

ADALBERTO VALLEGA

GEOGRAFIA DEI PORTI E VITA LITORANEA: riflessioni su una recente opera di André Vigarié

Vi sono opere, nel corso dell'attività di uno studioso, che acquistano una luce particolare, poiché esprimono, al tempo stesso, la sintesi e il superamento di una feconda e lunga produzione. E' il caso dell'ultimo libro di André Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale* (Parigi, Hachette, 1979, pp. 492). Per intenderne appieno il significato occorre avere presenti le sue fondamentali opere, prodotte da un quindicennio a questa parte. Dapprima *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin. Leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays* (Parigi, SABRI, 1964, pp. 709 e alleg.), ove emerge il suo modo di intendere la geografia dei porti e dei trasporti marittimi ed è fornita un'efficace visione dell'assetto litoraneo del Northern Range. Era un libro in profonda contraddizione — si tenga presente il periodo in cui fu pubblicato — con i geografi italiani, per i quali le ricerche sui porti si esprimevano in monografie descrittive sui singoli scali, o al massimo su piccoli gruppi di scali vicini. Poi, quattro anni dopo, apparve *La circulation maritime* (Parigi, Génin, 1968, pp. 470), secondo tomo della *Géographie de la circulation*: un'analisi attenta dell'evoluzione storica dell'utilizzazione degli spazi marittimi, nella quale emerge una rara capacità di intendere e di spiegare gli impulsi prodotti dalle relazioni marittime sulla regionalizzazione costiera. Infine *L'Europe ripuaire. La révolution des transports maritimes et les ports de l'Europe Occidentale* (« Cahiers de Sociologie Economique », Le Havre, 1972, pp. 130) è un saggio prezioso, una lettura quasi d'obbligo per chi voglia riflettere sui meccanismi della rivoluzione dei trasporti marittimi che, dagli anni '50 in poi, ha concorso a provocare la grande crescita delle economie occidentali.

Ora, con l'opera dedicata alla vita litoranea e ai porti mercantili, si ha la possibilità di valutare appieno due ordini di risultati. In primo luogo, come il Vigarié, proseguendo nel suo piano di lavoro, interpreti i

problematici processi che stanno sconvolgendo gli schemi tradizionali delle relazioni marittime e incidendo, a scala planetaria, sull'assetto regionale litoraneo. In secondo luogo, da quale base paradigmatica e con quale metodologia egli consideri possibile e utile una ricerca geografica che metta simultaneamente a fuoco l'assetto litoraneo e i modi di utilizzazione degli spazi marittimi. Il libro presenta, dunque, una doppia chiave di lettura: l'una riguardante i problemi contemporanei e l'altra la funzione stessa della ricerca geografica. Lo si coglie dall'impianto stesso del lavoro. Dapprima sono considerati meccanismi e processi che guidano la vita litoranea e i suoi rapporti con l'orizzonte marittimo; poi è fornita una visione planetaria della regionalizzazione litoranea; infine, l'attenzione viene concentrata sull'ecologia portuale, e sulle relazioni tra città e porto, per individuare quali fattori stiano conducendo a nuovi schemi di organizzazione degli spazi costieri. Nasce così un contenuto tanto denso da essere difficilmente riassumibile. D'altra parte, più che costruirne una sintesi, può essere utile farne oggetto di riflessioni, soprattutto sull'apparato concettuale che vi assume risalto e sulla natura della ricerca geografica che ne consegue.

Studiare porti e trasporti marittimi — o, meglio, l'utilizzazione degli spazi marittimi — è sostanzialmente, per il Vigarié, compiere analisi regionale. Non certamente analisi regionale in senso idiografico, ma studio dei rapporti di causalità, dei centri generatori di impulsi, dei processi e dei ritmi con cui si sviluppano: in una parola, studio della regionalizzazione, ove a questo termine si dia il significato proprio di processi di formazione e di trasformazione dell'orditura regionale. Su questo tema — cioè sulle relazioni tra ricerca regionale e geografia dei trasporti marittimi e dei porti — il Vigarié non teorizza: nella sua opera, tesa a comprendere fatti e fenomeni nella loro concretezza, non vi sono considerazioni paradigmatiche, né epistemologiche. Ma sta di fatto che, sia pure per un ambiente speciale e suggestivo, com'è quello di contatto tra spazi continentali e spazi marittimi, lo studio rientra nei canoni della più produttiva ricerca regionale. Ed è bene che sia così, perché l'incidenza delle funzioni dei porti sull'organizzazione litoranea e le complesse interdipendenze che questi nodi hanno con i trasporti marittimi, da un lato, e con l'assetto dello spazio terrestre, dall'altro lato, non possono essere colti se non in un quadro di interpretazione regionale. Non si può — come fa P. J. Rimmer (*Redirection in transport geography*, « Progr. Hum. Geogr. », Londra, II, 1978, 1, pp. 76-100) — teorizzare su un assetto e genericamente definito settore dei « trasporti » per sostenere che la ricerca potrebbe diventare produttiva se si inoltrasse in una *redirection phase*, ove metodologie quantitative e studi comportamentali trovino un'opportuna sintesi. Queste proposte potranno andar bene per i trasporti terrestri, soprattutto se guardati nelle loro profonde incidenze sull'organizzazione urbana e sui rapporti tra città e area di gravita-

zione. Ma non certamente per i porti, che non possono essere interpretati se non come elementi, motori o mossi, di processi dotati di ampia proiezione spaziale e interpretabili solo all'interno di una visione della divisione del lavoro.

« Le città litoranee sono connesse alle grandi fasi della conquista degli oceani e alla circolazione di cui essi sono il supporto. Queste fasi sono ritmate non solo dalle innovazioni tecnologiche, ma anche dai bisogni economici delle comunità marittime [...]. La vocazione marittima di queste ultime è nata, nella maggior parte dei casi, da un progressivo adattamento a un ambiente naturale produttivo di sollecitazioni [...], ma le motivazioni economiche dell'utilizzazione delle risorse del mare restano dominanti ». In queste affermazioni (p. 18) il Vigarié esprime un'idea guida che — come si è detto introduttivamente — dà alla ricerca un taglio profondamente diverso da quello cui ci ha abituati la geografia tradizionale. Il punto di partenza dello studio del porto e della città litoranea non è più l'elemento ambientale (il sito), né l'elemento ubicazionale (la posizione). Cioè, non v'è più il passaggio dal fisico all'umano. Il punto di partenza sono le propensioni economiche, la cultura stessa delle comunità marittime, spinte a essere protagoniste della vita di relazione tra mare e terra.

Ciò non significa, beninteso, che all'ambiente naturale il Vigarié non dia importanza. Lo dimostra non solo lo spazio, notevolmente ampio (pp. 52-84), che egli dedica all'esame delle connessioni tra il porto e il sito, ma anche la perentorietà con cui introduce l'argomento. « Sarebbe un errore ritenere che i progressi della tecnologia abbiano fatto superare i condizionamenti dell'ambiente fisico: non si è ancora arrivati, anche se ci si è avvicinati, a questo comportamento "imperiale" dell'uomo artefice, capace di costruire ciò che vuole, dove vuole e come vuole » (p. 52).

A suscitare riflessioni — e a far constatare quanto sia opportuno porre a confronto con la realtà odierna concetti ritenuti scontati — è l'impostazione con cui sono trattate le funzioni portuali. In sostanza, bisogna riconoscere che la maggior parte dei geografi si rifà ancor oggi alla distinzione tra funzioni commerciali, industriali e di transito (o regionali), che risale a Paul de Rouzier (1904) e sulle quali in Italia ha argumentato e compiuto puntualizzazioni soprattutto il Candida (*Il retroterra del porto di Venezia*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1941, pp. 409-428), in pagine ben presenti all'attenzione di quanti si occupano di geografia dei porti. Inoltre va ricordato quanto chiaramente il Toschi (*I concetti di « porto industriale » e di « industrializzazione dei porti »*, in « Atti XV Congr. Geogr. Ital., Torino, 1950 », pp. 603-610) distinse l'industrializzazione portuale dalle funzioni industriali dei porti e, in conseguenza, quanto puntualmente distinse i flussi facenti capo agli elementi della polarizzazione manifatturiera litoranea da quelli a servizio dell'entroterra. Distin-

zione veramente preziosa e lungimirante, soprattutto se si tiene conto del periodo in cui venne compiuta: la sua validità avrebbe dovuto cogliersi appieno oltre un decennio dopo, allorché presso i porti dell'Europa occidentale e del Giappone si sarebbe avviata l'organizzazione di poderose concentrazioni industriali.

Il Vigarié non accoglie questa classificazione, basata sulla destinazione della merce, così come non accoglie le classificazioni basate sulla natura dei flussi (rinfuse liquide, rinfuse solide, merci varie): egli si porta su un piano interpretativo molto diverso, e coerente con il suo modo di intendere la vita litoranea. Il criterio con cui identificare le funzioni portuali viene cercato nei *centres pulsateurs* che incidono sull'attività del porto. Ancora una volta l'attenzione è posta sui meccanismi che muovono la vita litoranea, sulle interdipendenze tra litorale, entroterra e spazi marittimi. Alla base di questo modo di concepire le funzioni portuali v'è un lungo dibattito tra la cosiddetta scuola di Le Havre, che esaltava — nella rivista « La Porte Océane » — gli impulsi prodotti sui porti dall'orizzonte marittimo del trasporto, e la cosiddetta scuola olandese, che attribuiva un peso privilegiato alle sollecitazioni provenienti dall'entroterra. Un dibattito che, per contenuto e per ricchezza di argomentazioni, non ha riscontro con le riflessioni e con le teorizzazioni compiute nelle regioni mediterranee, e che testimonia come, fra il Nord e il Sud dell'armatura portuale comunitaria, le differenze non siano solo di potenziale economico, ma anche di cultura.

Ora, riflettendo sulle provenienze e sul contenuto degli impulsi prodotti sui porti, il Vigarié distingue le funzioni in due categorie, quelle di dipendenza continentale e quelle di dipendenza oceanica (e portuale), e le precisa meglio di quanto abbia fatto in passato (si confronti *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin*, pp. 11-69). Alla *dipendenza continentale* sono ricondotti, prima di tutto, i flussi di transito, nazionale e internazionale, e quelli trasbordati, e poi i flussi della cosiddetta funzione industriale, cioè connessi con le industrie litoranee contigue al porto. Alla *dipendenza oceanica e portuale* sono riconducibili i flussi generati da centri animatori non ubicati nell'entroterra: i movimenti di passeggeri e le attività di mercato, di borsa, di intermediazione e di deposito cui attende il porto. L'ovvia constatazione che discende da questo inquadramento è che le funzioni di dipendenza continentale stiano crescendo a spese delle altre. Ovviamente, le funzioni di cui si è parlato sono legate alla merce. Poi vi sono quelle legate alla nave: rifornimenti, riparazione, e così via. In senso relativo, le funzioni legate alla merce si stanno contraendo, poiché si estendono i sistemi di trattamento automatico delle rinfuse e l'intermodalismo nelle merci varie. Le funzioni legate alla nave, invece, crescono poiché aumenta il movimento marittimo nei porti.

Lo schema proposto dal Vigarié ha dunque il merito, indubbiamente fondamentale, di far superare interpretazioni meccaniciste e di indurre — e quasi costringere — a cogliere come le funzioni portuali si formino

e da quali centri traggano impulso. In una parola, se si opera all'interno di questo schema, occorre inquadrare i processi che muovono le interdipendenze tra economie continentali e modelli di utilizzazione degli spazi marittimi, di cui i litorali sono cerniere delicate e i porti sono nodi sensibilissimi. Ma la circostanza che questa tipologia funzionale sorregga atteggiamenti non meccanicisti non esime dall'utilizzarla con attenzione critica. E' qualche problema ne solleva, già in partenza. Il primo riguarda il transito. Indubbiamente, se si ha presente la situazione dei porti del Northern Range e la loro forte dipendenza continentale, soprattutto dal retroterra renano, non v'è dubbio che si debba pensare al transito come a una tipica funzione mossa da centri animatori interni. Lo stesso va detto per importanti punti — si ricordino le pagine del Gottmann — della Megalopoli statunitense. Ma ciò autorizza a ritenere che il transito, in quanto tale, possa ascrivarsi solo alla dipendenza continentale?

Nel transito delle merci di massa la dipendenza continentale è quasi sempre verificabile perché tra industria dell'entroterra, porto e area di rifornimento d'oltremare si instaurano di solito legami piuttosto rigidi, che si ripercuotono sui trasporti: il gigantismo navale, la necessità di fruire di condotte o di altri sistemi di trasporto fortemente ancorati alla natura della merce fa sì che la rotta marittima e la funzione portuale siano mosse dai centri che presiedono alle attività manifatturiere. Ma nel caso delle merci varie la figura è molto più sfumata e, quel che più conta, molto più dinamica. Qui intervengono anche fattori risiedenti nello spazio marittimo e nei porti. I porti possono influire attraverso l'adeguamento delle strutture e delle sovrastrutture, mettendo in atto strategie di acquisizione delle rotte e stimolando integrazioni con i segmenti terrestri del trasporto. La nave, accrescendo la propria flessibilità funzionale e dotandosi di propri mezzi di movimentazione della merce — per non parlare della propensione a costruire vettori di media portata — può fruire di una maggiore possibilità di scelta degli scali cui far capo. L'accessibilità a determinate vie marittime — il caso di Suez è pertinente soprattutto per le rotte delle merci varie — influenza i flussi di cui possono fruire i vari porti, e a volte persino le relazioni tra fronti portuali diversi. Infine, va tenuto conto del fatto che i paesi emergenti e i paesi, come la Cina, che stanno divenendo potenze mercantili influenzano sempre più l'organizzazione del trasporto e, conseguentemente, la scelta delle rotte. Per aree importatrici — come l'Europa — che tradizionalmente hanno dominato sull'economia oceanica e hanno basato la crescita economica sulle importazioni di materie prime, si sta forse profilando un nuovo campo di impulsi provenienti dall'orizzonte marittimo, i quali traggono contenuto e forza dal modo con cui si trasforma la divisione internazionale del lavoro.

Per restare nel campo delle merci varie vanno tenute presenti le considerazioni che il Vigarié (pp. 149-158) compie sulla containerizzazione. Egli vede nella diffusione di questo asse portante dell'intermodalismo un

motivo di declino delle capacità di impulso insite nei porti. Il porto attira l'armamento, ma perde capacità di influenzare la propria clientela continentale; non governa più le funzioni di deposito e di smistamento, nelle quali incidono pesantemente gli armatori e le grandi case di spedizioni; le funzioni di intermediazione accolte nello spazio portuale si indeboliscono. Tutto ciò è vero, ma come non considerare anche le capacità autonome che — come si è detto — il porto esprime nell'attrarre traffici d'oltremare e, quindi, nell'influire sulla rete delle linee di navigazione? Inoltre, mentre il porto indebolisce l'attività di manipolazione della merce, può esercitare funzioni polarizzanti per servizi — riparazione, manutenzione, *marketing*, e così via — legati al *container* e, di conseguenza, diventare animatore di attività collaterali. Dunque, anche nel campo dei trasporti intermodali sembra pertinente e utile distinguere le funzioni dirette da quelle indotte.

Queste riflessioni conducono a una considerazione fondamentale: che quando si ragiona in termini di processi e di interdipendenze è difficile ricondurre tutto a schemi. Questi possono essere utili, ma non possono diventare il motivo conduttore assorbente della ricerca e dell'interpretazione. Se si riflettesse sulle lucide considerazioni che il Vigarié ha dedicato all'industrializzazione litoranea, si giungerebbe alle stesse conclusioni. D'altro canto, a chiusura della prima parte del volume, il Vigarié dedica un capitolo alla « dinamica della vita portuale mondiale », ove la necessità di indagare per influenze e per processi è vigorosamente sottolineata dal concetto di « sistema economico oceanico », inteso come « complesso di influenze politiche, economiche e tecniche, che determinano gli scambi marittimi in un dato periodo storico, e durante il quale flotte, porti e attività di intermediazione sono strumenti interdipendenti al servizio di qualche cosa che le trascende » (pp. 159-160). Proprio tenendo conto della formazione e della trasformazione di questi sistemi è possibile — secondo il Vigarié — individuare cicli generali della vita delle città marittime: durante il primo ciclo, che va fino al secolo XV, le attività marittime sono frammentate negli spazi fronteggianti le coste; nel secondo le marine a vela europee conquistano quasi del tutto lo spazio oceanico; il terzo, avviato dall'introduzione della nave a vapore, fruisce di una duplice rivoluzione, quella industriale e quella dell'*européisation* del mondo. Oggi, giorno se ne sta profilando un quarto, segnato non solo dal declino dell'influenza europea, ma da nuovi meccanismi economici e da complesse sollecitazioni tecnologiche.

E' uno schema interpretativo che, oltre ad approfondire spunti contenuti nelle precedenti opere dell'autore, ne pone ancor più in evidenza la grande sensibilità per le trasformazioni degli spazi marittimi, per gli impulsi che sulla vita di relazione vengono prodotti dall'orizzonte oceanico. Per il suo contenuto induce a chiederci quanto opportuno sarebbe interpretare gli ultimi due secoli di vita portuale e marittima — terzo e quarto ciclo — anche in base alla successione di stadi di sviluppo econo-

mico, generati da processi rivoluzionari nella divisione, sociale e internazionale, del lavoro. E' un solco di studi per il quale gli apporti del Vigarié sono molto pertinenti e particolarmente utili.

La seconda parte del volume, dedicata all'analisi dei fronti portuali, contiene due fondamentali motivi di interesse. Primo, l'efficace messa a fuoco dell'organizzazione portuale, della sua incidenza sulla regionalizzazione litoranea e dei suoi legami con gli orizzonti marittimo e terrestre. Le informazioni statistiche sono aggiornate quasi sempre alla metà degli anni '70. Secondo, l'analisi dei porti del mondo emergente. Questo comparto è interpretato con puntualità, non di rado utilizzando i risultati di ricerche dirette. Se ne ricava un'idea precisa di quanto possano incidere, in futuro, le aree litoranee in sviluppo e, di conseguenza, in quali direzioni possano trasformarsi i modelli di organizzazione portuale nel mondo industrializzato, soprattutto in regioni — come quelle dell'Europa occidentale — particolarmente dipendenti dalle importazioni di materie prime.

Il futuro della città portuale viene di solito abbozzato tenendo conto della crescita urbana, delle trasformazioni dei criteri di realizzazione dei porti, dell'evoluzione dei trasporti, a terra e a mare, insomma di funzioni di fattori tecnologici e organizzativi. Il Vigarié cambia piano di valutazione e si addentra nell'analisi della comunità litoranea, delle sue composizioni professionali, dei suoi comportamenti di gruppo, delle influenze che — in virtù della sua cultura marittima — produce su spazi esterni, talora addirittura su spazi d'oltremare, e delle influenze che a sua volta riceve dall'esterno. E' quella che egli chiama «ecologia portuale» e alla quale è il solo geografo a dedicare così puntuale attenzione. Nella parte conclusiva del libro si giunge, quindi, a valutare l'umanità dell'ambiente urbano e portuale, a porre in evidenza come essa costituisca un punto di partenza imprescindibile per comprendere vita litoranea e relazioni marittime.

In Italia la geografia dei porti è stata intesa — e di solito lo è ancora — come una parte della geografia economica. Di conseguenza, ha fortemente risentito dell'impostazione generale data alle ricerche da questa branca della geografia: analisi di sito, di strutture, di flussi, di aree di influenza, e così via. L'impostazione del Vigarié si dispone su un piano del tutto diverso e chiama in causa i canoni della geografia regionale, e soprattutto dell'analisi della regionalizzazione. Ma, beninteso, non già la ricerca regionale concepita dalla geografia quantitativa, quanto piuttosto quella che, pur applicando paradigmi decisamente sintagmatici e avendo implicita l'interpretazione della regione come sistema, è animata da una grande attenzione per le dimensioni sociale e culturale e, quindi, è fondata su un terreno profondamente umanistico. Dunque, anche sul piano delle metodologie di analisi regionale i motivi per riflettere sull'ultimo volume del Vigarié non mancano.

GEOGRAPHY OF THE PORTS AND COASTAL LIFE. SOME CONSIDERATIONS ON A RECENT WORK BY ANDRÉ VIGARIÉ. — This article takes into examination a volume that appeared in Paris in 1979, *Ports de commerce et vie litorale*, by André Vigarié, a French scholar already well known for other fundamental works on maritime spaces and ports.

The Author points out the original statement of Vigarié who studies the utilization of maritime spaces and the organization of coastal ones at the same time, thus arriving at a real and complete regional analysis. The study of the ports ceases so to be a part of economical geography, as it was generally understood in Italy, and becomes a research field of regional geography.

