

“Because invoices and commercial letters are the beginning of the story, and the ships carrying the merchandise for the eternal sea are the end of it”.

(Fernando Pessoa)

The paradoxes of the port

Ports remain the beating heart of entire cities, they are their most solid identity. They contain entire local epics and in Asia and Europe there would be no city without the port - and not vice versa.

Yet they the two are often separated bodies. The port areas are is prohibited for “civilians”; they are governed by autonomous authorities, often sort of governments establishing their sovereignty over a citadel administratively subject to internal laws, written and unwritten ones; they mark a sometimes peculiar organization of work, without direct correspondence with what is in force outside the port zone; ports belong to the city, but also to an entirely internal world whose functioning is sometimes little known by to those outside.

Ports also remain the operational link of the mechanisms of globalization, which began on many of the first containers - this simple and revolutionary invention that allows relocation of production sites. They are centers of so many cosmopolitan intertwining; by leaving the port of Dakar, one can read the immense graffiti written in huge Greek characters by some sailors, while on the docks one can hear spoken languages from all over the world, just as universal are the flags and names of the ships.

Yet, in a network of networks, in the intertwining of forms of direct cooperation between entities distant from each other but sharing the same challenges, ports stand out for lack of direct collaboration. There are a thousand protocols and sectoral agreements, however,

perhaps due to this structural condition of permanent connection with the rest of the world, the port lingers in the illusion of being able to be a sort of monad in itself: few programs of organic cooperation between ports on the policies of the future - sustainability and environmental impact - and on the ways of interacting with the city that each pier has close behind - a relationship that everyone resolves or sets aside in their own way. Asia and Europe multiply their partnerships, but on ports the real encounters are through the direct investments of each other. And an Alliance of Ports, spokesman for a Common Strategy, does not exist, it seems that no one feels the need.

These are the paradoxes of a port - in the relationship with its city, of which it is the soul and from which it is always somehow split, so much so that it does not often share the same anxiety about environmental protection; and in the relationship with his peers throughout the world - daily and existential but often not fertilized by a common reflection.

Three ages - and rebirth process

For a long time it might have been thought that the port is the infancy of modernity, while the railway station in its adolescence and the airport in its maturity. This is no longer the case. It is no longer the speed of movement, nor even the quantitative capacity of fret that establishes the hierarchy of who is more in the future; the future lies rather in the sustainability of connectivity. Railway stations have taken advantage of this: they have been transformed into high-tech and increasingly clean infrastructures, in center of commercial and productive activities of the city, in poles of social aggregation and no longer of marginalization. In a few decades, their redemption, supported by projects of the most famous architectural firms, has swept away a glossy image of nineteenth-century "terminus". The airports, for their part, try to resist. Some of them try to improve the connectivity with the city, some (Amsterdam, Malpensa) host museums and exhibition spaces, others (Singapore) create an internal path of gardens, fragrant and green oases. All these efforts aim to support their sustainability and shape an idea of future. As far as the ports, one can wander what they are doing.

Yet ports, the infancy of travel, retain a stratification of intangible assets (ancient trade & prosperity, migrations & individual and collective destinies, international connections & circulation of ideas) and materials (architecture, technological solutions) in such a quantity hardly seen in other places of human civilization. The port is at the same time a departure and arrival terminal, a factory, a warehouse of a thousand things, an innovation laboratory, an identity, an economic heart, a customs house, a place of political power - a problem, a solution, a memory.

Some ports - Cape Town, Auckland, Wellington, Dubai - have opened up to the city, offering "waterfronts" with mixed activities. Docks occupied by goods to be loaded and cargo docked are reflected in museums and shopping centers, promenades and bicycle lanes: the port breathes, citizens flock because the port always "likes", the area becomes an extraordinary economic resource.

In Italy something there is something like that in Genoa, and even among the ghosts of the Venetian Arsenal. Yet, there is code of good practices for Europe and Asia on how to open a port to the city - which, per se, would make it more sustainable.

"Port to port" service

Europe and Asia would not be them without their ports. They met thanks to the caravanserais of the Silk Road, and to the portolans. Ships soon took over from quadrupeds. But above all, the port has almost fulfilled a neurological function: activating motion and travelling, and thus alleviating melancholy, sharpening the need for paths to explore, locating destinations, exchanging one another's wealth. Ports have been the cornerstones of peaceful coexistence. They are the glory of their cities, sea cities, the first ones discovered by travelers such as Ibn Battuta, Giovanni da Empoli or Zheng He. Even today, few know the thrill of entering a city through its port. Even for those arriving in Asia from the sea, the quality of the meeting is completely different.

It is also a deceptive experience, because a port is not the city. Entering this parallel and protected world, is like entering an airplane, where one is subject to the absolute monarchy

of the captain and of the hostesses in charge of rules to which you submit without question. Even a tourist, on the quay of the port, is not a tourist, but a traveler at the foot of his ship.



View of the Port of Naples, Italy. (© Photography: Oriana Giovinnazzi).

The pier is the street, the port is the city

A seaside city without a port, however small it may be, is incomplete, just as a sea without ports is nothing more than a labyrinth. However, a port, whatever its size, which does not care of the environment of its sea nor of its the city, polluting them, is guilty of high treason

towards both.

Its redemption, also as a laboratory in identifying sustainable solutions, depends also on conceding the process of goods and people as an activity of poetic production, because of the evocation and inspiration of connections and of the collection of the thousand stories of movement; a port is full of life - an intangible common good. The port ceaselessly warns that the world needs movement and that movement, its sustainability, must be respected.

In other words: port operators cannot be cynical, but curious, humanist, cosmopolitan - and this also implies an environmental awareness. Even in this Europe and Asia have no differences, because everywhere the port is an intimate cosmos. A private cosmos fed by a universal cosmos.

Networking ports, but without a network

An Asian or European port is the harbinger of a free trade agreement - such as those between the European Union and Singapore, the European Union and Japan, or South Korea, or Vietnam. In turn, the ports receive lifeblood from these agreements. They all have a particular chapter dedicated to sustainable development, governing the social and environmental implications of trade. However, the logistic poles, essential for the implementation of the agreements, are the ports, which themselves are deprived of technical cooperation, financing and exchanges of good practices that free trade agreements favor in so many other fields. There is no real "charta", a protocol or a real common agreement to foster cooperation between ports. What is missing is a sort of Euro-Asian "Hanseatic League" approach for the 21st century: it is not there, it is missing.

"Independent republics", ports are often regulated in their own way, with the greatest degree of openness with respect to the rest of the world for what passes through them, and

a good degree of impermeability with respect to the rest of the world as regards their financing and your own responsibilities in terms of environmental impact. The shopping list is quickly said - fuels, emissions, waste treatment, purifiers, materials, storage rules, etc. Problems, quite often, with already identified solutions - but often left outside the harbor fence. Every port thinks it can manage on its own - another paradox, because a port, by definition, is aware that, in its solitude, will always be useless.

A light boat, a light port

When Barbara Bonciani, tireless “minister for the port” of the glorious city of Livorno (a post that already evokes a field of action full of possibilities), asked me to speak to one of the most qualified, seminar on ports’ challenges on environmental sustainability, I thought about the maritime journeys of Europeans and Asians, and on the junk.

For a long time the Chinese knew how to build boats with techniques superior to those of the Europeans, at least according to many historians. The supremacy laid in sustainability (a consequence of the concept of ease) of the junk. Built with local material, where the waste pieces could be reused without difficulty, the junk was suitable for any port; in the absence of a pier, it could be dragged on a beach to unload and load; if stacked on a sandbank, no tugs were needed to get it off the ground; its sails were perfectly positioned to take advantage of any wind with ease. The junk on the water does not sail, it flies, thanks to the smaller immersed surface compared to the surface of the sail; its construction is almost elementary and rapid, based on a system of longitudinal and transverse bulkheads. An avant-garde ship, the junk.

Here we are: Europeans and Asians will have to think of a new junk for their 21st century ports.

Head Image: The Port of Funchal in the Madeira archipelago, Portugal. (© Photography: Oriana Giovinnazzi).

Quella strana solitudine dei porti tra Europa e Asia

“Perché le fatture e le lettere commerciali sono il principio della storia, e le navi che portano le mercanzie per il mare eterno ne sono la fine”.

(Fernando Pessoa)

I paradossi del porto

I porti restano il cuore pulsante di intere città, ne sono l'identità più solida. Racchiudono intere epoche locali e in Asia e in Europa quasi sempre senza il porto non ci sarebbe la città, e non viceversa.

Eppure sono spesso dei corpi avulsi. Non si entra nell'area portuale, vietata ai “civili”; sono governati da autorità autonome, spesso veri e propri governi che stabiliscono la propria sovranità su una cittadella amministrativamente soggetta a leggi interne, scritte e non scritte; scandiscono un'organizzazione del lavoro a volte peculiare, senza corrispondenze dirette con quanto vige fuori dalla cinta portuale; i porti appartengono alla città, ma anche a un mondo tutto interno il cui funzionamento resta a volte poco noto a chi sta fuori.

I porti restano anche l'anello di congiunzione operativo dei meccanismi della globalizzazione, che è cominciata proprio sui moli dei primi container – questa invenzione semplice e rivoluzionaria che ha permesso la delocalizzazione dei siti produttivi. Sono il

centro di mille intrecci cosmopoliti, e se uscendo dal porto di Dakar si legge l'immenso graffite scritto in cubitali caratteri greci da alcuni marinai, sui molti si sentono parlare lingue di tutto il mondo, così come universali sono le bandiere e i nomi dei bastimenti.

Eppure, in una rete delle reti, nell'intreccio delle forme di cooperazione diretta tra entità lontane tra loro ma accomunate dalle stesse sfide, i porti brillano per scarsa collaborazione diretta. Esistono mille protocolli e accordi settoriali, tuttavia, forse per questa condizione strutturale di connessione permanente col resto del mondo, il porto indugia nell'illusione di poter costituire una sorta di monade a sé: pochi i programmi di cooperazione organica tra i porti sulle politiche del futuro - la sostenibilità - e sulle modalità di interazione con la città che ciascun molo ha a ridosso - un rapporto che ognuno risolve o accantona a suo modo. Asia ed Europa si specchiamo di continuo, ma sui porti i veri incontri sono attraverso gli investimenti diretti degli uni sugli altri. E un'Alleanza dei Porti, portavoce di una Strategia Comune, non esiste, pare che nessuno ne avverta l'esigenza.

Questi i paradossi del porto - nel rapporto con la propria città, di cui è anima e da cui ha sempre una forma di separazione, tanto da non dividerne spesso la stessa ansia di salvaguardia ambientale; e nel rapporto con i suoi simili sparsi nel mondo - quotidiani ed esistenziali ma spesso non fecondati da una riflessione comune.

Tre età - ma si rinasce

A lungo si sarebbe potuto pensare che il porto stia all'infanzia della modernità come la stazione ferroviaria alla sua adolescenza e l'aeroporto alla sua maturità. Ma non è più così. Non sono più la velocità del movimento, e neppure la capacità quantitativa della movimentazione, a stabilire la gerarchia di chi sia più nel futuro; il futuro è piuttosto la sostenibilità della connettività. Le stazioni ne hanno approfittato: si sono trasformate in infrastrutture high-tech e sempre più pulite, in centro di attività commerciali e produttive della città, in poli di aggregazione sociale e non più di marginalità. In pochi decenni, il loro riscatto, avvalorato dai progetti dei più grandi studi di architettura, ha spazzato via un'immagine patinata di "terminus" ottocentesco. Gli aeroporti, dal canto loro, tentano di resistere, la loro timida controffensiva cerca di migliorare la connettività con la città, qualcuno (Amsterdam, Malpensa) accoglie musei e spazi espositivi, altri (Singapore) creano un percorso interno di giardini, oasi profumate e verdi - e tutti questi sforzi sono tesi a rimediare alla loro sostenibilità e a plasmare un'idea di futuro. Ma i porti, dove sono?

Eppure i porti, infanzia del viaggio, conservano una stratificazione di beni immateriali

(antichi commerci & prosperità, migrazioni & destini individuali e collettivi, collegamenti internazionali & circolazione di idee) e materiali (architetture, soluzioni tecnologiche, materiali impiegati) come forse nessun altro luogo della civiltà umana. Il porto è al tempo stesso un terminal di partenze e arrivi, una fabbrica, un deposito di mille cose, un laboratorio di innovazione, un'identità cuore economico, una dogana, un luogo di potere politico - un problema, una soluzione, una memoria. Alcuni porti - Città del Capo, Auckland, Wellington, Dubai - si sono aperti alla città, offrendo dei "waterfront" con attività miste. Banchine occupate da merci da caricare e cargo attraccati si specchiano in musei e centri commerciali, passeggiate e poste ciclabili: il porto respira, la cittadinanza accorre perché il porto "piace" sempre, l'area diventa una straordinaria risorsa economica. In Italia se ne è visto qualcosa a Genova, perfino nel degrado dei fantasmi dell'Arsenale veneziano. Ma un decalogo di buone pratiche europee e asiatiche di come aprire il porto alla città - e già in questo renderlo più sostenibile - non esiste.

Servizio "porto a porto"

Europa e Asia non sarebbero loro senza i loro porti. Si sono conosciute grazie ai caravanserragli della Via della Seta, e ai portolani. Le navi hanno preso presto il sopravvento rispetto ai quadrupedi. Ma soprattutto, il porto ha fatto loro bene, assolvendo quasi a una funzione neurologica: attivando il moto, i viaggi, e così alleviando la migliore cura della melanconia, facendo scoprire il valore delle civiltà, aguzzando il bisogno di sentieri da esplorare, di orientarsi sulla terra, di scambiarsi le reciproche ricchezze. I porti sono stati i capisaldi della convivenza pacifica. E anche della gloria di tante loro città, le città sul mare, le prime a essere scoperte dai rispettivi viaggiatori - Ibn Battuta, Giovanni da Empoli o Zheng He. Ancora oggi, pochi conoscono l'emozione di entrare in una città attraverso il suo porto. Anche per chi arriva in Asia dal mare, la qualità dell'incontro è completamente diversa.

E pure ingannevole. Perché il porto non è la città. Vi si entra e, come in aereo in balia della monarchia assoluta che ha nel comandante il suo capo e nelle hostess le dispensatrici di norme a cui ci si sottopone senza discutere, anche nel porto ci si trova in un mondo parallelo e protetto: difficilmente, come in India, nel porto ci si è coinvolti nella realtà della città, si s'imbatte nelle brutture, nelle infamie e nelle tragedie del paese in cui s'inoltra. Persino un turista, sulla banchina del porto, non è un turista, ma un viaggiatore ai piedi della sua nave.

Veduta del Porto di Napoli, Italia. (© Fotografia: Oriana Giovinazzi).

Il molo la via, il porto la città

Una città di mare senza porto pur piccolo che sia, è incompleta, così come un mare senza porti non è altro che un labirinto. Ma un porto, qualunque sia la sua dimensione, che non rispetta né il mare né la città, inquinandolo e nascondendosi, è colpevole di alto tradimento verso le sue due case.

La sua salvezza, anche come luogo laboratorio per le soluzioni che rendano la vita dell'umanità ancora lunga su questo pianeta, dipende dal recupero che il trasporto delle merci e delle persone rappresenti un'attività anche di produzione poetica, di evocazione e ispirazione dell'incontro e della raccolta delle mille storie proprie della sua movimentazione, cariche di vita - un bene comune immateriale. Il porto ammonisce incessantemente che il mondo ha bisogno dello spostamento e che dal movimento, dalla sua sostenibilità, deve essere rispettato.

In altre parole: chi si occupa di porto non può essere una persona cinica, ma curiosa, umanista, cosmopolita - e questo comporta anche una coscienza ambientale. Anche in questo Europa e Asia non conoscono differenze, perché ovunque il porto è un endocosmo. Ma un endocosmo che si nutre di esocosmi.

I porti per la rete, ma senza rete

Un porto asiatico o europeo sono prodromi di un accordo di libero scambio - come quelli tra Unione Europea e Singapore, Unione Europea e Giappone, o Corea del Sud, o Vietnam. A loro volta i porti ricevono linfa vitale da questi accordi. Questi accordi hanno, tutti, un particolare capitolo dedicato allo sviluppo sostenibile, che disciplina le implicazioni sociali e ambientali degli scambi. Tuttavia gli anelli di congiunzione, essenziali alla messa in opera degli accordi, ovvero i porti, spesso sfuggono ai vasti intrecci di cooperazione tecnica, ai finanziamenti e agli scambi di buone pratiche che proprio questi accordi di libero scambio favoriscono in mille altri campi. Non esiste una vera "carta", un autentico protocollo o accordo comune per favorire la cooperazione tra i porti. Una piccola, almeno tecnica "lega anseatica" euro-asiatica per il XXI secolo: non c'è, se ne sente la mancanza.

"Repubbliche indipendenti", i porti si regolano spesso a loro modo, col massimo grado di apertura rispetto al resto del mondo per ciò che transita in loro seno, e un buon grado di impermeabilità rispetto al resto del mondo per quel che riguarda il proprio finanziamento e le proprie dirette responsabilità a che in materia di impatto ambientale. La lista della spesa è

presto detta - combustibili, emissioni, trattamento dei rifiuti, depuratori, materiali, regole di stoccaggio, eccetera. Problemi, spesso, ormai quasi sempre, con lezioni comprese e soluzioni dotate di nomi e cognomi, individuate e applicate, discusse e messe in rete - ma spesso lasciate fiori dal recinto del porto. Ognuno pensa di cavarsela da solo - altro paradosso, perché un porto, per definizione, sa bene che sarà sempre inutile se solitario.

Una barca leggera, un porto leggero

Quando Barbara Bonciani, instancabile “assessora al porto” della gloriosa Livorno (un incarico che già dal mandato evoca un campo di azione pieno di suggestioni), mi ha chiesto un intervento a uno dei più qualificati, e anche rari, appuntamenti di discussione sul porto dinanzi alla sfida della sostenibilità, ho pensato al cammino marittimo di europei e asiatici, e da qui alla giunca.

Perché a lungo i cinesi seppero costruire imbarcazioni con tecniche superiori a quelle europee, almeno secondo numerosi storici. La supremazia stava nella sostenibilità, che è una declinazione del concetto di facilità, della giunca. Costruita con materiale locale, dove i pezzi di scarto potevano essere riutilizzati senza difficoltà, la giunca era adatta a ogni porto, al limite, in assenza di molo, a essere trascinata su un arenile per scaricare e caricare. Se si arenava su un banco di sabbia, per disincagliarla non occorreavano rimorchiatori. Le sue vele avevano una posizione perfetta per sfruttare con semplicità ogni vento. La giunca sull’acqua non naviga, vola, e penso che questo derivi dalla minor superficie bagnabile rispetto alla superficie della vela, e alla sua costruzione quasi elementare, e rapida. Basate su un sistema di paratie longitudinali e trasversali. Una nave all’avanguardia, la giunca.

Ecco: europei e asiatici dovranno pensare a una nuova giunca per i loro porti del XXI secolo.

Head Image: *Il Porto di Funchal nell’arcipelago di Madeira, Portogallo.* (© Fotografia: Oriana Giovinazzi).