

JULIE BIOCCHI

TRA TERRA E MARE

DIALOGHI SUL PORTO, OGGI

FrancoAngeli



Vichiana
Storia e critica del pensiero sociale

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



Vichiana

Storia e critica del pensiero sociale

diretta da Mario Aldo Toscano

Comitato scientifico: Maurice Aymard (Ecole des Hautes Etudes, Paris); Davide Bigalli (Facoltà di Lettere e filosofia, Milano); Giuliana Gemelli (Facoltà di Lettere e filosofia, Bologna); Agnes Heller (New School for Social Research, New York); Alberto Izzo (Facoltà di Sociologia, Roma); Orlando Lentini (Facoltà di Sociologia, Napoli); Carlo Marletti (Facoltà di Scienze politiche, Torino); Anthony Pagden (King's College, Cambridge); Mario Aldo Toscano (Facoltà di Scienze politiche, Pisa); Immanuel Wallerstein (Fernand Braudel Center, Binghamton, Usa).

La collana muove dai seguenti presupposti:

- offrire, nel campo delle discipline sociali, testi di riscoperta, ricostruzione e reinterpretazione di temi culturalmente importanti;
- meditare nuove problematiche in connessione con il divenire dei tempi, sviluppando un pensiero innovativo;
- dilatare lo spettro degli interessi sociologici verso orizzonti più ampi, stimolando il confronto con altre forme del sapere socialmente significativo;
- tentare stili di ricerca e di riflessione in grado di contribuire alla comprensione non convenzionale della realtà storica;
- promuovere percorsi di lavoro occultati dalla dominanza delle tradizioni occidentali "forti";
- configurare una palestra di dialogo internazionale allo scopo di aprire le scienze sociali al di là dei confini accademicamente ereditati;
- riconoscere, da un'ottica cosmopolita e critica, i fili dell'intelligenza italiana nel contesto ideale dell'Europa.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

JULIE BIOCCHI

TRA TERRA
E MARE

DIALOGHI SUL PORTO, OGGI

FrancoAngeli

In copertina: *elaborazione grafica di Julie Bicchì*

Copyright © 2017 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Prefazione. Per una sociologia del porto,

di *Mario Aldo Toscano*

	pag.	9
1. Il porto come mondo	»	9
2. Nodo di relazioni	»	10
3. Luogo di mobilità	»	12
4. Metamorfosi della merce	»	13
5. Confluenza di viaggi	»	15
6. Mare e terra	»	17
7. Metodo di lavoro	»	18

Parte I. Porto significa mare

1. Il porto antico	»	21
1. Cos'è il porto?	»	21
2. Dal porto-approdo al porto-faro	»	24
3. Al confine tra bene e male	»	26
2. Il porto “di transizione”	»	29
1. Sincretismi nella portualità del Medioevo	»	29
2. Una nuova organizzazione portuale	»	32
3. Portualità controcorrente	»	38
4. Il porto delle rivoluzioni industriali	»	43
3. Il porto globalizzato	»	51
1. L'avvento dell'intermodalità	»	51
2. Luci e ombre della globalizzazione	»	60
3. E il portuale?	»	68

4. Dalla <i>dockology</i> alla sociologia del porto	pag.	71
1. Origini dell'interesse sociologico per le aree portuali	»	71
2. Ritratto del Dock worker	»	74
3. L'era dei container	»	84
4. Il porto contemporaneo	»	89
5. Dagli USA all'Europa	»	95

Parte II. Porto significa terra

5. Rappresentazioni del lavoro portuale a Livorno	»	103
1. Tra biografia e metodologia	»	103
1.1. Approfondimenti metodologici	»	105
2. Breve storia di Livorno	»	111
3. In banchina a Livorno	»	113
3.1. Le tre generazioni del lavoratore portuale	»	114
3.2. Il "duro" lavoro portuale	»	117
3.3. Dinamiche identitarie	»	128
3.4. Il portuale come carriera "vantaggiosa"	»	132
3.5. Ideologia, cameratismo e solidarietà	»	140
3.6. Un mondo al maschile?	»	148
3.7. Il senso di appartenenza	»	155
3.8. Il lato oscuro del porto	»	160
3.9. Nostalgia dell'era pre-container	»	171
3.10. Un (non)luogo di lavoro	»	178
4. Livorno: un caso di razionalismo temperato?	»	182
Conclusioni	»	187

Postfazione. Una nuova fase di sviluppo per il porto di Livorno, di Massimiliano Barbera, Francesco Ghio, Francesca Morucci e Claudio Vanni	»	191
1. Premessa	»	191
2. Un nuovo quadro di riferimento strategico per la portualità, di <i>Francesco Ghio</i>	»	192
3. Gli scenari di sviluppo per il porto di Livorno, di <i>Francesco Ghio</i>	»	193
4. Le strategie e gli obiettivi del Piano Regolatore Portuale, di <i>Claudio Vanni</i>	»	195
5. Le infrastrutture logistiche, di <i>Claudio Vanni</i>	»	197

6. La riorganizzazione del waterfront, di <i>Claudio Vanni</i>	pag. 198
7. L'apertura del porto alla città, di <i>Massimiliano Barbera</i> e <i>Francesca Morucci</i>	» 201
8. L'integrazione sociale dei porti	» 202
9. La strategia di comunicazione dell'Autorità Portuale di Livorno	» 203
10. Il Livorno Port Center	» 205
Riferimenti bibliografici	» 211
Sitografia	» 215

Prefazione. Per una sociologia del porto

di Mario Aldo Toscano

1. Il porto come mondo

Il porto è un punto di convergenza di grande importanza nella fenomenologia geografica.

Diciamo punto di convergenza: nel porto convergono i veicoli e gli uomini del mare e nel porto convergono le molteplici attività e numerosi attori della terra. È un frammento di mondo che si incontra e si mescola, generando un certo tipo di relazioni – ossia di vita, la vita del porto. Essa è insieme orientata al mare ma anche alla terra; pensa alle partenze ma anche ai ritorni; medita il viaggio ma anche le tappe; prevede la solitudine della nave ma anche la folla agli arrivi; fa la storia dello straniero ma anche quella del residente. E si potrebbe continuare con una serie di ambivalenze che rendono molto complessa la vita del porto.

Osservando la carta geografica indichiamo i porti: sulla linea di accadimenti fisici e di accadimenti sociali. La terra finisce nel mare, il mare si spinge verso la terra. Sono evidenti i confini, sono evidenti le relazioni; sono insieme noti e segreti i legami, sono note e segrete le narrazioni. L'area disegnata dal porto è limitata, ma anche coinvolgente: il porto è perciò la città.

Laddove la città è sul mare, respira in ogni suo angolo il mare, anche in quelli apparentemente più ritirati dal mare. Se è vero, secondo il proverbio tedesco, che *die Stadtluft macht frei*, l'aria della città rende liberi, l'aria del mare rende anche più liberi. Gli orizzonti diventano invisibili e illimitati; monti, colline, pianure sono alle spalle mentre davanti si stende l'enorme massa liquida sulla quale scivolano battelli di ogni tipo, con carichi i più vari e una gran quantità di lavori, di pratiche, di atteggiamenti, di comportamenti, di intenzioni, di progetti, e di meditazioni felici o infelici. Guidati da uomini, della più varia estrazione, abitanti del mare e della terra.

E se la terra, essendo solida e concreta, è il regno della realtà, il mare è

più vicino al regno della possibilità e tutta la mitologia ce lo ricorda. Ma l'interdipendenza è radicale: i significati del mare invocano quelli della terra e viceversa, esattamente come il mare chiede approdi, riposi sulle spiagge, cammini sui sentieri della terra. Nessuno può negare le grandezze del piede che segna passi sulla superficie terrestre e nessuno può sottovalutare il peso del corpo che fruisce del conforto delle solidità della terra. D'altra parte al di là dell'apparente autonomia delle trascendenze del pensiero, proprio tali straordinarie trascendenze sarebbero incomprensibili se non vi fosse alla base la concretezza sensibile della terra.

Può suonare singolare e finanche retorico evocare queste dimensioni: ma occorre recuperare una linea di interpretazione non convenzionale sul porto. Al di là dei numeri delle statistiche, ci muoviamo su un terreno poco dissodato e in condizioni assolutamente elementari; ciò deve permettere di dare il giusto rilievo alla elaborazione di una sociologia del porto che voglia dare maggior senso a questa normale e insieme speciale esperienza, l'esperienza del porto.

Tale sociologia del porto non può trascurare la dialettica delle emozioni che la terra e il mare implicano. È dietro la quale vi sono storie infinite – e di diverso segno: gioia, dolore, stupore, speranza, malinconia, e una serie di altri stati d'animo.

Dalle memorie della scuola, affiora l'entusiasmo dei diecimila greci che, racconta Senofonte nell'*Anabasi*, dopo lunghe peripezie, dall'alto del monte Theche abbracciano il mare. *Thalassa, thalassa!*: è la salvezza. Ricorderemo il grido del marinaio della Pinta che tra i primi chiarori dell'alba scorge all'orizzonte il profilo della costa: *Terra, terra!* E la ciurma esausta della straordinaria avventura di Colombo si riprende dal suo minaccioso malumore. Se poi prendiamo un testo che oggi ha un grande valore antesignano e una particolare rilevanza educativa, *Sull'Oceano* (1889) di Edmondo de Amicis, la combinazione tra terra e mare, tra terre e mari, e la dolente connessione tra partenze e arrivi, tra distacchi e approdi, elevano le vicende umane alle altezze della domanda sul mistero dei destini individuali e collettivi.

2. Nodo di relazioni

Non parliamo ancora di porto se non in maniera quasi metaforica: un luogo generico dove gettare l'ancora. Allo stesso modo, la terra significa, costa, spiagge, litorali, penisole, isole, finanche scogli: qualcosa di più consistente rispetto alle liquidità del mare. Possiamo ritenere che in linea di massima le minacce del mare sono minacce che dipendono maggiormente

dalla sua natura: Poseidone è irascibile, imprevedibile, inarrestabile. È anche vero che sul mare frequentemente si scontrano gli uomini e gli eserciti in forma di flotte che trasformano il mare in un'appendice fluida della terra e dei conflitti che si sviluppano sulla terra. E in questi casi il porto può funzionare come riparo: riparare in porto significa ottenere vantaggi difensivi che dipendono dall'abbraccio della terra; ma può anche significare un abbraccio mortale per effetto della limitazione del movimento che esso comporta. Le vicende della terra e del mare continuano a essere assai complicate e variabili: e sono sottoposte alle contingenze della storia.

Il porto, rispetto ad altre topografie della terra, è un nodo specifico di relazioni: ed è per questa ragione che ci occupiamo della sua identità e, se si vuole, soggettività complessiva. Il porto in senso tecnico implica una pianificazione del luogo e una sua organizzazione in funzione delle finalità a cui deve obbedire. Ovviamente è la terra che pensa il porto e lo realizza. Al di là di particolari contingenze, il porto è una struttura dell'accoglienza. Accoglienza ripetuta o temporanea: è ripetuta per il legame dei fruitori con la terra di cui sono residenti, temporanea per coloro che non hanno quel legame, avendone altri con altri paesi. I quali sono presenti nel porto con una serie di connessioni e ambivalenze. La nave solca il mare aperto: ed è aperto anche nel senso che tutte le direzioni sono possibili. Il mare rivendica la sua grandezza irrestingibile: ma il battello inalbera la sua bandiera, ossia la sua appartenenza. Essendo nelle acque internazionali, vigono il diritto della navigazione e le convenzioni internazionali (Convenzione di Ginevra del 1958 sul mare territoriale e la zona contigua, art. 19; Convenzione di Montego Bay, 1982, art. 27). Ma poi la nave varca un confine istituito nelle menti prima che sulle superfici mobili, si inoltra nelle acque territoriali del paese di accoglienza, entra in porto – non sempre con la trepidazione di *Madama Butterfly!* –, si tira dietro il paese di partenza o di residenza, non ammaina la sua bandiera. È un pezzo di quel paese e ne custodisce la giurisdizione “a bordo”; ma tale giurisdizione deve fare i conti con la gestione dei rapporti esterni con la comunità locale. Naturalmente parliamo di relazioni di pace; quelle di guerra sono dominate dalle “regole” del conflitto ed hanno pertanto un andamento speciale e non omologabile, come sono la condizione di guerra e quella di pace.

La nave e la navigazione tra mare e terra formano uno degli argomenti più interessanti a cui applicare l'intelligenza sociologica in connessione con la questione del porto come nodo di relazioni.

3. Luogo di mobilità

Il porto è, a ben vedere, un prototipo di una serie di luoghi della stessa natura: che si moltiplicano nella modernità. Vi sono gli aeroporti, che espongono il nome del porto aggiungendo quel fattore ulteriormente impalpabile che è l'aria; e prima degli aeroporti le stazioni ferroviarie. Essendo un prototipo, il porto esalta la dimensione che accomuna questi nodi di relazioni: la mobilità, fenomenologia di un processo distinto essenzialmente in tre momenti, l'arrivo, la sosta, la partenza.

La mobilità nei tre casi citati e in un certo senso esemplari significa ovviamente movimento, ma tale movimento manifesta velocità diverse, da quella lenta e pesante del porto a quella apparentemente più rapida e leggera delle stazioni ferroviarie a quella rapidissima e leggerissima degli aeroporti. Si tratta naturalmente di qualificazioni virtualmente letterarie: perché internamente proprio la sosta a cui fanno capo tali processi ha una sua particolare solidità rispetto alle sequenze dell'arrivo e della partenza e mostrano una loro consistenza in termini di organizzazione e dunque di network stabile per le relazioni mobili, di una statica del porto che sostiene la dinamica del porto. C'è dunque una struttura del porto che obbedisce alle funzioni del porto. E c'è dunque la gente del porto (come degli aeroporti e delle stazioni) che opera come insieme di agenti per le esigenze sempre più numerose, complesse e specializzate del porto e costituisce una frazione identificabile della popolazione di un paese accreditata, come mostra una lunga tradizione letteraria e infine cinematografica, di una sua cultura e di sue prerogative particolari. Abbiamo detto del porto come nodo di relazioni: dobbiamo a questo punto aggiungere che si tratta di un "mondo" che ancora una volta richiede un'analisi originale, a oggi sostanzialmente incompiuta.

È del tutto chiaro che tale analisi non può trascurare riferimenti ambientali e vincoli di contesto e deve pertanto chiamare in causa le categorie temporali e spaziali che configurano la storia, ossia le storie. Per quanto il porto sia in astratto una categoria semanticamente e simbolicamente definita, in concreto nessun porto è uguale ad un altro porto e ciascuno porto ha la sua identità. Come vedremo dallo studio che qui si presenta, ciò non significa che non vi siano somiglianze, coincidenze, tratti comuni e una gran quantità di variazioni su un tema tuttavia univoco.

Il porto significa mare e terra: e stimola una serie di riflessioni sulla gente di mare e la gente di terra.

Come deriviamo dagli autori classici, Cicerone in testa, la gente di terra è accreditata di una serie di buoni valori tradizionali, mentre la gente di mare è più incline ai traffici di qualsiasi genere, anche ai baratti di valori e dunque sembra più incline a ibridazioni, trasformismi e anche lassismi di molti tipi.

La cosa non è tuttavia così univoca come vogliono alcuni autori “conservatori” che prediligono la “chiusura”. Vi sono invece autori che esaltano l’apertura consentita dal porto verso nuovi traguardi di interazione dinamica positiva, direttamente connessa con l’incontro di diverse culture e di diverse prospettive sul mondo. C’è la mediazione della merce: nel porto si scambiano le merci. E come si sa la merce non è solo merce: già la merce che viene da vicino ha il suo arcano, che in maniera diretta richiama gli uomini che la producono come la producono; ancor di più la merce che viene da lontano porta con sé una gran quantità di idee implicite, di gusti, di maniere, di stili, di desideri, di sogni, di possibilità note e ignote. L’estetica delle forme impone di per sé visioni e opinioni e attraverso di esse passano modificazioni più o meno intense del pensiero normale. In altri termini, l’intersezione tra culture assume la dignità di un processo comunicativo di grande importanza e di grande incidenza nella costruzione di modelli di vita virtualmente innovativi. La realtà umana si dilata e l’antropologia si arricchisce di argomenti inediti con implicazioni di diverso segno e di diverso impegno nel processo di socializzazione generale. Le narrative sulle terre oltremare si moltiplicano e riportano vicende singolari, talvolta prodigiose, dolorose o gioiose, imbrogli e divertimenti, follie e normalità, consuetudini e adattamenti: tutto gli ingredienti di un crogiolo temporaneo con effetti duraturi che aumenta le conoscenze nello stesso momento in cui offre il destro per stereotipi sullo straniero e il suo corredo di cose. Nel porto in effetti circola più facilmente lo straniero e nel porto si ritrova *in nuce* la prima espressione della globalizzazione: per quello che i tempi consentono. Spezie e droghe, tessuti e sete, flora e fauna, utensili e suppellettili, materie prime e manufatti, vengono scaricati nel porto e si distribuiscono negli innumerevoli rivoli del commercio. Può accadere che il porto sia anche la sentina di vizi e di pericoli, di depravazioni e di malattie: che talora assumono un carattere epidemico con esiti letali di massa. Il porto non è esente dai pericoli che accompagnano fatalmente quasi tutte le attività umane.

4. Metamorfosi della merce

L’apologia della comunicazione che si realizza nella continuità degli scambi evoca la fisica del porto ma anche la sua metafisica. Dalle pesantezze materiali del porto si sprigionano vapori immateriali che obbligano a meditazioni inabituali. *Si può perciò dire che ovunque nel rito del porto c’è un frammento di mito del porto.*

Questa ipotesi analitica, che consideriamo del tutto preliminare, trova nel Mediterraneo e nella storia del Mediterraneo – ricordiamo il grande affresco del compianto Predrag Matvejević nel suo *Breviario mediterraneo*

(1987) – precisi elementi di verifica. Potremmo richiamare sia l'epoca fenicia ed etrusca, sia quella greco-romana, sia quella medioevale delle crociate e delle repubbliche marinare, sia quella rinascimentale. Poi i flussi si spostano: ma le tracce del passato ancora molto presente si manifestano nei fasti di Pisa e della Piazza dei Miracoli e soprattutto durano a Venezia. L'incontro tra Occidente e Oriente raggiunge sintesi che ancora oggi continuano a rivelare grandezze sotterranee e a sorprendere sebbene il mondo sia apparentemente ormai perlustrato in ogni suo angolo.

Il porto ha seguito e segue la storia ed è oggi qualcosa di diverso da quello che era in antico. O, per essere più precisi, prima della rivoluzione industriale. La quale non è una rivoluzione solo dell'industria, ma dei trasporti e dei traffici. Il porto aumenta i volumi di merci e via via diminuisce le schiere di uomini addetti: il brulichio di gente che manualmente si dedicava al carico, allo scarico, allo scambio, alle spedizioni e alle consegne via via regredisce. L'andirivieni di operatori di tutti i tipi restringe il raggio d'azione mentre si riduce lo spazio disponibile: le merci incombono da ogni parte. E le merci vengono via via occultate nei contenitori e le macchine trattano simbioticamente le freddezze geometriche di quelle gigantesche scatole con movimenti sincopati e cigolanti di elevatori, di gru, montacarichi, e altri congegni appositi. Malcolm McLean, imprenditore americano dei trasporti, a cui si attribuisce la "scoperta" delle possibilità del container forse non sapeva fino a che punto il suo "metodo", introdotto nel 1956, avrebbe cambiato non solo l'immagine ma anche la natura del porto. Amburgo, Rotterdam e anche Genova, per non parlare dei grandi porti americani ed asiatici, appaiono enormi distese di scatole variopinte e sovrapposte, siglate, numerate, ordinate, assegnate, smistate e infine indirizzate agli autocarri anch'essi modificati per accoglierle e portarle a destinazione. Le navi sono attrezzate per spostare quelle scatole da un luogo ad un altro della terra e ne esibiscono montagne durante la traversata. A terra, uomini sospesi in piccole gabbie governano le traiettorie delle macchine che prelevano e depositano scatole nei luoghi previsti.

La grande stagione culturale del porto subisce mutamenti che devono essere esaminati nelle loro configurazioni e nelle loro implicazioni organizzative, economiche, sociali, umane. Le trasformazioni non sono avvenute senza lotte di questa o di quell'altra categoria di persone: lotte che testimoniano il divenire spesso drammatico degli eventi: da capire, da contrastare, da favorire, da maneggiare, da adattare agli ambienti in una dinamica complicata e sempre in divenire. Ma appunto questa è la storia, che nelle pagine seguenti viene rivisitata e rappresentata mediante lo studio di un caso specifico e per il nostro paese notevolmente emblematico.

I capitoli che formano la prima parte del testo descrivono le evoluzioni del porto fino ai nostri giorni e pongono l'accento sulle trasformazioni strut-

turali del porto per effetto dei modi del traffico e dei commerci che vi si svolgono. L'avvento del container è cruciale: e ciò anche sul piano simbolico. L'arcano della merce di cui parlava Karl Marx è moltiplicato fino all'occultamento della merce nelle grandi scatole di ferro. Il porto moderno ha perso l'umanesimo della merce. Con tutte le conseguenze, positive e negative, del maneggio della merce nella sua variabilità e versatilità. Oggi si sollevano e si sistemano containers. Il porto di un'iconografia millenaria, caotico, formicolante e pericoloso, cede il passo ad un porto asettico dove gigantesche macchine movimentano tonnellate di prodotti sigillati. Era del tutto ovvio che il portuale dovesse cambiare ruolo, qualità e registro. E con lui tutti gli altri operatori del porto, alcuni nuovi, altri più vecchi. Nel porto-comunità del tempo passato, anche la merce era comunitaria ed esponeva, accanto ad altri volti, il suo volto di merce. Oggi non più. Cambia la psicologia dei soggetti e la sociologia della comunità. L'oscillazione è tra comunità e società: nella distinzione classica della *Gemeinschaft* e della *Gesellschaft* introdotta da Ferdinand Tönnies, il carattere del vincolo sociale cambia, essendo nel caso della comunità più spontaneo, naturale e sentimentale, nel caso della società più mediato, artificiale e razionale. Con la razionalizzazione del trasporto delle merci, anche il lavoro nel porto diventa più razionale. Cosicché l'antica comunità del porto inclina anch'essa verso il razionalismo delle relazioni sociali. Chi può documentare meglio questo passaggio? Indubbiamente il portuale: ed a questa figura è dedicata la seconda parte del testo, che riprende le voci autentiche delle tante persone-personalità che vivono la loro giornata nel porto e che discutono del "loro" porto. Ne esce un documentario vivace e vitale, istruttivo ben più di molte analisi dei "processi" (formali) del porto.

5. Confluenza di viaggi

Il container espande la sua presenza negli altri nodi di traffico e relazioni (aeroporti, stazioni ferroviarie, interporti) e le merci sembrano scomparire per tutta la durata del trasporto per ricomparire solo nel momento finale, all'apertura delle porte di ferro dei container: una sequenza che restituisce le merci alla soggettività della produzione dopo l'eclisse nelle oscurità degli involucri collettivi. L'epifania delle merci solo nella fase della distribuzione conclusiva contribuisce enormemente all'anonimato e alle uniformità del porto e dei porti oggi.

Ovviamente non tutte le merci si avvalgono o possono avvalersi del container: e le stive delle navi conservano ancora qualche "sorpresa" che esige uno speciale trattamento. Ma tutto ciò è virtualmente residuale: e, nella razionalizzazione organizzativa dei processi, nella gestione geometri-

ca del contesto, nella burocratizzazione ripetitiva delle operazioni, è molto vicino a provocare un “disturbo” e il trambusto di qualcosa di non ordinario. A meno che non siamo in presenza di trasporti particolari e del tutto previsti (petrolio, gas, carbone, sale; o anche grano, olio, vino, etc.).

Come si può capire stiamo parlando del porto commerciale: che ha accentuato il suo carattere proprio nel corso della specializzazione che attraversa e condiziona tutta la vita moderna. Nondimeno continua ad essere importante il porto viaggiatori: che ha una diversa formula organizzativa in relazione al tipo di esperienza complessiva a cui fa capo, ossia al “servizio” che svolge appunto al servizio del viaggiatore.

Il porto viaggiatori è animato e vociante e l'intreccio dei viaggiatori, dei loro bagagli, dei loro veicoli costituisce una sequenza particolare del porto, che è anch'essa cresciuta in maniera spettacolare con l'aumento dei collegamenti stabili tra aree dello stesso paese o di paesi limitrofi e soprattutto con l'avvento del turismo di massa e delle crociere. Gigantesche, eleganti, sfarzose navi con innumerevoli piccoli buchi sulle altissime fiancate solcano i mari e attraccano nei porti consentiti. Sono città galleggianti e semoventi che recano masse di persone da un luogo ad un altro del globo: il loro ingresso in rada e alle banchine crea disagio, ma anche vantaggi per i consumi prevedibili delle masse. Tale dilemma occupa spesso le cronache, soprattutto laddove il porto è appunto alle porte di grandi città d'arte con ecologie fragili e variamente minacciate (Venezia).

Ma il processo di differenziazione e specializzazione dei porti non si ferma qui. Esistono ovunque sulle coste di qualsiasi paese porti e terminal dedicati a compiti particolari inquadrabili nelle economie locali e nazionali. Il porto o porticciolo turistico è in forte ascesa oggi, in connessione con l'espansione della pratica di massa del mare e della piccola navigazione da diporto. L'idea di subcultura è spesso criticata: ma non si può fare a meno di notare che vi sono differenze ragguardevoli tra le varie strutture portuali alle quali si associano modi di vivere il porto da parte dei fruitori e degli addetti che non sono omologabili. In questo senso si danno certamente subculture del porto dentro il frame della cultura del porto, a sua volta dentro la cultura generale del paese di riferimento. Non c'è dubbio che anche le forme comunicative che insistono sul porto assumono caratteri particolari e non univoci. Il porto è dunque una tipologia del porto, coerente con specifiche fenomenologie portuali. Ovviamente se le fisiche del porto si moltiplicano, si moltiplicano anche le metafisiche del porto: lo spirito del porto cambia; e si manifesta e solidifica nelle distinguibili variazioni comportamentali degli uomini del porto e nella serie di attività che svolgono, coadiuvati da attrezzature tipiche.

6. Mare e terra

Obbedendo ad una esortazione di Antonio Gramsci, occorre farsi contemporanei di se stessi. Non possiamo pertanto trascurare ciò che accade oggi nei flussi di mobilità demografica che si sviluppano ovunque nel mondo. È invalsa l'espressione *boat people*: essa ha spesso un effetto di edulcorazione delle tragedie sottostanti. Le quali poi vengono in primo piano e galleggiano sui mari con le persone. C'entra in questo caso il porto? Non solo c'entra, è semplicemente assolutizzato nella sua antica vocazione. Il porto significa qualsiasi porto che non sia quello di partenza, approdo ad una terra sconosciuta e sognata.

Alle spalle del *boat people* c'è un insieme di sciagure umane che spinge gruppi e talvolta intere popolazioni a lasciare la terra d'origine e a cercare altrove condizioni di vita vivibile. In una situazione di questo genere i canoni interpretativi non possono sfuggire a una sorta di radicalismo minimale. Nessuno abbandona la sua terra d'origine – la patria *ubi patres sunt* – senza grave sofferenza e senza immane preoccupazione: si tratta di una sfida della vita alla morte, di un'ultima istanza della sopravvivenza. Donne e bambini formano gran parte del *boat people*: che riceve proprio dalla energia primigenia della vita la sua spinta inarrestabile. Una costa possibile, un porto anche provvisorio che offra ospitalità finanche temporanea sono il traguardo agognato. La terra d'origine era la terra della minaccia; la terra d'arrivo è comunque una terra promessa.

Le onde del mare sono insieme un pericolo e una speranza e bisognerebbe entrare nella mente e nel cuore delle persone che compongono il *boat people* per comprendere bene il volume di angoscia che grava sui singoli, perseguitati dalle loro storie infelici.

I problemi della mobilità internazionale non risparmiano nessun continente e ovunque l'invenzione moderna degli stati solleva barricate in forma di confini invalicabili e di "respingimenti". Le lotte sul mare non fanno altro che riprodurre le lotte sulla terra. Nelle liquidità del mare si immergono le solide differenze della terra. Non è il mare della natura, delle creature marine, delle acque azzurre e profonde, delle brezze e delle nebbie: è il mare degli uomini. Il mare è dunque fortissimamente antropologizzato e su di esso si riversano altre burrasche; il mare fa le spese dell'incapacità degli uomini di governare la terra e ci sarebbe da esprimere compassione per il mare vittima della violenza degli uomini.

Dobbiamo trasferirci pertanto sulla terra per leggere gli eventi del mare che non hanno la luce trasparente del mare ma quella livida della terra. Il faro che illumina da millenni l'ingresso del porto e indica il sentiero per la sicurezza corre il rischio di trasformarsi in un immane candelabro funebre

su un mare cimiteriale. Il porto per i naufraghi del mondo, per quanto generoso, è in realtà insufficiente: esso testimonia semplicemente le tragedie epocali da fronteggiare su altri scenari.

Le contraddizioni della terra si riversano in mare: ed è da un certo punto di vista sconvolgente per il pensiero e per l'azione – per l'etica e per la politica – osservare nello stesso tempo eleganti battelli a vela o a motore, piroscafi pieni di mercanzie, transatlantici per le vacanze, pescherecci al lavoro, motoscafi per il diporto, grigie navi da guerra, vedette guardacoste, torrette di sottomarini in emersione, chiatte e rimorchiatori; infine gommoni e barconi sgangherati affollati in ogni angolo di dannati della terra in viaggio sul mare.

7. Metodo di lavoro

Da quanto abbiamo appena detto la sociologia del porto è una doppia sociologia: la sociologia del porto in quanto tale, definito dalla topografia come un luogo speciale entro il cui perimetro si attuano speciali relazioni tra uomini, tra uomini e cose, tra terra e mare; la sociologia del porto che rinvia alla terra in una connessione strategica, fatta di continuità, discontinuità, contraddizioni, antagonismi, possibilità e negazioni. La vita del porto, una volta consumata l'interazione interna, si disperde in mille rivoli sul retroterra; il retroterra si concentra a sua volta, raccogliendo innumerevoli fonti di attività, sul porto. Il porto è come il collo di una clessidra che misura non solo il tempo ma anche lo spazio.

In concreto, l'analisi del porto deve tener conto dell'intersezione dei due flussi: che se spostano da una parte o dall'altra la prevalenza interpretativa, impongono comunque la visione sintetica del porto. L'esercizio non è facile ma è certamente denso di nuove sollecitazioni per l'intelligenza sociologica.

Julie Bicocchi si è dedicata con grande impegno a uno studio del porto che potesse essere in grado di ricostruire la storia del porto e insieme la cultura del porto, con una proiezione empirica in stile dialogico di grande interesse conoscitivo. Come si vedrà, il porto ha le sue luci e le sue ombre; ha il suo destino sottoposto ai venti maggiori che soffiano sulla realtà globale e alle brezze minori che spirano sulle vicende locali. L'indagine antesignana che è stata compiuta, con i mezzi modesti di un ricercatore free lance coraggioso e determinato, offre una grande quantità di argomenti per altri studi che vogliano mettere al centro dell'attenzione un nodo di estrema importanza nel network mondiale della mobilità degli uomini e delle cose, materiali e immateriali.

Mario Aldo Toscano
Madonna dell'Acqua, settembre 2016

Parte I
Porto significa mare