

Riflessioni sulla città di mare, alla luce del pensiero classico

DONO DELLA NATURA O LUOGO DI PERDIZIONE?

La letteratura antica ci offre suggestioni tuttora valide tra il mare di tutti e il mare di ognuno di noi, che vive in una dimensione tutta interiore

«**L**e città marittime sono soggette a corrompimento e mutazione di costumi; vengono infatti a mescolarsi nuove lingue e usanze e vi si importano non soltanto le merci straniere, ma ancora i costumi, sì che nulla può permanere integro nelle istituzioni dei padri. Del resto quegli stessi che abitano queste città non restano attaccati alle loro sedi, ma sempre sono strappati lontano di casa da volubili speranze e progetti, e quand'anche vi restino col corpo, con la fantasia tuttavia sempre ne evadono e vanno vagabondando. Invero nessuna cosa finì con lo scalzare maggiormente Cartagine e Corinto, che già da tempo ne erano state scosse, che questo disperdersi e vagare dei cittadini, perché per desiderio di mutare mercanzie e di navigare avevano abbandonato il gusto della campagna e delle armi. Le città anche ricevono dal mare molti dannosi allettamenti alla dissolutezza che si conquistano o vi si importano; e la stessa amenità dei luoghi sollecita insistentemente a brame di lussuosità e di pigrizia. [...] Tuttavia questi difetti stessi comportano un grande vantaggio, cioè che tutto ciò che è prodotto in qualunque luogo del mondo abitato può pervenire per mare a quella città che tu abiti e a sua volta ne puoi esportare e spedire in qualunque terra tu voglia tutto ciò che producono le sue campagne». Così scrive Cicerone nel *De re publica*, II, 4, 7-8, 12 e nella sua pagina confluente un

«Il rapporto dell'uomo con il mare è stato nel mondo antico complesso e contraddittorio: il mare esercitava fascino, portava ricchezza, garantiva potenza, ma produceva anche pericoli»

pensiero condiviso da tutto il mondo antico latino e, ancora prima, greco, che ha sempre avuto con il mare un rapporto controverso. I Greci ebbero una forte vocazione marinara e il Mare Mediterraneo acquisì presto un innegabile ruolo centrale in campo economico, militare, politico e, conseguentemente, culturale. Già nei poemi omerici la potenza di un regno si fondava sul numero delle navi possedute. Nelle *Storie* di Erodoto si delinea per la prima volta l'idea di talassocrazia incarnata nella figura di Policrate (VI sec. a. C.) tiranno di Samo, fermamente convinto che solo il controllo dei mari avrebbe garantito la forza del suo potere. Nel V sec. a. C. l'Atene di Temistocle confida nella flotta per fronteggiare la minaccia di Serse nella seconda guerra persiana e quando la vittoria di Salamina confermerà la bontà di questa scelta strategica, comincerà l'ascesa talassocratica di Atene che

apre la strada al parallelismo, certamente non gradito agli spiriti conservatori, tra potenza navale e democrazia. Tale connessione non piaceva infatti all'anonimo autore della *Costituzione degli Ateniesi*, generalmente chiamato Vecchio Oligarca o Pseudo-Senofonte, il quale, pur ammettendo l'importanza del controllo sul mare, tuttavia, da fiero avversario

di Marinella De Luca

Ariminum con il suo porto (© www.riminiromana.it).



della democrazia quale egli di fatto era, mostrava la sua insofferenza verso la forza crescente dei marinai, inevitabile conseguenza di una potenza che dipende dal mare.

Ricostruzione di una tipica nave oneraria romana (© www.romanoimpero.com).



Mosaico che rappresenta il porto, verosimilmente di Ariminum, col faro (e l'addetto che alimenta la fiamma), una scialuppa e due navi da trasporto su cui si affaccendano gli equipaggi; nel mare nuotano mammiferi e pesci tipici dell'Adriatico: delfini, triglie, mazzole (© Musei comunali di Rimini).



Particolare del mosaico con il faro, la scialuppa e la prima nave (© Musei comunali di Rimini).

Lo storico Tucidide descrivendoci con lucida razionalità e controllata passione la Guerra del Peloponneso, colloca il motivo della talassocrazia al centro della sua riflessione e con l'ineguagliabile limpidezza della sua analisi storiografica pone in evidenza come Sparta e Atene, lottando per il dominio sui Greci, utilizzino tattiche e strategie belliche che sono espressione di una precisa scelta ideologica: l'oligarchica Sparta, consapevole della superiorità del suo esercito, mira allo scontro sulla terra ferma; la democratica Atene conta sulle sue forze navali e cerca il combattimento per mare. È ben noto che non bastarono le potenti energie marinare di Atene per salvare la città dalla più cocente delle sconfitte: gli Spartani, grazie

Ceramica greca raffigurante due navi da trasporto.



a Lisandro e all'oro persiano, riuscirono ad imporsi anche sul mare e furono i vincitori assoluti di una guerra lunga ed estenuante che per ben trent'anni aveva visto fronteggiarsi e uccidersi a vicenda Greci contro Greci. Nel IV sec. a.C. Platone e Isocrate, due pensatori così distanti tra loro per posizioni filosofiche, trovano un punto di convergenza proprio nella condanna della talassocrazia, perché i traffici portuali sono un ostacolo alla virtù. Platone infatti nel quarto libro delle sue *Leggi* (704d-70 a) così scrive: «Il fatto che il mare sia vicino ad una regione è cosa piacevole ogni giorno, ma in realtà si tratta di una salata ed amara vicinanza: infatti riempiendo lo stato di traffici e di affari dovuti al commercio, fa nascere negli animi modi di vita incostanti e infingardi, e rende lo stesso stato infido e nemico di se stesso, e allo stesso modo nei confronti degli altri uomini». Isocrate che nel *Panegirico* aveva legittimato la superiorità di Atene in ogni campo anche in virtù della sua potenza navale, successivamente cambia idea e mette in guardia contro i rischi di una supremazia marittima che è foriera di corruzione. Nel IV secolo a.C. troviamo anche la posizione più attenuata e conciliatoria di Aristotele che nella *Politica* (1327a-1327b) così ci dice: «Il problema se la vicinanza del mare sia utile o dannosa

«Il mondo attuale ha annullato le distanze tra i luoghi, ha attenuato la differenza tra i diversi scenari geografici e le città di mare non sono certo più insidiose e pericolose di altri tipi di città»

ai buoni ordinamenti legislativi riceve molte risposte controverse. Alcuni sostengono che non giovino al buon ordine l'ospitare persone vissute sotto leggi diverse e l'aumento di popolazione, effetti dovuti al commercio di esportazione e importazione per mare esercitato da commercianti numerosi; e ciò sarebbe contrario ad ogni buon ordinamento politico. E tuttavia non sfugge che, se si riuscisse a evitare queste conseguenze, la vicinanza della città al mare sarebbe una condizione più vantaggiosa per il raggiungimento della sicurezza e dell'abbondanza dei prodotti necessari ai bisogni immediati. [...] Dalla vicinanza del mare la città ha poi la possibilità di soddisfare una necessità fondamentale, cioè di importare quanto le manca e di esportare i prodotti che ha in eccesso, perché la città deve esercitare il commercio per se stessa e non per gli altri».



Particolare del mosaico con la seconda nave (© Musei comunali di Rimini).



Raffinato pannello in vetro (*pinax*) che raffigura pesci su fondo marino (dalla *Domus del Chirurgo*, © Musei comunali di Rimini).

«Possiamo
allora
abbandonare
e superare l'antica
dicotomia tra dono
della natura e
luogo di perdizione
creando una nuova
opposizione tra
il mare di tutti
e il mare di ognuno
di noi»

Per Aristotele la vicinanza al mare offre innegabili vantaggi che non devono essere trascurati, purché si tengano ben distinte e sufficientemente distanti la città abitata dalla zona portuale e purché non si estenda la cittadinanza ai marinari veri e propri, a differenza dei soldati imbarcati sulle navi che dovevano essere cittadini con pieni diritti.

Volgendoci alla parte occidentale del Mediterraneo, l'antitesi terra/mare si ripropone in tutta la sua virulenza nelle tre guerre puniche: la vittoria di Roma incarna la superiorità della forza terrestre del popolo romano contro una potenza navale e commerciale come Cartagine. A sua volta Roma, quando si volgerà a mire espansionistiche e imperialistiche, non solo per terra, ma anche per mare, abbandonerà l'integerrima saldezza dei *mores antiqui*, dando avvio a un declino

morale, che fu responsabile (Sallustio *docet*) di quella crisi della Repubblica che alla fine del I secolo a.C. la condurrà inesorabilmente al principato. Da questa rapida carrellata emerge come il rapporto dell'uomo con il mare sia stato nel mondo antico complesso e spesso contraddittorio: il mare esercitava fascino, portava ricchezza, garantiva potenza, ma produceva anche pericoli non solo quelli connessi alla navigazione, ma anche quelli, ben più insidiosi, che minacciavano l'integrità morale dell'uomo e lo esponevano alla corruzione dei costumi.

Il mondo attuale, così fortemente globalizzato, ha annullato le distanze tra i luoghi, ha attenuato la differenza profonda tra i diversi scenari geografici e le città di mare non sono certo più insidiose e pericolose di altri tipi di città. Possiamo allora abbandonare e superare l'antica dicotomia tra le due opzioni (dono della natura e luogo di perdizione), creando una nuova opposizione tra il mare di tutti e il mare di ognuno di noi, che vive in una dimensione intima. Fuori di noi, oggettivamente delineato, c'è il mare delle navi, delle flotte, dei mercati e dei commerci; poi (ed è un prodotto tutto moderno) c'è il mare del turismo e purtroppo anche quello della cementificazione bulimica, dell'inquinamento estetico, dell'ecocidio paesaggistico, contro cui solo ultimamente una rinnovata sensibilità politica ha deciso di porre rimedio.

Accanto a questo, in una

dimensione tutta individuale e soggettiva, esiste il mare dell'anima, quello che vive dentro ognuno di noi, in modo unico e irripetibile. Chiunque abiti in una città di mare lo conosce e lo possiede. È un mare profondamente interiore che sfuma i contorni degli oggetti, ma ne mantiene vivi i colori e i profumi; è un mare luminoso e vitale, ma anche amaro e terribile. È il mare dell'infanzia sempre ritrovata e della giovinezza mai perduta, il mare dei sogni che mai si dileguano, come il riminese Federico Fellini ci insegna. È il mare del vagheggiamento nostalgico, delle paure ancestrali, è il mare metaforico della vita con le sue increspature, le sue tempeste e le sue bonacce, che può essere torbido e calmo, violento e rassicurante; è il simbolo dell'infinito a cui ogni uomo aspira.

Chiunque abbia la fortuna di abitare in una città di mare, ospita questo mare dentro il suo cuore e lo custodisce gelosamente nel suo prezioso scrigno.



Ricostruzione delle modalità di trasporto navale di anfore, i "containers" romani (© Museo del mare, San Benedetto del Tronto).