

FERRUCCIO ROSSI-LANDI

SUI SEGNI DEL MARE
INTERPRETATI DAI NAVIGANTI¹

In “Ulysses found”², Ernle Bradford racconta di aver ripercorso i viaggi di Ulisse e sostiene di averne identificate le tappe. Egli si è servito di tre strumenti di ricerca. Primo, l’*Odissea* nell’originale greco (interpretata anche con l’ausilio d’una trentina di opere su Omero, Ulisse, il Mediterraneo e varie antichità elleniche, fra le quali fanno spicco le note ricostruzioni geografiche di Victor Bérard). Secondo, uno dei migliori manuali di cui si può oggi servire chi vuol navigare nel Mediterraneo: il *Mediterranean Pilot*, volumi I-IV (1951-1957), pubblicato dal Hydrographic Department dell’Ammiragliato britannico. Terzo, una semplice barca a vela, come tale *sostanzialmente* non dissimile da quella su cui navigò l’eroe omerico. Un veloce motoscafo, in una certa misura indipendente dai venti e dalle correnti, avrebbe invece mutato la sostanza dei rapporti fra uomo e mare. Lo strumentario, come si vede, è eccezionale: non si poteva fare di più per mettersi dal punto di vista del marinaio Ulisse. Così viaggiando per anni con molta pazienza, Bradford ha per es. confermato l’antica localizzazione dei mangiatori di loto nell’isola di Gerba vicino alla costa tunisina meridionale; a ciò gli è servito il calcolo che, col solo vento atto a soffiare in quella zona per tutti e nove i giorni indicati nel testo omerico (si tratta di un “levante” di nord-est), Ulisse poteva appunto coprire, né più né meno, la distanza che separa Gerba dal suo punto di partenza, Capo Malèa all’estremità sud-orientale del Peloponneso (pp. 38-39). Ovvero, le sacre vacche del Sole vengono situate a Taormina sul fondamento di un esame delle maree e dei venti effettivamente riscontrabili all’inizio dell’inverno a sud di Messina (pp. 170-171).

Qual è l’interesse di queste esperienze marinare per la semiotica? La risposta è che Bradford non solo ha isolato e interpretato nell’*Odissea* una specie di linguaggio secondo, quello dei riferimenti geografici; egli ha anche reso attuale e comprensibile in termini pratici tale linguaggio mediante un continuo raffronto con altre descrizioni dei medesimi oggetti (soprattutto quelle del *Pilot*) e inoltre con gli stessi oggetti descritti. Sono questi vari aspetti e

¹ Pubblicato in *Il mondo / il mare*, Athanor, VII, 7, Ravenna, Longo, 1996, pp. 22-27. Originariamente pubblicato in *Nuova corrente*, 46-47, 1968, pp. 296-303, come “Nota di semiotica”, ora in F. Rossi-Landi, *Semiotica e ideologia* (1972), a cura di A. Ponzio, Milano Bompiani, 2007 (N. d. C.).

² E Bradford, *Ulysses found*, Londra: Hodder and Stoughton 1963; le conoscenze geografiche e topografiche di Bradford sono documentate anche da *The companion guide to the Greek islands*, Londra, Collins, 1963, dove si trovano anticipati alcuni degli argomenti di *Ulysses found*, che apparve subito dopo.

fenomeni del Mediterraneo che Bradford interpreta come segni facenti parte di un “linguaggio” non solo non-verbale, ma addirittura naturale. Interessa dunque qui lo *status* di questo linguaggio.

Evidentemente non si tratta solo di raggruppamenti significanti colti nel testo omerico; altrimenti non si capirebbe come mai dei grecisti valenti quanto e più di Bradford non abbiano saputo “leggerli” e diano anzi giudizi negativi sulla possibilità di interpretarli realisticamente³. La questione che qui si pone non è di filologia greca o specificamente omerica. In quale misura sia lecito considerare originarie le descrizioni omeriche attraverso lo spessore storico e mitico delle elaborazioni successive, è questione che abbandoniamo agli specialisti. Bradford non ha letto soltanto l’*Odissea*, non si fonda sol tanto su quelle descrizioni. Egli ha trovato rapporti fra il modo in cui taluni aspetti del Mediterraneo sono descritti nell’*Odissea* e il modo in cui lo sono nel *Mediterranean Pilot*, che è un manuale tecnico per chi naviga effettivamente. Non si tratta però nemmeno sol tanto di una questione di storia comparata della navigazione, oppure di semiologia come studio del linguaggio secondo dei riferimenti geografici isolabili nell’*Odissea*. Il punto principale è che, oltre a leggere l’*Odissea* e il *Pilot*, Bradford ha “letto” anche le maree, le correnti, i venti, i colori e gli aspetti della superficie marina, i rapporti fra acqua e terra lungo le coste, i modi di presentarsi delle coste se viste dal mare a varie distanze e dei tratti di mare se visti dalla costa, e così via. Tutto ciò costituisce quello che si può chiamare il “linguaggio” del Mediterraneo così come esso “parla” a chi si pone nelle condizioni di “ascoltarlo” con le proprie orecchie.

Si può discutere se convenga parlare di “linguaggio”. Che ci sia in questo uso qualcosa di forzato, lo si vede nelle virgolette di cui si è sentito opportuno circondare termini come “leggere” e “parlare”. Probabilmente conviene usare “codice” o “sistema segnino”. Il primo termine ha il vantaggio di essere neutrale e universale; se si parla di codice genetico, a maggior ragione sembra lecito parlare di un codice marino interpretato dai naviganti. Tuttavia, l’idea di un codice è connessa a quella di una codificazione, che nel caso del linguaggio del mare non c’è stata (mentre è fondante in quello del codice genetico). Useremo per lo più l’espressione “sistema segnino”. La terminologia non può essere che provvisoria, perché lo studio consapevole dei sistemi segnici naturali è appena iniziato. Con comprensibile antropocentrismo, l’uomo ha cominciato a occuparsi di un sistema segnico che lui stesso

³ V. per es. L.A. Stella, *Il poema di Ulisse*, Firenze, La Nuova Italia, 1955: «Teatro delle avventure di Ulisse, il misterioso Occidente, donde la fantasia odissea trae lo sfondo e il pretesto alla propria poesia, nel poema è trasfigurato in mito a tal punto che ogni tentativo di identificare le singole località è destinato a restare ipotetico» (p. 36). «Alla possibilità di identificare con precisione le tappe del viaggio di Ulisse danno poco credito gli storici attuali della geografia antica... e non pochi omeristi» (p. 75).

produce e usa tutti i giorni, quello del linguaggio verbale. I glottologi sono oggi forse i più antropocentrici fra tutti gli specialisti, e proprio per questo nulla li offende più di tale osservazione.

Naturalmente, il sistema segnico del Mediterraneo o del mare in generale esiste *qua* sistema segnico solo per chi lo interpreta. Esiste anche per i pesci, gli uccelli marini e altri animali che vivono nel mare o lungo le coste: per essi anzi la pregnanza del sistema è maggiore che per gli uomini; ma di gran lunga minore, o addirittura nulla, ne è la consapevolezza. Sono però osservazioni che valgono per qualsiasi sistema segnico. Non c'è contraddizione fra il dire che un sistema segnico si presenta come tale solo a chi lo interpreta, e il rilevare che certi sistemi segnici consistono di segni involontari, preterintenzionali, o addirittura spontanei o naturali. Il carattere involontario e preterintenzionale, per es., spetta anche a moltissimi segni emessi dagli uomini e costituenti messaggi spontanei per altri uomini. Per contro, la naturalità di un sistema segnico come quello del Mediterraneo può esser colta solo nell'ambito della socialità umana. Gli animali, che pure lo interpretano, non ne colgono la naturalità perché non ne colgono la generalità: non possono quindi opporre la naturalità-come-generale a qualcos'altro di generale. Un cane non può considerare sociale anziché soltanto-naturale il fischio o il gesto con cui lo chiamo: il fischio o il gesto fan parte in maniera immediata del suo ambiente, nel quale quella distinzione non si pone (e sarebbe assai forzato volerla ravvisare nei sentimenti che il cane prova per altri cani e per gli uomini e presumibilmente non prova per gli alberi e le pietre). E solo l'uomo che, dentro alla propria socialità, può distinguere dialetticamente fra la socialità stessa come non-naturale (nel senso di non-soltanto-tale) e una naturalità intesa nella sua generalità.

Ma, una volta detto tutto questo, si deve osservare che i segni naturali non sono casuali o episodici: non appena la loro interpretazione abbia inizio, si comincia a scorgerne il sistema. In questo senso, essi si pongono come codice non codificato intenzionalmente, ma tuttavia da interpretarsi: insomma, non sono un codice che debba essere inventato. Non ci si può nemmeno accontentare di dire che l'invenzione di questo codice abbia avuto luogo storicamente, a poco a poco, col formarsi del navigare o addirittura con le prime osservazioni umane sul mare: perché in tal caso si rescinderebbe la continuità fra l'uomo e gli animali, che a loro modo già lo interpretavano e continuano a interpretarlo.

Il fascino dei sistemi segnici naturali, che esistono come sistemi ma che tuttavia non esistono pienamente secondo la dimensione del segno se non quando vengono interpretati, sta proprio in questo loro duplice carattere. Essi si presentano come una specie di calcolo logico, come un algoritmo, come una catena di sintagmi organizzati, insomma come una struttura già

inscritta nella natura. Sicché si potrebbe dire che esistano per conto loro, cioè pre-esistano all'interpretazione, come sistemi di veicoli segnici: i quali diventano segni pieni con l'interpretazione e tuttavia guidano l'interpretazione stessa in maniera obbligata, secondo schemi precedenti all'interpretazione stessa. Ora è vero che, in una qualche misura, perfino la lingua che parliamo ci guida secondo schemi precedenti al nostro assumerla e servircene. Ma le lingue sono prodotti umani, sistemi costituitisi storicamente. Gli stessi veicoli segnici verbali sono degli artefatti: sono stati prodotti dall'uomo, e come tali possono essere maneggiati e modificati. Quello che colpisce nel caso dei sistemi segnici naturali, è che l'idea di maneggiarli e modificarli o non ha senso o rimanda a cose affatto diverse, come un'opera di ingegneria che imbrigli una marea o metta in comunicazione due mari per mezzo d'un canale.

Qual è il tipo di significato che concorre a formare segni naturali come quelli del Mediterraneo? Se spezziamo tali segni in significanti e significati, a cosa si riferisce il loro significato? Se distinguiamo fra i veicoli segnici e il loro uso, in cosa consiste tale uso? Sembra che, identificando l'interprete al navigatore, la risposta vada cercata in due direzioni.

1.1. I segni riguardano condizioni effettive della natura, non percepite direttamente dal navigatore perché spazialmente lontane, ma temporalmente compresenti al significante che viene interpretato. Per es., la presenza di foglie e altri residui terrestri in alto mare è segno d'una corrente che dalla costa va verso il largo, o anche della relativa vicinanza del punto di rilevamento alla costa.

1.2. I segni riguardano condizioni effettive della natura, non percepite dal navigatore perché temporalmente staccate dal significante che viene interpretato. Per es., un certo colore del cielo o del mare, o un certo rapporto fra i loro colori, indica l'imminenza della tempesta. Questi due sottocasi differiscono fra loro per la diversa distribuzione dei fattori spazio e tempo. Un secondo caso se ne distacca perché rimanda invece all'interprete:

2. I segni riguardano comportamenti del navigatore, cioè azioni che egli deve eseguire su e con la sua nave se vuol raggiungere certi scopi, o modificazioni nelle azioni che già sta eseguendo; o anche azioni naturali che egli dovrebbe subire ma cui potrà pre pararsi, o che potrà evitare comportandosi in un certo modo, o delle quali potrà servirsi per i suoi fini. In tutti questi casi, gli scopi da raggiungere possono essere sussunti nella nozione generale del navigare cioè del percorrere con un galleggiante uno specchio d'acqua (indifferentemente agli scopi, qui descrittivamente ulteriori ma geneticamente precedenti, per cui ci si è messi a navigare anziché restare a terra), e del farlo con efficienza e sicurezza; oppure, possono essere sussunti nel bisogno di conservare la propria vita nelle circostanze del navigare.

Che si diano un sistema dei segni marini e una casistica delle loro interpretazioni, è cosa abbastanza ovvia per chiunque abbia una qualche pratica del navigare. Che il marinaio lasci andare alla deriva il linguista, se questi non interpreta i segni del mare con l'argomento che non sarebbero segni! Dei quali, invece, il libro di Bradford offre un campionario particolarmente ricco, e inoltre piacevole sia per lo sforzo ermeneutico sia perché oggetto di questo sforzo è una ricostruzione odisseica. Naturalmente il singolo marinaio apprende i modelli semiotici per l'interpretazione dei segni marini a guida di programmi semi-inconsapevoli in lui immessi dalla collettività in cui entra quando appunto si mette a fare il marinaio. E soltanto applicando la scienza semiotica al di fuori del campo del linguaggio verbale, che questi programmi possono essere portati alla luce cioè che si può acquistare piena consapevolezza del rispettivo sistema segnico⁴. I testi sulla navigazione costituiscono una via di mezzo fra il mero apprendimento operativo e la piena consapevolezza semiotica; quest'ultima d'altronde non è di per sé un saper fare.

Si intravede allora come molte correnti distinzioni avanzate da logici, filosofi e glottologi trovino anche qui una loro utile applicazione; o almeno, è necessario tenerne conto per stabilire se e come reggano al di fuori del linguaggio verbale, per lo studio del quale vennero originariamente escogitate. E per es. chiaro che il significato "tempesta", ricavato interpretando quale significante quel dato colore del mare e/o del cielo nella sua materialità percepita, non è la singola tempesta che si incontrerà o che si vuol evitare. Oppure, si può credere che ci sarà una tempesta, e dunque il segno è lì col suo significante e il suo significato; ma tuttavia la tempesta non ci sarà, il che vuol dire che l'interpretazione non è stata corretta (distinzione fra *significazione* e *denotazione*: c'è la prima, ma non la seconda). Inoltre, significazione (con o senza denotazione) non è *connotazione*: il significato che insieme al significante costituisce il segno non va confuso con la connotazione dell'intero segno, cioè con tutti i significati che il segno compiuto può evocare quando venga inserito in un più vasto sistema interpretativo. Anche nel caso dei segni marini (come di tutti i segni naturali), il significato comincia dunque sempre da quello che Peirce chiamava l'*interpretante* come modificazione *nell'*interprete o del suo comportamento; lo si può però isolare da tali modificazioni e vederlo obiettivato come *lekton*. E inoltre chiaro che si istituiscono anche qui rapporti fra i segni, il che porta a distinguere fra significato come valore d'uso specifico di un dato segno e significato come sua posizione nel sistema dei segni cioè come "valore" *tout court*; e così via. Tutto ciò mostra come i segni originariamente naturali e quelli solo sociali

⁴ Cfr. V.V. Ivanov, "Il ruolo della semiotica nello studio cibernetico dell'uomo e del collettivo" (Mosca 1965), trad. it. di L. Negarville, *Sigma*, 17, marzo 1968, pp. 68-80.

del linguaggio verbale siano suscettibili di interpretazioni abbastanza unitarie malgrado le loro differenze, riguardando queste soprattutto la produzione e il modo di essere dei veicoli segnici in quanto veicoli.

Invero, il sistema segnico del mare e del navigare è solo un settore del sistema segnico della natura interpretata dall'uomo. Cioè per l'opposto: fra i sistemi segnici naturali c'è quello del mare e del navigare; lo possiamo considerare fondamentalmente simile in tutto il pianeta; suo caso particolare è quello del Mediterraneo, un po' come una lingua lo è del linguaggio verbale in generale. Potremmo considerare una zona del Mediterraneo estesa a guisa di dialetto; e non suona nemmeno forzato parlare di uno stile personale, di un idioletto che caratterizzi il servirsi del codice del mare da parte di un singolo navigante. Il sistema del linguaggio verbale si è formato via via che i sistemi segnici naturali sono stati interpretati. Non si può pensare l'uno senza gli altri. E solo cedendo a una fallacia separatistica, che si usa premettere il sistema verbale agli altri, o che lo si ritiene capace di esprimere nel proprio interno tutto ciò che compete agli altri sistemi. La lingua (per es.) italiana può descrivere il sistema segnico del Mediterraneo, mentre il sistema segnico del Mediterraneo non può descrivere la lingua italiana; ma la capacità interpretativa che si forma sulla lingua italiana non può in alcun modo sostituirsi alla capacità interpretativa del sistema segnico del Mediterraneo. Il linguista non è un navigatore; e se togliessimo alla lingua la navigazione e via via tutte le altre attività umane, resterebbe soltanto l'anima che parla a se stessa: quella del linguista che va alla deriva.

Tornando per un momento a Bradford, è chiaro che il suo discorso comparativo regge solo se il sistema segnico del Mediterraneo non ha subito mutamenti essenziali nel corso degli ultimi pochi millenni. Tuttavia, anche se il suo reperimento dei percorsi di Ulisse fosse errato per via di mutamenti intervenuti, le istanze di un possibile approccio sincronico al sistema segnico del Mediterraneo da lui avanzate resterebbero valide (tutt'al più, appunto, gli rimprovereremmo di averne trascurata la diacronia). Per una discussione dei cambiamenti climatici ricostruibili in epoca storica o immediatamente preistorica e del loro effetto sulla civiltà mediterranea, si può vedere una recente monografia di Carpenter; per un inquadramento dei viaggi di Ulisse dal punto di vista del successivo evolversi della navigazione, c'è la preziosa opera della Taylor⁵.

⁵ R. Carpenter, *Discontinuity in Greek civilization*, Cambridge, Cambridge University Press, 1966; E. G. R. Taylor, *The haven-finding art. A history of navigation from Odysseus to Captain Cook* (1956), Londra, Hollis & Carter, 1958.