi in Milano, Italy.

A special regard to Gabriela Dragnea Horvath who first published my journal on the online magazine
Voyages: Rethinking Nature and Its Expressions.

Cari amici e fondatori del progetto, *Voglio viaggiare su una Nave per Dipingere il Mare*, sono partita, arrivata e tornata. Un'esperienza inaspettatamente intensa perché straordinaria da molti punti di vista. Sono anche riuscita a dipingere il mare in diretta. Per alcuni giorni, sul ponte B, durante la traversata dell'Atlantico su un piccolo tavolo di legno a poppa, il "tavolo del pirata", con un bellissimo mare forza 7- 8. Molte idee da sviluppare, ma una, la più importante: The Great Circle, la rotta più breve tra l'Europa e le "vecchie colonie". Un concetto geografico, simbolico e reale allo stesso tempo, per via di un orizzonte nettamente curvo, sempre, perfino tra le nebbie dei banchi di Terranova. Quindi, tra un'idea d'infinito e un orizzonte, invece, di estrema perfezione, ho scoperto una prospettiva interessante.

Bello, poi, il fiume San Lorenzo, ma è stato come tornare alla realtà, ad una destinazione terrena. E la cosa mi rattristava. Perché nell'Oceano non avevo il senso di andare da nessuna parte, semmai di restare in un mondo protetto dalla nave, una grande madre di ferro che coi suoi strumenti pareva girare sempre attorno allo stesso punto.

Il fiume ampio, solido, quasi fatto di acciaio quando il cielo era meno sereno, percorre coste a pelo d'acqua, dislocando vestigia industriali nel territorio canadese incredibilmente vasto. Finita la vita di mare, iniziava la civiltà con la ferraglia delle sette grandi chiuse, ponti levatoi e interminabili tratte di vagoni merci. Un continuo salire, dunque, rispetto al livello del mare. Una tipica navigazione fluviale, a intermittenza per via delle lente manovre di entrata e uscita dalle chiuse; manovre condotte da una decina di piloti che, a turno, ci raggiungevano con motoscafi per salire in plancia e rimanere accanto agli ufficiali per parecchie ore. In questa fase del viaggio ho puntigliosamente filmato tutto con la cinepresa issata a prua, ad un'altezza vertiginosa quando si entrava nella vasca infernale di riempimento, per poi risalire spinti sempre più in alto di nuovo all'aria aperta.

Sui Grandi Laghi, l'Ontario e l'Erie non ci sono state grandi emozioni. Sono finti mari dalle onde piccole e insidiose. All'arrivo a Cleveland all'alba del 5 Luglio ero triste. Molto triste. Avrei voluto rimanere a bordo e invece, con fatica, ho preso l'autobus Greyhound e dopo nove ore sono rientrata nella vecchia baccanosa New York, sempre più calda e unta d'estate.

Ringrazio la crew polacca e gli ufficiali della nave Isolda, della Polsteam, la società di navigazione di Stato della Polonia, perché sono stata trattata con rara gentilezza. Ringrazio il capitano Zbigniew Ksiezopolski dal nome impronunciabile, ma di grande dignità nel lavoro e nei rapporti con noi turisti: oltre alla sottoscritta, un giovane canadese giramondo, un belga grande esperto di viaggi esotici e una giovane olandese con il solito sogno americano. C'era anche un piccione viaggiatore con tanto di anello alle zampe, salito a bordo all'altezza della Manica e rimasto con noi fino alle coste canadesi. L'unico animale che sono riuscita a fotografare, mentre delle megattere ho potuto osservare solo il dorso e lo spruzzo d'acqua e dei delfini beluga del fiume San Lorenzo solo un vago biancore vicino alla fiancata della nave.

Arrivederci, dunque, alla mie prossime informazioni più specifiche sull'evolversi delle mie idee e sulla mostra e consegna dei dipinti. Un piccolo sito, in inglese per gli amici newyorkesi, mostra in anteprima qualche immagine che sarà poi montata professionalmente in un video - giornale di bordo.

Ancora grazie,

Vittoria Chierici

Dear friends and sponsors of this project, I want to travel on a ship to paint the sea, I left, I arrived, I came back. An unexpectedly intense experience, because it was extraordinary in so many ways. I was even able to paint the sea in realtime. For a few days, on Deck B, during the crossing of the Atlantic, on a small wooden table at the stern, the "pirate's table", with a beautiful Force 7-8 sea. Many ideas to develop, but one, the most important: The Great Circle, the shortest route between Europe and the "old colonies". A geographic concept, symbolic and real at the same time, due to a noticeably curved horizon, always, even among the rolling fog of Newfoundland. So, between an idea of the infinite and a horizon of extreme perfection, I discovered an

interesting perspective.

And the Saint Lawrence River, beautiful, but it was like coming back to reality, to a destination and to land. And it made me sad. Because in the Ocean I had no sense of going anywhere, nothing but staying in the protective world of the ship, a big iron mother, which with its instruments, seemed to just be going around in circles.

The wide, solid river, seemingly made of iron when the sky was cloudy, runs along coasts that drop straight off into the water, displacing the industrial vestiges of the incredibly vast Canadian hinterland. With the end of sea life came civility with the metal of seven big pound locks, draw bridges and the never-ending transport of cargo ships. Continuously going up, at least 100 meters above sea level after going through each and every lock on the Welland canal, built alongside the Niagara Escarpment. A typical river navigation, an intermittency due to the slow maneuvers entering and exiting the locks; maneuvers carried out by a dozen pilots who, taking turns, reached us by motorboat to come on board and assist the captains for many hours. In this phase of the journey, I scrupulously filmed everything, with the video camera lifted up at the bow, at a vertiginous height when entering into the pound, to then continue on up river, again, in the open air.

On the Great Lakes, Ontario and Erie, there was no real excitement. They have fake tides, with small and insidious waves. When we arrived in Cleveland at dawn on July 5, I was sad. Very sad. I would have liked to stay onboard and instead, with great difficulty, I took a Greyhound bus and after nine hours I was back in old, loud New York, which was as hot and greasy as it always is in summer.

I would like to thank the Polish crew and the officials of the Isolda ship, the Polsteam and the national shipping company of Poland, because I was treated with rare kindness. I would like to thank the captain, Zbigniew Ksiezopolski, with his unpronounceable name, but with a great dignity in his work and his interactions with us tourists, who were, besides me, a young Canadian vagabond, a Belgian expert in exotic travels and a young Dutch girl with the usual American dream. There was also a carrier pigeon complete with a ring on its legs, who came aboard at the English Channel and remained until the Canadian coasts. The only animal I was

able to photograph, while of the humpback whales I was able to catch a glimpse of their back and water spout and of the belugas of the Saint Lawrence river only a vague white spot near the side of the boat.

And so I bid you adieu, until the next more specific information on the evolving of my ideas and the exhibition and delivery of the paintings. A small website, in English for my New York friends, shows a preview of some images that will then be professionally edited into an onboard video-journal.

Thanks again,

Vittoria Chierici
translation: Mariel Haas Reid



La nave Isolda entra nel porto di Cleveland, Ohio, USA, il 5 Luglio 2012.
Vessel Isolda entering Cleveland port, Ohio, US, July 5th 2012.



Isolda, cargo ship of the Polish company PZM, while sailing the Atlantic Ocean from June 26rd- to 28th, 2012. Photo Vittoria Chierici.

Vittoria Chierici nasce a Bologna nel 1955 ed è tra i primi laureati in storia dell'arte al DAMS; si trasferisce poi a New York per continuare gli studi alla Columbia University ed alla School of Visual Arts dove si occupa di fotografia, video e pittura.

La sua avventura nell'arte inizia nella metropoli americana dove collabora con l'artista **Manuela Filiaci** nella gestione di **The parallel window**, un innovativo spazio espositivo dedicato agli artisti emergenti. Tornata a Bologna, nel 1983 si unisce al gruppo di giovani artisti **Enfatisti** guidato da **Francesca Alinovi** e partecipa alle loro serate alla **Galleria Neon**. Irrequieta e curiosa, si immerge interamente nel fermento creativo dell'avanguardia italiana degli anni '80, maturando un personale approccio all'arte che fin dall'inizio rivela la sua natura multimediale, gestuale, nomade, in equilibrio tra museo ed innovazione. Si trasferisce quindi a Milano, l'unica città italiana di respiro internazionale dove le cose accadono come a New York ed espone assieme al gruppo **Zeffiri Milanesi** nello studio del curatore **Corrado Levi**: i suoi quadri, che coniugano il rigore dei grandi astrattisti italiani con un segno istintivo che rimanda all'Espressionismo Astratto americano, sono preciso sinografo di una generazione vitale ed impegnata.

La notorietà internazionale arriva nel 1989 con la serie **Coca Cola Classics** che dopo essere stata esposta in diverse città europee tra cui Londra, Torino e Milano rappresenta l'Italia a Tokyo alla mostra **7 artists**, organizzata da INFAS e dalla famiglia di Hanae Mori. La sua rielaborazione delle "Green Coca Cola bottles" di Andy Warhol è al tempo stesso portatrice e contestatrice della cultura moderna, liberamente utilizzata come veicolo di uno stato d'animo personale.

Nei primi anni '90 ha inizio il ciclo intitolato **Galla Placidia**, in cui l'artista ridisegna le stelle del noto mosaico bizantino ravennate sostituendole con palle da tennis realizzate con differenti tecniche e varianti compositive: un linguaggio di matrice pop ritrova un inaspettato legame con la storia diventando sorprendentemente poetico e ironico al tempo stesso.

Nel frattempo la Chierici è attiva nel dibattito culturale: collabora con la rivista **Slam**, con il giornale satirico

Infarto, pubblica il libro **Aftermath** in cui unisce la sua esperienza di artista alla formazione da storica dell'arte, è assistente di Corrado Levi e Beppe Finessi alla Facoltà di Design del Politecnico di Milano.

La produzione artistica degli anni '90 è quasi interamente assorbita dal tema delle **Battaglie**: da Anghiari a Montaperti alle guerre del Golfo passando per Guernica si confronta con un genere storico sempre attuale mettendone a fuoco la drammaticità tramite composizioni digitali attraversate da una pittura perentoria lontana da una facile mediazione naturalistica. Nel 2000 riceve dal **Comune di Anghiari** la commissione per un lavoro sullo scomparso affresco di Leonardo da Vinci, intraprendendo sulla base dei frammentari disegni originali una ricostruzione integrale della battaglia leonardesca che diventa opera d'arte contemporanea attraverso la rielaborazione digitale e pittorica.

L'incontro a New York con la danzatrice contemporanea **Mandy Kirshner** orienta il suo interesse verso lo studio delle dinamiche di questa disciplina e nel 2009, dopo aver fotografato per anni le prove della compagnia di danza, la Chierici crea la scenografia per **Montauk** uno spettacolo della coreografa **Liz Gerring** in cui le immagini digitali si trasformano in disegni e moltiplicano lo spazio ed i movimenti dei ballerini sulla scena.

La danza meccanica di una trivellatrice industriale e di moderni mulini a vento in una campagna assolata è invece il soggetto di **Wolf Chaser**, film ideato da Vittoria nel 2008 ed edito da **Phil Hartley**. Il movimento rallentato, scomposto e amplificato dal colore tramite rielaborazione digitale sembra perdere la sua natura artificiale e tornare a far parte dell'armonia del mondo trovando la propria voce nella pièce musicale per violino, percussioni e fanoni di balena composta da **Eve Beglarian**.

Nel 2009 realizza in collaborazione con la musicista **ANA Milosavljevic** e la film maker **Yuko Takebe** il film **Luci in the sky** utilizzando fotogrammi scartati delle riprese notturne del Comitato Italiano per il Progetto Hessdalen diretto dall'amico Renzo Cabassi. In queste immagini il contrasto tra l'infinitamente lontano del cielo abitato da luci eternee e la breve vita delle creatu-

re notturne che accidentalmente vengono riprese dalla telecamera fissa trova pace nelle note di una musica struggente.

Nel 2012 Vittoria si imbarca su una nave mercantile per impadronirsi dell'oceano: nasce il progetto **Sailing away to paint the sea**, in cui l'artista registra con foto e pennellate astratte tutti gli aspetti dell'acqua che percorre inseguendo l'unità di luce tempo e movimento che costituisce l'essenza di questo elemento primordiale. Le riprese video realizzate durante il viaggio come diario di bordo vengono rielaborate assieme al film maker David Roy e generano due filmati completati dalle colonne sonore originali di Charles Edmond Brigg e Maurizio Pisati.

Vittoria Chierici è un'artista visiva che lavora a progetto come farebbe un architetto, le sue opere sono accomunate dalla dedizione ad un'idea fissa che viene caparbiamente approfondita attraverso infinite variazioni fino al punto in cui la ripetizione moltiplicata rivela tutti gli aspetti del problema.

La sua cifra stilistica sta nell'usare ogni tecnica al servizio del suo istinto e del suo pensiero, la sua rielaborazione grafica e pittorica è al di fuori di ogni logica formalistica e si applica indifferentemente alle immagini della storia dell'arte o alla realtà dei luoghi del mondo in cui la passione la conduce.

Preferisce realizzare il suo lavoro nel luogo del progetto per assorbirne tutte le sollecitazioni, scompone in immagini l'oggetto della sua ossessione per rivelarne i rapporti di tensione tra le parti e la compresenza di forze, tenta sintassi differenti per fondare nuovi equilibri. Le sue opere sono un dato di fatto che liquidano il concetto di originalità inteso come valore, sono fredde nella loro vocazione analitica e appassionate nel riflettere una reale urgenza interiore, subiscono il fascino del colore senza esserne succubi.

Vittoria Chierici was born in Bologna in 1955 and is one of the very first students to get a degree in History of Art at DAMS [translator's note: acronym of "Discipline delle Arti, della Musica e dello Spettacolo" - Arts, Music and Performance Disciplines]. She then moves to New York to continue her studies at Columbia University and at the School of Visual Arts, where she occupies herself with photography, video and painting. She starts her artistic adventure in the American metropolis where she collaborates with the artist Manuela Filiaci in the running of "The Parallel Window", an innovative exhibition space dedicated to emerging artists.

Once back in Bologna, in 1983 she joins the group of young artists called "Enfatisti", led by Francesca Alinovi, and takes part in their evenings at the Galleria Neon. Restless and curious, she immerses herself fully into the creative turmoil of the Italian avant-garde of the '80s, gaining a personal approach to art which, from the start, reveals its multi-media, gestural, nomadic nature, balanced between museum and innovation.

She then moves to Milan, the only truly international Italian city where things happen as in New York. She exhibits with the group "Zeffiri Milanesi" in the studio of the curator Corrado Levi: his paintings, which combine the rigour of the great Italian abstract artists with an instinctive mark that references American Abstract Expressionism, represent an accurate seismograph of a vital and engaged generation.

International fame came in 1989 with the Coca Cola Classics series which, after being exhibited in several European cities including London, Turin and Milan, also represents Italy in Tokyo at an exhibit called "7 Artists", organised by INFAS and Hanae Mori's family. Her reworking of Andy

Warhol's Green Coca Cola bottles is both bearer and opponent of modern culture, and freely used as a vehicle for a personal mood.

In the early '90s the cycle called "Galla Placidia" begins, in which the artist redraws the stars of the famous Byzantine mosaics of Ravenna, replacing them with tennis balls made with different techniques and compositional variants: pop matrix language finds an unexpected connection with history by becoming unexpectedly poetic and ironic at the same time.

Meanwhile, Ms Chierici is active in cultural debate: she works with the magazine "Slam", and with the satirical publication "Infarto"; she publishes her book "Aftermath", in which she combines her experience as an artist with her formation as art historian; she works as an assistant to Corrado Levi and Beppe Finessi in the Faculty of Design at the Polytechnic of Milan.

Artistic production in the '90s is almost entirely absorbed by the theme of Battles: from Anghiari to Montaperti, to the Gulf wars through Guernica, she tackles this timeless historical genre, focussing on the drama of it through digital compositions characterised by peremptory painting a long way from simple naturalistic mediation.

In 2000 she receives a commission for a work on Leonardo da Vinci's vanished fresco from the Municipality of Anghiari. By undertaking a complete reconstruction of Leonardo's battle based on fragments of original drawings she turns the work into contemporary art through digital processing and painting.

A meeting in New York with the contemporary dancer Mandy Kirshner directs her interest towards the study of the dynamics of this discipline. In 2009, after having photographed the dance company rehearsals for years, Ms

Chierici creates the set design for Montauk, a show by the choreographer Liz Gerring, where digital images are transformed into drawings, multiplying the space and the movement of the dancers on stage.

The mechanical dance of an industrial drill rig and modern windmills in a sunny countryside is the subject of Wolf Chaser, a film conceived by Vittoria in 2008 and published by Phil Hartley. The slow motion, digitally dismantled and amplified by colour, seems to lose its artificial nature and return to be part of the world's harmony, finding its voice in the music for violin, percussion and whalebone, composed by Eve Beglarian.

In 2009, in collaboration with the musician ANA Milosavljevic and the filmmaker Yuko Takebe, she creates the film "Luci in the sky" ("Lights in the Sky") using discarded frames of night shots from Comitato Italiano per il Progetto Hessdalen ("Italian Committee for Project Hessdalen") directed by her friend Renzo Cabassi. In these images, the contrast between the infinitely distant sky inhabited by ethereal lights and the short life of the nocturnal creatures that are accidentally shot by the fixed camera is made peaceful by the notes of a moving piece of music.

In 2012, Vittoria gets on board a cargo ship in order to conquer the ocean: the project "Sailing Away to Paint the Sea" is born, in which the artist records with photographs and abstract strokes all aspects of the water upon which she sails, chasing the units of light, time and movement that constitute the essence of this primordial element.

The video footage filmed during the trip as a logbook are reworked into two videos, completed in collaboration with the film maker David Roy and by original soundtracks by Charles Edmond Brigg and Maurizio Pisati.

Vittoria Chierici is a visual artist who works at a project as

an architect would. Her works are united by her dedication to a fixed idea, which is stubbornly deepened through infinite variations, to the point where the multiple repetitions reveal all the aspects of the problem. Her signature style lies in the way she uses every technique at the service of her instinct and thought. Her graphical and pictorial reworking is outside any logical formalism, and equally applies to images of art history or to the reality of places in the world to which her passion leads her. She prefers to work in the project's location in order to absorb all the stress; she breaks up the object of her obsession into images to reveal the tension existing between the parts and the coexistence of forces; she uses a different syntax to establish new balances.

Her works are facts which dismiss the concept of originality intended as value. They are cold in their analytical vocation and passionate in reflecting a real interior urge. They endure the fascination of colour, without being dominated by it.



Vittoria Chierici mentre dipinge nel suo studio a New York, Ottobre 2012.

Vittoria Chierici while painting at her studio, New York, October 2012.

F I L M S

Sailing away To Paint the Sea, film edited and directed by film maker David Roy, Houston - New York, 2012. Music composed by song writer and poet Charles Edmund Briggs. Performed by the "Row On Rocks" (Charles Edmund Briggs and Christie Evans). Produced by William Angelina Cassiedy and Licensed to Eternity Records, 2012.

Hands in Blue, film edited and directed by composer Maurizio Pisati. Music composed by Maurizio Pisati. Produced and performed by Maurizio Pisati and Zone. Milano 2012.

The Great Circle, film edited and directed by Vittoria Chierici and Maurizio Pisati, Bologna - Milano 2013. Music excerpted by Poema della Luce, composed in 2002 by Maurizio Pisati. Artists: Live Guitar Elena Casoli. Edited sounds on audio track: Voices Roberto Sanesi, Ursula Joss, Marco Bortoli. Percussion: Maurizio Benomar, Kuniko Kato, Pierpaolo Strinna;. Flute Manuel Zurria. Tenor and DoubleBass Records Antonio Politano. Electric and Classical Guitar Maurizio Pisati. Copy machine sounds Walter Goy. Amis de Mano-Kali (rotating woodsticks sounds), Maurizio Maltese.

all the films have been published on the internet

INTRODUZIONE / FOREWORD <i>Emanuela Zanon</i>	p. 7
PENSIERI FLUTTUANTI PRIMA DI PARTIRE / THOUGHTS ADRIFT PRIOR TO DEPARTURE <i>Vittoria Chierici</i>	p. 11
APPUNTI SUL TRAGITTO / TRAVEL NOTES <i>Vittoria Chierici</i>	p. 21
DIARIO DI BORDO / ON BOARD DIARY <i>Vittoria Chierici-Emanuela Zanon</i>	p. 27
CATALOGO	p. 53
DATI TECNICI / TECHNICAL DATA <i>Vittoria Chierici</i>	p. 56
L'ORDINE DELGIORNO / DAY BY DAY <i>Vittoria Chierici</i>	p. 60
MI SONO INNAMORATA DI COURBET / I FELL IN LOVE WITH COURBET <i>Vittoria Chierici</i>	p. 62
OPERE	p. 65
TESTI CRITICI	p. 159
I MOVIMENTI DI VITTORIA CHIERICI / THE MOVEMENTS OF VITTORIA CHIERICI <i>Francesco M. Cataluccio</i>	p. 161
SAILING AWAY TO PAINT THE SEA (VOGLIO VIAGGIARE SU UNA NAVE PER DIPINGERE IL MARE) / SAILING AWAY TO PAINT THE SEA <i>Emanuela Zanon</i>	p. 166
VITTORIA CHIERICI AI FRIGORIFERI MILANESI / SAILING AWAY TO PAINT THE SEA <i>Alice Amadei</i>	p. 170
SUL TAVOLO DEL PIRATA / ON THE PIRATE'S TABLE <i>Francesca Tarantino</i>	p. 174
APPENDICE	p. 179
VITTORIA CHIERICI À MONSIEUR MICHEL TOURNIER.....	p. 180
LETTERA AI SOSTENITORI / LETTER (TO FRIENDS AND SUPPORTERS) <i>Vittoria Chierici</i>	p. 183
DIALOGHI TRA AMICI ALL'INIZIO DEL PROGETTO/ DIALOGUES BETWEEN FRIENDS AT THE BEGINNING OF THE PROJECT.....	p. 185
SI RINGRAZIANO PER IL SOSTEGNO AL PROGETTO CARI AMICI E FONDATORI DEL PROGETTO / DEAR FRIENDS AND SPONSORS OF THIS PROJECT.....	p. 197
BIOGRAFIA/BIOGRAPHY.....	p. 201
FILMS.....	p. 204
INDICE.....	p. 205

