



I porti del Mediterraneo: mondi sociali e spazi di frontiera

Michele Claudio Domenico Masciopinto

Abstract

The Mediterranean is a place crossed by many stories and life experiences. In this regard, this study proposes the analysis of port cities as social spaces marked by the constant flow of people, objects, ideas and meanings. The continuous contact with specific issues such as immigration, safety and security of travelers, economic development and identity crisis of sea communities makes port cities a kind of social laboratory where is possible analyze theories, methodologies and reflections on the contemporary Mediterranean. Maritime cities share the same fate as their ports, and are still able to communicate the voices, the memories and the knowledge of the Mediterranean to stimulate and increase the thoughts and socio-political theories of this great arena of discussion and meeting.

Keywords

Maritime Ethnography - Port Cities - Mediterranean Space - Social Theory - Anthropology

Pensare l'area Mediterranea oggi significa senza dubbio riflettere su un grande campo di studi e ricerche costituito da analisi sociali, da indagini storiche, da politiche e da proposte di inclusione e cooperazione tra contesti culturali differenti. Significa inoltre rivolgersi alla nostra storia: una storia contraddistinta da splendori e decadimenti, da asservimenti e conquiste, da devozione religiosa e da spirito marittimo, da idee e progetti che, con forza e dedizione, hanno dato forma alla società nella quale viviamo oggi. Il Mediterraneo è un insieme di vie marittime e terrestri collegate tra di loro: è un'area contraddistinta dal flusso e dal movimento di viaggiatori, merci, idee e significati; «uno spazio-movimento» (Braudel 1987, 51) che si manifesta nel viaggio, nell'incontro con l'alterità più estrema e nello scontro ideologico e politico. Più specificatamente, il Mediterraneo è:

una immensa, profonda, stratificata rete di aree culturali. Mare pescosissimo. Smisurato giacimento di sedimenti storici, sovrapposti, mischiati, confusi, dispersi, nascosti, obliati. Il Mediterraneo è uno spazio emergente [...]. Centrale per la politica, la cultura e la comprensione della storia dell'Europa (Giovannini 2005, 9).

Questa definizione di Giovannini rende chiara l'importanza dell'area mediterranea all'interno delle politiche europee: zona di confine affacciata su tre continenti, abitata da una moltitudine di individui differenti per cultura, politica e culti religiosi, il Mediterraneo si manifesta come un contenitore che riflette al suo interno tensioni e fondamentalismi.

È necessario prendere in esame quest'area come un campo di lavoro nel quale favorire un comune interesse solidale fondato sulla conoscenza della diversità e sul rispetto dell'identità. Questo obiettivo è delineabile nella costruzione di una "rete tra i territori", segnata dai valori materiali e immateriali che rappresentano il patrimonio di saperi e conoscenze tanto dell'area Nord quanto dell'area Sud del Mediterraneo:

Il grande progetto unificante è costruire reti infrastrutturali immateriali che producano una coesione territoriale per rendere fruibile tutto il territorio mediterraneo senza depauperare i tessuti urbani e ambientali, ampliandone la conoscenza e favorendo, quindi, l'attrattività anche di tutte le zone di difficile fruibilità, ottenendo anche risultati nella tutela e nella valutazione della sostenibilità dei territori per le azioni di valorizzazione (Gambardella 2005, 17).

Dunque, si tratta di ripensare al ruolo delle comunità marittime, legate a doppio filo da tradizioni, costumi e valori che hanno tramandato di generazione in generazione, «facendo della vita di mare e in mare un vero e proprio stile di vita» (Meglio 2012, 15). Sulle sponde del Mar Mediterraneo, questo insieme di comunità è reso unito dall'elemento di comunione riconosciuto (il mare) e dalla presenza di uno stesso ambiente fisico che produce determinate dinamiche relazionali.

A questo proposito, ritengo importante riflettere sulla natura delle città portuali e dei loro porti, sulla loro storia e sulla loro evoluzione. In quanto nodi infrastrutturali che mettono in connessione merci e persone, i porti non devono essere analizzati soltanto nella loro natura economica, come zone di spedizione e trasporto: osservare il Mediterraneo dal punto di vista di un porto significa scrutarlo nella sua natura di spazio percorribile, territorio di interscambio non solo merceologico, ma anche culturale e sociale.

L'esame dei porti mediterranei ci permette dunque di cogliere la libertà, la suggestione e i valori che il contesto marittimo è ancora in grado di restituire. I porti sono spazi di frontiera, in cui ogni giorno si incrociano pescatori, viaggiatori, marittimi: sono i luoghi dello scambio economico sono spazi di sviluppo sociale in grado di produrre valori e saperi condivisi; sono i punti di raccordo tra la terra e il

mare, mare che meglio di ogni altra immagine sintetizza l'equilibrio particolare dei diversi ambienti e delle diverse culture mediterranee; sono la rappresentazione di una "speranza" o di un "sogno europeo" per le migliaia di migranti che attraversano da costa a costa i continenti che si affacciano sul mare.

È proprio questa consapevolezza di trovarci di fronte ad un contesto denso di emozioni e fragilità a guidarci nella comprensione della natura degli ambienti portuali. Un'indagine sui porti può offrire al dibattito sul Mediterraneo un campo di riflessioni aperto alle problematiche sociali, economiche e politiche circa il rapporto tra i ventuno paesi che il mare abbraccia. Ritengo questo un punto di partenza necessario per ogni discorso su di esso; d'altronde, come sostiene Pedrag Matvejevic nel suo *Breviario mediterraneo*, chi non ha annusato una stiva di bordo, le botti non lavate dentro una cantina, l'olio di oliva inacidito, il catrame dei cantieri, il pesce crudo andato a male, come fa a parlare di Mediterraneo (Matvejevic 1991)?

I porti del bacino Mediterraneo come porte d'accesso a mondi sociali e globali

Ogni porto possiede una personale storia, una specifica collocazione geografica, una serie di determinati servizi e una diversa relazione con il territorio e la comunità locale. Ogni porto, però, possiede un carattere univoco che lo rende simile a tutti gli altri.

I contesti portuali, infatti, sono dei veri e propri "microcosmi", mondi a parte dove si costituiscono e si intrecciano relazioni sociali tra individui provenienti da contesti culturali differenti, e dove sono presenti pub, ristoranti, negozi, tabaccherie, che offrono servizi e ristoro ai pescatori, ai lavoratori portuali, ai marinai, ai passeggeri in transito; insomma, all'intera comunità marittima. Non deve dunque sorprendere che gli ambienti portuali siano stati ritenuti per anni delle vere e proprie *sailortowns*, lontane dai ritmi e dai doveri della società terrestre e caratterizzate per la «vita, confusione, colori, movimento che si intrecciano in un contesto ristretto e familiare» (Cipolla 1997, 2163).

Oggi, questo ambiente marittimo è stato investito dai profondi cambiamenti causati dal fenomeno della globalizzazione, dallo sviluppo tecnologico ed economico dei mezzi di trasporto, dai nuovi assetti geopolitici. Di questo contesto globale risente molto il Mediterraneo, mitica "culla della civiltà" e della navigazione; mare che stimola l'immaginazione e lo spirito degli uomini; ponte liquido che ha spinto i popoli che lo abitano a intraprendere il viaggio e l'esplorazione, attratti da quella sua peculiare immagine di «limite, una barriera

che si estende fino all'orizzonte, come un'immensità ossessiva, onnipresente, meravigliosa, enigmatica» (Braudel 1987, 31).

Difatti, con l'avvento del trasporto su larga scala, il Mediterraneo è diventato più piccolo, restringendosi ogni giorno di più, assumendo quasi la dimensione di un lago che svela tutte le sue forme e i suoi spazi. Ciò nonostante, esso ha incrementato la sua importanza per ciò che concerne lo sviluppo di strategie politiche e istituzionali inerenti ai divari socio-economici tra la sponda Nord e la sponda Sud del bacino. Nello scenario politico contemporaneo, il Mediterraneo:

appare oggi una regione segnata dalle contraddizioni: un'area economica integrata al suo interno, come i dati sull'interscambio, gli investimenti diretti esteri e la logistica mostrano in maniera evidente, ma con tutte le criticità di uno spazio disomogeneo, all'interno del quale entrano in contatto paesi che mantengono profondi divari economici, diversi indicatori di sviluppo umano, processi di democratizzazione *in fieri* e conflitti mai sopiti che alimentano un perenne stato d'instabilità politica (Ferragina 2015, 8).

L'area mediterranea è una zona di intenso dibattito e riflessione nello scenario geopolitico contemporaneo; uno spazio pubblico in grado di svelare limiti e criticità delle azioni politiche e istituzionali su un territorio frammentario e incoerente che alle immagini concilianti delle coste, del mare e degli splendidi paesaggi contrappone le immagini dei barconi carichi di migranti e dei morti che galleggiano sulla riva del mare e si adagiano sulla spiaggia.

Questo essere una "frontiera permeabile" rende la zona euro-mediterranea una sfida per le politiche europee e globali, ma anche una grande opportunità. Anche in questo periodo storico caratterizzato dall'incertezza e dal cambiamento economico e sociale, il Mediterraneo continua a rappresentare una "terra di mezzo" in cui si intrecciano numerose storie ed esperienze di vita; questo suo situarsi costantemente tra categorie come "noi" e "loro", "qui" e "altrove", sviluppo e sottosviluppo, progresso e arretratezza, consente alle ricerche e agli studi contemporanei di istituire quella che possiamo definire un'Antropologia dell'Alterità, ovvero una branca disciplinare che indaga lo spazio urbano dove emergono nuove forme di relazione tra le comunità; dove si costruiscono novelle ibridazioni culturali; dove è possibile sperimentare e attuare proposte politiche che puntino al rispetto della diversità e all'inclusione sociale.

Lo spazio mediterraneo è un laboratorio naturale di indagine sociale, in grado di offrire prospettive e visioni circa i processi di integrazione economica, sociale e politica. Per questo motivo i porti costituiscono il referente principale della nostra indagine, in quanto essi rappresentano luoghi e spazi urbani ove si riflettono le

discontinuità, le differenze e le connessioni di un Mediterraneo che si manifesta nel medesimo istante come “storico” e “contemporaneo”.

Le aree portuali sono dei *non luoghi* (Augé 1992), spazi sociali dove scorrono individui, oggetti, idee e significati, nel cui anonimato è possibile accedere solo fornendo una prova della propria identità. Sono zone di lavoro, caratterizzate dal flusso e dal movimento, in cui è possibile osservare ancora pratiche e gesti legati ad un Mediterraneo passato, lontano nello spazio e nel tempo:

Assecondando lo sviluppo economico e sociale delle varie città (un esempio su tutte le Repubbliche marinare), [il porto] è stato il luogo naturale di mediazione tra esse e il mare, ed ha sempre rappresentato una risorsa cui attingere per far fronte alle esigenze di mobilità dei cittadini e delle industrie (Meglio 2012, 21-2).

Un’etnografia urbana dei porti deve tenere conto soprattutto di ciò che non si vede, di ciò che resta nascosto, preservato da chi è estraneo a questo ambiente: camminare in un porto diventa un’esperienza piena, in cui bisogna stare attenti a cogliere ogni particolare di un luogo che si manifesta non soltanto come zona di approdo o ancoraggio, ma come palcoscenico della vita quotidiana.

In sostanza, significa udire i vociferi dei pescatori che partono o rientrano dalla giornata di pesca, e godere di ogni aspetto legato alla loro gestualità e al loro linguaggio; significa vedere l’impatto contemporaneo del turismo crocieristico, in cui i turisti, soggiogati da quei “mondi galleggianti” che sono le crociere, si affannano nel cercare di vedere quante più cose nel più breve tempo possibile; significa osservare lo stretto controllo relativo al trasporto delle merci e alla mobilità dei passeggeri; significa cogliere la fatica di un camionista che attende di salire con il suo camion su un traghetto; significa condividere la speranza e la paura dei richiedenti asilo che arrivano come clandestini; significa uscirne e rientrare a casa con un grande e sconfinato senso di solitudine. Questa sensazione emerge dal fatto che i porti sono spazi al “confine”: chi vive il confine sperimenta il sentimento della solitudine e della libertà. Il confine si afferma allora come l’esperienza stessa del viaggio.

Dimenticare le sensazioni e le rappresentazioni che i porti trasmettono all’interno del dibattito sul Mediterraneo «rappresenta forse oggi una delle ragioni della [sua] marginalizzazione dalle grandi strategie culturali e politiche delle potenze occidentali» (Minca 2004, 3).

Per questo motivo proseguiamo la nostra analisi illustrando le fasi dello sviluppo portuale secondo lo schema delineato da Brian Hoyle al fine di presentare il

nostro *case study*: il porto di Bari. Se, come sostiene Matvejevic: «la natura del porto dipende dal modo in cui il mare gli sta dentro: l'Atlantico o il Pacifico sono i mari delle distanze, il Mediterraneo è il mare della vicinanza, l'Adriatico è il mare dell'intimità» (Matvejevic 1991, 26), lo scalo pugliese ci consente di analizzare uno spazio di mobilità e comunicazione che si ritrova a mediare questi due mari distinti nel carattere, ovvero tra una dimensione "dell'intimità" e una dimensione "della vicinanza".

Tra economia, geografia e società: le fasi di sviluppo dei porti

I porti sono nodi strutturali di interscambio in grado di attivare la rete di relazioni tra gli attori sociali e le loro produzioni culturali, costituendosi di fatto come spazi urbani che trovano il loro senso nel concetto di connessione. È importante prestare attenzione a quest'ultimo termine, poiché sottolinea in modo chiaro la funzione degli ambienti portuali all'interno del contesto territoriale, ovvero come aree che stimolano lo sviluppo urbano, il progresso economico e la formazione di nuovi e inediti contesti socio-culturali: «The history of port is, in great measure, the history of civilisation» (Morgan e Bird 1958, 150).

Le zone portuali hanno sempre avuto un peso fondamentale nello sviluppo delle società: infatti, attraverso il mare i differenti popoli mediterranei hanno dato vita ad una "comunità culturale" che possiede una memoria unitaria del passato (Pistarino 1983), inclusa una serie di valori legati alla storia, al paesaggio, all'architettura, al turismo e al mito; questo insieme di valori permette la comprensione del carattere universale inerente all'immagine e l'idea dei porti mediterranei.

Gli approdi delle città affacciate sul Mediterraneo offrono dunque agli occhi dello studioso uno specchio della realtà marittima e dei suoi cambiamenti a livello sociale ed economico. Tali processi di trasformazione sono stati indagati da Brian Hoyle, che ha delineato sei fasi di sviluppo nella relazione tra il porto e la città.

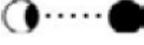
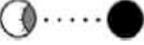
Stage	Symbol	Period	Characteristics
	○City ●Port		
I.Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II.Expanding port/city		19th-early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III.Modern industrial port/city		mid-20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV.Retreat from the waterfront		1960s-1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V.Redvelopment of waterfront		1970s-1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space: urban renewal of original core.
VI.Renewal of port/city links		1980s-2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed: urban redevelopment enhances port-city integration.

Fig. 1- Schema che illustra le fasi dello sviluppo del rapporto tra città e porti delineati da Hoyle (2000, 405).

Come illustrato nello schema sopra, la prima fase identificata dallo studioso britannico fa riferimento al periodo che va dal Medioevo al XIX secolo: difatti, fino alle metà del 1800, i grandi scali portuali erano centri di importazione ed esportazione su larga scala di beni e manufatti. I porti erano parte integrante del tessuto cittadino, vicini alle stesse fabbriche di produzione di beni e materiali. Ciò è reso chiaro dal fatto che i porti, soprattutto quelli naturali, erano inseriti all'interno dei sistemi di difesa:

non tutti i porti antichi avevano un ruolo economico, essi infatti potevano essere adibiti esclusivamente a scopi militari con esigenze tecniche e strategiche diverse dai porti commerciali (Beltrame 2012, 251).

Nella seconda fase si registra la crescita industriale e l'espansione delle città portuali: la navigazione a vapore consente il calcolo degli orari di partenza e arrivo; nuove

banchine vengono costruite e dotate di nuove strutture meccaniche per l'imbarco e lo scarico delle merci (le gru); l'area urbana viene in generale riorganizzata. Tutto ciò porta a un cambiamento decisivo: la connessione tra porto, lavoro e quotidianità si dissolve gradualmente con l'avanzare dell'industrializzazione.

Il periodo tra le due guerre mondiali sottolinea lo sviluppo della terza fase della moderna industria portuale: le industrie marittime estendono le loro attività commerciali grazie al rafforzamento dei mezzi di imbarco e sbarco delle merci; si sviluppa inoltre un processo di "musealizzazione" dei porti, legato a un sentimento nostalgico e romantico della navigazione in mare, a cui contribuiscono la produzione letteraria e cinematografica.

Nella quarta fase, il progresso tecnologico della navigazione rende necessaria la formazione di nuove aree industriali separate dal contesto urbano della città: è una fase che segna il declino di molti scali portuali, che fanno i conti con la deindustrializzazione delle aree attorno al porto: «Many ports have lost their significance not only as places of transshipment and trade, but also as locations for seaport industries» (Schubert 2008, 30).

La quinta fase è invece caratterizzata dalla riqualificazione degli spazi portuali, in particolare è evidente la creazione di due aree che contraddistinguono la realtà portuale: una zona privata, caratterizzata dal lavoro e dall'organizzazione delle partenze e dell'arrivo delle navi, e una zona pubblica, in relazione con la comunità e il tessuto urbano. Con questo assetto strutturale si passa poi alla sesta e ultima fase, ovvero quella del nuovo ciclo di trasformazione del sistema portuale che, di fronte al processo della globalizzazione e alle problematiche inerenti alla navigazione nel mare, integra la visione globale con prospettive locali e regionali, in modo da costruire reti di partecipazione che diano nuova vitalità e senso alla realtà dei porti.

Ho illustrato nel dettaglio queste sei fasi perché mostrano una sintesi delle trasformazioni e dello sviluppo delle piattaforme logistiche dei trasporti avvenute negli ultimi due secoli. È uno schema che accomuna il percorso storico di molte città portuali presenti nel Mediterraneo.

Ci accingiamo adesso a prendere in esame il caso del Porto di Bari: è un porto giovane, costruito oltre un secolo fa, cresciuto assieme alla città; che ha vissuto, e vive, la grande emergenza dei migranti provenienti dalla Grecia e dalle regioni balcaniche; per questo motivo in grado di contribuire al dibattito contemporaneo sulle politiche da intraprendere nel Mediterraneo in quanto spazio progettuale di valorizzazione territoriale e integrazione culturale.

Il porto di Bari: città mediterranea e metafora di culture

La posizione geografica di Bari rende il suo porto uno degli snodi di traffico più importanti a livello euro-mediterraneo: esso è una grande area di traffici e di relazioni politiche e culturali, proiettata verso Oriente ma con una mano tesa verso l'Occidente. Ciò è testimoniato dai numeri relativi al transito delle navi e al traffico dei passeggeri e delle merci, come è possibile osservare dal grafico sottostante inerente l'anno 2015.

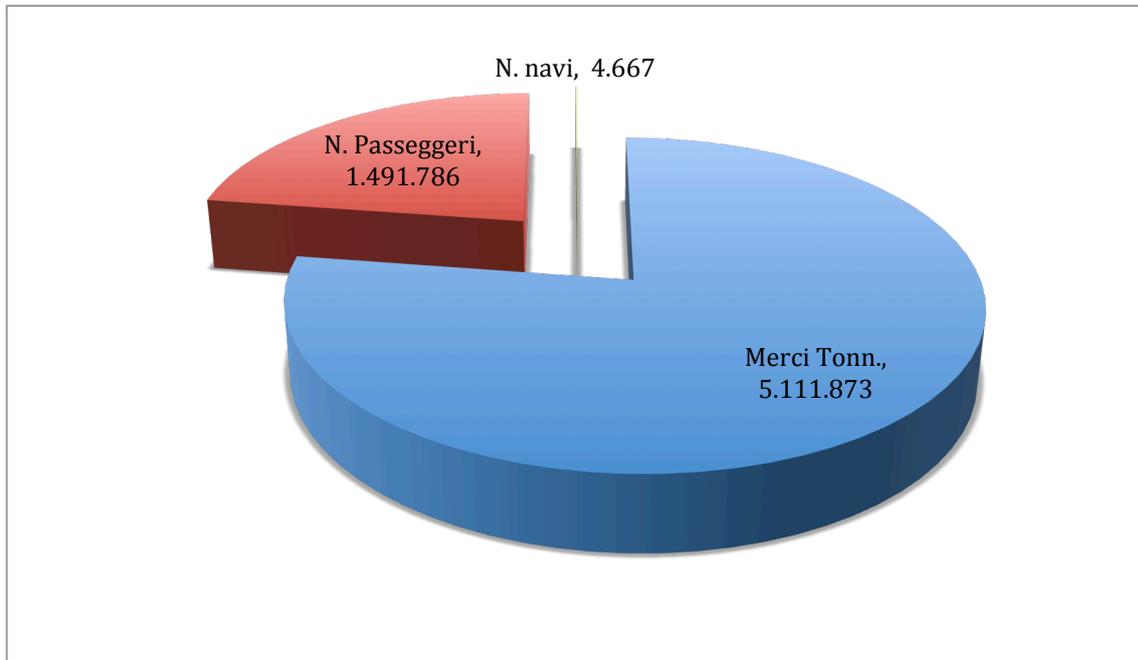


Fig. 2: Suddivisione per tipologia dei traffici del porto di Bari e numero di navi approdate, anno 2015 (fonte dati: Avvisatore Marittimo del Levante).

Un'attenta analisi del contesto portuale consente di prendere coscienza delle azioni, delle strategie e degli interventi da adottare all'interno del comparto del traffico marittimo (scalo di merci e passeggeri) e del sistema logistico delle infrastrutture.

Ciò che ha colto il mio interesse nell'indagine condotta nel territorio barese è lo stretto legame tra la comunità locale e il mare; tale legame rappresenta un elemento essenziale nel paesaggio storico della città. Dal mare la popolazione ha attinto sostentamento, ha sviluppato saperi, ha intrapreso nuove rotte, ha costruito nuovi legami; dal mare è giunto San Nicola di Myra, che dona la sua benedizione agli uomini che intraprendono il lavoro in mare, e che col Santo hanno un rapporto simbolico molto forte:

Per fronteggiare la precarietà e attingere sicurezza anche il rapporto con il santo, scelto a proprio protettore, esprime l'esigenza di controllare ed esorcizzare il rischio reale riportandolo nella sfera del simbolico [...] Come nella realtà il mare può

togliere vita e mezzi di sostentamento ma può anche garantire la conservazione e la riproduzione del gruppo sociale, così nel simbolismo religioso il mare diventa l'elemento attraverso cui una comunità marittima può acquisire il proprio patrono (Ranisio 1990, 85).

Le comunità di mare si manifestano quindi in luoghi dove il tempo sembra essersi fermato, dove si respira l'odore e si odono i suoni di un mondo che sembra lontano dalla complessità della modernità. Per chi vive affacciato sul mare, appartenere a una comunità non significa soltanto vivere all'interno di un ambiente fisico: infatti, ogni borgo, ogni strada e ogni casa possiede una storia, una propria biografia, che trasmette le memorie dell'intera comunità, consentendo ad essa di sopravvivere non solo nello spazio ma anche nel tempo. L'identità "barese" si manifesta nella simbiosi con i propri compagni, nel dibattito pubblico della città vecchia, nel lavaggio delle reti da pesca, nella celebrazione di San Nicola, il santo venuto dal mare. Lo sguardo e l'attenzione del ricercatore deve rivolgersi al mare come luogo di identità, di vita quotidiana, di condivisione di usi e costumi propri di una comunità (Cipolla 1997).



Fig. 3: Veduta del faro di Bari dal porto. Le cancellate mostrano l'attuale chiusura, reale e simbolica, del porto alla sua città.

È all'interno di questi ambienti sociali che si costruiscono i mondi personali dei singoli individui che vi abitano, mondi che creano legami perpetui con i grandi sistemi organizzati. Il mondo sociale della gente di mare si confronta con le trasformazioni globali che coinvolgono le macroaree sociali della zona mediterranea: infatti, dal mare giungono i migranti da diversi paesi africani, nonché siriani, afgani, iracheni, che assieme al loro carico di disperazione portano le loro personali potenzialità di integrazione, partecipazione e sostegno alla comunità locale.



Fig. 4: Pescatori dediti alla quotidiana pulizia delle lenze.

Questo suo carattere marittimo, legato all'idea del mare come "casa", come luogo familiare ove il marinaio «conosce il mare antistante al suo porto come il contadino conosce il territorio del suo villaggio» (Braudel 1987, 34), rende Bari una città realmente mediterranea.

Il suo porto si è affermato non solo come un nodo fondamentale nelle relazioni tra il Levante e l'entroterra europeo, ma soprattutto come uno spazio sociale connesso alla memoria e al vissuto quotidiano della popolazione; questo perché il suo sguardo è rivolto verso lo spazio aperto, fino all'orizzonte dove immagina e intravede altre terre, altre lingue, altre civiltà.



Fig. 5: Rete da pesca messa ad asciugare su una banchina del porto di Bari.

Tra navi ancorate, traghetti in partenza, pescherecci che attraccano, è possibile percepire lo stretto legame che connota la città di Bari e il suo porto rendendolo protagonista nello scenario europeo: il privilegio dello sguardo verso il Sole, verso l'inizio del giorno e delle attività.



Fig. 6: Barche in ormeggio; è possibile notare le due realtà che convivono nel porto: i lavoratori portuali (pilotina e rimorchiatori) e i pescatori (pescherecci).

Il mare traccia confini fluidi, mossi, solcabili, e siccome la nozione di confine fa parte dell'essenza del viaggio, il porto si realizza come luogo costituito nel medesimo istante dal distacco e dall'accoglienza, soglia che divide il dentro e il fuori, rifugio, ieri come oggi, dalle tempeste dell'esistenza.

Esso però è anche una struttura strategica per lo sviluppo che, alla luce delle attuali tensioni politiche tra la sponda Nord e la sponda Sud del Mediterraneo, si presta ad assumere una nuova identità. Questa nuova identità è da ricercare in una differente immagine del contesto portuale, rappresentata dall'idea di cerniera che lega il Mediterraneo Orientale all'Europa continentale; un nodo di lunghe reti di relazioni che lo collegano al Mediterraneo e alla penisola balcanica.

Il porto di Bari si manifesta, dunque, come luogo di arrivo e partenza: ambiente di cooperazione tra modelli di lavoro differenti, spazio critico di riflessione circa l'operosità del sistema portuale e i modi con cui esso risponde alle sfide imposte dal mercato globale. Un nodo intermodale che media tra una serie di rotte aperte alla vastità del Mediterraneo, alle porte dell'alterità più estrema e del commercio su grande distanza e delle rotte che mettono in connessione l'Adriatico, mare con cui lo scalo barese ha da anni sviluppato collegamenti verso la Croazia, il Montenegro, l'Albania e la Grecia.

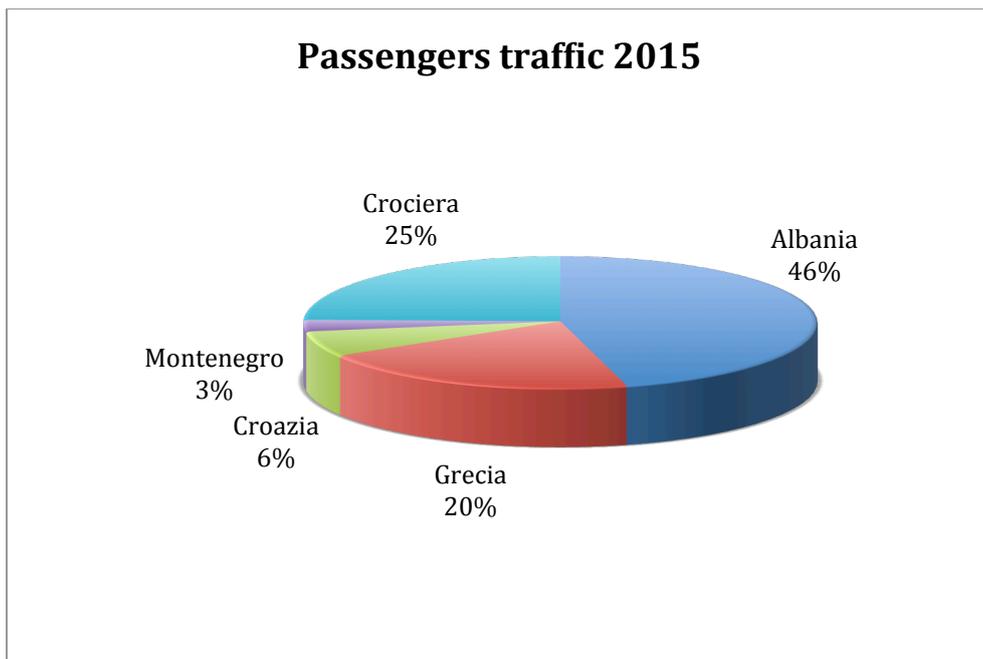


Fig. 7: Traffico passeggeri del porto di Bari suddiviso per tratta; anno 2015 (fonte dati: Avvisatore Marittimo del Levante).

In sostanza, si tratta di una industria laboriosa composta da enti, istituzioni, operatori portuali, che rappresenta certamente un mondo sociale in cui la singolarità emerge nel lavoro e nell'impegno plurale della sua realtà; quindi, un corridoio di merci, uomini e idee da progettare attraverso iniziative di comunità, che possano promuovere il porto di Bari e gli altri porti del bacino mediterraneo «as sites of strangers and diasporas in which catch-up modernisation processes meet (ethnic) minorities in "backward" milieus» (Schubert 2008, 43).

Occorre costruire pianificazioni "dal basso", che tengano conto del legame nevralgico tra la città e il suo porto, in modo da valorizzare un contesto culturale che possa organizzare un sistema logistico e intermodale capace di ridurre le distanze fisiche e culturali tra persone e tra popoli. Uno spazio "euro-mediterraneo" che vive della partecipazione dei cittadini e della loro coesione.



Fig. 8: Nave passeggeri diretta in Albania pronta alle operazioni di imbarco.

Conclusioni

Dalle analisi appena svolte emerge un'immagine del Mediterraneo come un insieme di vie di trasporto e comunicazione che hanno bisogno di elaborare un programma condiviso, al fine di promuovere sicurezza e sviluppo. Questa considerazione nasce dalla constatazione che i contesti portuali, nonostante la

presenza di problematiche unilaterali quali il flusso continuo di merci, persone e materiali, l'attività di pesca e la promozione di servizi legati al turismo, hanno interfacce che si manifestano in modo differente.

Tali fenomeni devono essere affrontati mediante processi di cooperazione e co-evoluzione, vale a dire mediante processi di miglioramento in funzione di un'integrazione del processo di migrazione in una politica attiva di sviluppo partecipata e condivisa.

La Commissione Europea, a tale proposito, ha pubblicato nel 2002 un documento in cui, nella sezione dedicata alla tematica migrazione-sviluppo, ha sottolineato la necessità di utilizzare un diverso punto di vista, di passare dal concetto di «più sviluppo, meno immigrazione» all'idea di «miglior migrazione per un maggior sviluppo» (*Commission of European Communities* 2002).

La migrazione nell'area mediterranea pone infatti nuove problematiche nei paesi dell'Unione Europea: i flussi migratori degli ultimi anni non sono solo di tipo economico, legati alla mobilità turistica o lavorativa, ma hanno assunto la dimensione di una vera e propria fuga di persone alla ricerca di un rifugio e di una prospettiva di vita accettabile.

In questa prospettiva, i porti possono essere delineati come delle «porte di accesso» dell'area euro-mediterranea, nelle quali coltivare opportunità di conoscenza culturale tra le società presenti nel Mediterraneo e la proposta di una politica sociale che si interessi non solo all'integrazione «dell'Altro», ma anche al riconoscimento della sua differenza culturale. Cogliere le potenzialità di una simile prospettiva comporta, per gli studiosi, un maggior approfondimento delle sfide che tali realtà pongono sia in riferimento ai paesi dell'Unione Europea che agli stati mediorientali e africani coinvolti nelle vicende politiche-sociali di questa area; si tratta, in sostanza, di costruire una «poetica dello spazio» (Bachelard 1957) per il quale il Mediterraneo cessa di essere un luogo fisico e diviene un luogo dell'anima.

Le aree portuali rappresentano il terreno di un continuo cambiamento, organismi vivi nel quale il «mare di casa» si configura come una zona politica in cui comprendere che le frontiere e le barriere sono presenti solo nella mente dell'uomo; essi sono terreno fertile per il dibattito e l'incontro tra soggetti culturalmente differenti, e restano a disposizione di invenzioni politiche, di fusioni artistiche, di utopie e nostalgie e di buone disposizioni.

I porti rappresentano una risorsa simbolica per un futuro in cui coniugare l'idea della crescita economica alle relazioni delle società che si affacciano sul *Mare Nostrum*. Un Mediterraneo che raccoglie la sua polvere e che ripensa ai suoi confini per un giorno apparire come portatore di aggregazioni identitarie.

Bibliografia

- Augé, Marc. 1992. *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Seuil.
- Bachelard, Gaston. 1957. *La poétique de l'espace*. Paris: Les presses universitaires de France.
- Beltrame, Carlo. 2012. *Archeologia del Mediterraneo. Navi, merci e porti dall'antichità all'età moderna*. Roma: Carocci.
- Braudel, Fernand. 1987. *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*. Traduzione di Elena De Angeli. Milano: Bompiani.
- Cipolla, Costantino. 1997. *Epistemologia della tolleranza*. Milano: Franco Angeli.
- Commission of European Communities. 2002. *Communication: Integrating Migration Issues in the European Union's Relations with Third Countries*. Brussels.
- Corsi, Vincenzo, Maurizio Esposito e Lucio Meglio. 2012. *I mondi sociali degli uomini di mare*. Milano: Franco Angeli.
- Ferragina, Eugenia. 2015. *Rapporto sulle economie del Mediterraneo*. Edizione 2015. Bologna: il Mulino.
- Giovannini, Massimo e Daniele Colistra (a cura di). 2006. *Spazi e culture del Mediterraneo*. Roma: Edizioni Kappa.
- Hoyle, Brian. 2000. "Global and Local Change on the Port-City Waterfront." *Geographical Review* 90. 3: 395-417.
- Kokot, Waltraud, Mjal Gandelsman-Trier, Kathrin Wildner e Astrid Wonneberger (a cura di). 2008. *Port Cities as Areas of Transition*. Bielefeld: transcript Verlag.
- Matvejević, Pedrag. 1991. *Breviario mediterraneo. Traduzione di Silvio Ferrari*. Milano: Garzanti.
- Minca, Claudio. 2004. *Orizzonte Mediterraneo*. Padova: Cedam.
- Morgan, Frederick W., e James Bird. 1958. *Ports and Harbours*. London: Hutchinson University Library.
- Pistarino, Geo. 1983, "La storia Mediterranea: problemi e prospettive." *Saggi e documenti IV*, Genova: Istituto Civico Colombiano.
- Raniso, Gianfranca. 1990. "Il santo venuto dal mare." *La Ricerca Folklorica* 21: 85-90.
- Schubert, Dirk. 2008. "Transformation Process on Waterfronts in Seaports Cities-Causes and Trends between Divergence and Convergence." In *Port Cities as Areas of Transition*, edited by Waltraud Kokot, Mjal Gandelsman-Trier, Kathrin Wildner e Astrid Wonneberger, 25-46. Bielefeld: transcript Verlag

Michele Claudio D. Masciopinto (1989) is an anthropologist; he received his first level degree in Philosophy from Bari University in 2011 and his second level degree in Anthropology and Visual Studies from Siena University in 2014. Currently, he is completing the third cycle of studies at the Specialization School in Cultural Heritage (University of Perugia). He works as researcher of C.R.E.ST.A. (Centro Ricerche Etnografiche, Storiche, Antropologiche), a center for research and study of Maritime Heritage and Mediterranean space. His research interests include Maritime Ethnography, Visual Languages and Intangible Cultural Heritage.

Email: claudio.masciopinto@cresta.cloud.