

CARMINE CATENACCI

La nave dello Stato. Storia corsara di una metafora e di alcune parole

SUNTO

L'articolo ripercorre alcuni passaggi esemplari della metafora della nave dello Stato, dalle più antiche testimonianze greche fino ad alcuni usi odierni. In particolare sono presi in esame brani di Alceo, Eschilo e Platone. Inoltre l'articolo discute la terminologia greca antica relativa alle navi e mostra l'intensa vitalità della lingua greca nella realtà e nell'immaginario della cultura occidentale in questo campo come in altri.

PAROLE CHIAVE

Nave dello Stato, lingua greca, cultura occidentale.

ABSTRACT

The article retraces some exemplary passages of the metaphor of the ship of the State, from the most ancient Greek evidences to some of today's uses. In particular, passages by Alcaeus, Aeschylus and Plato are taken into consideration. Furthermore, the article discusses ancient Greek terminology relating to ships and shows the intense vitality of the Greek language in the reality and imagination of Western culture in this field as in others.

KEYWORDS

Ship of State, History of Greek Language, Western Culture.

Se le navi vanno generalmente meglio degli Stati, ciò accade per la sola ragione, che in esse ognuno accetta la parte che gli compete, mentre negli Stati, generalmente, meno se ne sa, e più s'ha smania di comandare.

M. D'Azeglio, *I miei ricordi*

Pochi giorni fa sui giornali e sui siti web d'informazione campeggiava il titolo: *Berlusconi: "Non mollo il timone"*. E, qualche tempo prima, l'attuale Commissario europeo per l'economia, Paolo Gentiloni, ebbe a dichiarare: «non possiamo dare la sensazione che in un mare in tempesta l'Europa si muova con un piccolo cabotaggio». Ma per *par condicio* possiamo ricordare anche Beppe Grillo che, dopo una delle vicende riguardanti la sindaca Virginia Raggi, ha sentenziato: «Barra a dritta e avanti tutta». *Fluctuat nec mergitur* è l'antico motto della città di Parigi, rivendicato con nuovo vigore dopo i tragici attentati del 2015. Se poi vogliamo andare oltre le contingenze della politica terrena, si può citare il Papa emerito Benedetto XVI che in un'udienza generale ha affermato: «I documenti del Concilio Vaticano II [...] sono, anche per il nostro tempo, una bussola che permette alla nave della Chiesa di procedere in mare aperto, in mezzo a tempeste o ad onde calme e tranquille, per navigare sicura ed arrivare alla meta».

L'elenco potrebbe continuare a lungo. Nel linguaggio della politica la metafora della nave è radicata e diffusa, trasversale e comune, fino al punto da apparire talvolta spenta. Non è difficile individuare le ragioni di questo successo. La navigazione presenta una serie di elementi che facilmente si prestano ad essere reinterpretati in chiave simbolica. C'è una meta condivisa da raggiungere. Il viaggio verso la meta è promettente e affascinante, ma esposto a rischi, avversità e imprevisti persino mortali. Per la riuscita dell'impresa è necessario che l'intero equipaggio, una comunità distinta in ruoli, collabori concordemente contribuendo ciascuno secondo le proprie funzioni e le proprie capacità. È evidente, dunque, come la nave e la navigazione, tra i numerosi campi di applicazione metaforica, offrano terreno fertile di compara-

zione per l'azione di gruppi politici, ma anche per lo Stato nel suo insieme, la sua articolazione sociale, gli obiettivi che si propone di raggiungere, i pericoli esterni e interni che si trova ad affrontare.

L'analogia tra navigazione e politica ha scavato usi lessicali, metafore vive e sopite, luoghi comuni e provocazioni intellettuali, elaborazioni poetiche e riflessioni teoriche. L'origine di questa costellazione di usi e figure è nella Grecia antica. Basterà ricordare che, com'è noto, la parola italiana «governare», così come *to govern* inglese o *gouverner* francese, deriva dal latino *gubernare*, derivante a sua volta dal greco κυβερνάω, che vuol dire «fare il timoniere». Governare, dunque, è «guidare la nave» della comunità. E in Platone (*Clitofonte* 408b) ἡ κυβερνητικὴ ἀνθρώπων è la politica. A proposito di κυβερνητικὴ la parola ha poi avuto uno sviluppo particolare nelle lingue moderne. Nel 1948 Norbert Wiener, un matematico americano, con una formazione anche in biologia e filosofia, pubblica un libro, la cui traduzione italiana suonerebbe *La cibernetica, ovvero il controllo e la comunicazione negli animali e nelle macchine*. Comincia così, in epoca moderna, una storia parallela del termine cibernetica, che costituisce la «scienza, pura e applicata, intesa a studiare e a realizzare macchine automatiche elettriche ed elettroniche (come i calcolatori, gli automi e i robot), capaci di riprodurre le funzioni umane e animali, e anche vegetali»¹. Di qui, poi, il prefisso *cyber* di uso comune nella nostra lingua, preso dalla terminologia informatica angloamericana, per designare fenomeni di ibridazione tra uomo, macchina e realtà virtuale o telematica: cyberspazio, cyberpunk, cyberbullismo ecc.

Ma torniamo alla nave dello Stato. Nella sterminata messe di esempi possibili noi prenderemo in esame tre snodi esemplari nelle prime fasi dello sviluppo della metafora nella Grecia arcaica e classica: nell'opera di Alceo, nei *Sette contro Tebe* di Eschilo e nella *Repubblica* di Platone, ovvero nei suoi esordi poetici (Alceo), in bocca a un personaggio sulla scena tragica (Eschilo) e nel riuso che un pensatore quale Platone attribuisce a Socrate. Qua e là affioreranno altri rapidi confronti.

¹ Vd. DE FELICE 1984, p. 156; la citazione è tratta da JANNI 1994², p. 25.

Alcuni prodromi dell'immagine sono già in Omero e in Archiloco². Ma le prime vere attestazioni in senso politico provengono dal poeta Alceo, nato a Mitilene sull'isola di Lesbo e vissuto tra il VII e il VI sec. a.C. Tra i resti lacerati della sua produzione vi sono almeno quattro carmi che elaborano la metafora della nave in modi e in tempi differenti³. Il più celebre è il seguente (fr. 208a Voigt):

Non comprendo il sollevarsi dei venti.
Un'onda rotola da questa parte,
un'altra di là, e noi in mezzo
siamo portati con la nera nave

fiaccati dal turbine violento; 5
l'acqua nella sentina ricopre la scassa,
la vela è tutta un cencio trasparente,
grandi squarci la solcano,

le sàrtie cedono, i timoni
.... 10
....
restino saldi nelle scotte i due piedi (della vela):

questo soltanto può salvare anche me;
il carico è devastato, una parte
è sollevata in alto, l'altra... (trad. B. Gentili).

Colpisce subito nel carme la presenza cospicua di termini tecnici della marineria. Ma questo non ci sorprende. Inserire elementi materiali nel tessuto dell'ode è una caratteristica tipica di Alceo, un poeta

² Nell'*Iliade* (15, 381-389) l'impeto violento dei guerrieri troiani è paragonato a una grande onda che si gonfia e s'abbatte sulle murate della nave. In Archiloco fr. 105 e fr. 106 West la tempesta simboleggia la furiosa battaglia contro le torme dei Traci, che incombe sul poeta e i suoi compagni d'armi. Il passaggio in più, contenuto nei versi di Archiloco rispetto a Omero, è rappresentato dalla presenza dell'io plurale (Archiloco e i suoi compagni), che parla in prima persona della tempesta di guerra, nella quale l'intero gruppo è coinvolto.

³ Per un'articolata e approfondita indagine ved. GENTILI 2006⁴, pp. 292-316.

che sa fare poesia elencando armi, come accade in un altro celebre frammento (140 Voigt), o intrecciando nella trama poetica, come nel nostro brano, scene e parole del lessico nautico. Un lessico la cui natura specialistica, anche oggi, non è difficile da comprendere. Non si tratta di un vezzo un po' snob per pochi esperti, ma in una situazione di difficoltà e urgenza come quelle che possono determinarsi sul mare il linguaggio deve essere il più preciso e definito, il meno ambiguo possibile: una conferma di come l'ampiezza e, al tempo stesso, la precisione del lessico, anche nostro personale e nella quotidianità, siano una grande ricchezza e una grande risorsa.

Il testimone dei versi riportati è il grammatico Eraclito (II d.C.). Eraclito afferma che Alceo «paragona gli sconvolgimenti provocati dalla tirannide alla condizione tempestosa del mare [...]. Chi non penserebbe subito, a partire dall'immagine marittima iniziale, che si tratta della paura del mare da parte di naviganti? Ma non è così. Il riferimento è a Mirsilo e alla cospirazione tirannica sollevata contro i Mitilenesi»⁴.

Alceo è un isolano, oltre che un guerriero, il quale, in più rispetto ai suoi compagni d'arme, possiede il dono della Muse. Il poeta e i suoi amici conoscono in prima persona i pericoli del mare, lo sgomento e il terrore che assalgono quando la tempesta colpisce improvvisa. In un inno a Castore e Polluce, protettori dei naviganti, Alceo (fr. 34 Voigt) ricorda quelli che oggi chiamiamo fuochi di Sant'Elmo, cioè la forte scarica elettrica che si manifesta in forma di lampi sopra l'albero maestro della nave in concomitanza con violenti nubifragi; ai Dioscuri, in qualche terrificante frangente sul mare, Alceo avrà certamente innalzato preghiere d'aiuto. Ma, nel frammento che abbiamo tradotto, l'esperienza reale della tempesta passa metaforicamente a incarnare con eccezionale potenza un'altra drammatica esperienza che il poeta e suoi compagni sono costretti a vivere sulla propria pelle: la guerra civile. L'immagine della tempesta fissa un pericolo gravissimo e imprevisto che di colpo s'abbatte sul poeta e la sua consorterìa. La fazione è presa nel mezzo dall'inattesa convergenza tra l'eteria del tiranno nemico Mirsilo, che rientra dall'esilio, e l'eteria di Pittaco, che

⁴ Eraclito grammatico, *Questioni Omeriche* 5.

prima era amico di Alceo, ma che improvvisamente si trasforma in suo nemico e s'allega con Mirsilo. Di qui il significato puntuale delle ondate che colpiscono da due lati la nave di Alceo, il quale è stretto tra due fronti senza possibilità di uscita: probabilmente egli si trova ancora a Mitilene e non in uno degli esili di cui fu vittima. In questa ode come in un'altra superstite (fr. 6 Voigt), l'allegoria della nave sembra dunque descrivere con appropriatezza la fase in cui Alceo e i suoi cercano senza successo di opporsi all'inattesa alleanza tra Mirsilo e Pittaco, mentre altri due carmi, nei quali la nave è ormai alla deriva e il tono di scoramento prevale, sembrano sviluppare la stessa trama allegorica per rappresentare le disavventure successive dell'esilio⁵.

Tutta la descrizione della tempesta si snoda attraverso una precisa rispondenza tra fatti storici ed elementi figurati. «Non comprendo il sollevarsi dei venti»: con «sollevarsi» si è tentato di rendere in italiano l'ambivalente e volutamente ambiguo *στάσις*, perché *στάσις* significa sia posizione, direzione dei venti, ma anche contesa, guerra civile, sollevazione. Come tempesta imprevista e violenta, l'intesa tra Mirsilo e Pittaco coglie il poeta: le vele, infatti, sono lacere, perché la burrasca è sopraggiunta all'improvviso e non s'è avuto neppure il tempo di ammainare le vele, come normalmente si fa in caso di tempesta. Così, l'unica salvezza possibile è affidata alla resistenza dei piedi della vela nelle scotte, cioè fuor di metafora alla capacità di Alceo e dei suoi compagni di combattere mantenendo la posizione in battaglia con i piedi saldi a terra⁶, mentre il carico della nave ormai devastato altro non è che il patrimonio degli Alceidi, per i quali la sconfitta e l'esilio significano la perdita dei beni.

Una così alta formalizzazione figurata del discorso poetico rimanda a un uditorio compatto e omogeneo. Alceo e i suoi compagni di eteria hanno una comune conoscenza dei fatti cui si allude e condividono la consuetudine di un linguaggio interno al gruppo, allusivo, quasi in codice, in un rapporto di immedesimazione emotiva e cognitiva, che consente loro di far convergere subito insieme piano simbolico e piano reale. Come per gli altri autori di età arcaica, il mondo poetico di Alceo non è astratto e immateriale, ma tutte le figure, anche le più audaci e

⁵ Fr. 73 e fr. 306i col. II Voigt, con le riflessioni di GENTILI 2006⁴, pp. 298-312.

⁶ Per l'espressione e l'immagine cf. Tirteo, fr. 6-7.31 Gentili-Prato.

immaginifiche, attingono alla realtà concreta e sensibile. In questo senso un'ulteriore suggestione visiva poteva derivare dal fatto che al tempo di Alceo, per riprendere una bella osservazione di Massimo Vetta, il nucleo antico di Mitilene era ancora un isolotto, una sagoma circondata dalle acque e colpita sui fianchi, come una nave, dalle onde⁷.

Alceo è un aristocratico che, sotto la spinta di nuovi fatti storici e di ceti sociali emergenti, vede messe in discussione le prerogative politiche che la sua famiglia detiene da tempo. Sinceramente egli non capisce, è disorientato dagli eventi che, come un fortunale, lo sovrastano. La sua fazione di nobili vive il disonore dell'insuccesso e l'estromissione dal potere sulla città, che essi ritengono loro inalienabile diritto, ereditato dai padri e dai padri dei padri, come lamenta lo stesso poeta (fr. 130b Voigt). Un'eteria di aristocratici perdenti, sconfitti dalla storia, ma non rassegnati, animati da un'altera e rabbiosa volontà di combattere (con esiti puntualmente sfavorevoli). Dell'azione politica si segnalano nel canto i punti di vista faziosi e gli stati d'animo che le sorti del conflitto generano. Egli attacca Pittaco, l'esecrato ex amico, con una turbinosa serie di epiteti ingiuriosi che ne stigmatizzano le origini familiari, la turpitudine morale e fisica: lo chiama «fiascone», cioè pancione, «di vili natali», «dai piedi a scopa» (aveva i piedi piatti), «dai piedi con le ragadi», lurcone, gradasso, zozzone (fr. 429 Voigt). Ma, in verità, tutti gli altri testimoni antichi informano che il tanto vituperato Pittaco eccelse per valentia e intelligenza e fu persino considerato uno dei Sette sapienti. All'unanimità il popolo di Mitilene, come ammette lo stesso Alceo in un frammento (348 Voigt), lo acclamò alla guida della città con poteri assoluti. Il provvedimento fu adottato per riportare l'ordine in una comunità sfinita dai lunghi anni di lotte intestine e, precisa Aristotele (*Politica* 1285a), proprio contro la fazione di Alceo. Trascorsi i dieci anni stabiliti, Pittaco restituì lealmente ai Mitilenesi il potere e la città pacificata⁸.

⁷ «Quello che oggi è un promontorio per metà disabitato, su cui spiccano i resti del castello dei Gateluso, era anticamente separato dalla terraferma da un braccio di mare, che metteva in comunicazione due porti» (VETTA 1999, p. 154).

⁸ Le testimonianze sulla vita e l'opera di Pittaco sono raccolte in GENTILI-PRATO 2002², pp. 31-41.

Non bisogna mai dimenticare che Alceo è un uomo di parte. Egli non fu il poeta patriota, fiero difensore della libertà contro la tirannide, secondo un'immagine idealizzata che, grazie alla forza e alla qualità dei suoi versi, si è andata affermando dal poeta latino Orazio fino a Giosuè Carducci e alla poesia post-risorgimentale dell'Italia unita⁹. «C'è poco da ammirare nell'uomo tranne la sua poesia», ha commentato Denys Page, uno degli studiosi che più si sono dedicati ad Alceo¹⁰. Alceo è un fazioso, e come tutti gli uomini di parte, identifica il suo partito con l'intera città, stabilendo un'identità assoluta e strumentale tra la sorte dell'uno e dell'altra. Così, a essere precisi, più che della nave/Stato di Mitilene Alceo ci parla della sua nave/eteria. Tuttavia, pur se con queste precisazioni, non si può non riconoscere che, tra il poco o tanto che vi è da ammirare nel poeta di Lesbo, sicuramente va considerata la sua potente e influente rappresentazione metaforica della nave/città, di cui gli antichi stessi lo consideravano il capostipite. A lui si ispirerà, tra gli altri, Orazio, ammiratore ed emulo latino del poeta di Lesbo, in una celebre ode (1, 14) su cui non ci possiamo soffermare per ragioni di tempo¹¹, così come non ci possiamo soffermare su un importante oracolo delfico, dove in relazione a Solone spicca l'immagine del timoniere¹², una figura che ha grande successo

⁹ Per alcuni passaggi di questa trasfigurazione poetica vd. GENTILI – CATENACCI 2010, p. 90.

¹⁰ PAGE 1955, p. 243.

¹¹ Per una rilettura di insieme dell'ode, dei suoi modelli letterari e dello sfondo politico sul quale essa si colloca vd. CUCCHIARELLI 2004 e CUCCHIARELLI 2005 (con ampia bibliografia sulla allegoria della nave nell'antichità). Un uso vario e influente della metafora politica della nave nel mondo latino si deve, tra gli altri, a Cicerone: vd. BROCK 2013, p. 62 e n. 57.

¹² L'oracolo pitico dice a Solone: «siedi al centro della nave e tieni dritta la barra del timoniere: | molti Ateniesi saranno al tuo fianco» (Plutarco, *Solone* 14.6). Con ogni probabilità si tratta dell'esortazione e della legittimazione a diventare *tyrannos* di Atene. Nell'opera superstita di Solone non è attestata la nave/*polis*, ma spicca la presenza di un motivo che attinge alla stessa sfera: «i venti sconvolgono il mare, ma, se nessuno / lo sommuove, è il più giusto di tutte le cose» (fr. 13 Gentili-Prato). Col mare il poeta legislatore allude alla *polis* o, forse più specificamente, al *demos*, mentre i demagoghi arroganti e disonesti sollevano i venti di tempesta che sconvolgono la pace sociale. Per gli approfondimenti si veda NOUSSIA-FANTUZZI 2010, pp. 319-322.

nell'immaginario della nave/Stato: da un'elegia della silloge teognidea, nella quale è introdotta in ottica aristocratica e gerarchica la distinzione tra i ruoli dell'equipaggio e quindi tra le classi sociali¹³, alla celebre Italia «nave senza nocchiere in gran tempesta» di Dante Alighieri (*Purgatorio* 6, 77) fino al «Grande timoniere» Mao Tse-tung nella Cina rivoluzionaria del XX secolo.

Ma scendiamo ora nell'Atene del V sec. a.C., cambiamo genere poetico e luogo di esecuzione, usciamo da un simposio come quello alcaico ed entriamo nel teatro di Dioniso ai piedi dell'Acropoli. Nella letteratura ateniese di età classica il rapporto metaforico tra nave e città è ampiamente sviluppato, soprattutto nella tragedia¹⁴. Ma in un'opera più di tutte l'immagine colpisce perché è presente dall'inizio alla fine e costituisce lo scheletro metaforico del dramma: i *Sette contro Tebe* di Eschilo. La storia è nota. Eteocle e Polinice, figli maledetti di Edipo, si contendono il governo di Tebe. Eteocle è al potere e non vuole cederlo al fratello, come era negli accordi. Polinice ha raccolto un potente e spaventoso esercito contro la propria città. Quando la tragedia comincia, siamo al punto decisivo del dramma. Tebe è assediata da uno spaventoso esercito che sta per sferrare il terribile attacco finale. Queste, pronunciate da Eteocle, re di Tebe, sono le parole con cui si aprono i *Sette contro Tebe* (1 ss.):

Cittadini di Cadmo, è necessario che dica parole opportune
chi custodisce lo Stato sulla poppa della città
governando il timone senza chiudere le palpebre in sonno.
Se ci andrà bene, il merito sarà del dio;
ma se invece – non sia mai! – ci tocchi sventura,
soltanto un nome, Eteocle,
tutti per la città invocheranno
tra scrosci di canti e lamenti.
Da ciò Zeus Salvatore, com'è nel suo nome,
salvi la città dei Cadmei.

¹³ Teognide vv. 667-682. Sulla storia e sulla paternità di quest'elegia vd. CATENACCI 2017.

¹⁴ Per una puntuale rassegna delle attestazioni fino al IV sec. a.C. si rinvia a BROCK 2013, che dedica alla nave dello Stato l'intero quarto capitolo (pp. 53-67).

Un'immagine che di lì a poco, nel corso dello stesso prologo, il messaggero non lascerà cadere, ma riprenderà e approfondirà rivolgendosi a Eteocle (vv. 62-67):

E tu, come bravo timoniere della nave,
della città chiudi ogni falla
prima che la tempesta di Ares s'abbatta:
urla, infatti, l'onda terrestre dell'esercito,
tu prendi il rimedio più rapido a ciò.
Io ancora con occhio fedele farò da vedetta.

Al granitico comportamento di Eteocle si contrappone nella parodo l'ingresso in scena convulso e terrorizzato delle donne tebane che formano il coro (v. 78 ss.). Il loro canto sconvolto e turbato, marcato dal concitato ritmo dei docmi, continua a tenere viva l'*imagerie* della nave/Stato in tempesta ed è accompagnato da un agitato movimento di scena, che prevede anche l'affacciarsi dagli immaginari spalti della città sulla scena. L'acropoli, posta in alto rispetto allo spazio pianeggiante in cui si muovono le truppe degli assalitori, è immaginata, infatti, come una nave che si solleva sulla distesa del mare. Una configurazione immaginaria che è sollecitata da puntuali agganci verbali per tutta l'opera. La città sotto assedio è come una nave nel furore della tempesta¹⁵.

La metafora della nave attraversa e sostiene l'intera trama dei *Sette contro Tebe*, assumendo valenze politiche e militari, religiose e rituali, persino orchestriche. Ma resta una domanda di fondo: perché un tragediografo come Eschilo, magniloquente e amante dell'espressione ad effetto, poggia la struttura testuale e simbolica del suo dramma sul motivo della nave?

Probabilmente non saranno state estranee ragioni poetiche "interne", cioè relative a un gusto personale di Eschilo. Tuttavia, l'insistenza e la centralità dell'immagine, che non hanno pari nella restante produzione di Eschilo e degli altri tragediografi, inducono a supporre anche cause esterne. I *Sette contro Tebe* vanno in scena nel 467 a.C. Pochi

¹⁵ Tralascio di elencare tutti i passi in cui la metafora è presente. Mi limito a ricordare, tra le occorrenze più significative, i vv. 758-771; 795-798; 854-860.

anni prima, nel 480, gli Ateniesi avevano ottenuto un'epocale vittoria nella naumachia contro i Persiani a Salamina. Potente era stato, sotto l'impulso soprattutto di Temistocle, lo sforzo ateniese per allestire una flotta all'altezza dello scontro con i Persiani prima del 480, e ancora più notevole e intensa fu l'attività navale degli anni immediatamente seguenti, a partire dalla fondazione della lega navale delio-attica (478/477 a.C.), quando la flotta divenne lo strumento preponderante della politica interna ed estera di Atene. La pervasività dell'immagine della nave riflette l'egemonia marittima della città, la sua talassocrazia. L'immedesimazione analogica tra *polis* e nave trovava luogo assai propizio nel teatro di Dioniso nell'Atene di quegli anni. Un teatro, non va dimenticato, che è disposto sulle pendici meridionali dell'Acropoli, sopra il quale come la chiglia di un'enorme nave effettivamente si erge per gli spettatori la cittadella sacra.

C'è un puntuale riscontro testuale che va, io credo, nella stessa direzione di questa proiezione dell'immaginario collettivo. Erodoto (7, 140-144) riferisce che, quando i Persiani invasero la Grecia nel 480, l'oracolo di Delfi pronunciò un responso agli Ateniesi, nel quale si diceva che l'unica loro salvezza sarebbe stata nel «muro di legno». Gli anziani identificavano il muro di legno nell'acropoli, anticamente fortificata con recinti di pruni. Temistocle invece sosteneva che il muro di legno fossero le navi. La sua opinione prevalse. Gli Ateniesi, tranne un piccolo contingente, lasciarono la città e affidarono le loro *chances* di salvezza alla flotta. Una scelta avveduta e vincente. A Salamina le navi degli Ateniesi e dei Greci riporteranno una clamorosa vittoria sull'armata di mare dei Persiani. Il muro di legno, che salva la *polis* dal terribile assedio «dell'esercito che parla un'altra lingua» come si dice anche degli assalitori nei *Sette contro Tebe* (v. 170), sono le navi. La sorte di Atene si identifica con quella della sua flotta. Atene è la città/nave¹⁶.

È superfluo insistere su quanto sistematico fosse il rapporto tra democrazia e marinai-rematori: questi ultimi, nullatenenti, costituivano

¹⁶ Se poi la *dramatis persona* di Eteocle contenga riferimenti a specifiche figure politiche, è questione che qui lasciamo volutamente sospesa; per alcune ipotesi vd. PODLECKI 1999², pp. 27-41.

una forza-lavoro indispensabile alla prospera economia mercantile e alla potente flotta militare della città, ricevendo in cambio un salario per le loro attività e partecipando così organicamente degli utili dell'imperialismo ateniese. Tuttavia, se il nesso storico e socio-economico tra democrazia e marineria è indubbio, un altro dato va segnalato. In maniera apparentemente inattesa, l'immaginario della navigazione non è sviluppato dalla democrazia ateniese per esprimere i propri valori e ideali¹⁷. Le più potenti rielaborazioni della metafora della nave/Stato appartengono all'ideologia conservatrice.

Su tutti un celebre passo della *Repubblica* (488a-489c) di Platone. Per ragioni di tempo sono costretto a sintetizzare. Socrate presenta la scena di una nave su cui è in atto una sorta di ammutinamento. Non è difficile decodificare le figure alle quali si allude. C'è innanzitutto l'armatore della nave, molto potente, ma corto di vista e d'udito, credulone e un po' babbeo, che è da identificare con il popolo ateniese (viene in mente il vecchio Demos rimbambito dei *Cavalieri* di Aristofane). I marinai, che se ne contendono i favori, sono i demagoghi, in costante contesa tra loro per ingraziarsi il favore del popolo, assecondandolo in ogni cosa e anche drogandolo, e trarne poi profitti personali. Questi marinai-demagoghi, con la loro rovinosa arroganza, non solo non conoscono l'arte di governare, ma affermano persino che essa non è insegnabile, sollevando la questione che oggi definiremmo della 'competenza' di chi governa. E infatti il timoniere, l'unico in grado di guidare la nave con cognizione, ma delegittimato ed emarginato dal riottoso equipaggio come un inutile chiacchierone con la testa tra le nuvole, rappresenta il filosofo, cioè l'uomo «saggio e onesto» (*sophos kai agathos*)¹⁸, in possesso delle conoscenze capaci di orientare la rotta della cosa pubblica verso il bene.

Notiamo immediatamente una variazione rispetto al nostro punto di partenza¹⁹. Se in Alceo la nave appare un'entità unitaria attaccata

¹⁷ Come bene rimarca BROCK 2013, pp. 59-61. In senso contrario, è esemplare l'uso della metafora del ben guidare la nave da parte dell'oligarchico Crizia nel discorso contro Teramene (Senofonte, *Elleniche* 2.3.31); vd. anche Polibio 6.44.

¹⁸ Per riprendere l'espressione del *Politico* 296e-297a dello stesso Platone.

¹⁹ Per una lettura d'insieme della metafora della nave/Stato in Platone si rinvia a GASTALDI 2003, pp. 187-216.

dall'esterno, il passo platonico – nella scia dell'elegia dei *Theognidea* (vv. 667-682) cui abbiamo accennato prima²⁰ – fa emergere una specifica articolazione interna e la nave è lo Stato inteso come corpo civico con le sue differenze e i suoi contrasti sociali. Il pericolo viene ora soprattutto dall'interno, dal rapporto tra le componenti dell'equipaggio.

Tra le tante riflessioni possibili, mi limito a una sola considerazione, funzionale alla nostra cursoria trattazione. Da quanto visto è possibile dedurre almeno una delle principali ragioni per cui l'immaginario marittimo non divenne patrimonio identitario dell'ideologia democratica. L'uso politico della metafora della nave non solo proveniva da un'illustre tradizione di parte oligarchica (a cominciare da Alceo e dalla silloge teognidea), ma su questo modello potevano facilmente innestarsi ulteriori elementi di matrice conservatrice e anti-democratica. Soprattutto la figura del timoniere, con le sue competenze tecniche, specifiche ed esclusive, non comuni ed elitarie, significativamente affiancate da Platone (*Repubblica* 489c) a quelle del medico, va a mettere in crisi uno dei principi del regime democratico, cioè l'uguaglianza dei cittadini e la loro pari influenza nelle scelte della comunità: uno vale uno? Sempre? Di fronte a ogni scelta? Del resto, l'ambiguo portato sociale della metafora della nave/Stato è rintracciabile anche nella storia di un'altra parola. La ciurma, quella che per noi è la marmaglia di bordo, deriva il suo nome dal genovese *ciurma*, che trae la sua antica origine dal greco *keleusma* («comando»), cioè il comando rivolto alla massa dei rematori affinché affondino i loro colpi in modo cadenzato (il *kelestes*, infatti, è il «capo-voga»).

Una delle parole più ricorrenti nei testi che abbiamo visto è «nave». In greco la parola ἡ ναῦς è spesso accompagnata da un aggettivo che ne specifica il tipo, per esempio ἡ ναῦς μακρά è la nave da guerra, στρογγύλη quella da carico, τριήρης la trireme, πεντεκόντορος la nave a 50 remi, e spesso il sostantivo ναῦς viene sottinteso. Naturalmente esistono altre parole per designare le imbarcazioni in relazione alle varie tipologie. Un termine, per esempio, penetrato nell'italiano, è τὸ σκάφος ο ἡ σκάφος, il cui significato principale è «scafo», «carena», ma poi in senso esteso vale per nave;

²⁰ Ved. *supra*, p. 68 e n. 13.

ἡ ἄκατος è, invece, il battello, un'imbarcazione leggera (τὸ ἀκάτιον è il mezzo sul quale rientra Mirsilo, nemico di Alceo, a Mitilene), mentre ἡ ὀλκάς è il battello, la nave da carico, elevata agli onori della poesia da Pindaro che la scelse come termine di comparazione per la capacità della sua opera artistica di solcare mari e arrivare ovunque, in contrasto con l'immobilità di una statua (*Nemea* 5, 1 ss.).

Un termine, che ha origine antica e diffusione moderna e che merita una breve digressione, è panfilo, un'alternativa italiana alla parola inglese yacht, che ogni tanto torna a spiccare in una lingua pseudo-alta sui rotocalchi e nei media, evocando lusso e jet-set. Il nome, come ha raccontato Pietro Janni in un libro di qualche anno fa, sempre molto istruttivo e divertente, deriva dal greco *pamphilios*, cioè della Panfilia, una regione costiera dell'Anatolia²¹. In età bizantina, il termine passò a designare per metonimia una «navicella agile e leggera, usata anche dai pirati» (non proprio il tipo di imbarcazione che oggi «panfilo» designa, anche se una certa caratterizzazione piratesca, almeno a livello fiscale, continua ad accompagnarne i proprietari). A partire dal X secolo il termine si diffuse, poi, da Genova nel Mediterraneo occidentale. In Italia panfilio o panfilo è promosso da dizionari dell'800, come il famoso *Vocabolario marino e militare* di Padre Alberto Guglielmotti del 1889, ma soprattutto panfilo deve la sua parziale fortuna moderna a una prescrizione del «Bollettino di informazioni dell'Accademia di Italia» del 1941 durante il periodo di autarchia linguistica, che raccomandava di sostituire il forestierismo inglese yacht con il nostrano panfilo.

Ma in Grecia il rivale più pericoloso di ναῦς è la parola τὸ πλοῖον dalla famiglia di πλόος («navigazione»), che in principio si riferisce soprattutto alla nave da trasporto e da commercio, ma poi col tempo si sovrappone a ναῦς e la sostituisce. Nella traduzione dei 70 della *Bibbia* c'è solo un'occorrenza di ναῦς, negli altri casi compare sempre τὸ πλοῖον. E così la parola comune per nave oggi, nel greco moderno, è τὸ πλοῖο onvviamente pronunciato *plio*, affiancato da κάραβι pronunciato *karavi*, anch'esso proveniente dal greco tardo e bizantino dopo un passaggio metaforico (*karabos* in greco classico vuol dire «gambero»). Ma, nonostante sia stato soppiantato da τὸ πλοῖον, la

²¹ JANNI 1994², p. 124 ss.

famiglia lessicale di $\nu\alpha\tilde{\upsilon}\varsigma$ continua a generare molti composti e derivati in *-nautēs* ecc. Un suffisso fecondo anche nell'italiano e nelle lingue moderne: l'astronauta, l'eternauta (per ricordare un graphic novel argentino di successo del secolo scorso di Francisco Solano López dal 1957), l'internauta (chi naviga su Internet), ma anche neologismi un po' bizzarri, su tutti il cafonauta che dal 2018 il dizionario Treccani glossa così: «Chi si improvvisa uomo di mare senza averne la preparazione necessaria e le buone maniere dovute, non preoccupandosi delle conseguenze della sua imperizia».

Non a caso né per pura pedanteria ho fatto precedere sempre il nome dall'articolo, perché la questione del genere della nave non è secondaria e, anzi, ha avuto una impennata di interesse in epoca di discussione sulle pari opportunità. In inglese la nave «ship» è tradizionalmente di genere femminile (come $\eta \nu\alpha\tilde{\upsilon}\varsigma$ greco o *navis* in latino), ma lo Scottish Maritime Museum ha comunicato di voler utilizzare d'ora in poi il neutro *it*, perché il femminile riferito a cose inanimate come la nave tradirebbe una visione patriarcale nel segno del possesso e della reificazione. Ma naturalmente c'è stato subito chi si è rivoltato contro questa affermazione sostenendo che si tratta di un'offesa a generazioni di marinai che vedono la nave come un grembo materno di protezione. La fiera disputa linguistica è ancora aperta, io non mi permetto chiuderla e la giro a voi.

Ma che dire, in conclusione, se non avete il mal di mare, di questa rapida traversata nel lessico e nell'immaginario della nave dello Stato? La metafora della navigazione consente di guardare, da diversi punti di vista, all'agire politico come a un problema complesso: di meta, di progetto comune, di condivisione, partecipazione e collaborazione, ma anche di *leadership*, di divisione dei ruoli e di consapevolezza delle difficoltà, persino esiziali, del viaggio. Per fare ciò abbiamo risalito le correnti di un patrimonio di parole e di figure, che ci ha ricondotto sino alla Grecia antica. Un patrimonio oggi talmente radicato nel nostro essere linguistico e identitario che ne facciamo un uso quotidiano, talvolta logoro e spesso inconsapevole, ma non per questo meno concreto e ricco di implicazioni profonde.

«Come nessun'altra lingua - scrivono Paolo Cesaretti e Edi Minguzzi – il greco è stata la “macchina per pensare” privilegiata dell'Occidente, in ogni sfera del sapere e dell'esperienza. E come nessun'altra

lingua, anche dopo millenni, è vivente non solo per i milioni di parlanti attivi ma in tutte le lingue moderne: forse miliardi di persone, in ogni continente, anche per il tramite della globalizzazione culturale, ne pronunciano migliaia di parole al giorno, e non lo sanno»²². E l'italiano, per evidenti ragioni, ne è persino molto più ricco rispetto alle altre. Con straordinaria chiarezza il grande linguista francese Antoine Meillet scriveva alla metà del secolo scorso: «Molto più di quanto si creda, molto più di quanto non desiderino i nazionalismi miopi, i vocabolari che esprimono la nostra civiltà europea concordano tra di loro [...]. Tutta l'Europa attuale, sia l'Europa di lingua germanica o slava tanto quanto l'Europa di lingua romanza, ha ereditato questo fondo universale e, direttamente o sotto travestimento, tutti i vocabolari intellettuali dell'Europa sono fatti dei medesimi elementi. Per ciò che riguarda la civiltà, c'è nelle nostre lingue, a dispetto dei propri amori nazionali, molto più di comune che non di particolare»²³.

Una parte cospicua di questo tesoro comune ha le sue origini in Grecia. I Romani l'hanno ripreso, rielaborato e diffuso: «L'elemento greco, o almeno di lingua greca, – scriveva Giorgio Pasquali – fu il lievito che trasformò il latino in italiano»²⁴ e l'assorbimento di una lingua mondiale di cultura come quella greca già dal III sec. a.C. fornì a Roma uno strumento potente nella sua opera di mondializzazione. Il cristianesimo e poi i cosiddetti regni romano-barbarici, a loro volta hanno adottato e adattato questo patrimonio, rivitalizzato e trasmesso verso quella che chiamiamo modernità, con l'Umanesimo e il Rinascimento di cui è stata culla l'Italia, l'Illuminismo di matrice francese e il Romanticismo nato in Germania, fino all'attuale cultura *pop* di cui l'Inghilterra e il mondo anglosassone sono la terra madre, solo per accennare a una schematica e cursoria sintesi.

Le parole, così come le idee e gli oggetti, non nascono dal nulla, ma dai campi, dal mare, dalle officine, dalle piazze, dagli incontri tra gli uomini e dal rapporto degli uomini con la natura, dai luoghi di preghiera e di studio. Le parole incarnano fatti, esperienze, idee, emozioni e progetti delle persone e delle comunità. La nave/Stato è solo

²² CESARETTI-MINGUZZI 2017, p. 6.

²³ MEILLET 1948-1952, pp. 42-43.

²⁴ PASQUALI 1930 (1994), p. 126.

un esempio. Un numero consistente di parole, concetti e costumi che fondano il nostro essere, ma anche la nostra vita quotidiana, senza le quali ognuno di noi oggi sarebbe uno smemorato, sperduto in un deserto umano, intellettuale e socio-antropologico, provengono dal mondo classico e, segnatamente, dalla Grecia: democrazia, poesia, grammatica, filosofia, estetica, logica, ma anche tecnica, aritmetica, cosmo, fisica, psicologia, economia, icona (o ìcona, per alcuni pedanti), anche se proprio un paio di giorni fa ho sentito un noto giornalista televisivo, di cui preferisco tacere il nome, dire che un certo cantante è ormai un «icon», ahimè pronunciato, ovviamente, all'inglese (icona, com'è noto, deriva dal greco bizantino εἰκόνα, derivante a sua volta dal greco classico εἰκών -όνος).

Accanto alle parole tradizionali non va trascurata la produttività creativa delle matrici antiche nella coniazione di nuovi termini. Senza voler ripercorrere il comico atteggiamento di un personaggio del film *Il mio grosso grasso matrimonio greco* che riportava tanto puntualmente quanto fantasiosamente (anche *phantasia* è parola di origine greca) ogni parola al greco antico, è risaputo tuttavia come i linguaggi specialistici e, in particolare, quello della medicina attingano e si generino sul greco e sul latino. Qualche anno fa il medico Kristopher N. Lewis ha pubblicato un articolo dall'eloquente titolo *The language of modern medicine: it's all Greek to me*, osservando giustamente come ciò abbia dato e dia un significativo contributo di chiarezza, funzionalità e condivisione internazionale al lessico scientifico²⁵.

Naturalmente si tratta di significati mai acquisiti una volta per tutte e sempre mutevoli nel tempo, che riempiamo di valori di volta in volta storicamente diversi. Sappiamo tutti che la parola κίνημα per i Greci aveva un significato alquanto diverso dalla sua traslitterazione «cinema» per noi. Tuttavia recidere la linea con la tradizione classica equivale a immiserire e isterilire gravemente una parte consistente del vocabolario scientifico, politico e culturale della nostra realtà individuale e collettiva, delle loro strutture e delle loro prospettive future²⁶.

²⁵ LEWIS 2004, pp. 91-93.

²⁶ Una sapida incursione nei grecismi della lingua italiana è ora in NAPOLITANO 2019.

Potremmo applicare alle culture e alle società quello che nelle scienze è definito effetto farfalla: piccole variazioni nelle condizioni iniziali, come il battito delle ali di una farfalla, possono produrre grandi variazioni nel comportamento a lungo termine di un sistema. Così, l'impiego della metafora della nave in senso politico 2600 anni fa da parte di un poeta, Alceo, in una comunità di poche migliaia di abitanti come Mitilene, ha generato una galassia lessicale e ideologica oggi di vastissime proporzioni. Così, l'istituzione dell'isonomia, cioè l'assoluta uguaglianza di diritti e doveri di tutti i componenti di una collettività di fronte alla legge, tra VI e V secolo a.C. in una *polis* come Atene, è il battito di ali da cui si sono prodotti la democrazia antica e, attraverso i mutamenti nei secoli, le democrazie moderne e un più vasto orizzonte di valori nei quali viviamo. Perché anche le lingue, con le esperienze, i valori e le idee che trasportano, sono come una nave. E una nave in porto, come ha detto lo scrittore John August Shedd, è al sicuro, ma non è per questo che è stata costruita²⁷.

²⁷ «A ship in harbor is safe, but that is not what ships are built for»: l'aforisma è contenuto in SHEDD 1928.

BIBLIOGRAFIA

BROCK 2013

R. BROCK, *Greek Political Imagery from Homer to Aristotle*, London-New York 2013.

CATENACCI 2017

CATENACCI, "Teognide, Eveno e Simonide: una revisione e una nuova ipotesi (con un'appendice)", *QUCC* 115 (2017), pp. 21-37.

CESARETTI-MINGUZZI 2017

P. CESARETTI - E. MINGUZZI, *Il dizionarietto di greco. Le parole dei nostri pensieri*, Brescia 2017.

CUCCHIARELLI 2004

A. CUCCHIARELLI, "La nave e lo spettatore. Forme dell'allegoria da Alceo ad Orazio. I", *SIFC* 97 (2004), pp. 189-206.

CUCCHIARELLI 2005

A. CUCCHIARELLI, "La nave e lo spettatore. Forme dell'allegoria da Alceo ad Orazio. II", *SIFC* 98 (2005), pp. 30-72.

DE FELICE 1984

E. DE FELICE, *Le parole d'oggi. Il lessico quotidiano, religioso, intellettuale, politico, economico, scientifico, dell'arte e dei media*, Milano 1984.

GASTALDI 2003

S. GASTALDI, *L'allegoria della nave*, in Platone. *La Repubblica*, traduzione e commento a cura di M. VEGETTI, vol. V (libri VI-VII), Napoli 2003.

GENTILI 2006⁴

B. GENTILI, *Poesia e pubblico nella Grecia antica*, Milano 2006⁴.

GENTILI-CATENACCI 2010

I poeti del canone lirico nella Grecia antica, a cura di B. GENTILI-C. CATENACCI, Milano 2010.

GENTILI-PRATO 2002²

Poetarum Elegiacorum testimonia et fragmenta, ediderunt B. GENTILI et C. PRATO, vol. II, Leipzig 2002².

JANNI 1994²

P. JANNI, *Il nostro greco quotidiano*, Roma-Bari 1994².

LEWIS 2004

K. N. LEWIS, "The language of modern medicine: it's all Greek to me", *The American Surgeon* 70 (2004), pp. 91-93.

MEILLET 1948-1952

A. MEILLET, *Linguistique Historique et Linguistique Générale*, vol. II, Paris 1948-1952.

NAPOLITANO 2019

M. NAPOLITANO, *Grecismi*, Milano 2019.

NOUSSIA-FANTUZZI 2010

Solon the Athenian. The Poetic Fragments, by M. NOUSSIA-FANTUZZI, Leiden-Boston 2010.

PAGE 1955

D.L. PAGE, *Sappho and Alcaeus*, Oxford 1955.

PASQUALI 1930 (1994)

G. PASQUALI, "Il latino in iscorcio", in G. PASQUALI, *Pagine stravaganti di un filologo*, I, Firenze 1994, pp. 123-133 (originariamente pubblicato in *Pegaso*, febbraio 1930).

PODLECKI 1999²

A. J. PODLECKI, *The Political Background of Aeschylean Tragedy*, London 1999².

SHEDD 1928

J. A. SHEDD, *Salt from My Attic*, Portland 1928,

VETTA 1999

M. VETTA, *Symposion*, Napoli 1999.

