

# Quaderni di Scienza & Politica

## n. 11 ~ 2020



DIPARTIMENTO DELLE ARTI  
VISIVE PERFORMATIVE MEDIALI



# Logistica delle migrazioni

A cura di  
Christian G. De Vito e  
Martino Sacchi Landriani

Quaderno n° 11



## QUADERNI DI SCIENZA & POLITICA

Collana diretta da Pierangelo Schiera

Coordinamento redazionale: Roberta Ferrari

Editore: Dipartimento delle Arti visive performative e medial

Università di Bologna

ISSN della collana: 2465-0277

ISBN: 9788854970212

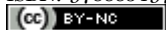
### Comitato Scientifico Nazionale

Stefano Visentin (Università di Urbino), Fabio Raimondi (Università di Salerno), Paola Persano (Università di Macerata), Giovanni Ruocco (Università La Sapienza), Mario Piccinini (Università di Padova), Antonino Scalone (Università di Padova), Tiziano Bonazzi (Università di Bologna), Maurizio Merlo (Università di Padova), Ferdinando Fasce (Università di Genova), Sandro Chignola (Università di Padova).

### Comitato Scientifico Internazionale

Daniel Barbu (University of Bucharest), Gerhard Dilcher (Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main), Brett Neilson (University of Western Sidney), Maura Brighenti (Università di Bologna), Carlos Petit (Universidad de Huelva), Ranabir Samaddar (Mahanirban Calcutta Research Group), George L. Stoica (University of Bucharest), Michael Stolleis (Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main), José M. Portillo Valdés (Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea), Marco Antonio Moreno Perez (Universidad Central de Chile), Judith Revel (Université Paris Ouest Nanterre La Défense), Paolo Napoli (École des Hautes Études en Sciences Sociales – Paris), Eric Michaud (École des Hautes Études en Sciences Sociales – Paris), Jorge Olvera Garcia (Universidad Autonoma del Estado de Mexico).

ISBN: 9788854970212



**AlmaDL**  
University of Bologna Digital Library



## INDICE

Introduzione	
Christian G. De Vito e Martino Sacchi Landriani <i>Logistica delle migrazioni. Elaborazione concettuale e prospettive storiche</i>	11
Sezione 1. Sincronizzazione	
Martino Sacchi Landriani <i>Logistica come sincronizzazione. Circolazione del credito e migrazione del lavoro nella piantagione antillense post-schiavista</i>	33
Emiliano Beri <i>Logistica di un traffico di uomini. Il commercio di disertori nelle guerre di Corsica (1729-1768)</i>	51
Gabriele Marcon <i>Duchi, mercanti, passaporti e minatori. La logistica delle migrazioni di mestiere nell'Europa del Cinquecento</i>	75
Sezione 2. Spazi	
Niccoló Cuppini e Mattia Frapporti <i>Spunti genealogici sull'urbanizzazione planetaria. L'implosione/esplosione della Londra del XIX secolo</i>	95
Giampaolo Salice <i>Una "logistica" della colonizzazione interna nell'Europa d'età moderna?</i>	115
Irene Peano <i>Conflitti e sinergie della logistica: enclavi agro-industriali, migrazioni e ZES</i>	135
Marco Caligari <i>Logistica e migrazioni. Dalle banchine dei terminal container di Genova ai magazzini della pianura padana</i>	155

Sezione 3. Vettori

Giorgio Tosco	179
<i>Reclutare la persona giusta. L'importazione di "capitale umano" in alcuni episodi di politica commerciale genovese e toscana del Seicento</i>	
Justine Walden	195
<i>Slave Labor in Granducal Tuscany and the Dynamics of Migration in the Early Modern Mediterranean</i>	
Evelina Gambino	219
<i>Logistica in (s)composizione. Spazio-tempo, espropriazione e infrastrutture nel Caucaso Meridionale</i>	
Postfazione	
Maurizio Ricciardi	243
<i>Logistica delle migrazioni, costituzione della società e semantiche di classe</i>	



## Il Quaderno n° 11

La logistica si è recentemente imposta come una prospettiva privilegiata per la comprensione del mondo contemporaneo a partire dall'interazione tra mobilità multiple – di persone, merci, capitali, informazioni. Tuttavia, questa prospettiva rischia di risolvere nel presente dinamiche che sono ricorse storicamente in modalità diverse, non lineari e reversibili. I contributi di questo volume si pongono l'obiettivo di mettere in evidenza le specificità storiche e geografiche dei processi logistici. Essi contribuiscono alla definizione di una “logistica delle migrazioni” a partire da casi di studio specifici, proponendo al tempo stesso alcuni elementi utili a problematizzare continuità e rotture storiche all'interno di un confronto tra scienze storiche e scienze politico-sociali.

PAROLE CHIAVE: Logistica; Migrazioni; Lavoro; Coercizione; Mobilità.

Logistics has been recently considered a privileged perspective from which to understand contemporary world, with a specific focus on the interactions among multiple mobilities – of people, commodities, capitals, informations. However, the inherent risk of this perspective is that of reducing to the present a set of dynamics which recurred throughout history in various not linear and reversible ways. The essays in this volume seek to highlight the historical and geographical specificities of the logistic processes. They contribute to define the “logistics of migrations” through the analysis on specific case studies and offer useful elements to address historical continuities and ruptures, within an interdisciplinary debate between historical and social and political sciences.

KEYWORDS: Logistics; Migrations; Labor; Coercion; Mobility.

## I curatori

Martino Sacchi Landriani ha ottenuto il dottorato in Storia del pensiero politico presso l'Università di Bologna in cotutela con l'Université Paris1 Panthéon-Sorbonne ed è postdoc presso l'Université Paris Nanterre per l'anno accademico 2019-2020. Si interessa di mobilità del lavoro, cittadinanza e tecnologie di identificazione lungo il XIX secolo francese intersecando spazi coloniali e metropolitani.

Christian G. De Vito è ricercatore presso il Bonn Centre for Dependency and Slavery Studies (BCDSS) dell'Università di Bonn. Si interessa di storia sociale del lavoro, della pena e degli imperi dell'epoca moderna e contemporanea.



## *Introduzione*

### *Logistica delle migrazioni. Elaborazione concettuale e prospettive storiche*

Martino Sacchi Landriani, Christian G. De Vito

#### 1. Definire la logistica: una molteplicità di sguardi

In un celebre articolo pubblicato sulla rivista americana *Fortune* nell'Aprile 1962, l'economista Peter Drucker descriveva la logistica come una vera e propria «Africa», ultimo grande continente del mondo manageriale rimasto inesplorato. La metafora coloniale risulta suggestiva: essa ci permette di intuire un campo di riflessioni relative al legame tra l'espansione del mercato mondiale, l'eterogeneità dei suoi spazi e le infrastrutture che li articolano. Affrontare la storicità di questo insieme di processi presuppone tuttavia alcune osservazioni preliminari, a partire dalla definizione stessa di «logistica». Poiché si tratta di un termine che è possibile attraversare da prospettive disciplinari differenti, risulterà utile esplicitare i presupposti e le domande che muovono alcune di queste prospettive. Sarà poi possibile proporre i termini di un confronto sulla logistica delle migrazioni «tra storia e concetto».

Soffermiamoci innanzi tutto sulla logistica come concetto, ovvero come termine dotato di una sua storicità. Dal punto di vista della storia dei concetti si tratta di domandarsi perché il termine «logistica» si sia affermato in una fase storica specifica – la seconda metà del Novecento – e con quali ambizioni. Il trasporto di merci occupa sicuramente un ruolo centrale: «la missione logistica è di collocare i beni o servizi giusti, nel posto giusto, al momento giusto, e alla condizione desiderata, portando al tempo stesso il massimo contributo all'azienda»<sup>1</sup>. Tuttavia è importante notare che il termine di logistica non viene introdotto per indicare semplicemente il settore del trasporto, bensì un passaggio più ampio all'interno della razionalità manageriale. Esso segna un cambiamento nelle modalità di scelta nell'ambito della movimentazione delle merci che possiamo riassumere come passaggio dalla «distribuzione fi-

<sup>1</sup> R. BALLOU, *Business Logistics Management*, Upper Saddle River, NJ, Prentice Hall, 1992, p. 5.

sica» (abbattimento dei costi del trasporto) al «processo di business nel suo complesso»<sup>2</sup>. Evidentemente, la circolazione delle merci segue criteri differenti a seconda del fatto che si tratti di logistica industriale *business to business*, interna alla costruzione del prodotto (come l'assemblaggio di componenti di un'automobile), oppure di *retailing business to consumer* (come le consegne al cliente tramite i *riders* delle piattaforme, o le grandi corporations quali Walmart e Carrefour), relativa alla sua distribuzione. Entrambe queste operazioni hanno tuttavia assunto particolare centralità con l'allungamento e la frammentazione delle catene produttive/distributive secondo regimi giuridici e sociali differenti. Tale frammentazione si osserva infatti tanto nei casi in cui esse articolino zone tra loro distanti, quanto nei casi in cui esse insistono su uno stesso territorio, ad esempio urbano<sup>3</sup>. Strumenti come i *containers* e le reti informatiche hanno permesso di organizzare con particolare efficienza un processo produttivo disperso geograficamente ma concentrato managerialmente.

Questo rapporto tra frammentazione e integrazione del ciclo produttivo ha una lunga storia – su cui torneremo ampiamente – ma il concetto di logistica emerge nel momento in cui l'importanza della circolazione sembra tale da modificare la struttura organizzativa stessa delle filiere produttive. Con «rivoluzione logistica» si è infatti soliti indicare un doppio processo in virtù del quale la distribuzione si autonomizza dall'essere semplice funzione industriale e insieme eterodirige e coordina l'insieme del processo produttivo-distributivo. Da un lato, è sintomatico che organizzazioni statistiche come Istat o Eurostat contabilizzino oggi la logistica come «servizio», attività cioè esternalizzata tramite compagnie come TNT o UPS. Dall'altro lato, la scelta modale della distribuzione (via aria, gomma, rotaie, nave) viene effettuata mettendo a sistema un insieme di variabili differenti: dalle zone di assemblaggio, stoccaggio, vendita, fino alle condizioni della produzione precedenti la distribuzione stessa. Per elevare la logistica a concetto bisogna render conto di questo slittamento terminologico,

<sup>2</sup> W.B. ALLEN, *Logistics Revolution and Transportation*, «Annals of American Academy of Political and Social Sciences», 553, September/1997, pp. 106-116.

<sup>3</sup> Sull'impatto dal punto di vista delle relazioni lavorative cfr. D. WEIL, *The Fissured Workplace*, Harvard, Harvard University Press, 2017.

che allude e nasconde al tempo stesso processi storici profondi riguardanti la *produzione*. In altre parole, se il trasporto e lo stoccaggio di merci ha caratterizzato fasi storiche disparate (fino alle anfore romane) parlare di logistica implica in qualche misura necessariamente parlare di capitalismo, a partire dalle interazioni strutturali tra circolazione e produzione al di là di una rigida dicotomia<sup>4</sup>. A partire da questa fondamentale considerazione, a volte elusa dall'indagine storica, si sono infatti sviluppate le indagini sulla logistica nei campi della sociologia e antropologia del lavoro e della teoria politica.

Tra la fine degli anni Settanta e l'inizio degli anni Ottanta in ambito sociologico si è cominciato ad utilizzare il termine «*commodity chain*» per dirigere l'attenzione non tanto sui singoli punti della produzione ma sulle catene che li collegano in una filiera. Profondamente innovatrici sono state, da un lato, le prospettive aperte dalla sociologia storica dell'analisi dei sistemi-mondo da parte di Wallerstein e Hopkins<sup>5</sup>, e dall'altro lato, la ricerca pubblicata nel 1981 da William Friedland, Amy Barton e Robert Thomas sulla produzione industriale statunitense a partire dall'interazione di gruppi sociali differenti lungo la filiera di un prodotto agroindustriale comune, la lattuga<sup>6</sup>. L'idea di seguire la traiettoria di una merce lungo le filiere ha aperto la strada a uno studio integrato delle spazialità eterogenee che compongono tali filiere. Più recentemente, Jake Wilson ed Edna Bonacich hanno ad esempio svolto un'importante analisi delle connessioni tra i porti dell'East Pacific e l'entroterra americano, coniato il termine di «*inland empire*»<sup>7</sup>. Una simile ristrutturazione delle linee di ricerca ha portato

<sup>4</sup> Sul tema si veda ad esempio la lettura delle tecnologie svolta in D. HARVEY, *A Companion to Marx's Capital*, London-New York, Verso, pp. 206 e ss.

<sup>5</sup> T. HOPKINS - I. WALLERSTEIN, *Patterns of development of the modern world-system*, «Review of the Fernand Braudel Centre», 1, 2/1977, pp. 111-145; T. HOPKINS - I. WALLERSTEIN, *Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800*, «Review of the Fernand Braudel Centre», 10, 1/1986, pp. 157-170; T. HOPKINS - I. WALLERSTEIN, *Commodity Chains: Construct and Research* in G. GEREFFI - M. KORZENIEWICZ (eds), *Commodity Chains and Global Capitalism*, Westport, CT, Praeger, 1994, pp. 17-20.

<sup>6</sup> W. FRIEDLAND - A. BARTON - R. THOMAS, *Manufacturing Green Gold: Capital, Labor, And Technology in the Lettuce Industry*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981.

<sup>7</sup> J. WILSON - E. BONACICH, *Getting the Goods. Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Ithaca, NY, Cornell University Press, 2008.

necessariamente a ricalibrare le etnografie dei posti di lavoro. Quando nel 1991 il sociologo ed ex-camionista Laurence Ouellet pubblicava *Pedal to the Metal*<sup>8</sup>, etnografia del lavoro nel settore del trasporto su gomma americano, i *truck drivers* erano in certa misura considerati ancora come categoria periferica rispetto al lavoro di fabbrica – sebbene non mancassero inchieste militanti pionieristiche in tal senso, come il *dossier trasporti* della rivista Primo Maggio<sup>9</sup>. Oggi diverse giovani studiose e studiosi stanno sviluppando nuove etnografie dei luoghi di lavoro, affiancando alla più sviluppata sociologia del lavoro portuale<sup>10</sup>, indagini che mostrano una crescente centralità politica dei magazzini logistici<sup>11</sup>. La composizione migrante del lavoro in questi settori ha chiare implicazioni dal punto di vista dell'organizzazione sindacale<sup>12</sup>. Al tempo stesso, le frontiere stesse del *workplace* sembrano divenire maggiormente porose. Come ha mostrato l'antropologa Anna Tsing, la razionalità di filiera si appoggia alle specificità di ciascuna geografia produttiva e riproduttiva coinvolta, ovvero ai suoi contesti politici, sociali e culturali anche formalmente esterni alla dimensione contrattuale<sup>13</sup>. Per questo motivo il quadro analitico delle *commodity chains* è risultato utile per sottolineare l'integrazione dei diversi aggregati di *household* (lavoro sessuale, domestico e

<sup>8</sup> L.J. OUELLET, *Pedal to the Metal. The Work Lives of Truckers*, Philadelphia, Temple University Press, 1991.

<sup>9</sup> C. BERMANI (ed), *La rivista 'Primo Maggio' (1973-1989)*, Roma, Derive Approdi, 2010.

<sup>10</sup> Cfr. D. WELLMAN, *The Union Makes Us Strong*, Cambridge University Press, 1995. Più recentemente si veda A. BOTTALICO, *Il lavoro portuale al tempo delle mega-navi: processi trasformazione e risposte alle pressioni di mercato*, «Sociologia del lavoro», 146/2017, pp.188-204.

<sup>11</sup> F. MASSIMO, *Des coopératives au syndicalisme de base. La citoyenneté industrielle dans le secteur de la logistique en Italie (1990-2015)*, «Critique Internationale», 2, 87/2020, forthcoming; F. MASSIMO, *Burocrazie algoritmiche. Astuzie e limiti della razionalizzazione digitale in due stabilimenti Amazon*, «Etnografia e Ricerca Qualitativa», 1/2020, pp. 53-78; F. MASSIMO, *A Struggle for Bodies and Souls: Amazon Management and Union Strategies in France and Italy*, in J.A. WILSON – E. REESE (eds), *The Cost of Free Shipping: Amazon in the Global Economy*, London, Pluto Press, 2021, forthcoming; C. BENVIGNU – D. GABORIEAU, *Produire le flux. L'entrepôt comme prolongement d'un monde industriel sous une forme logistique*, «SavoirAgir», 38, 1/2017, pp. 66-72; C. BENVIGNU – N. CUPPINI, *Struggles and Grassroots Organizing in an Extended European Choke-point*, in J.A. WILSON – I. NESS (eds), *Choke Points: Logistics Workers and Solidarity Movements Disrupting the Global Supply Chain*, London, Pluto Press, 2018, pp. 230-242.

<sup>12</sup> Si veda L. MENTO – A. VIOLANTE, *Immigrati alla ribalta: un inquadramento del movimento dei lavoratori della logistica dentro la letteratura su immigrazione e sindacato*, Inedito, 2015, Sapienza-Università di Roma; N. CUPPINI – C. PALLAVICINI, *Le lotte nella logistica nella valle del Po*, «Sociologia del lavoro», 138/2015, pp. 210-224; G. CIOCE, *Il sindacato che c'è. Lotte dei lavoratori immigrati a Bologna*, «Zaprunder», 46/2018, pp. 104-107.

<sup>13</sup> A. TSING, *Supply Chains and the Human Condition*, «Rethinking Marxism», 2/2009, pp. 148-76.

di cura) orientati alla riproduzione sociale lungo le geografie del processo lavorativo<sup>14</sup>.

Nel corso dell'ultimo decennio, la teoria politica ha raccolto questo insieme di piste di ricerca per mostrarne la rilevanza all'interno di un'indagine relativa alla crisi delle categorie politiche moderne, quali Stato, sovranità o cittadinanza. Veniva qui colto un ulteriore sviluppo del campo di riflessioni relative alla logistica in virtù del crescente peso geopolitico assunto dal controllo di sistemi infrastrutturali transnazionali, particolarmente esemplificato dalla *New Silk Road* a guida cinese, nonché dalle lotte che attraversavano il settore logistico, come il blocco del porto di Oakland nel 2011 e gli scioperi del 2014 in stabilimenti italiani Ikea e Sma-Simply. Si è andata definendo una corrente di dibattiti «critici» tesi a interpretare la logistica in senso ampio come insieme di protocolli, infrastrutture, rapporti sociali attraverso cui è possibile mettere in evidenza alcune specificità del capitalismo contemporaneo<sup>15</sup>. Svolgendo una «critica della logistica» si è inteso andare oltre l'aspetto apparentemente tecnico di quest'ultima, ponendo invece l'accento sui conflitti politici e sociali ai quali essa ha inteso rispondere, imponendo sé stessa come mediazione ineludibile dei rapporti sociali. Lo studio svolto da Deborah Cowen sulla saldatura delle dimensioni militari e civili negli Stati Uniti del secondo dopoguerra<sup>16</sup> ha aperto il campo per un insieme di dibattiti generalmente definibili come *critical logistics studies*. Progressivamente è emerso un sempre maggiore interesse per il ruolo politico di sotto-sistemi irriducibili al sotto-sistema statale, che ha dominato appunto le categorie politiche moderne occidentali, introdotto in Italia dalla pubblicazione del volume *Logistica* di Giorgio Grappi<sup>17</sup>. *Free zone* economiche, corridoi, infrastrutture digitali e piattaforme hanno

<sup>14</sup> I. PEANO, *Global Care-Commodity Chains: Labour Re/production and Agribusiness in the District of Foggia, Southeastern Italy*, «Sociologia del Lavoro», 146/2017, pp. 24-39.

<sup>15</sup> Un importante precedente è S. BOLOGNA, *Banche e crisi. Dal petrolio al container*, Roma, Derive Approdi, 2013.

<sup>16</sup> D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis, Minnesota University Press, 2015.

<sup>17</sup> G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016.

cioè spinto a interrogare le categorie del potere, le sue fonti normative e criteri di legittimazione<sup>18</sup>. In un testo recente, Sandro Mezzadra e Bret Neilson hanno così reinserito la logistica all'interno del più ampio insieme di «operazioni del capitale» insieme a processi di finanziarizzazione ed estrazione, suggerendo al tempo stesso una sua centralità nell'articolare queste differenti logiche<sup>19</sup>. L'importanza della definizione di standard, così come l'irriducibile molteplicità di attori che compongono queste norme, permette di collocare i dibattiti sulla logistica all'interno dei più ampi dibattiti costituzionali sul governo delle società alla luce delle dinamiche di *governance* globale<sup>20</sup>.

A partire da questa costellazione di ricerche, ci sembra possibile individuare due elementi importanti per costruire il dialogo con gli studi storici. In primo luogo, studiare le condizioni che permettono di presentare il mondo contemporaneo come uno spazio liscio di flussi e interconnessioni consente di capire come viene prodotta e riprodotta l'«ideologia logistica». In secondo luogo, adottare il punto di vista delle disconnessioni lungo la catena logistica (*choke points*<sup>21</sup>) permette di far risaltare la persistenza di una conflittualità sociale a cui la logistica stessa risponde. La produzione logistica di omogenità (apparente) si rivela paradossalmente fondata proprio sulla frammentazione, segmentazione e gerarchizzazione dei mondi del lavoro. Sembra qui configurarsi una tensione tecnologica che è anche opportunità politica: se la logistica ha bisogno di produrre differenze e gerarchie, queste sono tanto il presupposto quanto l'ostacolo per la continuità dei flussi di merci e capitali, e come tali possono essere terreno di coltura per costruire rapporti di forza politici. Così come l'ideologia logistica, anche queste resistenze non devono tuttavia essere romanticizzate: intesa come logica ampia anziché come puro trasporto, la *supply chain* è in grado di rispondere

<sup>18</sup> K. EASTERLING, *Extrastatecraft. Power and the Infrastructure Space*, London, Verso, 2016; N. ROSSITER, *Software, Infrastructure, Labor*, Abingdon, Routledge, 2016.

<sup>19</sup> B. NEILSON – S. MEZZADRA, *The Politics of Operations: Excavating Contemporary Capitalism*, Durham, NC, Duke University Press, 2019.

<sup>20</sup> M. RICCIARDI, *Dallo Stato moderno allo Stato globale. Storia e trasformazione di un concetto*, «Scienza & Politica. Per una storia delle dottrine», 25, 48/2013, pp. 75-93.

<sup>21</sup> J. ALIMAHOMED-WILSON – I. NESS, *Choke Points. Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain*, London, Pluto Press, 2018.



alle vittorie del lavoro in determinati segmenti della filiera riversandone il costo su altri, ad esempio tramite le esternalizzazioni. Contestualmente all'analisi della filiera, si aprono quindi anche nuove sfide alle quali le tradizionali forme di sciopero – sviluppatesi nell'unità spazio-temporale che caratterizzava la fabbrica fordista – devono ora saper rispondere in un contesto globale che unisce la produzione industriale con la flessibilità e l'isolamento tipici della *gig economy*.

## 2. Storicizzare la logistica

Accanto all'analisi concettuale, ci sembra fondamentale introdurre una profondità storica capace di render conto delle dinamiche di lunga durata. Una sistematica messa in prospettiva del campo della logistica resta ancora da fare, sebbene sia possibile individuare delle piste di ricerca potenzialmente in dialogo tanto con la sociologia e antropologia contemporanee quanto con i *critical logistics studies*<sup>22</sup>.

Nell'ottica di una storicizzazione della logistica è possibile agire in due direzioni. Da un lato, si può seguire un approccio genealogico, partendo da concetti e fenomeni contemporanei e procedendo a ritroso per ritrovarne le origini storiche, seguendo un approccio comune nelle scienze sociali e politiche, come pure in ambiti storiografici come la *New History of Capitalism* e gran parte della storia economica<sup>23</sup>. Procedendo in questo senso, una strategia è quella di considerare l'insieme di variabili (irriducibili al trasporto) che in un dato momento si sono articolate intorno al concetto di logistica, per studiarne le diverse derivazioni storiche. I funzionamenti dell'impresa che oggi

<sup>22</sup> Gli stessi *critical logistics studies* hanno inteso superare l'idea della logistica novecentesca come un cesura netta, si veda il volume N. CUPPINI – I. PEANO (eds), *Un mondo logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*, Milano, Ledizioni, 2019 e il numero 46 della rivista *Zapruder* «Block the Box» a cura del gruppo di ricerca *Into the Black Box*. Una prima allusione filosofica a possibili genealogie logistiche della modernità era stata proposta da F. MOTEN – S. HARNEY, *The Undercommons: Fugitive Planning & Black Study*, Port Watson, Minor Compositions, 2015.

<sup>23</sup> Per una sintesi critica di alcuni studi appartenenti alla *New History of Capitalism*: E. HILT, *Economic History, Historical Analysis, and the 'New History of Capitalism'*, «The Journal of Economic History», 77, 2/2017, pp. 511-536. Si veda inoltre: J. KOCKA, *Capitalism. A Short History*, Princeton, Princeton University Press, 2016.

definiamo logistici hanno avuto geni disperse, ad esempio nella scienza militare<sup>24</sup>. Inoltre, alcuni aspetti della *governance* contemporanea nelle zone logistiche sono rintracciabili nelle esperienze delle compagnie commerciali imperiali: l'esempio più celebre è forse quello della East India Company, definita da Philip Stern «una *Company-State*» per i suoi ruoli di amministrazione militare, civile e fiscale nell'India Britannica<sup>25</sup>. Infine, possiamo domandarci se le tecnologie più recenti (come il *container* o il digitale)<sup>26</sup> abbiano modificato le filiere nel loro complesso provocando uno scarto qualitativo o solamente quantitativo rispetto alle invenzioni precedenti (come lo stoccaggio in botti o la navigazione a vapore).

La storia sociale (forse soprattutto nella sua declinazione microstorica) offre un diverso approccio, ponendo in primo piano i processi attraverso i quali le pratiche sociali di vari attori in diversi luoghi arrivano a cristallizzarsi parzialmente in determinati regimi di dominio e sfruttamento. La logistica diventa in questo caso una lente per osservare aggregati storicamente specifici e, allo stesso tempo, una tra le modalità di organizzazione dei rapporti sociali. L'analisi si dirige così sui processi concreti di mercificazione e movimentazione del lavoro, per rendere conto della co-implicazione strutturale tra la costituzione di un mercato mondiale e la frammentazione delle soggettività. A questo fine, risulta necessario sospendere il lavoro salariato come paradigma normativo di riferimento, e sottolineare invece la permanente coesistenza di molteplici rapporti di lavoro, nel passato e anche nel presente.<sup>27</sup> Inoltre, sostenere che

<sup>24</sup> M. VAN CREVELD, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

<sup>25</sup> PH.J. STERN, *The Company-State. Corporate Sovereignty and the Early Modern Foundation of the British Empire in India*, Oxford University Press, 2011. Su questo punto si vedano le osservazioni di S. MEZZADRA – B. NEILSON, *Nella Fabbrica della Modernità: il Capitale, lo Stato e l'Impero*, «Scienza & Politica. Per una storia delle dottrine», 28, 55/2016, pp. 73-91.

<sup>26</sup> F. JARRIGE – S. LECOURANT – C. PALOQUE-BERGÈS, *Infrastructures, techniques et politiques*, «Tracés», 35, 2/2018, pp. 7-26; A. DONOVAN – J. BONNEY, *The Box that Changed the World: Fifty Years of Container Shipping*, East Windsor, NJ, Ubm Global Trade, 2006.

<sup>27</sup> M. VAN DER LINDEN, *Workers of the World. Essays Toward a Global Labor History*, Leiden, Brill, 2008; C.G. DE VITO (ed), *Global Labour History*, Verona, Ombre Corte, 2012; C.G. DE VITO – J. SCHIEL – M. VAN ROSSUM, *From Bondage to Precariousness? New Perspective on Labor and Social History*, «Journal of Social History», August/2019.

i cicli di accumulazione hanno portato a un incedere delle frontiere del Capitale colonizzando i suoi «fuori» (la sottomissione di nuove terre alla produzione per il mercato o salti di qualità nel grado di sfruttamento del lavoro) non implica necessariamente un processo di globalizzazione caratterizzato da un'espansione progressiva e lineare. Evidentemente, definire i caratteri sistemici del mondo moderno ha avuto importanti valenze politiche nella fase successiva alla decolonizzazione. Sottolineare i meccanismi di estrazione e trasferimento delle ricchezze coloniali verso i centri metropolitani contrastava un'idea di sottosviluppo in virtù della quale il cosiddetto «Terzo Mondo» avrebbe semplicemente occupato una posizione arretrata all'interno del cammino verso la modernizzazione<sup>28</sup>. È ancora alla ricerca di una resistenza interna alla modernità occidentale che la *history from below* ha fornito affascinanti affreschi di equipaggi interraziali (*motley crew*) lungo le traiettorie delle navi negriere e nei porti coloniali<sup>29</sup>. Tuttavia una storia della logistica sembra mettere in luce tanto le connessioni quanto la loro reversibilità, non linearità, possibilità di de-sincronizzazione.

L'approccio genealogico e l'approccio storico sociale offrono prospettive diverse nell'analisi della logistica. Dalle loro differenti epistemologie derivano necessariamente anche tensioni e interpretazioni distinte della logistica stessa. Anziché costituire un ostacolo al confronto, queste possono essere valorizzate nel corso della conversazione.

<sup>28</sup> W.W. ROSTOW, *Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*, Cambridge, Cambridge University Press, 1960. In senso opposto e critico andava invece il dibattito neo-marxista che, mutando alcune preoccupazioni delle teorie della dipendenza e dei primi studi culturali, proponeva analisi sistemiche dell'economia mondo e una lettura relazionale della modernità. Si vedano in particolare i lavori di Gunter Frank, Immanuel Wallerstein, Samir Amin e Giovanni Arrighi, oltre che le considerazioni sulla razza da parte di S. HALL, *Race, Articulation and Societies Structured in Dominance* in S. HALL, *Sociological Theories: Race and Colonialism*, Paris, UNESCO, 1980, pp. 305-345. L'analisi proposta da Arrighi rispetto ai cicli egemonici di accumulazione ha costituito in effetti un punto di partenza per i dibattiti sulle modalità logistiche e infrastrutturali attraverso le quali la Cina sta sviluppando una nuova egemonia globale, problematizzando il quadro stesso proposto da Arrighi. Per una comprensione della traiettoria intellettuale arrighiana si veda G. AZZOLINI, *Capitale, egemonia, sistema. Studio su Giovanni Arrighi*, Macerata, Quodlibet, 2018.

<sup>29</sup> M. REDIKER – P. LINEABUGH, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston, Beacon Press, 2000; J. SCOTT, *The Common Wind. Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution*, London, Verso, 2018.

Un vantaggio dell'approccio genealogico deriva dalla coerenza dell'oggetto di ricerca, che nel nostro caso si traduce nell'attenzione posta sulla connessione tra regimi logistici, capitalismo e processo di globalizzazione. Leggere la ricorsività di diagrammi di funzionamento come quello logistico mettendoli in relazione diretta al modo di produzione capitalistico comporta tuttavia il rischio di far retroagire nessi di causalità finendo per reinserire una teleologia del presente. Il collasso del campo logistico sulla storia del capitalismo porta in altre parole a sopravvalutare l'importanza di determinati processi sociali escludendone altri che, benché storicamente rilevanti, risultano (apparentemente) incongruenti con quanto è osservabile nel presente. Nel caso che ci interessa in questo volume, la natura specificamente «capitalistica» dei processi logistici rischia di essere data per scontata, anziché essere trattata come oggetto della ricerca e problematizzata. In questo senso il confronto con la storia sociale è utile e necessario. Quest'ultima evidenza empiricamente che processi di sincronizzazione tra flussi di persone, merci e capitali si sono dati storicamente anche prima e indipendentemente dal capitalismo, ad esempio in relazione con grandi opere «pubbliche» o operazioni di colonizzazione di nuovi territori. Su un piano teorico, la storia sociale sottolinea quindi (sia pure spesso solo implicitamente) l'irriducibilità storica dei meccanismi logistici al capitalismo, laddove il concetto di logistica ha invece nella sua stessa semantica il problema del capitalismo. È da questa tensione che emerge la questione forse centrale nell'ottica della storicizzazione della logistica e in relazione al dibattito politico in corso attorno alla logistica: se cioè la logistica odierna costituisca una frattura qualitativa a livello storico nei processi di globalizzazione che si sono appoggiati a una sincronizzazione dei flussi di persone, merci e capitali; oppure se si tratti di un incremento quantitativo rispetto a processi di più lunga durata. In altri termini: se la logistica all'interno di un sistema volto all'accumulazione fine a sé stessa (capitalismo) mostri caratteristiche essenzialmente diverse da quella non legata ai processi di accumulazione.

La fecondità del confronto tra approccio genealogico e storico sociale non emerge peraltro solo al livello della riflessione teorica. Risulta altresì dalla possibilità di esplorare a fondo quel terreno empirico come fornito dalla prospettiva logistica stessa.

In effetti, uno dei vantaggi dell'assunzione di sguardo logistico sembra risiedere nella centralità che esso assegna alla materialità di processi, attori sociali, luoghi e connessioni. È uno sguardo gravido di risvolti per l'analisi delle categorie politiche. Esso permette di evitare l'assunzione ideal-tipica di «cosa sia veramente» lo Stato, il proletariato, il capitalismo e anche la migrazione, per dirigere invece l'attenzione verso le infrastrutture materiali che producono tali astrazioni globali in contesti storici e geografici concreti.

Questo focus sulla materialità dei processi logistici consente anche di sviluppare strategie di ricerca efficaci. Una linea di ricerca storiografica sulle procedure logistiche, ad esempio, sembra delinarsi attraverso la definizione di «campi» di analisi, intesi come catene translocali di «siti» articolati in una filiera. È così possibile analizzare i rapporti di lavoro esistenti storicamente in vari siti lungo una catena di merci, come ha fatto Andrea Caracausi per le manifatture di lana di epoca moderna.<sup>30</sup> La sterminata produzione storiografica sulla schiavitù include inoltre dettagliate ricostruzioni dei processi alla base della tratta atlantica, come nel caso dello studio di Linda Newson e Susie Minchin sulle complesse transazioni che, «dalla cattura alla vendita», avvenivano in siti posti da entrambe parti dell'oceano<sup>31</sup>. Un altro esempio è dato dallo straordinario lavoro dedicato da Valeska Huber sul Canale di Suez tra XIX e XX secolo, che individua l'importanza del controllo di snodi infrastrutturali e l'organizzazione di mobilità multiple: dalle rotte nel deserto dei cammelli, alle moderne *steamships*, dal controllo sanitario alla repressione della tratta di prostituzione<sup>32</sup>. Il controllo di questo snodo della globalizzazione si effettua secondo criteri logistici: «rendere controllabile la mobilità e al tempo stesso permetterle di scorrere senza interruzioni e ritardi»<sup>33</sup>. Più comunemente si è focalizzata l'attenzione sugli spazi portuali in

<sup>30</sup> A. CARACAUSI, *Woolen Manufacturing in the Early Modern Mediterranean (1550-1630): Changing Labour Relations in a Commodity Chain* in C.G. DE VITO - A. GERRITSEN (eds), *Micro-Spatial Histories of Global Labour*, London, Palgrave MacMillan, 2018, pp. 147-170.

<sup>31</sup> L. NEWSON - S. MINCHIN, *From Capture to Sale. The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century*, Leiden, Brill, 2007.

<sup>32</sup> V. HUBER, *Channeling Mobilities: Migration and Globalization in the Suez Canal region and beyond 1869 - 1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 2013.

<sup>33</sup> *Ivi*, p. 230.

virtù del loro carattere insieme locale e globale. Studiare come le moderne figure del lavoro sono state forgiate e gerarchizzate attraverso politiche della mobilità (di persone, merci e capitali) significa anche porre il problema delle possibili alleanze a partire da un mondo strutturalmente diviso secondo linee di razza, genere e nazione. Anche in questo caso, la storia politica portuale fornisce importanti suggestioni a tal riguardo, basti pensare all'esperienza di *docker noir* del romanziere e cineasta senegalese Ousmane Sembène al porto di Marsiglia, subito prima di diventare una delle più autorevoli voci della rivista panafricanista *Présence Africaine*<sup>34</sup>. Come ha ad esempio mostrato Peter Cole analizzando le connessioni tra portuali della San Francisco Bay Area e di Durban (Sud Africa) negli anni sessanta del Novecento, le divisioni razziali sono state storicamente mobilitate tanto per produrre gerarchie quanto per tracciare connessioni dal basso<sup>35</sup>.

In conclusione, logistica si presenta immediatamente come ambito di ricerca composito, che risulta controproducente oggettivare in termini rigidi. Di conseguenza, il problema di una sua periodizzazione risulta fortemente complesso. Tra le principali poste in gioco del confronto tra prospettive possiamo senz'altro individuare le diverse e contrastanti configurazioni di un rapporto tra passato e presente. Se dal punto di vista della storia sociale il terreno logistico resta ancora largamente inesplorato, un confronto serrato con le ricerche a venire costituisce anche un'occasione di dialogo ed aggiornamento per gli studi sociologici e teorico-politici disposti a prescindere dalle genealogie acquisite.

### 3. Dai *mobility studies* alla logistica delle migrazioni

A partire da questo vasto campo di ricerca, proponiamo di isolare i processi di circolazione di una merce in particolare: la forza lavoro. Adottando questa prospettiva intendiamo reinserire la migrazione all'interno di regimi di mobilità più complessi,

<sup>34</sup> O. SEMBÈNE, *Le docker noir*, Paris, Présence Africaine, 1956.

<sup>35</sup> P. COLE, *Dockworker Power: Race and Activism in Durban and the San Francisco Bay Area*, Champaign, University of Illinois Press, 2018.

nei quali le specificità dei movimenti di popolazione interagiscono con la movimentazione di merci e capitali.

L'inquadramento del campo della mobilità ha effetti tutt'altro che scontati. *The Borderless World*: così Kenichi Omahe, manager ex-partner della società internazionale di consulenza McKinsey & Co, titolava nel 1990 un libro che coglieva in qualche modo il tono che i dibattiti (tanto *mainstream* quanto critici) intorno alla globalizzazione avrebbero assunto nel decennio successivo alla fine della Guerra Fredda<sup>36</sup>. Al contrario, il crescente impiego della lente logistica per osservare le migrazioni contemporanee sembra nascere proprio dalla crisi di questo paradigma «*borderless*» sulla spinta degli eventi più recenti, dalla crisi finanziaria del 2007-2008 alla «lunga estate delle migrazioni» del 2015 scaturita sull'onda lunga dalle primavere arabe. Il mondo contemporaneo appare fortemente connotato da meccanismi di «espulsione»<sup>37</sup>: nel caso europeo, la disarticolazione del legame tra lavoro e cittadinanza stabilitosi nel secondo dopoguerra<sup>38</sup> si affianca ad una militarizzazione senza precedenti delle rotte balcaniche e mediterranee. Eppure, tanto il ruolo del lavoro migrante in settori come la logistica o l'agromanifattura quanto l'ingovernabilità delle mobilità migranti rendono evidente l'intersecarsi di meccanismi di esclusione ed inclusione. La pandemia Coronavirus, mettendo in luce la centralità del bracciantato agricolo e del lavoro domestico delle badanti per la riproduzione di una società in quarantena, non ha fatto altro che mostrare che il nesso tra sfruttamento e irregolarizzazione fonda il funzionamento «normale» della divisione del lavoro<sup>39</sup>. La logistica in senso ampio – intesa come insieme di protocolli, infrastrutture e logiche di governo della migrazione – permette di osservare le modalità concrete attraverso le quali questa

<sup>36</sup> K. OMAHE, *The Borderless World: Power and Strategy in the Interlinked Economy*, New York, Harper Business, 1990.

<sup>37</sup> S. SASSEN, *Expulsion. Brutality and Complexity in the Global Economy*, Cambridge MA, Harvard University Press, 2014.

<sup>38</sup> M. COLUCCI, *Storia dell'immigrazione straniera in Italia. Dal 1945 ai giorni nostri*, Roma, Carocci, 2018.

<sup>39</sup> Si veda sul punto I. PEANO, *Operai agricoli, virus e regolarizzazione. Cosa nascondono i numeri ufficiali e le proposte di sanatoria*, «Rivista il Mulino», 5 Maggio 2020, disponibile online: [https://www.rivistailmulino.it/news/newsitem/index/Item/News:NEWS\\_ITEM:5198?fbclid=IwAR2p93T2zzYZyhpTu9S4W5dKnfujcfePzW-d7xM4r2pl-gqtCJD49VpbYM](https://www.rivistailmulino.it/news/newsitem/index/Item/News:NEWS_ITEM:5198?fbclid=IwAR2p93T2zzYZyhpTu9S4W5dKnfujcfePzW-d7xM4r2pl-gqtCJD49VpbYM)

«inclusione differenziale»<sup>40</sup> viene prodotta e riprodotta attraverso una moltiplicazione delle frontiere. Il dialogo tra scienze sociali, teoria politica e ricerca storica torna dunque ad essere fondamentale per evitare l'irrigidimento dell'analisi all'interno di categorie ideal-tipiche e per cogliere invece come vengono concretamente e storicamente costruite le norme della mobilità.

Consideriamo produttivo parlare di una «logistica delle migrazioni» perchè questa ci permette di mettere a sistema diverse prospettive di ricerca, illuminandone le connessioni reciproche.

In primo luogo, le migrazioni vengono considerate all'interno di sistemi più ampi di mobilità multiple, delle loro velocità e infrastrutture. Attorno al termine «*mobility turn*» si è raccolto l'interesse scientifico per il movimento su larga scala di oggetti, persone, capitali e informazioni che sempre più caratterizza il mondo contemporaneo. Come ha recentemente sottolineato Sandro Mezzadra<sup>41</sup>, la lente logistica può qui entrare in risonanza con le ricerche avviate nel campo delle scienze sociali, partendo ad esempio ai lavori di John Urry<sup>42</sup> e della rivista *Mobilities* da lui co-fondata nel 2006 insieme a Mimi Sheller e Kevin Hannam. Il richiamo ad uscire da quello che Allison Hui definisce come «eccezionalismo migrante»<sup>43</sup> è consistito nel riscoprire il rapporto tra la circolazione di merci, individui e capitali. La nozione di «industria delle migrazioni»<sup>44</sup> è stata proposta per definire un campo di analisi che includa la molteplicità

<sup>40</sup> B. NEILSON – S. MEZZADRA, *Confini e Frontiere. La Moltiplicazione del Lavoro nel Mondo Globale*, Bologna, Il Mulino, 2013.

<sup>41</sup> Per una discussione della bibliografia che segue si veda S. MEZZADRA, *Logistica, mobilità e migrazioni. Un'agenda emergente per la ricerca sulle migrazioni?*, in N. CUPPINI – I. PEANO (eds), *Un mondo logistico*, pp. 45-62.

<sup>42</sup> J. URRY, *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*, London-New York, Routledge, 2000.

<sup>43</sup> A. HUI, *The Boundaries of Interdisciplinary Fields: Temporalities Shaping the Past and Future of Dialogue between Migration and Mobility Research*, «*Mobilities*», 11, 1/2016, pp. 66-82.

<sup>44</sup> R. HÉRNANDEZ-LEÓN, *Conceptualizing the Migration Industry*, in T. NYSBERG SØRENSEN – N. GAMMELTOFT-HANSEN (eds), *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration*, London-New York, Routledge, 2013.



di attori, informazioni e istituzioni che compongono l'infrastruttura del viaggio (*viapolitics*<sup>45</sup>), le reti di rimesse verso i paesi di origine<sup>46</sup> o gli specifici ruoli di intermediazione che amministrano la migrazione per lavoro<sup>47</sup>.

In secondo luogo, le migrazioni vengono considerate dal punto di vista della loro indisponibilità a un totale controllo: è a partire da questa autonomia che modalità logistiche di governo vengono predisposte al fine di canalizzare, espellere, sincronizzare con altri processi<sup>48</sup>. Diverse ricerche dedicate alle politiche migratorie successive alle Primavere Arabe hanno ad esempio posto l'accento su ciò che la Comunità Europea ha definito *hotspot approach*, intendendo un insieme di protocolli di identificazione, filtraggio e smistamento della migrazione attraverso zone detentive localizzate sul confine meridionale dell'Europa e gestite in concerto con agenzie sovranazionali<sup>49</sup>. Come è stato notato, termini solitamente afferenti al comparto logistico (quali *hubs* o «corridoi») sono entrati a far parte del lessico del *migration management*<sup>50</sup>, contestualmente alla massiva produzione di dati (banche digitali, regime dei visti nei paesi di partenza, operazioni di polizia)<sup>51</sup> necessari a comprendere e a governare in tempo reale il fenomeno migratorio.

In terzo luogo, l'operationalità logistica risiede nei meccanismi di segmentazione della cittadinanza e riconfigurazione del legame tra mobilità, lavoro e diritti. Alludendo criticamente a una «logistica delle migrazioni» si intende osservare come queste infrastrutture della mobilità (un insieme di protocolli, istituzioni, attori pubblici e

<sup>45</sup> W. WALTERS, *Migration, Vehicles, and Politics: Three Thesis on Viapolitics*, «European Journal of Social Theory», 18, 4/2015, pp. 469-488.

<sup>46</sup> K. BURRELL, *The Recalcitrance of Distance: Exploring the Infrastructures of Sending Migrant Lives*, «Mobilities», 12, 6/2017, pp. 813-826.

<sup>47</sup> J. LINDQUIST - X. BIAO, *Migration Infrastructure*, «International Migration Review», 48, 1/2014, pp. 122 - 148.

<sup>48</sup> M. TAZZIOLI, *The Making of Migration. The Biopolitics of Mobility at Europe's Borders*, London, SAGE Publications, 2019.

<sup>49</sup> G. CAMPESI, *L'approccio hotspot e il prezzo della coercizione*, «Rivista il Mulino», 14 Febbraio 2020, [https://www.rivistailmulino.it/news/newsitem/index/Item/News:NEWS\\_ITEM:5035](https://www.rivistailmulino.it/news/newsitem/index/Item/News:NEWS_ITEM:5035).

<sup>50</sup> B. KASPAREK, *Routes, Corridors, and Spaces of Exception: Governing Migration and Europe*, «Near Futures Online», *Europe at the Crossroads*, March/2016, <https://b-kasperek.net/publication/routes-corridors-spaces-of-exception/>.

<sup>51</sup> S. SCHEEL, *Real fake? Appropriating Mobility via Schengen Visa in the Context of Biometric Border Controls*, «Journal of Ethnic and Migration Studies», 44, 16/2018, pp. 2747-2763; D. BIGO - E. ISIN - E. RUPPERT (eds), *Data Politics. Worlds, Subjects, Rights*, London, Routledge, 2019.

privati, legali e illegali) non si limitino alla sfera della circolazione, bensì agiscono lungo tutta la filiera migratoria ponendo le basi politiche affinché il lavoro migrante sia una categoria flessibile, esposta a maggior ricattabilità, costantemente deportabile. Si tratta di una prospettiva gravida di risvolti, primo fra tutti il superamento di una «profughizzazione» della migrazione contemporanea in direzione dell'analisi dei modi in cui i destini del lavoro nazionale e migrante vengono materialmente separati e gerarchizzati<sup>52</sup>. Al tempo stesso, le migrazioni contemporanee chiamano in causa la incapacità stessa degli Stati di esercitare una piena sovranità all'interno dei loro confini territoriali, inserendosi all'interno delle trasformazioni impresse per altro verso dalle ristrutturazioni neoliberali<sup>53</sup>. Vi è dunque nella mobilità un ruolo di attiva trasformazione sociale e costituzionale del quale la prospettiva logistica può essere chiamata a render conto.

In quarto luogo, è importante interrogarsi sul diverso funzionamento delle dinamiche logistiche in relazione a tipi diversi di migrazioni (e di rapporti di lavoro). In particolare, sembra utile ipotizzare che diversi regimi logistici accompagnino le migrazioni direttamente organizzate dallo Stato o attraverso la cooperazione tra Stati (come negli schemi migratori dei *coolies* o dei lavoratori europei nel XIX secolo), le migrazioni forzate gestite da compagnie private (come la tratta atlantica), e le migrazioni «volontarie». Da questo punto di vista, lo sguardo logistico sembra anche utile per proseguire la decostruzione del binomio lavoro «libero» e «non libero» (e migrazioni «libere» e «forzate»), guardando alla logistica come uno dei fattori che intervengono nel continuum di coercizione che caratterizza tutti i rapporti di lavoro<sup>54</sup>.

<sup>52</sup> Per un inquadramento del rapporto tra lavoro gratuito e sistemi di accoglienza nel caso italiano si veda S. DI CECCO, *Ringraziare per l'ospitalità? Confini dell'accoglienza e nuove frontiere del lavoro migrante nei progetti di volontariato per richiedenti asilo* in G. FABINI – O. FIROUZI TABAR – F. VIANELLO (eds), *Lungo i confini dell'accoglienza*, Roma, manifestolibri, 2019, pp. 211-235.

<sup>53</sup> S. RICCIARDI, *Appunti per una teoria politica delle migrazioni: potere sociale e politicizzazione della differenza*, in S. CHIGNOLA – D. SACCHETTO (eds), *Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi*, Roma, Derive Approdi, 2017, pp. 108-124.

<sup>54</sup> T. BRASS – M. VAN DER LINDEN (eds), *Free and Unfree Labour: The Debate Continues*, New York, Peter Lang, 1997; D. HOERDER, *Cultures in Contact. World Migrations in the Second Millennium*, Durham-London, Duke University Press, 2002; J. LUCASSEN – L. LUCASSEN (eds), *Globalizing Migration History. The Eurasian Experience (16th-21st Centuries)*, Leiden-Boston, Brill, 2014.

In termini generali, il campo della logistica delle migrazioni ci sembra dunque funzionare come prisma nella dimensione in cui agire sulla mobilità implica sempre agire su sistemi complessi, sulle loro spazialità e rapporti sociali.

#### 4. Risultati e nuove prospettive di ricerca

Il presente volume nasce dalla giornata di studi «Logistica delle migrazioni. Tra storia e concetto» tenutasi presso l'Università di Milano-Bicocca il 20 giugno 2019, in connessione con il gruppo «Lavoro libero e non libero» della Società Italiana di Storia del Lavoro (SISLAv) e nel quadro del corso di perfezionamento in «Teoria Critica della Società». Siamo partiti da due osservazioni: da un lato, l'impressione di uno schiacciamento «presentista» negli studi logistici; dall'altro la constatazione della sostanziale assenza della prospettiva logistica nella storiografia, nonostante risulti evidente la sua potenzialità per l'analisi di studi sulle mobilità differenziali tra individui, merci e capitali. L'ipotesi era quella della utilità reciproca di un confronto trans-disciplinare tra storici, antropologi, sociologi e scienziati politici che mettesse al centro la questione della logistica, e in particolare della logistica delle migrazioni. La conversazione milanese, proseguita nel confronto su successive versioni dei contributi, ci pare abbia confermato quella intuizione, nello stesso tempo in cui ci ha posto di fronte a una questione interpretativa. Riassumiamo qui i contenuti del volume e i termini di un dibattito ancora aperto, nella speranza che possano costituire punti di partenza utili per lo sviluppo di ulteriori agende di ricerca.

Abbiamo organizzato il presente volume in tre sezioni: sincronizzazione, spazi e vettori.

La prima sezione, dedicata alla «sincronizzazione», si propone di reinserire la migrazione all'interno di una più ampia storia della mobilità e della movimentazione reciproca di merci, persone, capitali. La sincronizzazione può essere intesa come produzione dell'incontro tra capitale e lavoro nel contesto della ristrutturazione creditizia e della migrazione a contratto verso le Antille francesi, all'indomani dell'abolizione

della schiavitù (Sacchi Landriani). Nel caso della storia militare delle guerre di Corsica, la mancata sincronizzazione tra acquartieramento delle truppe e vettovaglie è causa di diserzioni, la cui mobilità è catturata o provocata da ulteriori operazioni a carattere logistico da parte nemica (Beri). Emerge poi, attraverso lo studio dei passaporti dei minatori tedeschi immigrati nel Regno di Toscana del Cinquecento, un legame tra saperi del lavoro e sfruttamento delle risorse locali mediato da canali giuridici (Marcon). Nella seconda sezione, centrata sugli «spazi» si guarda alla logistica delle migrazioni dal punto di vista della riconfigurazione continua delle geografie, attraverso rotture e ri-conessioni delle loro unità. La discussione si apre sulle dinamiche di lunga durata all'insegna di una costruzione logistica dell'urbano a partire dal caso londinese (Cuppini, Frapporti). Un secondo intervento interroga il ruolo della movimentazione delle popolazioni per la costruzione dello Stato nell'Europa mercantile, tanto per la fissazione delle sue frontiere quanto per la sua strutturazione interna (Salice). Una ricerca partecipata sul lavoro bracciantile nelle campagne dell'Italia meridionale contemporanea è al centro del terzo saggio, che mette chiaramente a fuoco le dinamiche di «distrettualizzazione» dello spazio come risultante dell'interazione tra filiere agro-industriali e filiere migratorie (Peano). Infine, l'ultimo intervento si concentra sulle interconnessioni tra *governance* del porto di Genova, integrazione dello *shipping* nella catena di trasporti che conduce agli interporti interni e mutamenti nella composizione del lavoro (Caligari). La terza sezione mette l'accento sui «vettori», evidenziando tre aspetti principali. Il primo saggio insiste sulla specializzazione degli agenti incaricati del reclutamento di manodopera e, nella comparazione tra la Repubblica di Genova e il Granducato di Toscana, sottolinea l'esistenza di modelli caratterizzati dal diverso ruolo del potere pubblico e degli investitori privati (Tosco). Il secondo saggio, nell'indagare il sostanziale fallimento dei tentativi di costruzione di una flotta di galere nel Mediterraneo da parte del Granducato di Toscana, mette in rilievo le difficoltà tecniche e politiche presupposte dai progetti logistici di sincronizzazione (Walden). Il terzo saggio affronta la recente costruzione della ferrovia Baku-Tbilisi-Kars nel quadro della Nuova Via della Seta a guida cinese, esplorandone le implicazioni attraverso la ristrutturazione di spazialità e mobilità del lavoro

nel periodo post-sovietico (Gambino). Nella postfazione, infine, Maurizio Ricciardi propone una riconsiderazione degli assi di ricerca emersi alla luce del confronto tra discipline storiche e teorico-politiche.

La ricchezza empirica e interpretativa dei contributi qui di seguito pubblicati ci sembra innanzi tutto confermare la rilevanza euristica della prospettiva logistica per gli studi storici. A partire da una definizione ampia di logistica come progetto di sincronizzazione dei flussi di persone, merci e capitali, i contributi qui pubblicati evidenziano non soltanto che la lente della logistica delle migrazioni può essere utilmente applicata a una molteplicità di contesti geografici e temporali, ma anche come essa permetta di rafforzare la cornice interpretativa delle ricerche storiche, aprendole a questioni di ampio respiro. Ad esempio, essa consente di analizzare la distribuzione differenziale di quote di potere sulla mobilità a soggetti sociali diversi all'interno di uno stesso regime; al tempo stesso, evidenzia come questo presupponga ulteriori mobilità di merci e capitali, nonché come questa pianificazione incontri limiti oggettivi e soggettivi. Il punto di vista logistico permette così di superare l'apparente dicotomia tra mobilità e immobilità, in direzione di un pieno riconoscimento del fatto che la sincronizzazione tra persone, merci e capitali non riguarda solo spostamento della manodopera nello spazio: essa richiede anche la sua immobilizzazione e controllo in determinati siti produttivi, o inversamente la possibilità di sbarazzarsene per evitare i costi riproduttivi al di là dei momenti di necessità produttiva.

Più in generale, tutti i contributi evidenziano che le fratture spaziali e soggettive non costituiscono residui destinati a scomparire in un processo di omogeneizzazione, ma sono la cifra della gestione logistica stessa, la cui utopia è strutturalmente interrotta da frizioni e resistenze. In questo quadro, il maggiore contributo portato dai saggi storici qui pubblicati ci sembra risiedere nell'analisi delle logiche di segmentazione e della gerarchizzazione di spazi e gruppi, nella sottolineatura della molteplicità di attori pubblici e privati, formali e informali, e nello studio delle zone di sovranità contesa tra attori statuali e non. I processi logistici appaiono qui non tanto come riflesso necessario di un sistema socio-economico, ma come progetti mai completamente realizzati e spesso contestati che determinati soggetti sociali portano avanti

contribuendo alla costruzione e riproduzione di insiemi di pratiche sociali.

Per altro verso, è significativo che nella maggior parte dei contributi storici qui presentati il capitalismo non venga direttamente tematizzato, risultando invece centrale nel saggio di Cuppini e Frapporti, che si pone all'interno dei *critical logistics studies*, in quello di Sacchi Landriani, che sviluppa l'analisi storica a partire da interrogativi concettuali, e nel contributo di Peano, che si ricollega alla tradizione della ricerca partecipata sul rapporto tra migrazioni e capitalismo. In sostanza, si conferma nei contributi di questo volume quanto abbiamo scritto nelle pagine precedenti circa il rapporto tra approcci genealogici e approcci di storia sociale. Per questo abbiamo chiesto a Maurizio Ricciardi di riflettere specificamente su questo punto nella sua postfazione, che propone anche considerazioni più ampie rispetto al tema della logistica delle migrazioni. In generale, ci pare evidente che il terreno di un dialogo tra discipline ed esperienze di studio non è dato, né può essere costruito dal semplice uso terminologico. Il dialogo passa invece dalla più complessa e più stimolante prosecuzione di un confronto serrato sulle epistemologie che stanno alle spalle di ciascun orientamento e, insieme, sulle interpretazioni di specifici «archivi» relativi alla logistica delle migrazioni.

# Sezione 1

## Sincronizzazione





*Logistica come sincronizzazione. Circolazione del credito e migrazione del lavoro nella piantagione antillense post-schiavista.*

Martino Sacchi Landriani

1. La razionalità logistica sulla lunga durata: carestia di numerario e carestia di schiavi

Interrogare da un punto di vista «logistico» l'integrazione atlantica del colonialismo francese porta alla luce il rapporto che intercorre nella movimentazione di due merci differenti: la moneta e gli schiavi. La peculiarità della loro connessione risulta particolarmente evidente dai dibattiti che, nella seconda metà del XVIII secolo, oppongono l'autonomismo dei coloni antillesi alla rigidità del sistema dell'*Exclusif* imposto loro dalla metropoli<sup>1</sup>. Da un lato, le teorie metalliste spingevano la madrepatria a limitare la fuga di numerario, ostacolando l'apertura di porti di libero commercio nell'area caraibica. Dall'altro lato, i coloni imputavano proprio alla formale chiusura del mercato antillense il ruolo strutturale che il contrabbando vi aveva assunto (la filibusta) nonché l'endemica debolezza del sistema di piantagione. Come nota Le Mercier de la Rivière, economista fisiocratico e intendente della Martinica tra il 1758 e il 1762, «carestia di numerario» e «carestia di schiavi» sono due aspetti intimamente connessi a causa delle difficoltà dei piantatori ad accedere al credito negriero<sup>2</sup>. Nel caso di insolvenza da parte del piantatore, i codici coloniali francesi imponevano infatti il pagamento dei debiti unicamente in derrate di zucchero o tabacco, allo scopo di evitare che il sequestro di schiavi indebolisse la produzione<sup>3</sup>. Di conseguenza gli armatori metropolitani erano diffidenti dei lunghi tempi di esigibilità del credito:

<sup>1</sup> J. TERRADE, *Le Commerce Colonial de la France à la Fin de l'Ancien Régime*, Thèse de Doctorat d'État présentée le 6 Décembre 1969 devant la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Paris, 1972.

<sup>2</sup> MERCIER DE LA RIVIERE, *Mémoires et textes inédites sur le gouvernement économique des Antilles*, Paris, CNRS, 1978. Il tema ricorre anche nel celebre M.R. HILLIARD D'AUBERTEUIL, *Considérations sur l'État Présent de la Colonie Française de Saint-Domingue*, Vol.1, Paris, Grangé, 1776-1777.

<sup>3</sup> J. PRICE, *Credit in the Slave Plantation Economies*, in B.L. SOLOW (ed), *Slavery and the Rise of Atlantic System*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993, pp. 293-339; A. BUFFON, *Monnaie et Crédit en Économie Coloniale: Contribution à l'Histoire Économique de la Guadeloupe 1635 - 1919*, Basse-Terre, Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1979.

nelle parole di un colono di Santo Domingo, «la circolazione reiterata dei fondi» necessaria all'accumulazione è rallentata da «code» dovute al ritardo dei pagamenti<sup>4</sup>. La mobilità degli schiavi deve passare attraverso i colli di bottiglia dei tempi di coltura e navigazione, delle guerre e delle rivolte, e più in generale della mancanza di moneta. Definiamo – in prima battuta – l'affermarsi di una «razionalità logistica» come scienza di organizzazione e movimentazione delle merci nello spazio secondo criteri di efficienza. Agendo sulla circolazione sarebbe stato insomma possibile affinare le operazioni di previsione degli andamenti del mercato, controbilanciando la dilatazione dei tempi di pagamento. Partendo dal registro di contabilità dell'armatore Solier, troviamo ad esempio le indicazioni sulla vendita degli schiavi fornite al capitano Icard della corvetta *La Paix*. Solier prevede tutti i casi possibili al momento dello scambio. Se i prezzi sono bassi, scrive Solier, si tratterà di rimanere sull'isola rimandando *La Paix* in patria sotto gli ordini del secondo; se la tregua della guerra con l'Olanda viene stipulata prima della partenza, bisognerà invece vendere il carico prima del calo dei prezzi; se infine la notizia della pace non sarà ancora arrivata, l'acquisto dovrà vertere su caffè, zucchero e cacao per una prossima vendita<sup>5</sup>. Nella sua affascinante ricostruzione del caso della nave britannica *Zong*, Ian Baucom ha descritto il ruolo delle reti finanziarie assicurative nel dar forma a questa epistemologia della previsione che accompagna la logistica degli schiavi<sup>6</sup>. Il tempo – velocità dell'informazione, ritardi di reazione dell'economia – apre una razionalità logistica nel momento stesso in cui la produzione si orienta al mercato mondiale ed è subordinata agli imperativi della concorrenza. D'altro canto, le forme istituzionali che questa operazionalità assume e variano storicamente e localmente. Da questo punto di vista, l'abolizione della schiavitù nel 1848 costituisce un tornante fondamentale nella dimensione in cui ci permette di formulare un insieme di problematiche: come movimentare

<sup>4</sup> Lettera del 31 Maggio 1778 di François de Guer a Delmas e Jogues, citata in D. RINCHON, *Les Armements Négriers au XVIIIème Siècle d'après la Correspondance et la Comptabilité des Armateurs et des Capitaines Nantais*, Bruxelles, Académie Royale des Sciences Coloniales, 1956, p. 67.

<sup>5</sup> L'esempio è sempre tratto da Rinchon alle pp. 220, 221 e ripreso da diversi autori.

<sup>6</sup> I. BAUCOM, *Specters of the Atlantic. Finance Capital, Slavery and the Philosophy of History*, Durham, NC, Duke University Press, 2005.

e controllare una merce del tutto particolare, la forza-lavoro, senza reintrodurre una coercizione illegittima sui corpi che ne sono i portatori? Quale rapporto intercorre tra circolazione del lavoro e circolazione dei capitali? E infine, quali frizioni caratterizzano i processi di sincronizzazione e di incontro tra capitale e lavoro?

## 2. L'abolizione della schiavitù e la fiducia dei mercati: l'*immigrant* (1852-55)

Scorrendo le pagine delle commissioni parlamentari per l'abolizione della schiavitù troviamo una situazione finanziaria disastrosa. I terreni antillesi sono ipotecati ben oltre il loro valore e l'unica garanzia di solvibilità rimasta ai piantatori sono gli schiavi. Questo scenario risulta ulteriormente aggravato dal ribaltamento del rapporto di forze interno all'*Exclusifa* favore della metropoli: i progressi tecnologici nella produzione di zucchero di barbabietola in Francia hanno spento le rivendicazioni autonomiste dei coloni e mostrato la limitatezza dei loro metodi di coltura tradizionali. Per far fronte a questo scarto, già negli anni Quaranta vi erano stati alcuni tentativi di modernizzare i sistemi produttivi coloniali attraverso le *usines centrales* (dividendo coltura agricola e centri di raffinazione<sup>7</sup>) ma anche questi poggiavano le proprie basi sul lavoro schiavista. Come scrive la Commissione Schoelcher, «il credito è fiducia, e dal lato del commercio come da quello dei coloni, questo elemento essenziale non esiste». L'abolizione della schiavitù segna una de-sincronizzazione radicale: sia perché libera corpi che sono il fondamento della produzione zuccheriera, sia perché aggrava la crisi di numerario imponendo il pagamento di salari. Questi due problemi sono storicamente connessi. A fronte della richiesta di maggiore offerta monetaria da parte dei coloni, la Banca di Francia ricorda che il presupposto per fondare banche coloniali risiede nell'esistenza di un mercato del lavoro<sup>8</sup>. Al tempo stesso, i neri emancipati rifiutano di tornare sulle piantagioni se non in modo intermittente, potendo trovare sostentamento nei *jardins potagers* di cui rivendicano ora la proprietà<sup>9</sup>. Per diversi

<sup>7</sup> Per la formulazione di questo modello si veda P. DAUBRÉE, *Question coloniale sous le rapport industriel*, Paris, Imprimerie Felix Malteste, 1841.

<sup>8</sup> D. BRUNEL, *Des banques coloniales à l'IEDOM*, Basse-Terre, Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2011.

<sup>9</sup> M. COTTIAS, *Droit, justice et dépendance dans les Antilles Françaises (1848-1852)*, «Annales. Histoire, Sciences Sociales», 59, 3/2004, pp. 547-567.

anni ancora, i lunghi tempi di coltura rimarranno sempre aggravati dall'impatto limitato delle leggi sul vagabondaggio, dovuto alla concorrenza tra proprietari nell'accaparramento del lavoro disponibile<sup>10</sup>. Tra il 1852 e il 1880 vengono così aperti dei corridoi migratori sotto tutela amministrativa volti a condurre sulle piantagioni lavoratori *engagés* (a contratto) provenienti da Europa, Madeira, Africa, Cina e India<sup>11</sup>. L'amministrazione coloniale procede per tentativi, scontrandosi con limiti materiali e tensioni diplomatiche, fino ad una relativa stabilizzazione della migrazione di *coolies* dall'India britannica a seguito della convenzione internazionale del 1° Luglio 1861<sup>12</sup>.

È interessante mettere in evidenza due aspetti di questa nuova logistica dei movimenti umani: il ruolo di istituti bancari e società per azioni (circolazione di capitali) e la nuova centralità della figura giuridica di *immigrant* (movimentazione e fissazione del lavoro). Se la «doppia carestia» di schiavi e numerario definisce i termini di una crisi sistemica della società coloniale, l'implementazione delle infrastrutture del credito e dell'immigrazione è il tentativo di rispondere a questa crisi nel momento in cui l'abolizione della schiavitù pone limiti sostanziali al grado di sfruttamento del lavoro.

In primo luogo, registriamo una riformulazione delle catene creditizie che fino ad allora erano state prevalentemente gestite dagli armatori attraverso singoli agenti sulle isole. Lo Stato istituisce un conto-corrente del Tesoro coloniale in cui la contabilità dei prestiti ai piantatori registra operazioni di anticipo o riscossione (non solo

<sup>10</sup> Il problema era del resto ben evidente in seno alla Commissione Coloniale del 1849, che concepisce congiuntamente la nuova polizia del lavoro e l'avvio di una migrazione diretta. «I coloni [...] per ottenere un lavoro assiduo saranno obbligati a subire le esigenze [degli ex-schiavi] e ad elevare i salari. La concorrenza si stabilirà tra i proprietari in modo molto più forte che tra i coltivatori; mentre i primi si disputeranno tra loro i pochi momenti tolti all'oziosità e al capriccio della popolazione emancipata, gli ultimi troveranno, per poche ore di lavoro, una remunerazione sproporzionata nei loro salari». Rapporto della sotto-commissione all'immigrazione, *Procès verbaux de la commission coloniale de 1849*, Vol.2, Paris, Imprimerie Nationale, p. 11.

<sup>11</sup> Si veda in particolare il rapporto di Eggimann (Basse-Terre, 7 Ottobre 1851) ANOM 2400COLL78.

<sup>12</sup> Come testi fondamentali segnaliamo C. SCHNAKENBOURG, *L'Immigration Indienne en Guadeloupe (1848 - 1923)*. *Coolies, Planteurs et Administration Coloniale*, Thèse soutenue devant l'Université de Provence le 2 avril 2005 e C. FLORY, *De l'Esclavage à la Liberté Forcée. Histoire des Travailleurs Africains Engagés dans la Caraïbe Française au XIXème Siècle*, Paris, Karthala, 2015.

le spese). In questo modo è possibile eliminare la circolazione fisica di fondi provenienti dalla metropoli e dilazionare i tempi di riscossione dai coloni integrando i cicli lunghi della canna da zucchero. L'ambizione dell'amministrazione coloniale è quella di ritirare gradualmente i sostegni statali man mano che i piantatori saranno in grado di sostenere autonomamente le spese di introduzione dei braccianti<sup>13</sup>. Il problema del pagamento delle operazioni di trasporto si iscrive però anche in una riconfigurazione generale dello spazio produttivo. Il credito svolge un ruolo centrale: sia come investimenti a breve termine necessari a pagare i salari attraverso le Banche Coloniali sia, successivamente, come investimenti a lungo termine per la modernizzazione industriale attraverso il *Crédit Colonial* (poi *Crédit Foncier Colonial*)<sup>14</sup>. La formula della Società per azioni permette di aggregare gli ingenti capitali necessari a queste operazioni tanto nel trasporto quanto nella produzione. A titolo di esempio, è significativa la presenza di grandi capitalisti metropolitani nella costruzione delle prime fabbriche di raffinazione in Guadalupa attraverso la *Société des Antilles*<sup>15</sup> e nel trasporto di *coo-liers* per mezzo della *Compagnie Générale Maritime* fino al 1861<sup>16</sup>. Sicuramente si

<sup>13</sup> ANOM Gen 141/1206: caisses d'immigration. Notes diverses, 1860-72, «note à l'appui du crédit demandé pour l'immigration dans les colonies au budget de 1860». Come vedremo, si tratta di un'ambizione destinata a fallire.

<sup>14</sup> La legge dell'11 Luglio 1851 istituisce le banche coloniali per effettuare prestiti a breve termine: crediti di tesoreria destinati a coprire i costi correnti della produzione, come i salari. Quando però la carenza di numerario si aggrava ulteriormente nel 1855 (la legge del 10 Aprile demonetizzava la valuta estera) risalta con maggior evidenza un problema di fondo: la produttività limitata del sistema di coltura tradizionale. Per modernizzare la produzione viene così istituito il Credito Fondiario Coloniale e dotato di un capitale sociale molto forte (grazie alla partecipazione di banchieri e capitalisti parigini) allo scopo di garantire i prestiti a lungo termine su ipoteca delle terre. Esso avrà tuttavia un peso maggiore in Guadalupa rispetto alla Martinica, dove per ragioni storiche è disponibile più capitale locale. Per una comparazione tra Guadalupa e Martinica si vedano C. SCHNAKENBOURG, *Histoire de l'industrie sucrière en Guadeloupe aux XIXème et XXème siècles*, Vol.2 *La Transition post-esclavagiste, 1848 - 1883*, Paris, L'Harmattan, 2007 e B. PETITJEAN-ROGET, *La mise en place des usines à sucre*, in J. ADELAIDE-MERLANDE (ed), *Historial Antillais*, vol. IV, Paris, Ed. Dajani, 1980.

<sup>15</sup> Per lo statuto della *Société des Antilles* e la corrispondenza delle fabbriche centrali ANOM 2400COL94 - 2. Si tratta della prima grande società a capitali privati metropolitani fondata con lo scopo di raccogliere le canne dei piantatori e procedere alla loro trasformazione nelle fabbriche centrali. Tra i suoi 26 azionisti, il gruppo di banchieri vicini a Jacques Lafitte (anche gestori e principali azionisti della Cassa Generale del Commercio e dell'Industria) detiene la maggior parte delle azioni, seguiti da alcune case di commercio europee, mentre gli unici tre piantatori creoli azionisti detengono appena il 5,8% del capitale nominale.

<sup>16</sup> *Statuts de la Compagnie Générale Maritime. Modifications Projetées*, Paris, Imprimerie Dupont, 1861, pp. 30, 36. Tra i membri del Consiglio di Amministrazione (titolo IV) troviamo i banchieri De Abaroa,

tratta di una storia finanziaria diversa da quella delle *corporations* inglesi: l'impiego del credito per operazioni di investimento è in Francia sempre accompagnato da una ricerca della garanzia economica e politica statale<sup>17</sup>. E tuttavia si impone l'evidenza di un'autonomia del denaro rispetto ai sistemi politici territoriali. Come sostiene l'agente centrale delle banche coloniali Lepelletier Saint-Remy, il ruolo degli Stati è quello di creare le condizioni per attirare un capitale che è essenzialmente «cosmopolita». «Il capitale» scrive Lepelletier Saint-Remy sulle pagine *Revue des Deux Mondes* «incontrando oggi un gran numero di impieghi molto produttivi, non si localizza più: esso va a cercare nel mondo intero il modo più vantaggioso di piazzarsi»<sup>18</sup>. In termini generali, la difficile costituzione di un capitale coloniale è dunque riconosciuta come un presupposto dei tentativi di sincronizzazione e movimentazione di capitale e lavoro; tali tentativi si concretizzano poi in soluzioni logistiche specifiche che, nel caso francese, fanno della mediazione statale un elemento centrale. A partire dagli anni Sessanta l'espansione del credito (parallelamente alla fine dell'*Exclusif*) avrà così l'effetto ambivalente di imprimere vigore alla produzione e insieme sottometerla ulteriormente alle pressioni del mercato mondiale<sup>19</sup>. Sullo sfondo di questa ingiunzione, vediamo specificarsi la figura sociale dell'immigrante.

La formulazione giuridica dell'*immigrant* emerge nei decreti che riorganizzano la

Mallet, Périer, Raibaud, nonché i fratelli Pereire. I membri del CdA sono nominati ogni cinque anni dall'Assemblea Generale degli Azionisti (titolo III), composta dagli azionisti in possesso di carte di ammissione (detentori di un voto ogni venti azioni possedute). Essi gestiscono un capitale aggregato senza detenerlo e senza esserne responsabili al di là del loro mandato.

<sup>17</sup> Il Secondo Impero segna tuttavia una rottura rispetto alla storia finanziaria precedente dal momento che Napoleone III autorizza i fratelli Pereire a svolgere operazioni di investimento usando credito privato (in contrasto con l'opinione del Consiglio di Stato e della *haute banque* finanziaria dei Rothschild). Sebbene banche commerciali e banche di investimento torneranno ad essere separate, questa integrazione gioca un ruolo nella forte movimentazione del credito che caratterizza il Secondo Impero. C.H.E. FREEDEMAN, *Joint-Stock Enterprise in France 1807 – 1867. From Privileged Company to Modern Corporation*, Chapel Hill, NC, University of North Carolina Press, 1979 e D.S. LANDES, *Vieille Banque et Banque Nouvelle: la Révolution Financière du XIXème Siècle*, «Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine», 3, 3/1956, pp. 204-222.

<sup>18</sup> R. LE PELLETIER SAINT-REMY, *Les Colonies Françaises depuis l'Abolition de l'Esclavage*, «Revue des Deux Mondes», 13/1858, pp. 86-117.

<sup>19</sup> Questa ambivalenza risulterà evidente nel momento in cui la crisi zuccheriera globale degli anni Ottanta porterà all'esproprio dei piccoli piantatori indebitati con le fabbriche di raffinazione e alla conseguente concentrazione fondiaria presso le *usines*.

polizia del lavoro tra il 1852 e il 1855<sup>20</sup>. Essa codifica e riorganizza su larga scala i tentativi di importazione del lavoro che sono in effetti già presenti alle origini della colonizzazione<sup>21</sup>. Viene definito immigrante ogni non residente sulla colonia che vi giunge munito di un contratto di lavoro o con l'intenzione di stipularne uno. L'amministrazione coloniale ambisce a rompere le resistenze al lavoro dipendente da parte degli ex-schiavi e a creare le condizioni di realizzabilità dei capitali<sup>22</sup>. Entrambi questi obiettivi necessitano l'introduzione di un lavoro contrattualmente immobilizzabile e dal costo contenuto in termini di salario<sup>23</sup>. È interessante notare che – diversamente dalla sua accezione contemporanea – lo statuto di immigrante è definito in prima istanza dal contratto e solo secondariamente da un criterio di nazionalità. Al termine dei cinque anni il lavoratore ha formalmente diritto di re-ingaggiarsi, di chiedere il proprio rimpatrio, ma anche di restare nella colonia lavorando all'interno del diritto comune. I contratti di *engagement* che dominano questa nuova migrazione non sono di per sé inediti, e in altri contesti coloniali si sovrappongono largamente all'importazione di schiavi, come nel caso dell'Isola della Réunion. Dal punto di vista formale, l'*engagisme* coloniale costituisce l'esportazione di una particolare forma di contratti del lavoro libero metropolitano in virtù dei quali la mobilità del lavoratore poteva essere legittimamente limitata per un certo tempo in cambio di anticipi sulle spese di

<sup>20</sup> 13 Febbraio 1852 – *Décret relatif à l'immigration des Travailleurs dans les Colonies, aux Engagements de Travail et aux Obligations des Travailleurs de ceux qui les Emploient, à la Police Rurale et à la Répression du Vagabondage*, (IX, Bull. n.3724, p.540); 27 Marzo 1852 – *Décret sur l'émigration d'Europe et hors d'Europe à destination des colonies françaises*. (X, Bull. DXIX, n. 3958). A distanza di alcuni anni due decreti applicativi riorganizzeranno in modo sistematico una molteplicità di provvedimenti sparsi messi in atto nel corso dei primi anni Cinquanta: *Arrêté Gueydon* (10 settembre 1855, Martinica); *Arrêté Husson* (23 Febbraio 1859, Guadalupa).

<sup>21</sup> Le diverse declinazioni contrattuali sono esplorate da G. DEBIEN, *Les engagés pour les Antilles 1634 – 1715*, Paris, Société de l'histoire des colonies françaises, 1952. Per una comparazione tra Antille e Canada si veda F. MAURO, *French Indentured Servants for America, 1500-1800*, in P.C. EMMER (ed), *Colonialism and Migration: Indentured Labour before and after Slavery*, Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1986, pp. 83-104.

<sup>22</sup> ANOM Gen 141/1206, Note à l'appui du crédit demandé pour l'immigration dans les colonies au budget de 1860.

<sup>23</sup> Inversamente, al momento della crisi zucheriera la fissità del salario risulterà in una posizione vantaggiosa del lavoro immigrato rispetto a quello locale. Questo ribaltamento porterà buona parte dei membri del Consiglio Generale coloniale a criticare l'immigrazione in nome di un protezionismo della forza lavoro.

viaggio<sup>24</sup>. È il contratto che permette, in questa fase, la movimentazione regolata della forza-lavoro: tanto per la trasferibilità di contratto e lavoratore verso terzi<sup>25</sup>, quanto per la fissazione del lavoratore presso un unico proprietario per il tempo stipulato. La figura istituzionale dell'*immigrant* fa dunque il suo ingresso come variabile di aggiustamento del mercato del lavoro, pur essendo formalmente «libero» perché titolare di diritti e obbligazioni. Si tratta ora di mettere in evidenza come la rigidità di un simile inquadramento contrattuale si scontri con l'aleatorietà del mercato mondiale, riaprendo il tema della sincronizzazione tra capitale e lavoro.

### 3. Zone della sincronizzazione: un caso di studio in Martinica (1875-1876)

Dal punto di vista archivistico e processuale, le infrastrutture immateriali (credizie) e materiali (amministrative) che sorreggono la filiera migratoria hanno come punto di intersezione privilegiato delle zone di attesa, selezione e smistamento – quali i centri di reclutamento, le imbarcazioni ancora in rada nei porti e i depositi di smistamento dei migranti. Consideriamo qui alcuni esempi a partire dal caso del convoglio *Winifred*, costruito a Londra, partito il 1° Dicembre 1875 da Calcutta e arrivato a Fort-de-France il 12 Marzo 1876, trasportando 513 *coolies*. Il trasferimento è organizzato su iniziativa privata di una piccola società per azioni di piantatori martinicani amministrata da tal Porry, la *Société d'Immigration*, cui il *comptoir d'escompte* anticipa per questo carico una somma di 34.396,8 franchi allo scopo di effettuare reclutamenti e trasporti<sup>26</sup>.

In primo luogo, accanto ai costi del trasporto e rimpatrio, per stimare l'efficacia delle politiche migratorie lo Stato confronta la valutazione delle capacità produttive delle «razze» con una previsione dei costi riproduttivi dei singoli migranti, cioè con la

<sup>24</sup> A. STANZIANI, *Beyond colonialism: servants, wage earners and indenture migrants in rural France and on Reunion Island (c.1750 – 1900)*, «Labor History», 54, 1/2013, pp. 64-87.

<sup>25</sup> Il *droit de transfert* del contratto verso terzi aveva inizialmente suscitato dibattito presso il Consiglio di Stato, portando però a sottolineare il carattere volontario dell'obbligazione. Si vedano i dibattiti del Consiglio di Stato in vista della preparazione del decreto di Febbraio 1852 in ANOM Gen 119/1057.

<sup>26</sup> Sul carico complessivo di 388 uomini, 100 donne, 14 ragazzini, 7 ragazzine e 12 bambini piccoli nel corso della traversata vengono registrati durante la traversata 37 decessi e due nascite. Si veda principalmente ANOM Sg mar 131/1194.



probabilità che essi si ammalino finendo per gravare sulle finanze pubbliche. Se nel contratto di *engagement* non viene menzionato un determinato piantatore (prima della redistribuzione attraverso l'amministrazione coloniale), diversamente è per le sue caratteristiche fisiche che il lavoratore viene selezionato. I dibattiti in seno alla commissione per l'immigrazione del 1849 si erano mossi sullo sfondo di un senso comune «climatologico», che legava le capacità di lavorare nelle zone torride alla costituzione fisica delle diverse popolazioni<sup>27</sup>. Nella pratica questo sapere viene ricodificato e rivalutato alla luce delle inchieste sulle fattorie zuccheriere. I numerosi rapporti del Commissario all'immigrazione registrano i tassi di produttività media per africani, indiani e cinesi<sup>28</sup>, incrociandoli con le zone di provenienza dei singoli convogli. La qualità dei «lotti» di migranti dipende infatti anche dai depositi di partenza e dalla gestione del trasporto. Sulla base dei rapporti di navigazione, il governatore della Martinica invita gli agenti locali a un maggior controllo sui depositi di Calcutta, le cui condizioni sanitarie sono inferiori a Pondichéry, per evitare l'imbarco di lavoratori improduttivi<sup>29</sup>. Il personale medico svolge una funzione centrale lungo tutta la filiera che conduce alla ripartizione sulle fattorie zuccheriere. Jousset, medico di bordo della *Winifred*, registra che alcuni migranti «affetti da alienazione» sono stati introdotti sul bastimento all'ultimo momento senza passare attraverso il triage medico. Dai rapporti di medici di bordo e commissari coloniali emerge l'importanza della logistica interna al convoglio, in cui l'organizzazione dello spazio risponde a necessità sanitarie (areazione o disponibilità di acqua), alimentari (lo stoccaggio del riso, clausola specifica per la migrazione indiana) e disciplinari (evitare tensioni tra migranti di caste diverse o il contatto tra uomini e donne). Infine, è ancora il personale medico ad accompagnare il commissario dell'immigrazione sul convoglio una volta che questo è in rada alle Antille. Prima che i migranti siano autorizzati a mettere piede sul territorio martinicano vengono disposte le misure di isolamento per prevenire i contagi, che

<sup>27</sup> *Procès-verbaux de la commission coloniale de 1849*, Vol. 2, pp. 31-38.

<sup>28</sup> ANOM Sg mar 130/1170 Rapporti del Commissario dell'immigrazione al Direttore dell'interno del 12/12/59, 8/8/60, 21/6/60, 30/10/60.

<sup>29</sup> Sg mar 131/1194, Governatore della Martinica al Ministro della Marina e delle Colonie (Fort-de-France, Aprile 1876).

possono risultare nell'attesa a bordo della nave o nella reclusione all'interno del lazaretto.

In secondo luogo, se la gestione sanitaria ben descrive il carattere flessibile delle fasi di accesso alla colonia, questa flessibilità risulta particolarmente rilevante se messa in relazione alla circolazione di capitali. Al momento del suo sbarco a Fort-de-France, il carico della *Winifred* è stato decimato di 36 immigrati per cause di infezione. Nonostante la causa diagnosticata dai medici sia una dissenteria non contagiosa, il governatore Kergrist dispone che l'intero carico di *coolies* non venga ammesso al territorio martinicano e venga anzi rinchiuso nel lazaretto, giustificando di fronte al console inglese questa scelta come prevenzione di una possibile epidemia<sup>30</sup>. La scelta di Kergrist risulta comprensibile se consideriamo il contesto finanziario in cui avviene lo sbarco. Come annota negli stessi giorni il *Service de l'Immigration*, la crisi dello zucchero ha portato alla caduta delle esportazioni «e di conseguenza alla restrizione del credito nel commercio e presso la banca»<sup>31</sup>. I piantatori non dispongono del denaro necessario per assumere nuovi salariati e diversi carichi di migranti non possono essere collocati se non in minima parte. Nello stesso periodo, 272 migranti della *Canadienne* sono infatti costretti a stazionare nel deposito perché appena un quinto dei proprietari iscritti alle liste per ottenere lavoratori si sono presentati a ritirare i loro lotti, mentre i restanti si sono astenuti «per mancanza di denaro»<sup>32</sup>. Simili blocchi nel collocamento dei *coolies* testimoniano l'insufficienza delle operazioni di sincronizzazione: la domanda di nuove braccia aumenta e al tempo stesso i lavoratori rimangono nei depositi<sup>33</sup>. Un decreto del 1872 aveva infatti già ridotto il numero di migranti per «lotto» allocabile, cancellando le liste di attesa e riscrivendole con una quota minore allo scopo di poter distribuirli anche sulle piccole proprietà con meno

<sup>30</sup> Sg mar 13/128 Gov. a Console britannico Lassless (Fort-de-France, 31 Marzo 1876).

<sup>31</sup> Sg mar 13/128 *Service de l'Immigration* al Min. Marina e colonie (Fort-de-France, 29 Marzo 1876).

<sup>32</sup> Sg mar 13/128 *Service de l'Immigration* al Min. Marina e colonie (29 Marzo 1876).

<sup>33</sup> Sg mar 130/1170 Commissario Immigrazione a Direttore Int. (Fort-de-France, Febbraio 1861) Sessanta coolies cinesi, prevalentemente famiglie, stazionano nel deposito in attesa di redistribuzione. I piantatori considerano che la bassa produttività riscontrata nel lavoro cinese risulterebbe in una situazione economicamente svantaggiosa anche se dovessero essere esentati dalle spese di introduzione.

fondi<sup>34</sup>. Il grande scarto temporale che divideva l'iscrizione dei richiedenti sulle liste e l'arrivo dei contingenti di lavoratori aveva inoltre spinto diversi piantatori ad organizzarsi privatamente attraverso delle società per azioni. Si tratta però di società a piccoli capitali e la cui azione rimane subordinata alla direzione dello Stato – che secondo i trattati internazionali è l'unica figura autorizzata a svolgere operazioni di reclutamento e, di conseguenza, ad essere responsabile della sua moralità e solvibilità economica. La *Winifred* era infatti stata commissionata direttamente dalla *Société d'Immigration*, garantendo gli anticipi del *comptoir national d'escompte* attraverso i capitali privati dei suoi azionisti. Al momento dello sbarco è però l'amministrazione coloniale a dover anticipare senza garanzie i costi del trasporto che la *Société* non è in grado di pagare, attingendo i fondi dalla cassa d'immigrazione statale<sup>35</sup> (il cui budget stesso, del resto, è in attivo unicamente perché integra le obbligazioni dei piantatori)<sup>36</sup>. A fronte della lentezza nella movimentazione del lavoro rispetto agli andamenti del mercato, le zone di attesa svolgono una funzione di compensazione. Così il carico di migranti della *Canadienne* non ricevuti dai piantatori viene chiuso nei depositi. E ancora «temporaneamente», essi saranno collocati su delle piantagioni – senza imporre il contributo del trasporto ai proprietari ma «riservando all'amministrazione la facoltà di riprendere questi lavoratori mano a mano che ne verrà trovato il piazzamento definitivo secondo il tasso regolamentare per la cessione dei contratti»<sup>37</sup>. Porti, navi e depositi non sono dunque riducibili a semplici punti di arrivo o partenza. Attraverso la loro flessibilità, il loro adattarsi ai dettagli materiali dell'amministrazione più che ai principi astratti della legge, queste zone costituiscono le *valvole di regolazione* di un flusso migratorio che per quanto eterodiretto risulta sempre intempestivo rispetto alle oscillazioni del mercato.

Infine, pur essendo territorio francese, la sovranità sulle operazioni nelle zone di

<sup>34</sup> Sg mar 13/128, Governatore Martinica a Min. Marina e Colonie (Fort-de-France, 9 Luglio 1872).

<sup>35</sup> Sg mar 13/128, Delibera del *Conseil Général* (19 Aprile 1876) e Sg mar 130/1170, Min. Marina e colonie a Gov. (Marzo 1861).

<sup>36</sup> Sg mar 130/1170 Dir. Int. a Gov. (Fort-de-France, Marzo 1861).

<sup>37</sup> Sg mar 131/1194, Gov. a Min. Marina e Colonie (Fort-de-France, Aprile 1876).

attesa è costantemente contesa. L'Inghilterra reclama una propria legittimità di intervento per la tutela dei propri sudditi migranti – appellandosi al Trattato Franco-Inglese del 1861 che apriva e regolamentava la migrazione dall'India britannica<sup>38</sup>. La posta in gioco di questa contesa è la definizione stessa di una migrazione «regolare» in opposizione ai suoi «abusi», che già aveva caratterizzato le accuse di continuare la tratta sotto mentite spoglie attraverso il *rachat* (acquisto ed emancipazione tramite ingaggio per le Antille) degli schiavi dall'Africa Occidentale<sup>39</sup>. Agenti e consoli inglesi svolgono funzioni di pressione diplomatica tanto all'interno degli snodi di reclutamento francesi in India, quanto dei depositi sul territorio antillense. Tra gli archivi della Martinica troviamo diverse critiche mosse dal console britannico Lassless all'impiego disciplinare delle strutture sanitarie e logistiche dei migranti: dalla detenzione nelle infermerie, alla chiusura notturna dei depositi<sup>40</sup>. Il problema sottostante a queste dispute sulla regolamentazione della mobilità risiede nel fatto che il contratto di *engagement*, così funzionale a trattenere il lavoro presso un proprietario, diventa un ostacolo (una fonte di obbligazione) per l'amministrazione stessa nel contesto di un simile blocco nella distribuzione di lavoratori per carenza di numerario. In questo quadro di costanti tensioni diplomatiche sono però anche i comportamenti dei *coolies* a stabilire un rapporto di forza nella definizione di cosa sia una migrazione «regolare». Queste lotte doppiano l'intera filiera migratoria. Gli ammutinamenti sui convogli patteggiano condizioni del trasporto<sup>41</sup> e l'economia stessa della ripartizione interna alla colonia è turbata da casi di frode sui documenti di identità allo scopo di

<sup>38</sup> Per un'analisi delle negoziazioni con il *Foreign Office* si veda sempre il lavoro di C. SCHNAKENBOURG, *L'Immigration Indienne en Guadeloupe*.

<sup>39</sup> C. FLORY, *De l'Esclavage à la Liberté Forcée*.

<sup>40</sup> Sg mar 131/1176, mémoire di Lassless e Sg mar 13/128 Lassless a Kergrist sull'equipaggio del *Canadienne* (21 Marzo 1876).

<sup>41</sup> Le vessazioni da parte un marinaio ubriaco nei confronti di una coolie indiana scatenano una serie di violente rivolte a bordo del *Lamentin*, partito da Pondichéry alla volta di Fort de France e temporaneamente bloccato in rada a St Helène a seguito degli eventi. Gli indiani si rifiutano di svolgere i lavori di pulizia del ponte e forzano la porta della cabina che li separa dalle spose. «Davanti a ciò che è successo oggi mi trovo costretto per l'interesse comune ad accettare tutte le richieste degli indiani» scrive il Commissario di bordo, rinunciando temporaneamente a mettere ai ferri di quattro capi della rivolta. Il convoglio sarà scortato da uomini armati fino a Fort-de-France. Sg mar 131/1200.

incassare i bonus di re-ingaggio o di sfuggire agli indebitamenti<sup>42</sup>. L'efficacia limitata delle petizioni porta molti migranti a disertare, spesso dirigendosi verso le colonie inglesi vicine e sfruttando così la concorrenza internazionale per evitare le estradizioni<sup>43</sup>.

#### 4. Osservazioni conclusive per un confronto tra scienze storiche e scienze teorico-politiche

Nel suo *Il lungo XX secolo* Giovanni Arrighi ci aveva invitato a seguire l'esempio di Braudel: risalire dai «segreti laboratori della produzione» dove «il capitale incontra la forza-lavoro», ai «piani superiori» dell'economia di mercato dove «il capitale incontra il potere politico»<sup>44</sup>. Una storia logistica della mobilità potrebbe porsi il problema di seguire le metamorfosi del rapporto tra queste due scale – che ho proposto attraverso nella prospettiva di una sincronizzazione tra circolazione di capitali e circolazione di lavoro. Il termine «infra-struttura» richiama l'importanza dei «supporti»<sup>45</sup> (ferrovie, canali, reti informatiche) rendendo evidente il legame tra logistica e crisi. Abbiamo visto che la logistica definisce dei problemi, delle «asimmetrie»: tra offerta monetaria e credito, così come tra lavoro e pluslavoro (grado di sfruttamento). Dal punto di vista della mobilità di forza-lavoro, possiamo cercare la determinazione subalterna a queste crisi – che già Charles Schnakebourg aveva riconosciuto nell'indisponibilità da parte degli ex-schiavi a sottomettersi a un lavoro dipendente regolare limitando il grado di sfruttamento possibile.

Considerare le infrastrutture da questa prospettiva permette di individuare nella logistica un problema irriducibile al semplice *trasporto* di merci, individui e capitali.

<sup>42</sup> Sg mar 13/126 Rapporto di Holozet, Conseiller Président de la Cour d'Assise de St.Pierre al Governatore (6 Ottobre 1876).

<sup>43</sup> Sg mar 131/126, Gov.Martinica a Min.Marina e colonie (Campo di Balata, 8 Aprile 1878).

<sup>44</sup> G. ARRIGHI, *Il Lungo XX Secolo. Denaro, Potere e le Origini del Nostro Tempo*, Il Saggiatore, Milano, 2014, p. 33.

<sup>45</sup> F. JARRIGE – S. LECOURANT – C. PALOQUE-BERGES, *Infrastructures, techniques et politiques*, «Tracés», 35, 2/2018, pp. 7-26.

Del resto, nella sua accezione contemporanea il termine di logistica emerge per definire un insieme di protocolli e di norme: una logica organizzativa e un modo di pensare i rapporti soggettivi<sup>46</sup>. Questa precisazione è importante per stabilire un dialogo tra agende storiche e teorico-politiche. Senza pretese di esaustività, possiamo inquadrare almeno due elementi di confronto a partire dall'esempio della migrazione a contratto verso le Antille: la temporalità interrotta da «zone» e la segmentazione del mondo del lavoro.

In primo luogo, il tentativo di definire una «logistica delle migrazioni» evitando lo schiacciamento sul presente e ricercandone la storicità dovrebbe considerare perché il termine si è imposto come chiave di lettura proprio oggi. Parlando dei depositi coloniali come «zone di attesa e smistamento» ho inteso cercare una risonanza con gli *hotspots* contemporanei, cioè con l'osservazione che l'organizzazione e il *triage* della migrazione sono scanditi da zone che non coincidono direttamente con i confini statuali. Questa suggestione dovrebbe tuttavia essere smorzata. Nell'esempio proposto i depositi coloniali giocano un ruolo di compensazione legato alla rigidità dei termini contrattuali imposti dai britannici. La funzione logistica dei lazzaretti non si limita cioè unicamente al tentativo di articolare esigenze di controllo sanitario e fluidità degli scambi commerciali<sup>47</sup>. Essa illustra anche il faticoso tentativo da parte dell'amministrazione coloniale di modulare i tempi di sfruttamento in base agli andamenti del mercato: fissare il lavoro quando è necessario, evitare che pesi sulle casse coloniali quando invece non è impiegabile<sup>48</sup>. Anche oggi la discrezionalità amministrativa costituisce una valvola di regolazione della mobilità<sup>49</sup>. Tuttavia è quanto meno necessario menzionare che la moltiplicazione interna e l'esternalizzazione di zone di attesa

<sup>46</sup> G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016.

<sup>47</sup> V. HUBER, *The Unification of the Globe by Disease? The International Sanitary Conferences on Cholera, 1851-1894*, «The Historical Journal», 49, 2/2006, pp. 453-476.

<sup>48</sup> C. DE VITO, *Labor Flexibility and Labor Precariousness as Conceptual Tools for the Historical Studying of Interactions among Labour Relations*, in K. HEINZ ROTH (ed), *On the Road to Global Labor History*, Leiden, Brill, 2017, pp. 219-240.

<sup>49</sup> K. PARROT, *Carte blanche. L'Etat contre les étrangers*, Paris, La Fabrique, 2013.

(centri di detenzione, *hotspots*, aeroporti) avviene nel contesto di una migrazione autonoma di massa e di una generale flessibilizzazione del mercato del lavoro<sup>50</sup>. Per questo motivo si è spesso mutuato il lessico manageriale per parlare dell'ambizione a una migrazione *just in time e to the point*<sup>51</sup>. In effetti, una storia della logistica delle migrazioni potrebbe essere formulata proprio a partire dai ritmi imposti alla sincronizzazione. Si tratterebbe allora di partire dalla mobilità come dato primario, autonomo, indisponibile a un totale controllo. Bisognerebbe poi domandarsi quali attori istituzionali (statuali e non) siano effettivamente in grado di canalizzarla, ovvero di raccogliere dati e insieme riformulare i protocolli della sua movimentazione<sup>52</sup>. Sarebbe allora possibile riscattare l'economia politica implicita al governo delle migrazioni al di là di una rigida opposizione tra mobilità e immobilità e, da questa prospettiva, reinterrogare le categorie di lavoro libero e non-libero.

In secondo luogo, la sincronizzazione logistica implica la compresenza di mobilità multiple<sup>53</sup> che è utile considerare da un punto di vista governamentale. Nell'analisi proposta, «immigrante» non è tanto un concetto sociologico – non è cioè fondamentale si tratti del gruppo degli indiani, sebbene questo implichi problemi specifici – quanto piuttosto chi viene governato in modo diverso dal lavoro indigeno. Sugerire una «nascita dell'immigrante» non significa che non esistessero lavoratori a contratto prima del 1852, né che questa figura sia sovrapponibile a una sua generica accezione contemporanea, né che non sussistano significative differenze tra diverse popolazioni migranti. Piuttosto, è interessante notare che il termine entra in un provvedimento di legge in un certo momento di de-sincronizzazione – l'abolizione della schiavitù – proprio per frammentare la comunità del lavoro, dividendo su regimi contrattuali e di mobilità il lavoro indigeno da quello straniero. La circolazione di capitali e di forza-

<sup>50</sup> M. RICCIARDI, *Appunti per una teoria politica delle migrazioni: potere sociale e politicizzazione della differenza*, in S. CHIGNOLA – D. SACCHETTO (eds), *Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi*, Roma, Derive Approdi, 2017, pp. 108-124.

<sup>51</sup> S. MEZZADRA – B. NEILSON, *Confini e Frontiere. La Moltiplicazione del Lavoro nel Mondo Globale*, Bologna, Il Mulino, 2014.

<sup>52</sup> S. SCHEEL, *Enacting Migration through Data Practices*, «Society and Space», 37, 4/2019, pp. 579-588.

<sup>53</sup> V. HUBER, *Channeling Mobilities Migration and Globalization in the Suez Canal Region and Beyond, 1869-1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 2013.

lavoro è strettamente connessa all'istituzione di frontiere interne al mondo del lavoro. Nel caso delle Antille post-abolizioniste queste frontiere si sviluppano inizialmente attraverso le differenze legate a certe tipologie di contratto, mentre verso la fine del secolo assumeranno un carattere tendenzialmente definito per opposizione al «nazionale»<sup>54</sup>. Questa opposizione tra lavoro nazionale e non-nazionale ha assunto una particolare centralità parallelamente all'allargamento (in Europa Occidentale!) dei diritti sociali legati al welfare<sup>55</sup>, fino a consolidarsi in un legame tra lavoro e cittadinanza nel secondo dopoguerra<sup>56</sup>. Volendo contribuire a un possibile dialogo tra scienze storiche e scienze politiche, dobbiamo tener presente che la lente logistica è stata impiegata per rendere conto proprio della rottura di questo legame sul territorio europeo: disarticolazione di un nesso che per un certo periodo aveva fatto del lavoro una via d'accesso a lungo termine nelle società di arrivo, per quanto subordinata a rigide condizioni<sup>57</sup>. La parziale chiusura dei canali amministrativi<sup>58</sup> e le restrizioni delle politiche di asilo contemporanee hanno infatti forgiato una presenza migrante di massa all'insegna della precarietà, della deportabilità e della contingenza assoluta<sup>59</sup>. Un simile mutamento su larga scala ha altresì contribuito a schiacciare la figura migrante su quella del profugo, nascondendo cioè lo stretto legame che intercorre tra illegalizzazione della mobilità e sfruttamento del lavoro. Una possibile risonanza tra l'esempio coloniale proposto e le riflessioni sulla logistica delle migrazioni contemporanee può dunque essere ricercata all'interno di un più ampio tentativo di riorganizzare l'analisi

<sup>54</sup> Nel periodo considerato la rilevanza della nazionalità è limitata dalla sostanziale assenza di diritti di welfare, dalla difficile affermazione del suffragio universale maschile e dalla subordinazione rappresentativa delle colonie all'interno del quadro costituzionale.

<sup>55</sup> G. NOIRIEL, *Immigration, antisémitisme et racisme en France (XIXème - XXème siècle)*, Paris, Pluriel, 2014; A. STANZIANI, *Les Métamorphoses du travail contraint*, Paris, Presses de Sciences Po, 2020.

<sup>56</sup> Cfr. T.H. MARSHALL, *Cittadinanza e classe sociale*, Bari, Laterza, 2002.

<sup>57</sup> Per quanto riguarda il caso francese si pensi ad esempio alla popolazione delle ex-colonie arrivata sul suolo metropolitano per lavorare nella grande industria dell'automobile.

<sup>58</sup> Bisogna notare che in Francia la movimentazione eterodiretta di lavoro temporaneo immigrato continua ad essere una variabile di aggiustamento del mercato del lavoro agricolo, gestita principalmente da agenzie di reclutamento private. Si veda ad esempio B. MESINI - C. LAURENT, *Concurrence des marchés de main-d'œuvre et dumping social dans l'agriculture*, «Économie rurale», Septembre-Novembre/2015, pp. 349-350.

<sup>59</sup> Sulle ambiguità inerenti al contenimento della mobilità M. TAZZIOLI, *Containment Through Mobility: Migrant's Spatial Disobediences and the Reshaping of Control Through the Hotspot System*, «Journal of Ethnic and Migration Studies», 44, 1/2017, pp. 1-16.



intorno al legame tra mobilità, lavoro e diritti in senso ampio (non solo del lavoro). Evidentemente, la genesi coloniale dell'immigrante non deve essere considerata una diretta premessa degli assetti attuali appena evocati: si tratterebbe di una teleologia e di un anacronismo. Il suo interesse risiede piuttosto nell'invito a tematizzare le riarticolazioni storiche di questo legame tra mobilità, lavoro e diritti per mostrare come non ci sia alcuna corrispondenza univoca in termini di pura inclusione o esclusione. Affiancando alla storia sociale una prospettiva governamentale è possibile contribuire alla concettualizzazione della costante rimodulazione delle frontiere volte a gerarchizzare il lavoro attraverso soluzioni istituzionali storicamente specifiche. Contro l'«ideologia logistica» di uno spazio liscio di flussi, risalta il carattere politico e costituzionale della segmentazione del mercato del lavoro in quanto cifra stessa delle operazioni di sincronizzazione. Fare una storia di queste frontiere significa in ultima analisi comprendere i modi attraverso i quali si sono di volta in volta separati i destini e le lotte, tanto secondo soluzioni formali (si pensi al legame tra lavoro e permesso di soggiorno) quanto informali (di genere e razza). Da questa prospettiva, la «migrazione» cesserebbe di essere simbolo di una totale alterità – una presenza definita in negativo secondo criteri di esclusione dalla nazionalità – per essere invece riconosciuta come forma politica specifica del più ampio governo logistico della mobilità del lavoro globale.



## *Logistica di un traffico di uomini. Il commercio di disertori nelle guerre di Corsica (1729-1768)*

Emiliano Beri

### 1. Introduzione

Nell'età degli eserciti professionali il mercato delle risorse umane, dei soldati, era parte integrante dell'organizzazione e del funzionamento dello strumento bellico. Il reclutamento era responsabilità dei comandanti dei reparti, soddisfatta attraverso l'azione di reclutatori. La dimensione in cui si muovevano i reclutatori era quella del mercato internazionale, sia per l'ingaggio di chi si affacciava per la prima volta sul mondo militare, le reclute propriamente dette, sia per l'acquisto della merce pregiata, i soldati che avevano già esperienza di servizio. Il reclutamento di soldati con esperienza di servizio assumeva una configurazione peculiare: l'ingaggio di disertori. La diserzione era un fenomeno consueto negli eserciti dell'Europa moderna e assumeva non di rado, durante i conflitti, enormi proporzioni – soprattutto in relazione alle difficoltà finanziarie che dovevano affrontare gli stati in guerra – dando vita, in sinergia alla persistente fame di uomini degli eserciti (decimati dall'elevata incidenza dei decessi per malattia, dalle perdite in combattimento e dalla diserzione stessa), ad un vivace commercio internazionale di disertori-reclute<sup>1</sup>. Il disertore era merce appetita sia che avesse già disertato, sia che la diserzione avvenisse su stimolo del nuovo ingaggio; e col nuovo ingaggio il disertore diventava recluta in un nuovo esercito.

Il termine «recluta» ha qui, quindi, una valenza diversa da quella consueta. Non è quella odierna di un novizio del servizio militare, ma quella di un disertore destinato al reclutamento in un nuovo esercito. In sostanza «disertore» e «recluta» vanno intesi

<sup>1</sup> G. PARKER, *La Rivoluzione militare. Le innovazioni militari e il sorgere dell'Occidente* (1996), Bologna, Il Mulino, 1999, pp. 94-98 e 104-108; D. MAFFI, *Il baluardo della Corona. Guerra, esercito, finanze, società nella Lombardia seicentesca (1630-1660)*, Firenze, Le Monnier, 2007, pp. 131-133. Sulla diserzione negli eserciti professionali dell'età moderna rimando a: W. BARBERIS, *Guerra e pace. Storia d'Italia*, Vol. XVIII, Torino, Einaudi, 2002; D. PARROTT, *The Business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

come sinonimi. Anche «disertore» non deve essere inteso nel significato attuale del termine, ossia unicamente del soldato che abbandona il servizio e si dà alla fuga. Tra i disertori d'antico regime non mancavano coloro che abbandonavano i reparti per sottrarsi al servizio militare, ma accanto a questi altri, e molti di più, lo facevano per ottenere un nuovo ingaggio; in sostanza per cambiare datore di lavoro. E in questa realtà vanno compresi sia coloro che abbandonavano il reparto per cercare un nuovo ingaggio (o, più spesso, perché avevano già avuto contatto con chi li poteva indirizzare verso un nuovo ingaggio), sia coloro che, catturati da un esercito nemico, alla prigionia preferivano servire nei suoi ranghi. Stiamo parlando quindi non solo di disertori, ma anche di prigionieri di guerra-disertori.

Quello del prigioniero di guerra-disertore è un fenomeno non di secondo piano che, in sinergia col disertore-fuggiasco, produceva un consistente, e continuo, travaso di uomini tra eserciti; sia tra eserciti che insistevano su uno stesso teatro bellico, o geografico, sia tra realtà distanti, che il traffico internazionale metteva in connessione. E se dall'età contemporanea, quella degli eserciti nazionali, alla fine del conflitto i fronti contrapposti si scambiano esclusivamente prigionieri; nell'età degli eserciti professionali alla fine del conflitto i fronti contrapposti si scambiavano anche, e a volte soprattutto, disertori (e non solo, anche gli alleati e i neutrali alla fine del conflitto, e durante il conflitto, si scambiavano i disertori, perché il mercato del soldato professionista non conosceva amici, e il disertore di un esercito alleato o neutrale era buono per il reclutatore, come quello di un esercito nemico)<sup>2</sup>.

## 2. Logistica e logistiche delle guerre di Corsica

Il caso delle guerre di Corsica si presta particolarmente allo studio di questo fenomeno, sotto molteplici punti di vista, compresi quelli logistici, sia per la sua natura di conflitto di lunga durata – e quindi per gli aspetti sistemici che il fenomeno assunse –

<sup>2</sup> Un esempio di questa tipologia di accordi si può trovare in: ARCHIVIO DI STATO DI TORINO (d'ora in poi AST), *Archivio di Corte, Materie politiche per rapporti all'estero*, Lettere ministri, Genova, m. 12, Genova, 24 novembre 1731; AST, *Archivio di Corte, Materie politiche per rapporti all'estero*, Lettere ministri, Genova, m. 14, Genova, 30 aprile 1735.

sia perché il traffico di disertori (e prigionieri-disertori) dell'esercito genovese si inserisce in un contesto particolare, che va ad interessare gli aspetti logistici del conflitto nel suo complesso. Va qui precisato cosa intendo per "punto di vista logistico". Faccio mia la prospettiva di Geoffrey Parker, ossia la logistica militare come approvvigionamento di tutto ciò di cui un esercito aveva bisogno per operare, per esistere come struttura organizzata in grado di svolgere il compito a cui era deputata. L'accezione non va quindi intesa come limitata al settore del trasporto, della movimentazione di risorse dalle aree di produzione-reperimento alle forze combattenti, ma come l'insieme di processi, meccanismi, attori, istituzioni che concorrevano nel fornire risorse al sistema militare. E con risorse non intendo solo il vettovagliamento e l'equipaggiamento (armi, munizioni, vestiario, attrezzature di vario genere) ma anche le risorse umane (ossia il reclutamento) e finanziarie, in primo luogo il denaro per le paghe.

Oggi il funzionamento di un esercito, in termini di reperimento e dispiegamento di risorse umane e finanziarie, difficilmente rientra nel campo d'azione della logistica, se non nella dimensione del trasporto della risorsa umana. Per l'antico regime, al contrario, il reclutamento e il reperimento di risorse finanziarie erano problemi cruciali, al pari del loro trasporto, tanto che Parker in *La Rivoluzione militare* riserva loro buona parte dello spazio dedicato alla logistica<sup>3</sup>. Nel caso che andremo ad analizzare l'analisi sarà focalizzata sul traffico di disertori dell'esercito genovese, dalla Corsica ad una pluralità di realtà militari (spagnola, francese, veneziana, napoletana), nella sua dimensione di filiera formata da aree di reperimento e stoccaggio delle risorse, vettori di trasporto (marittimi e terrestri), snodi di connessione e interscambio (principalmente portuali, col "portuale" che assume un significato ampio, perché una cala, una spiaggia senza alcuna infrastruttura, poteva essere utilizzato come porto) e attori (sociali e politici, variegati per estrazione, collocazione, professione e ruolo). Ma l'analisi non si limiterà alla logistica del traffico di disertori, secondo la struttura che ho appena descritto, perché andrà a collocare il traffico in un quadro sistemico, nella misura di cui il commercio di disertori deve essere messo in relazione con la logistica

<sup>3</sup> G. PARKER, *La Rivoluzione militare*, pp. 89-135.

bellica dei còrsi in rivolta contro Genova, e con le problematiche logistiche del sistema militare genovese in Corsica.

Lo sforzo bellico del movimento insurrezionale còrso necessitava di risorse, di armi e munizioni in primo luogo, ma anche di sale. Armi e munizioni per combattere; il sale per esercitare potere e controllo sul territorio, nella misura in cui si trattava di un bene di prima necessità intorno a cui venivano costruiti rapporti di dipendenza politica<sup>4</sup>. La Corsica non produceva sale e polvere da sparo, e gli armaioli erano ben pochi. La domanda di armi, munizioni e sale poteva essere soddisfatta solo ricorrendo al mercato internazionale, facendo riferimento a centri di produzione remoti. Armi e munizioni arrivavano dal bresciano, dalla Francia e della Spagna; polvere da sparo dal parmense e dai Presidi di Toscana sotto sovranità napoletana; sale dalla Sicilia e dalla Provenza. I flussi convergevano (principalmente) su Livorno per prendere la via della Corsica, ed esistevano se i sollevati avevano il denaro per trasformare il bisogno in domanda. Il reperimento delle risorse finanziarie per alimentare la macchina bellica non era un problema di secondo piano, era cruciale, lo era per tutte le realtà statuali di antico regime<sup>5</sup>, e lo era ancor di più per una realtà insurrezionale. Vendere disertori dell'esercito genovese sul mercato internazionale della guerra divenne, per i còrsi, uno delle principali strumenti di accesso ad armi, munizioni e sale. Siamo quindi di fronte a flussi che scorrono in direzioni opposte, in parte lungo gli stessi assi (stessi vettori di trasporto, stesse aree di stoccaggio, stessi punti di appoggio, stessi attori): si incontrano in snodi di interscambio, sincronizzati a tal punto da entrare nella dimensione del baratto<sup>6</sup>.

Il ruolo cruciale che il flusso di disertori ebbe quale merce di scambio per l'approvvigionamento di armi, munizioni e sale, è uno dei fattori che ne hanno determinato il

<sup>4</sup> E. BERI, *Genova e il suo Regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2011, pp. 141-144.

<sup>5</sup> G. PARKER, *La Rivoluzione militare*, pp. 109-118.

<sup>6</sup> Nel 1734 il colonnello del reggimento spagnolo *Córcega*, Bartolomeo Seta Bastelica, si accordò con i sollevati sulla base dello scambio «un fucile per ogni disertore» (ARCHIVIO GENERAL DE SIMANCAS - d'ora in poi AGS -, *Estado* n. 5514, 15 maggio 173). Un accordo dello stesso tenore regolò i rapporti tra il viceconsole francese di Calvi, Andrea Ozero, reclutatore per le armate del «Re Cristianissimo» tra 1741 e 1743, e il prete Croce di Lavatoggio, leader ribelle nella provincia delle Balagne (ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA - d'ora in poi ASG - *Archivio Segreto* n. 2050, 1° luglio 1743).

carattere strutturale, permanente, durante il quarantennio del conflitto còrso-genovese. Un carattere strutturale permanente che ha dato al flusso la configurazione di un “movimento migratorio”, per quanto quantitativamente contenuto, di maestranze professionali nel settore della guerra. Un flusso che ha un polo nella domanda di reclute, in momenti e fasi diverse, degli eserciti spagnolo, francese, napoletano, e l’altro polo nella necessità dei sollevati di equilibrare la bilancia commerciale sfruttando una risorsa disponibile sul territorio e appetita sul mercato internazionale. La disponibilità della risorsa era connessa a doppio filo alla dimensione della logistica, in primo luogo perché la diserzione era figlia delle carenze logistiche del sistema militare genovese. Qui non mi riferisco a problematiche di approvvigionamento e vettovagliamento in termini di trasporto, ma a problematiche relative al reperimento, ancor prima e ancor più del trasporto, del vestiario e del denaro per le paghe, e alla condizione degli accuartieramenti. I soldati genovesi disertavano, soprattutto, perché venivano pagati con mesi di ritardo, perché dovevano servire con vestiario logoro e perché venivano accuartierati non di rado in edifici fatiscenti<sup>7</sup>. Era una realtà che non riguardava la logistica nella dimensione dello stoccaggio, trasporto e distribuzione, ma in una dimensione a monte della catena distributiva, la dimensione delle difficoltà finanziarie, con un erario progressivamente sempre più in affanno nel fornire di denaro le casse dei reparti stanziati in Corsica. La truppa non veniva approvvigionata, e pagata, perché mancava il denaro per farlo.

In alcuni casi questa condizione, progressivamente strutturale, generò situazioni paradossali. Mi limito a due casi esemplificativi. Nell’agosto del 1735 l’ambasciatore sabauda a Genova informò il suo sovrano di disertori delle truppe piemontesi che, arruolati nell’esercito genovese, e inviati in Corsica, avevano manifestato il desiderio di disertare nuovamente, chiedendo di essere riammessi nei ranghi dell’esercito sabauda<sup>8</sup>. Il 19 luglio 1747 il commissario generale Stefano De Mari, dopo aver descritto lo stato miserevole in cui era ridotta la guarnigione di Bastia («per la gran penuria di

<sup>7</sup> E. BERI, *Genova e il suo Regno*, pp. 135-164.

<sup>8</sup> AST, *Archivio di Corte, Materie politiche per rapporti all'estero*, Lettere ministri, Genova, m. 14, Genova, 11 agosto 1735.

denaro [...] la truppa è tutta in malissimo stato spogliata e scalza a segno che sino mancano i cenci per ricoprirla»), riferì ai Serenissimi Collegi (il vertice del governo genovese) di essere in dubbio se condannare a morte un disertore che, al momento della cattura, si era giustificato sostenendo di aver abbandonato il servizio perché non erano più in essere le condizioni pattuite al momento del suo arruolamento («essere vestito, e mantenuto, secondo quanto porta la regola de soldati»): per questo motivo si era sentito sciolto dall'obbligo di rispettare il contratto sottoscritto con la Repubblica. Il 24 luglio 1747 i Collegi decisero di non sottoporlo ad alcuna azione disciplinare; la sua diserzione, in sostanza, era riconosciuta come legittima, per inadempimento contrattuale dello stato genovese. A De Mari venne ordinato di liberarlo e reintegrarlo in un reparto diverso da quello originario, adducendo un pretesto, affinché il precedente non invogliasse altri soldati a disertare<sup>9</sup>.

Le carenze del sistema logistico genovese danno quindi forma ad uno dei due fili che legano la risorsa “disertore” alla logistica. Il secondo filo va individuato nella valorizzazione della risorsa, e nel concorso alla costruzione della risorsa, da parte dei sollevati. I sollevati dovevano finanziare il loro sforzo bellico, avevano la risorsa (i disertori), e la domanda non mancava. La risorsa andava incanalata verso la domanda, ossia verso i poli del mercato internazionale della guerra. Ma i sollevati non si limitarono ad incanalare il flusso, concorsero a generarlo e lo alimentarono, agendo per implementarlo. Operarono come reclutatori, ossia com e – mi si passi il termine – “adesatori di soldati”: in primo luogo facendo leva sul premio d'ingaggio (una quota *una tantum* che il soldato riceveva al momento del reclutamento) e sulle migliori condizioni di servizio offerte dall'esercito acquirente rispetto a quelle, disastrose, che il soldato doveva sopportare nell'esercito genovese<sup>10</sup>; in secondo luogo persuadendo, e forzando, alla diserzione i soldati che catturavano. Che la coercizione fosse un fattore ce lo dimostrano i casi di fuga dai bastimenti e di detenzione, sia durante il viaggio che nei porti. Le fonti ci parlano di «disertori» reclusi sottocoperta dopo essere stati imbarcati in Corsica; fuggiti durante gli scali a Livorno o a Civitavecchia; rinchiusi in

<sup>9</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 2054, 19 e 24 luglio 1747.

<sup>10</sup> E. BERI, *Genova e il suo Regno*, pp. 154-159.



magazzini a Porto Longone in attesa di essere prelevati da un ufficiale-reclutatore della guarnigione; guardati a vista da sbirri a Terracina prima del trasferimento verso il confine tra Stato pontificio e Regno di Napoli<sup>11</sup>. I prigionieri che sceglievano la strada del nuovo ingaggio senza bisogno di persuasione, o costrizione, erano probabilmente la maggior parte, perché il nuovo ingaggio era una soluzione che reputavano preferibile alla prigionia. In alcuni casi è possibile che fingessero di reputarla preferibile, accettando la proposta di un nuovo ingaggio per ottenere un imbarco verso il continente, tentando poi la fuga alla prima occasione. In un'isola, per il soldato che aveva intenzione di abbandonare il servizio e voleva raggiungere il continente, l'unica soluzione era quella di trovare un imbarco. Non avrebbe potuto farlo su bastimenti genovesi, per questo motivo il fingersi disposto ad accettare l'ingaggio in un nuovo esercito era l'unica opzione.

### 3. Flussi e snodi

Nel quarantennio 1729-1768 il traffico di disertori sembra oscillare per frequenza e intensità. Il problema della diserzione ricorre nelle fonti come una costante, ma non sempre in relazione ad un traffico i cui tratti, vettori e protagonisti siano definiti. Il problema può essere legato sia alla natura delle fonti – in primo luogo la corrispondenza consolare e quella diplomatica genovese; fonti d'indagine, prodotte da chi era chiamato ad informare il governo genovese sul fenomeno per reprimerlo, e quindi intrinsecamente deficitarie<sup>12</sup> – sia alla natura del fenomeno: non è detto che il fenomeno abbia avuto costantemente la stessa forma definita sotto il profilo commerciale e, di riflesso, logistico, ossia della configurazione dei flussi, della distribuzione spaziale de-

<sup>11</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 1715, 5 ottobre 1763; n. 2331, 3 e 24 marzo 1761; n. 2332, 25 agosto 176, 30 novembre 1762; n. 2644, 22 febbraio 1763; n. 2666, 21 novembre 1759; n. 2691, 5 dicembre 1759; n. 2700, 26 novembre 1761.

<sup>12</sup> Sulle fonti rimando a: E. BERI, *Disertori, provvisioni militari, grani, olii e sale. Contrabbando e guerre di Corsica nelle fonti genovesi (1729-1768)*, in P. CALCAGNO (ed), *Per vie illegali. Fonti per lo studio dei fenomeni illeciti nel Mediterraneo dell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2017, pp. 131-145.

gli snodi e del loro peso assoluto e relativo, degli attori e dei meccanismi di connessione. Con i meccanismi che sono ancor più cruciali nella misura in cui la logistica di un traffico illecito per garantire la fluidità del flusso di merce, e sincronizzare domanda e offerta, viveva di pratiche e accorgimenti che permettevano di evitare e superare le procedure di controllo doganali, sanitarie e poliziesche.

Quello che le fonti ci permettono di fare è di identificare alcune fasi in cui il traffico di disertori ha avuto una struttura definita, articolata e organizzata. La prima fase, veneziana, limitata al 1731, è connessa al reclutamento per il reggimento della Serenissima comandato da un non meglio identificato colonnello Vitali, còrso. La seconda fase è focalizzata sul biennio 1734-35, durante la guerra di successione polacca, in relazione alla formazione di un nuovo reggimento spagnolo, *Córcega*, al comando del colonnello còrso Bartolomeo Seta Bastelica. La terza fase coincide con i primi anni della guerra di successione austriaca, fino al 1743, ed è connessa al reclutamento per gli eserciti francese e spagnolo. L'ultima fase, cronologicamente la più lunga (1755-1764), ha per protagonista l'esercito della terza corona borbonica, quella di Napoli e Sicilia. In ciascuna fase il flusso di disertori verso i centri di reclutamento (guarnigioni e reparti che necessitavano di rimpiazzi e acquartieramenti di reparti in formazione) è sincronico ai flussi di armi, munizioni e sale. Flussi in parte paralleli e speculari, nello spazio, in parte (e lo vedremo) maggiormente articolati, con assi convergenti sul porto di Livorno (e su alcuni scali alternativi della Toscana), a formare un canale unico che da Livorno raggiungeva la Corsica, grazie alla stessa catena logistica (fatta di vettori, porti, attori e meccanismi) attraverso cui i disertori dalla Corsica fluivano verso Livorno.

Per ciascuna fase le fonti ci permettono di identificare un'articolazione sistemica, che ha solo in parte tratti comuni con le altre; un'articolazione che potremmo definire "di filiera", anche se la ricostruzione della filiera, nel suo complesso, è possibile solo per il flusso di disertori, non per quello delle armi, munizioni e sale perché mancano informazioni esaustive sulle aree di produzione. Le fonti permettono di identificare gli assi lungo cui venivano incanalati i flussi; le aree di approvvigionamento e quelle di destinazioni; i vettori di trasporto, essenzialmente quelli marittimi (perché nella

dimensione terrestre, minoritaria, il trasporto avveniva a piedi); i punti d'origine, quelli d'arrivo e quelli di snodo. Con gli snodi quali punti di convergenza, connessione e interscambio tra catene diverse e punti di connessione tra gli anelli di una stessa catena.

Le aree di approvvigionamento di disertori sono definibili in modo generico, e rappresentano un tratto comune a tutte le fasi. Sono le province settentrionali della Corsica, quelle maggiormente interessate dal conflitto, dove era concentrata la presenza militare genovese. I soldati fuggiaschi venivano incanalati verso gli snodi del traffico marittimo – attraverso meccanismi che vedremo nel prossimo paragrafo – insieme ai prigionieri di guerra persuasi ad accettare l'ingaggio in un nuovo esercito e a coloro che disertavano in forza dell'azione di adescamento degli ingaggiatori. Per le reclute del reggimento Vitali i porti di partenza erano San Fiorenzo nella provincia del Nebbio, Isola Rossa e Girolata nelle Balagne. Da qui il flusso raggiungeva, via mare, Livorno, e proseguiva poi, via terra, alla volta di Venezia<sup>13</sup>.

San Fiorenzo, e alcune cale delle Balagne, erano punti di imbarco anche per le reclute del reggimento *Córcega* del colonnello Seta Bastelica, insieme alle spiagge intorno ad Aleria, sulla costa orientale. Anche in questo caso la destinazione era Livorno; da qui le reclute prendevano la via di Barcellona, dove il reggimento era in formazione. Abbiamo anche un dato quantitativo, per quanto generico e limitato, per dare un'idea della consistenza del flusso: nel 1734 disertavano fino a 20 uomini al giorno; su un totale di truppa che non superò mai i 3.000 effettivi<sup>14</sup>.

Una costellazione, estremamente parcellizzata, di aree di acquartieramento-stoccaggio e di punti di imbarco (e di sbarco delle armi, delle munizioni e del sale), caratterizza la fase franco-ispana del 1741-43. Le cale di imbarco si snodavano da San Fiorenzo ad Ajaccio. Bastimenti francesi e spagnoli, provenienti principalmente da Marsiglia, raggiungevano prima Calvi (sede del viceconsolato francese) e poi il golfo di San Fiorenzo; da San Fiorenzo si muovevano verso Ajaccio, costeggiando i litorali

<sup>13</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 2013, 20 giugno 1731; n. 2686, 12 e 13 aprile 1731, 4, 11, 15, 18 e 25 luglio 1731.

<sup>14</sup> E. BERI, *Genova e il suo Regno*, pp. 154-159.

delle Balagne (con scali a Isola Rossa e Calvi), della provincia di Vico di quella di Ajaccio, imbarcando disertori e sbarcando armi e munizioni. Nella rada di Ajaccio era alla fonda (e vi rimase per oltre un anno) una nave da guerra spagnola, la *Sant'Isidro*. Aveva la funzione di caserma galleggiante per disertori; disertori che affluivano sulla nave in attesa dell'arrivo dei bastimenti da San Fiorenzo e Calvi. La *Sant'Isidro* non si muoveva da Ajaccio, non era un vettore di trasporto, era uno snodo della catena logistica, alla stregua di un'infrastruttura portuale. In una condizione in cui non era possibile, per la natura illecita del traffico, utilizzare le infrastrutture portuali di Ajaccio, ecco che la nave svolgeva funzioni analoghe, di punto di stoccaggio e imbarco della merce. Dopo aver imbarcato le reclute stoccate sulla *Sant'Isidro*, i bastimenti invertivano la rotta per raggiungere nuovamente Calvi (effettuando altri imbarchi lungo il tragitto) e da qui puntavano verso il continente, in primo luogo verso Marsiglia (o verso altri porti, nel caso in cui le armate franco-ispane avessero necessità di rimpiazzi altrove)<sup>15</sup>.

La fase napoletana è quella per cui abbiamo maggior ricchezza di fonti. Il traffico assunse caratteri di organizzazione e continuità superiori a quanto rilevato per i casi precedenti, con una configurazione terminale – la destinazione napoletana – costante, per circa un decennio. Gli aspetti quantitativi sembrano rilevanti: nell'estate del 1759 il console genovese a Napoli riferì che in soli tre mesi erano approdati nei porti campani circa 200 disertori. In quel momento gli effettivi delle guarnigioni genovesi in Corsica si aggiravano intorno ai 2.000 uomini<sup>16</sup>. Il flusso terrestre dei disertori, dalle guarnigioni genovesi ai punti d'imbarco, ha avuto configurazione diversa rispetto alle fasi precedenti, perché diversa è stata l'ubicazione degli scali di imbarco lungo il litorale còrso, collocati esclusivamente sulla costa orientale, prima alla foce del fiume Golo, poi nella spiaggia delle Prunete. Non vi era necessità di infrastrutture portuali

<sup>15</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 1764, 23 giugno 1742, 27 luglio 1742, 6 ottobre 1742, 13 febbraio 1743; n. 2048, 19 maggio 1742; n. 2049, 26 gennaio 1742, 2 agosto 1742; n. 2050, 11, 13, 15 e 22 novembre 1742, 4 gennaio 1743, 1 luglio 1743; n. 2050, 13 febbraio 1743; n. 2051, 12 aprile 1744; n. 2286, 21 febbraio 1743, 3 marzo 1743; n. 2473, 10 luglio 1742, 30 ottobre 1742, 5 febbraio 1743.

<sup>16</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 2331, 28 agosto 1759; E. BERI, *Genova e il suo Regno*, p. 148.

articolate: alle Prunete i sollevati costruirono un pontile in legno e qualche magazzino, nulla di più. La configurazione consueta del “porto” era quella della semplice spiaggia, meglio – ma non necessariamente – se collocata in un’insenatura riparata, adatta ad accogliere bastimenti modesti per stazza che, grazie al loro basso pescaggio, potevano avvicinarsi alla battigia, facilitando le procedure di imbarco affidate a gozzi e caicchi. Livorno ebbe anche in questa fase un ruolo centrale, ma in un quadro più complesso e articolato; qui approdavano i bastimenti carichi di disertori provenienti dalla Corsica e diretti verso Napoli, qui arrivavano le merci (armi, munizioni e sale) destinate alla Corsica per pagare i carichi di disertori. Gli scali dei Presidi di Toscana, in particolare quelli dell’isola d’Elba, con anche Portoferraio (dominio granducale, non napoletano come i Presidi), erano punti di connessione e interscambio complementari o alternativi a Livorno: a Porto Longone, in particolare, venivano immagazzinate armi, munizioni e sale. La maggior articolazione della catena logistica passava anche attraverso la variante introdotta nel flusso quando, tra 1761 e 1762, i bandi del re Ferdinando IV chiusero i porti di Napoli e Gaeta ai bastimenti carichi di disertori. I nuovi terminali marittimi del traffico divennero Terracina, nello Stato Pontificio, a poca distanza dal confine col Regno di Napoli, e la spiaggia di Bagnoli, vicino all’isola di Nisida, fuori Napoli, defilata e lontana da occhi indiscreti. Da Bagnoli i disertori raggiungevano le guarnigioni di destinazione nel Napoletano; da Terracina venivano portati via terra a Portello, sul confine tra Regno di Napoli e Stato Pontificio, e da qui a Gaeta<sup>17</sup>.

In tre delle quattro fasi Livorno emerge quale snodo cruciale sia del flusso di disertori, sia del flusso di armi, munizioni e sale, due flussi simbiotici, che si alimentavano a vicenda. Livorno è stata sostanzialmente assente solo nella fase franco-ispana; è vero che in quella napoletana ha condiviso il ruolo di punto di appoggio con Porto Longone e Portoferraio, ma è stata sempre protagonista. Anche qui, come nelle altre due fasi che la vedono coinvolta, Livorno emerge al contempo come snodo di collegamento tra due anelli della catena lungo cui scorre il flusso di disertori, e come punto

<sup>17</sup> E. BERI, *Contrabbandieri e corsari napoletani nella rivoluzione di Corsica (1757-1768)*, Nocera Superiore, D’Amico, 2020, pp. 83-100.

di interscambio tra questo flusso e quello di merci strategiche destinate in Corsica. In un grande emporio commerciale, e portofranco, era facile procurarsi armi e munizioni, sia attraverso la produzione locale, sia attingendo a correnti di traffico che convergevano sullo snodo da aree di produzione lontane. Aree difficili da individuare nelle fonti, tranne che in alcuni casi: dal bresciano, nel 1733-1734, armi e munizioni; dal parmense, nel 1757-64, polvere da sparo (in questo secondo caso le fonti non permettono di capire se il parmense sia l'area di produzione della polvere da sparo oppure solo una zona di transito; sempre in questo secondo caso la polvere da sparo veniva imbarcata per la Corsica non a Livorno ma nella spiagge toscane di Massa, Lavenza, Pietrasanta e Viareggio; snodi meno in vista, più defilati, rispetto al porto labronico, e quindi preferibili per un traffico di contrabbando)<sup>18</sup>.

#### 4. Attori e meccanismi

La formazione di un reggimento, come anche il reclutamento dei rimpiazzi durante la sua vita operativa, era responsabilità diretta, sia materiale che economica, del colonnello. Era lo schema tradizionale dell'imprenditoria militare, in cui l'ufficiale comandante offriva un servizio, un reparto completo, al sovrano e lo manteneva in efficienza, in cambio, tra l'altro, del privilegio di assegnare i ruoli di ufficiali al suo interno. Il reggimento del colonnello Seta Bastelica avrebbe dovuto essere formato, come denuncia la designazione *Córcega*, da fanti còrsi. La Corsica era un bacino tradizionale di reclutamento di professionisti della guerra, al pari di altre realtà montane caratterizzate da un'economia povera, da un'abbondanza di manodopera disposta a migrare e da una tradizione guerriera (la Svizzera, la Scozia e la Baviera, solo per citare i tre casi più noti)<sup>19</sup>. La condizione di guerra che caratterizzava l'isola in questo momento complicava però il quadro. Il reclutamento solitamente avveniva attraverso

<sup>18</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 2686, 27 e 30 maggio, 14 ottobre, 4 e 28 novembre, 19, 23 e 26 dicembre 1733; n. 2687, 6 gennaio, 6 e 10 febbraio 1734; E. BERI, *Contrabbandieri, faccendieri e mediatori fra Toscana e Corsica nel medio Settecento (1729-1768)*, «Études corses», 78/2014, p. 50.

<sup>19</sup> R. MUSSO, *I corsi*, «Liguria», 55, 1/1988, pp. 10-14; E. BERI, *Les Corses dans l'armée de la République de Gênes (1528-1768)*, in A.-M. GRAZIANI - S. GREGORI (eds), *Corsica genovese, la Corse a l'époque de la République de Gênes (XIVe-XVIIIe siècles)*, Bastia, Musée municipal de Bastia, 2016, pp. 87-93. Sulla pratica

collaudati meccanismi parentali e clientelari. Ora, nel quadro di un conflitto che era, anche e soprattutto, una guerra intestina fra còrsi ribelli e còrsi leali a Genova, la disponibilità del notabilato ad impegnare le proprie risorse militari fuori dall'isola era sempre più scarsa. I disertori "genovesi" (soldati professionisti italiani, svizzeri, grigioni, tedeschi, francesi, spagnoli, irlandesi ecc.) colmarono il vuoto. Guardiamo, ad esempio, al caso del reggimento del colonnello Vitali. Avrebbe dovuto essere formato da fanti còrsi, ma la scarsa disponibilità di reclute isolate costrinse a ripiegare sui disertori: in due successivi viaggi i bastimenti francesi noleggiati dal colonnello imbarcarono a San Fiorenzo circa 600 reclute; i còrsi erano ben pochi, a fronte di una gran quantità di disertori<sup>20</sup>.

La struttura su cui venne costruita la connessione tra la domanda e la risorsa, va individuata nelle reti di relazione. Le reti di relazione connotano la catena di collegamento tra domanda e offerta in tutte le sue componenti: la disponibilità di vettori di trasporto marittimo; le interazioni negli snodi e nei punti di interscambio; i meccanismi di filtraggio del flusso attraverso le maglie dei controlli; la connessione e sincronizzazione tra il flusso di disertori e il flusso, speculare, di armi, munizioni e sale; infine le connessioni tra gruppi e attori sociali. La catena che collegava i bacini di reclutamento di disertori in Corsica al reggimento *Córcega* era strutturata intorno alle reti di relazione del colonnello Seta Bastelica. La rete era incardinata su due poli. Il primo gravitava sul leader dei sollevati Luigi Giafferri, nominato dal Seta Bastelica capitano della compagnia granatieri del reggimento. I sollevati «procuravano» disertori, catturando prigionieri di guerra e accogliendo, sfamando e indirizzando (direttamente o attraverso salvacondotti) verso le aree di reclutamento e imbarco, i fuggiaschi. Il secondo polo era formato dal console di Spagna e Napoli a Livorno, marchese Odoardo de Silva, e dal viceconsole di Spagna e Napoli a Bastia, Domenico Rivarola. Entrambi avevano propri uomini nel reggimento (il tenente colonnello Francesco Rivarola, fi-

degli eserciti europei di ricorrere a bacini di reclutamento tradizionali: J. KEEGAN, *La grande storia della guerra*, Milano, Mondadori, 1994, pp. 346-347.

<sup>20</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 2686, 9 maggio, 4 e 25 luglio 1731.

glio di Domenico, e il maggiore Tommaso De Micheli, napoletano) ed entrambi davano forma al meccanismo di connessione tra l'anello terrestre della catena, gestito dai sollevati sotto la direzione di Giafferri, e quello marittimo, nella misura in cui erano loro a procurare, noleggiandoli, i bastimenti (catalani, francesi e napoletani) sui cui i disertori venivano imbarcati<sup>21</sup>. I due poli erano integrati da un terzo: la presenza di comunità di còrsi «malcontenti» fuoriusciti, attive tra Livorno e nei Presidi di Toscana. Le relazioni che i maggiorenti «malcontenti» avevano nel porto labronico, e negli scali dell'ex Stato dei Presidi, azionavano gli ingranaggi di quei meccanismi necessari per superare gli ostacoli con cui un flusso illecito di merce doveva fare i conti, e che solo l'esistenza di autorità locali colluse – con le comunità còrse quale anello di collegamento – poteva garantire<sup>22</sup>.

Le reti di relazione emergono come elemento determinante anche nel caso del reclutamento per il reggimento veneziano del colonnello Vitali, còrso anch'esso, come Seta Bastelica. I disertori reclutati dagli uomini che operavano come ingaggiatori sotto la direzione del colonnello – ufficiali del suo reggimento, còrsi per lo più, sbarcati nell'isola nella primavera del 1731 – venivano imbarcati su bastimenti noleggiati a Livorno. Vitali sovrintendeva al noleggio dei bastimenti, principalmente francesi, che salpavano dal porto labronico per la Corsica carichi delle armi, munizioni e sale. I contatti del colonnello, e dei suoi ufficiali còrsi, coi sollevati era la condizione necessaria affinché la diserzione diventasse una risorsa, perché connettevano chi poteva disporre di disertori da vendere con chi aveva bisogno di reclute, e poteva pagarle con armi, munizioni e sale. Dalle reti di relazione dell'ufficialità del reggimento dipendeva anche l'accesso ai vettori marittimi di trasporto: il tenente colonnello del reggimento, Giovanni Battista D'Angeli, era figlio del viceconsole francese di Bastia, Francesco

<sup>21</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 1701, 15 e 29 maggio 1734, 16 novembre 1734, 19 gennaio 1735; n. 1703, 25 gennaio 1736, 11 aprile 1736 e 13 luglio 1736; n. 2687, 31 marzo 1733, 27 marzo 1734, 7, 14 e 21 aprile 1734, 1, 5, 8 e 12 maggio 1734, 30 giugno 1734, 14 e 21 luglio 1734, 8 settembre 1734, 15 dicembre 1734, 22 gennaio 1735, 9 febbraio 1735, 2, 9 e 16 marzo 1735, 25 maggio 1735, 1 e 29 giugno 1735, 30 luglio 1735, 31 agosto 1735, 14, 15, 21 e 25 settembre 1735, 5, 7 e 19 ottobre 1735, 2, 19 e 30 novembre 1735, 7, 24 e 28 dicembre 1735, 4, 11 e 18 gennaio 1736, 1, 8, 15, 22, 29 febbraio 1736, 21 marzo 1736; AGS, *Estado* n. 5509, 11 e 18 maggio 1734; n. 5511, 14, 16 e 17 aprile 1734; n. 5514, 21 e 28 aprile 1734, 15 e 27 maggio 1734, 14 dicembre 1734, 2 febbraio 1735; n. 5516, 20 luglio, 3, 14 e 24 agosto 1735.

<sup>22</sup> E. BERI, *Contrabbandieri, faccendieri e mediatori*, pp. 47-51.



D'Angeli, il *trait d'union* tra Vitali e i capitani dei bastimenti francesi<sup>23</sup>.

Il ruolo di consoli e viceconsoli era cruciale: tanto Domenico Rivarola e Odoardo de Silva nel caso del reggimento *Córcega*, quanto D'Angeli per il reggimento Vitali, facilitavano l'abboccamento e le trattative per il noleggio dei bastimenti, e rilasciavano ai capitani i documenti di navigazione necessari per avere accesso ai porti di destinazione. Anche nella fase franco-ispana, come anche in quella napoletana, emerge la centralità di alcune figure consolari nelle reti di relazioni. Tra il 1740 e il 1743 Andrea Ozero, viceconsole francese di Calvi, non fu solo attore dei meccanismi d'accesso ai vettori marittimi, ma coordinò l'attività di reclutamento, in rete con i sollevati còrsi delle Balagne (la regione di Calvi), con alcuni ufficiali del reggimento francese *Royal Corse* e col capitano della nave da guerra spagnola *Sant'Isidro*. Ozero si accordò con un leader ribelle locale, il prete Giovanni Battista Croce di Lavatoggio. Secondo lo schema già analizzato nel caso del reclutamento per il reggimento *Córcega* i sollevati persuadevano i prigionieri ad accettare l'ingaggio nell'esercito francese e raccoglievano i fuggiaschi, gli alloggiavano (spesso in chiese e conventi, perché in terra consacrata un disertore non poteva essere catturato) per poi incanalarli nottetempo verso le cale di imbarco (analogamente operava la rete di relazione del capitano della *Sant'Isidro*). Nelle cale approdavano bastimenti francesi e spagnoli, che scaricavano armi, munizioni e sale e prelevavano le reclute<sup>24</sup>.

La fase napoletana (1757-64) ha in comune con le precedenti la centralità di alcuni consoli, due in questo caso, ma con una peculiarità: non erano titolari di consolati con sede in Corsica. Abbiamo visto il viceconsole di Spagna e Napoli, e quello di Francia, a Bastia, anelli di giunzione tra la domanda di trasporto marittimo e il mercato internazionale dei noli (con particolare riferimento alla marineria di bandiera, ossia di "nazionalità", del console). Abbiamo visto il viceconsole di Francia a Calvi, Andrea Ozero, attore manageriale nell'organizzazione e gestione del flusso di disertori. Nelle fasi che precedono quella napoletana è coinvolto unico consolato esterno alla Corsica, quello

<sup>23</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 2013, 20 giugno 1731; n. 2686, 12 e 13 aprile 1731, 4, 11, 15, 18 e 25 luglio 1731, 17 ottobre 1731.

<sup>24</sup> E. BERI, *Genova e il suo Regno*, pp. 154-159.

ispano-napoletano di Livorno, negli anni 1734-35. I consolati protagonisti della fase napoletana hanno, come questo, una collocazione non a monte del flusso – ossia in Corsica, dove il flusso aveva origine e veniva incanalato – ma lungo il flusso, nell’isola d’Elba, nel porto granducale di Portoferraio. Si tratta del viceconsolato napoletano, di cui era titolare Giacomo Manganaro, e del viceconsolato sabauda, di cui era titolare Giuseppe Izzo, napoletano. Manganaro e Izzo sono state figure cardine della rete di relazione che ha dato corpo alla catena logistica Corsica-Napoli. Non solo, come Ozero hanno agito da attori del traffico: consoli-mercanti, partecipi in termini di investimenti, organizzazione e profitto<sup>25</sup>.

C’è un secondo elemento che connota la fase napoletana: la marginalizzazione dell’elemento militare. Nelle fasi precedenti gli ufficiali degli eserciti, e dei reggimenti, verso cui il flusso di disertori veniva incanalato, emergono quali figure cardine della catena logistica, a partire dalla sua origine: li troviamo in Corsica a trattare accordi con la leadership dei sollevati per la fornitura di disertori e a reclutare in prima persona, e li troviamo a Livorno a procurare armi e munizioni con cui pagare i disertori e a noleggiare bastimenti. Non erano, in sostanza, relegati ad un solo capo della catena logistica, l’ultimo, quello dei centri di reclutamento; agivano anche all’altro capo e negli snodi, in primo luogo a Livorno. Nella fase napoletana, al contrario, troviamo i militari relegati al capo finale della catena logistica: ricevevano il flusso, non erano partecipi della sua organizzazione e gestione. Erano clienti, commissionavano gli acquisti di disertori e fornivano la merce con cui pagarli, ma non agivano in prima persona per soddisfare la propria domanda di reclute; lasciavano che fossero altri a farlo.

La gestione dei flussi (di disertori verso Napoli, di armi, munizioni e sale verso la Corsica) da parte di questi “altri”, senza l’ufficialità militare a dirigerli, è il terzo elemento che connota la fase napoletana. Nelle altre fasi il ruolo della gente di mare e l’ambiente mercantile, con i consoli come punti di riferimento, è concentrato essenzialmente nel trasporto marittimo e, in parte, nella fornitura di armi, munizioni e sale. Qui, al contrario, marittimi, mercanti e consoli emergono come attori protagonisti.

<sup>25</sup> E. BERI, *Contrabbandieri e corsari*, pp. 68-73.

Acquistavano, trasportavano e vendevano, mettendo in connessione i poli ai capi delle catene: il governo ribelle corso guidato da Pasquale Paoli con la sua necessità di armi, munizioni e sale e la sua disponibilità di disertori genovesi, gli ufficiali dei reggimenti napoletani col loro bisogno di reclute, la Sicilia con la sua produzione di sale e una variegata costellazione centri di produzione e commercio di armi e munizioni.

Il connubio di marittimi, mercanti e consoli che ha connesso e sincronizzato i bisogni e le disponibilità di questi poli, producendo flussi di merce, è stato essenzialmente corso-napoletano. Il protagonismo dei corsi nel traffico, in particolare nel trasporto marittimo, in simbiosi con la marineria napoletana, è un ulteriore elemento di novità di questa fase. Tra 1730 e 1757 nello snodo di Livorno non è mai mancata un'attiva partecipazione della locale comunità corsa al traffico, ma senza alcuna proiezione nel trasporto marittimo; nella fase napoletana, al contrario, i corsi hanno agiato anche nel trasporto marittimo, in connubio con i napoletani. Sono stati i napoletani i principali attori del trasporto marittimo, ma i corsi, a differenza del passato, hanno avuto una parte<sup>26</sup>. Il connubio corso-napoletano si è configurato essenzialmente come connubio corso-torregrechino. È stata in primo luogo lagente di mare di Torre del Greco, i «torregrechini», a dare forma alla catena lungo cui fluivano, dalla Corsica a Napoli, i disertori. Quella «torregrechina» era una comunità marittima tradizionalmente presente nei Presidi di Toscana, in Corsica e in Sardegna; una presenza legata principalmente alla pesca del corallo e al contrabbando. Era una comunità con uomini e reti di relazione in quelle posizioni chiave necessarie per rendere fluidi, sincronizzandoli, i flussi simbiotici di merci nel contesto di un traffico illegale<sup>27</sup>.

Ma quali erano i meccanismi attraverso cui i «torregrechini» riuscivano a rendere fluido lo scorrere dei flussi, eliminando ostacoli e strozzature? Le fonti ci parlano di identità fittizie, prestanomi, bandiere ombra, documenti di navigazione con l'indicazione di destinazioni fasulle (oppure reali ma di comodo – come i porti della Sardegna

<sup>26</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 1713, 12 febbraio 1759; n. 1714, 31 agosto 1761, 4 febbraio 1762; n. 2331, 23 settembre 1760; n. 2332, 15 marzo 1763; n. 2644, 7 dicembre 1756; n. 2700, 23 gennaio 1757.

<sup>27</sup> E. BERI, *Contrabbandieri e corsari*, pp. 37-60.

– perché comportavano rotte che giustificavano la navigazione verso la Corsica), patenti di sanità contraffatte, trasbordi di merci tra bastimenti al largo dei porti, segnalazioni convenute per comunicare la presenza o meno di bastimenti militari genovesi e collusione con le autorità portuali e con i consoli. Giacomo Manganaro, il viceconsole napoletano di Portoferraio, era un «torregrechino», punto di riferimento per i bastimenti napoletani in navigazione da e verso la Corsica, e per i «torregrechini» che contrabbandavano disertori. Il viceconsole sabauda Izzo era titolare in Portoferraio, attraverso un prestanome, di magazzini in cui veniva stoccato il sale in attesa di essere imbarcato per le Prunete, in Corsica, dove Giuseppe Marini di Bonifacio, còrso di origine napoletana in affari con «torregrechini» e ischitani, concentrava i disertori. L'anello della catena logistica Terracina-Gaeta – attivato per superare il problema dell'inaccessibilità dei porti napoletani prodotta dai bandi del 1761-62 – era connesso alla presenza di un soldato, «torregrechino», nella guarnigione pontificia di Terracina, e all'accordo che questi aveva stipulato col bargello (il capo della polizia) locale: in forza dell'accordo il bargello e i suoi sbirri erano entrati a far parte della catena logistica come vettore di trasporto, terrestre, e come scorta dei disertori da Terracina al confine tra Stato Pontificio e Regno di Napoli<sup>28</sup>.

La collusione delle autorità di Porto Longone permetteva di superare la principale strozzatura che poteva compromettere la fluidità del flusso dalle Prunete a Napoli: i controlli sanitari. I traffici marittimi dell'età moderna erano condizionati dalle necessità di controlli sanitari, correlati alla minaccia della peste. I bastimenti potevano accedere nei porti unicamente grazie ad un documento, la patente di sanità, che attestava come nello scalo di partenza non fossero segnalati casi di peste. In assenza della patente (o nel caso di patente attestante la presenza di casi di peste nel luogo di partenza) il bastimento doveva essere sottoposto a una quarantena di durata variabile, da sette a ventun giorni. La provenienza da porti dove non esistevano autorità sanitarie, o dove queste non erano riconosciute come legittime, comportava la stessa restrizione.

<sup>28</sup> *Ivi*, pp. 61-68.

Lo scalo delle Prunete era uno di questi porti: non aveva un'organizzazione di controllo sanitario riconosciuta come legittima dalle autorità portuali di Livorno e Civitavecchia; i bastimenti provenienti dalle Prunete dovevano quindi essere sottoposti a quarantena. La collusione delle autorità napoletane di Porto Longone offriva lo strumento per superare il problema. I bastimenti carichi di disertori salpati dalle Prunete venivano accolti a Porto Longone senza alcuna restrizione, violando la normativa. Non solo, nel momento in cui il bastimento salpava per Livorno gli veniva rilasciata una patente di sanità in cui non era indicato, come avrebbe dovuto essere, il porto di provenienza, ossia le Prunete. Longone appariva così essere non una tappa del viaggio, ma l'origine: il bastimento risultava partito da Longone, non dalle Prunete, e otteneva così «libera pratica» (libero accesso) a Livorno, perché regolarmente dotato della patente che attestava come nel porto d'origine, Longone, si godesse di buona salute. Poteva così far scalo, e proseguire, senza essere sottoposto a periodi di quarantena che avrebbero allungato sensibilmente la durata del suo viaggio<sup>29</sup>.

## 5. Conclusioni

La catena logistica della fase napoletana era strutturata su un gruppo d'interesse relativamente omogeneo (nella misura in cui era formato per la maggior parte da membri della stessa comunità), con reti di relazione ramificate ed efficaci. L'omogeneità della rete ottimizzava la fluidità del flusso di disertori e la sincronizzazione tra questo e il flusso, speculare, di armi, munizioni e sale. I due flussi, e la loro organizzazione logistica, erano simbiotici. Fornire disertori per avere armi, munizioni e sale era uno dei centri di gravità dello sforzo bellico dei sollevati. La condizione di difficoltà logistica del sistema militare genovese, in termini di forniture di paghe ed equipaggiamenti – a causa di una finanza pubblica in affanno per i costi del conflitto – dava ai sollevati la disponibilità, in dimensioni consistenti, di una risorsa la cui domanda, sul mercato internazionale della guerra, era altrettanto consistente: una domanda di manodopera specializzata nel settore militare. Si tratta di una tipologia di domanda

<sup>29</sup> ASG, *Archivio Segreto* n. 2692, 6, 11 e 18 marzo 1761, 13 maggio 1761, 3 giugno 1761.

che tradizionalmente produceva flussi migratori, intesi come movimenti di giovane popolazione maschile. Pensiamo agli svizzeri, agli scozzesi, agli irlandesi, ai bavaresi, ai còrsi stessi: alcune aree geografiche europee erano specializzate nel fornire manodopera militare, reclutata solitamente attraverso la mediazione di reti di relazione clientelare, comunitarie e parentali (claniche, nel caso degli scozzesi). Il fenomeno su cui mi sono concentrato ha avuto tratti riconducibili a queste forme comuni di migrazione professionale-militare; anzi, ha preso forma in uno dei contesti geografici tradizionali di emigrazione militare, quello còrso, ma ha assunto una configurazione peculiare. Il motivo sta nella contingenza di una scarsa disponibilità di risorse locali, di reclute còrse, assorbite dallo stato di guerra intestina. Ma lo stato di guerra è altresì correlato alla risorsa alternativa, al professionista militare che, abbandonato il servizio per Genova, era reclutabile per un nuovo ingaggio.

La logistica di questa migrazione di manodopera militare, del flusso di disertori genovesi verso i nuovi eserciti, ha preso corpo, in tutte quattro le fasi, attraverso reti di relazione. Reti disomogenee, differenti al variare della fase, accomunate dalla centralità dei legami personali, parentali e di comunità, che hanno dato forma, sovrapponendosi, ai rapporti di affari, conferendogli solidità: una condizione tanto più necessaria nella dimensione del commercio illecito. Le reti di relazione hanno configurato le catene logistiche. I flussi di disertori, generati dalla polarità domanda-offerta, sono fluiti lungo canali costruiti sulle reti di relazione, con i delicati punti di innesto degli anelli delle catene logistiche quali luoghi in cui le reti si palesavano, in modo più evidente, nella loro efficacia, dando forma ai meccanismi di ingaggio, di trasporto e di distribuzione nei centri di reclutamento, e a quelli di connessione tra gli anelli delle catene logistiche. I colonnelli, còrsi, Vitali e Seta Bastelica, hanno avuto accesso ai disertori grazie alle loro relazioni con i sollevati, e hanno incanalato il flusso su vettori marittimi grazie ai legami di parentela tra alcuni ufficiali dei loro reggimenti e i titolari di diversi consolati e viceconsolati in Corsica e a Livorno. I flussi della fase franco-ispana e napoletana hanno avuto connotazioni del tutto simili nella sostanza, anche se differenziati nella forma. I meccanismi che hanno permesso al flusso di scorrere,

superando gli ostacoli connessi alla sua natura illecita, sono stati, parimenti, strutturati su rapporti personali e di affari tra attori del traffico, almeno in parte disomogenei sotto il profilo sociale ma collegati da reti di relazione trasversali: gente di mare, funzionari locali, forze di polizia, titolari di consolati e viceconsolati. Sono esemplificativi, nella fase napoletana, i casi di Porto Longone, come centro di produzione di patenti di sanità false necessarie per il libero accesso ai porti di Livorno e Civitavecchia, e di Terracina, come snodo della catena prodotto dalla collusione tra «torregrechini» e polizia pontificia locale, attraverso la mediazione del «torregrechino» in servizio nell'esercito papale.

La struttura dei flussi e delle catene logistiche, nello spazio, è stata determinata dalla diversa polarizzazione, nel tempo, della domanda rispetto all'offerta, e dalla realtà puntiforme del reclutamento della manodopera, dei disertori, che si riflette nella pluralità dei punti di imbarco in Corsica. Connotazioni parzialmente simili hanno i regimi logistici nel caso veneziano e spagnolo. La distribuzione diffusa dei punti di imbarco, come la loro collocazione geografica, è caratteristica comune a queste due fasi, e ha tratti simili anche con quella franco-ispana. Nella fase veneziana la collocazione è concentrata nella costa settentrionale: San Fiorenzo nel Nebbio, Girolata e Isola Rossa nelle Balagne. In quella spagnola alla costa settentrionale si aggiunge quella orientale, con Aleria che si accosta a San Fiorenzo e alle cale delle Balagne. Nella fase franco-ispana ritornano ancora San Fiorenzo e le cale delle Balagne, con la novità dei golfi della costa occidentale (in primo luogo il Valinco e Ajaccio). La fase napoletana è caratterizzata da una maggiore concentrazione dei punti d'imbarco, non solo per collocazione geografica (la costa orientale) ma perché, se si eccettua una breve parentesi iniziale in cui venne utilizzata la foce del fiume Golo, lo snodo portuale divenne unico: la spiaggia delle Prunete. La definizione di un unico punto d'imbarco è sintomo di una struttura logistica meno policentrica e più centralizzata, nella misura in cui la raccolta e commercializzazione dei disertori fu monopolizzata, in questa fase, da un sodalizio corso-napoletano che ebbe nelle Prunete il suo centro di gravità.

Nelle fasi veneziana e spagnola alla distribuzione diffusa dei punti d'imbarco corrisponde la convergenza degli assi marittimi su Livorno, e alla speculare convergenza,

sempre su Livorno, dei flussi di armi e munizioni. Livorno è stata lo snodo di interscambio e sincronizzazione di questi due flussi simbiotici, che avevano bisogno l'uno dell'altro per esistere, e dovevano essere necessariamente sincronizzati. Nella fase napoletana il ruolo di Livorno non è stato dissimile, con l'unica differenza di un maggior protagonismo di Porto Longone e Portoferraio quali snodi di convergenza e sincronizzazione dei flussi simbiotici. La mancata centralità di Livorno rende peculiare il caso della fase franco-ispana, per la particolare connotazione della catena logistica che da Calvi (snodo di convergenza dei flussi provenienti dagli scali delle Balagne, dal Valinco e da Ajaccio) raggiungeva Marsiglia, sviluppandosi nel mar Ligure occidentale e nel golfo del Leone, senza coinvolgere il Tirreno settentrionale che, sotto il profilo spaziale, è stata l'area di addensamento delle catene logistiche nelle altre tre fasi.

Dal centro di gravità, focalizzato su Livorno e sull'Elba, le catene si dipanavano lungo assi differenti, corrispondenti ai poli di destinazione del flusso di disertori e alle aree di origine dei flussi di armi, munizioni e sale (limitatamente ai casi in cui le fonti permettono di individuare queste aree). Della fase franco-ispana ho appena detto: la catena logistica collegava la Corsica con Marsiglia, disertori e merci strategiche si muovevano lungo questo asse in direzioni opposte. Nella fase spagnola il flusso di disertori, raggiunto Livorno, proseguiva per Barcellona, piazza di formazione del reggimento del colonnello Seta Bastelica. Nella fase veneziana, da Livorno il flusso si sviluppava via terra fino al Veneto, senza che sia identificabile un punto di destinazione definito. Sia nella fase veneziana che in quella spagnola il flusso di merci strategiche era polarizzato su Livorno, con un'arteria identificabile, per le armi e le munizioni, nell'asse Brescia-Livorno. Nella fase napoletana la destinazione del flusso di disertori ha una configurazione estremamente diffusa: i reggimenti dell'esercito napoletano distribuiti in uno spazio geografico ampio, corrispondente alla collocazione delle guarnigioni di Porto Longone, Piombino, Gaeta, Napoli e Pizzo Falcone (solo per citare le principali). Il flusso di armi, munizioni e sale era speculare, canalizzato lungo lo stesso asse, a partire dalle guarnigioni napoletane, per le armi e le munizioni, con due ramificazioni: la prima che collegava il Tirreno settentrionale col parmense, e lungo la quale si muoveva la polvere da sparo; la seconda che prolungava l'asse polarizzato su



Napoli per raggiungere Trapani e le sue saline.

Le forme attraverso cui il flusso di disertori veniva incanalato verso i punti di imbarco sono comuni: accordi tra reclutatori e sollevati còrsi, con quest'ultimi che «procuravano» disertori accogliendo, alloggiando e indirizzando i fuggiaschi, persuadendo i prigionieri a diventare disertori e «agganciando» i soldati in servizio per convincerli a disertare. Solo nel caso napoletano la connessione reclutatori-sollevati còrsi ha avuto una connotazione diversa, con una relazione non diretta ma mediata dalla gente di mare e dagli operatori commerciali «torregrechini». La dimensione marittima dei flussi ha tratti diversificati quanto ai vettori coinvolti, in tutte e quattro le fasi; ma la diversificazione ha comunque tratti comuni nella presenza, alternata e variegata, di bastimenti appartenenti a quattro marinerie: la francese, presente nelle fasi veneziana, spagnola e franco-ispana; la spagnola, presente nelle fasi spagnola e franco-ispana; la napoletana, presente nelle fasi spagnola e napoletana. L'accesso ai vettori marittimi va guardato come la proiezione delle reti di relazione familiari nel caso veneziano e spagnolo (reti incardinate principalmente sul rapporto, di parentela, fra ufficiali dei reggimenti e consoli delle marinerie coinvolte) e come proiezione della connotazione "nazionale" del traffico nel caso franco-ispano e napoletano. Con questi due elementi – reti di relazione, parentali e non, e connotazione "nazionale" del traffico – che definiscono il quadro interpretativo di riferimento per guardare anche all'azione degli attori della gestione dei regimi logistici nelle quattro fasi, nella loro opera di canalizzazione del flusso migratorio di disertori e del flusso di armi, munizioni e sale; in un rapporto simbiotico, sincronizzato: manodopera specializzata in cambio di merci strategiche.



*Duchi, mercanti, passaporti e minatori. La logistica delle migrazioni di mestiere nell'Europa del Cinquecento.*

Marcon Gabriele

## 1. Introduzione

Tra gli anni Quaranta e Sessanta del Cinquecento, il duca di Firenze Cosimo I de' Medici (1519-1574) avviò un'intensa attività di sfruttamento dei giacimenti metalliferi in varie zone della Toscana. Le operazioni minerarie, che in alcuni casi si protrassero fino agli inizi degli anni Novanta dello stesso secolo, si concentrarono particolarmente in Versilia, nel Capitanato di Pietrasanta, annesso ai domini fiorentini nel 1512, e nei territori maremmani che gradualmente confluirono nei possedimenti ducali con la vittoria su Siena (1552-1559)<sup>1</sup>. Principale obiettivo dell'impresa mineraria del duca fu l'estrazione di un'ampia gamma di risorse del sottosuolo, quali ferro, argento, piombo, rame, e allume. Adottando un sistema di sfruttamento particolarmente centralizzato, conosciuto fino a quel momento solo nei distretti metalliferi della Germania centrale, il duca riuscì ad assicurarsi l'arrivo di una folta schiera di minatori e metallurghi di lingua tedesca durante le prime e cruciali fasi esplorative e produttive che si protrassero dagli anni '40 agli anni '60 del Cinquecento.

Nella penisola italiana, la presenza di minatori di lingua tedesca emerse in modo considerevole nei periodi di alta congiuntura tra basso medioevo ed età moderna, in particolare in quelle aree dove lo sfruttamento dei filoni minerari rappresentò un'attività di lungo periodo (come in alcune zone della Toscana, della Sardegna, del Lazio

<sup>1</sup> M. FABRETTI - A. GUIDARELLI, *Ricerche sulle iniziative dei Medici in campo minerario da Cosimo I a Ferdinando I*, in M. ASCHERI - A. CONTINI (eds), *La Toscana in età moderna (secoli XVI-XVIII): politica, istituzioni, società: studi recenti e prospettive di ricerca: atti del convegno, Arezzo, 12-13 ottobre 2000*, Firenze, Olschki, 2005, pp. 139-217.

e delle regioni alpine)<sup>2</sup>. Anche nei contesti tedescofoni le miniere divennero un significativo polo di attrazione di capitale umano, tanto che – particolarmente tra gli anni 1450-1530 circa, nel periodo del cosiddetto «boom minerario» – le città minerarie sorte ai piedi delle miniere raggiunsero livelli di urbanizzazione tali da competere con le maggiori capitali europee dell'epoca<sup>3</sup>.

Nonostante la rilevanza del fenomeno, gli storici hanno occasionalmente rivolto il loro interesse verso la mobilità dei lavoratori dell'industria mineraria<sup>4</sup>. Di recente lo studio delle migrazioni di lavoro in età moderna è stato oggetto di un rinnovato interesse storiografico che si è concentrato principalmente sull'analisi delle manifatture cittadine e il ruolo della mobilità di lavoro nei cambiamenti economici, politici e sociali nelle società urbane di Antico Regime<sup>5</sup>. Ciononostante, uno sguardo più ampio, rivolto particolarmente a quelle attività che si svolsero nelle aree rurali ma che, come nelle manifatture urbane, necessitarono di un alto livello di specializzazioni, di significativi investimenti pubblici e privati, e di un bacino esteso di lavoratori qualificati e non, può contribuire in modo considerevole allo studio delle migrazioni in età moderna<sup>6</sup>.

Tra i numerosi aspetti che caratterizzarono le migrazioni di lavoro nelle società di Antico Regime, nel presente articolo intendo mettere in risalto gli aspetti logistici che emersero nelle dinamiche migratorie dei minatori di lingua tedesca verso il Ducato di Firenze nei decenni centrali del Cinquecento. L'approccio logistico è stato tradizionalmente utilizzato per investigare i processi di costruzione materiale dei rapporti

<sup>2</sup> Si veda K.-H. LUDWIG – R. VERGANI, *Mobilità e migrazioni dei minatori-Mobilität und Migrationen der Bergleute*, in S. CAVACIOCCHI (ed), *Le migrazioni in Europa. Secoli XIII-XVIII. Atti della ventesima settimana di studi dell'Istituto internazionale di storia Economica "F. Datini" di Prato*, Le Monier, Firenze, 1994, pp. 606-613 e 613-622.

<sup>3</sup> Si veda K.-H. KAUFHOLD – W. REININGAUS (eds), *Stadt und Bergbau*, Wien, Böhlau, 2004.

<sup>4</sup> In aggiunta alla nota 2, rimando anche a G. STÖGER, *Die Migration Europäischer Bergleute Während Der Frühen Neuzeit*, «Der Anschnitt. Zeitschrift Für Kunst Und Kultur Im Bergbau», 58, 4-5/2006.

<sup>5</sup> Una sintesi delle principali correnti storiografiche si trova in L. LUCASSEN – J. LUCASSEN, *The Mobility Transition Revisited*, «Journal of Global History», 4/2009, pp. 347-377; M. SCHROVER, *Labour Migration*, in K. HOFMEESTER – M. VAN DER LINDEN (eds), *Handbook Global History of Work*, Berlin/Boston, De Gruyter, 2018, pp. 433-468. Per il contesto italiano A. ARRU – F. RAMELLA (eds), *L'Italia delle migrazioni interne: donne, uomini, mobilità in età moderna e contemporanea*, Roma, Donzelli, 2003.

<sup>6</sup> Per un esempio recente si veda J. LUCASSEN, *Working at the Ichapur Gunpowder Factory in the 1790s (Part I-II)*, «Indian Historical Review», 39, 1-2/2012, pp. 19-56 e pp. 251-271.

globali, con un particolare riferimento alla *logistics revolution* avvenuta negli anni '50 e '60 del secolo scorso<sup>7</sup>. Per ciò che riguarda le migrazioni, tale sguardo ha recentemente contribuito ad analizzare le trasformazioni urbanistiche ed infrastrutturali messe in atto dai soggetti politici e imprenditoriali in concomitanza dei processi migratori avvenuti dall'Ottocento ad oggi<sup>8</sup>. Invece, considerando la logistica come metodo di produzione dello spazio nella quale tutti gli attori coinvolti partecipano volontariamente o forzatamente, lo «sguardo logistico» – inteso nella sua accezione diacronica – ha la potenzialità di gettare nuova luce sulle dinamiche spaziali delle migrazioni e sui molteplici livelli politici, economici, e sociali attraverso la quale si svilupparono. In questo senso, l'approccio «logistico» non contribuisce solamente a sottolineare gli aspetti «pratici» delle migrazioni che emersero dalle azioni di controllo dei soggetti politici e commerciali atti a movimentare merci, forza lavoro, e conoscenze attraverso lo spazio, ma anche ad evidenziare l'esistenza di strategie individuali, scaturite tanto da interessi economici e sociali quanto dalle resistenze verso varie forme di coercizione. In aggiunta, la logistica delle migrazioni contribuisce a porre l'accento sulle pratiche materiali che emersero dall'azione di gruppi e individui e sulla complessità dei luoghi di lavoro e reclutamento – come porti, industrie, città e luoghi di arrivo e di partenza in generale<sup>9</sup>.

Tramite l'utilizzo dello «sguardo logistico», il presente articolo intende quindi tenere conto della molteplicità di livelli politici, economici, e sociali attraverso i quali si svilupparono i processi migratori. In primo luogo, analizzando le motivazioni politico-economiche che innescarono i movimenti di manodopera di lingua tedesca verso la Toscana nel Cinquecento, si vuole sottolineare la pluralità di attori coinvolti nell'attivare o limitare il processo migratorio. In aggiunta, l'indagine sull'utilizzo di strumenti di riconoscimento quali passaporti e lasciapassare permetterà di evidenziare le

<sup>7</sup> B. W. ALLEN, *The Logistics Revolution and Transportation*, «The Annals of the American Academy», 553/1997, pp. 106-116.

<sup>8</sup> Si veda per esempio il concetto di 'urbanizzazione planetaria' proposto nel volume collettaneo N. BRENNER (ed), *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*, Berlin, Jovis, 2014.

<sup>9</sup> Per uno sguardo su questi aspetti si veda D. MAUDLIN – B.L. HERMAN (eds), *Building the British Atlantic World: Spaces, Places, and Material Culture, 1600-1850*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2016.

dinamiche sociali e individuali messe in atto dai lavoratori migranti, i quali si servirono di tali oggetti per giungere nei nuovi distretti minerari. L'analisi si soffermerà principalmente su due gruppi di minatori di lingua tedesca impiegati nell'impresa mineraria di Cosimo I tra il 1545 e il 1560, provenienti dalla regione dei Monti Metalliferi (*Erzgebirge*, situata tra Germania e Repubblica Ceca) e dal distretto minerario di Schwaz (Tirolo).

## 2. Logistica e migrazioni

Il rinnovato interesse di Cosimo I de' Medici per l'estrazione e la trasformazione di minerali ferrosi e non – quali oro, argento, rame, ferro, piombo, allume vetriolo, mercurio – si configurò all'interno di una serie di iniziative economiche che coinvolsero tanto il settore primario quanto quello manifatturiero sin dai primi anni del suo governo (1537-1574). Secondo un processo di centralizzazione che si verificò anche a livello europeo, il duca s'inserì in modo ambivalente in questo sistema economico<sup>10</sup>. Per quanto riguarda il settore delle attività minerarie, Cosimo «assunse contemporaneamente la veste di autorità competente a conferire concessioni minerarie e quella di imprenditore che allestiva o partecipava ad imprese estrattive e metallurgiche anche in località esterne al ducato di Firenze»<sup>11</sup>. Questa tendenza si risolse progressivamente in un modello produttivo marcatamente autoritario, dove il duca fu l'unico attore che legalmente e finanziariamente poté partecipare all'attività mineraria e allo sfruttamento delle risorse del sottosuolo<sup>12</sup>.

Essendo al vertice dell'impresa mineraria, Cosimo e i suoi ufficiali si occuparono

<sup>10</sup> Si veda F. DIAZ, *Il Granducato Di Toscana: I Medici*, Roma, UTET, 1987, pp. 56-68; R.A. GOLDTHWAITE, *The Economy of Renaissance Florence*, Chicago, John Hopkins University Press, 2009, pp. 95-99. Per ciò che riguarda l'estrazione del ferro si veda I. TOGNARINI, *La questione del ferro nella Toscana del XVI secolo*, in L. ROMBAI (ed), *I Medici e lo stato senese 1555-1609: storia e territorio*, Roma, De Luca, 1980.

<sup>11</sup> R. FARINELLI, *L'avvio delle iniziative granducali per la coltivazione dell'allume a Massa Marittima*, «Mélanges de l'école française de Rome», 121, 1/2009, pp. 69-82, p. 76.

<sup>12</sup> Questa politica mineraria condivide molti aspetti dell'uso minerario tedesco che si sviluppò verso la fine del Quattrocento nelle miniere del Principato Elettorale di Sassonia (*Direktionsprinzip*) e si differenzia nettamente dal costume alpino-tirolese. Si veda K.-H. LUDWIG, *Bergordnungen, technischer und sozialer Wandel im Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit*, «Technikgeschichte», 52, 3/1985, pp. 179-196.

di reperire la manodopera necessaria per riattivare le miniere del Capitaniato di Pietrasanta, le quali erano state abbandonata progressivamente a cavallo tra Tre e Quattrocento e riaperte sporadicamente nella seconda metà del Quattrocento. In questo caso, Cosimo decise di servirsi delle tecniche e conoscenze della manodopera specializzata di lingua tedesca<sup>13</sup>. È ormai ben noto come tra Quattro e Cinquecento lo sfruttamento dei filoni argentiferi e cupriferi nelle regioni alpine e nei territori imperiali dell'Europa Centrale raggiunse livelli produttivi enormi grazie allo sviluppo di significativi avanzamenti tecnologici introdotti nelle tecniche di estrazione e di fusione dei minerali<sup>14</sup>. Sebbene l'introduzione di procedimenti metallurgici innovativi e di tecniche di scavo più efficienti favorì particolarmente una nuova – seppur breve – stagione mineraria nel pietrasantino, il maggior contributo delle maestranze tedesche fu quello di costituire una più efficiente organizzazione della manodopera. Lo stesso Cristof Tegler, maestro generale delle miniere di Pietrasanta tra il 1545 e il 1557, sottolineò più volte la necessità di porre rimedio alla confusione che regnava nel distretto. Nel settembre del 1545, il maestro elencò le fasi e le modalità attraverso cui si sarebbe dovuto avviare a «questo hordine e lavoro che c'è stato infino adesso [...] perché egli [*gli italiani*] anno lavorato senza hordine alcuno e sapere»<sup>15</sup>. Al di là quindi degli aspetti tecnici introdotti nel settore estrattivo-metallurgico, uno dei primi provvedimenti di Tegler fu quello di pubblicare nel distretto pietrasantino la normativa vigente nelle regioni metallifere dell'*Erzgebirge* (Alta Sassonia), dove il maestro di miniera aveva precedentemente lavorato<sup>16</sup>.

Il processo di reclutamento avviato da Cosimo negli anni Quaranta e Cinquanta

<sup>13</sup> Una prima analisi della presenza tedesca nelle miniere di Pietrasanta è in R. MORELLI, *The Medici Silver Mines (1542-1592)*, «Journal of Economic History», 5, 1/1976, pp. 121-139.

<sup>14</sup> Per ragioni di sintesi rimando al contributo di C. BARTELS, *The Production of Silver, Copper, and Lead in the Harz Mountains from Late Medieval to the Onset of Industrialization*, in U. KLEIN – E. SPARY (eds), *Materials and Expertise in Early Modern Europe: Between Market and Laboratory*, Chicago, University of Chicago Press, 2010, pp. 71-100.

<sup>15</sup> La lettera è stata interamente trascritta in R. MORELLI, *Argento Americano e Argento Toscano. Due Soluzioni Alla Crisi Mineraria Del Cinquecento*, «Ricerche Storiche», 1/1984, pp. 195-201.

<sup>16</sup> Un'esauritiva analisi si trova in R. FARINELLI, *Dall'Erzgebirge alla Toscana di Cosimo I Medici. Il Lavoro Minerario e Metallurgico secondo "Le ordine et statuti [...] sopra le cave et meneri" del 1548*, in R. FARINELLI – G. SANTINUCCI (eds), *I codici minerari nell'Europa preindustriale: archeologia e storia*, Sesto Fiorentino, All'insegna del giglio, 2014, pp. 83-112.

del Cinquecento si sviluppò attraverso il confluire di interessi politici, economici, e sociali portati avanti principalmente da tre attori: la committenza, in questo caso il duca di Firenze; gli agenti istituzionali e commerciali che agirono da intermediari tra la domanda e l'offerta; e i maestri tedeschi, i quali svolsero la funzione di reclutatori di ulteriore manodopera nei luoghi di partenza. L'interazione tra attori istituzionali e maestri-intermediari contribuì a risolvere alcuni dei principali ostacoli logistici che si presentarono al momento del reclutamento. Tra questi si annoverano il reperimento di informazioni, il lasciapassare concesso dalle istituzioni locali, il pagamento delle spese di viaggio e dei salari. La risoluzione di questi problemi permise a Cosimo di assoldare due gruppi di minatori di lingua tedesca provenienti rispettivamente dalle miniere sassoni e dal Tirolo asburgico.

Il primo gruppo – circa venticinque tra minatori, apprendisti, donne impiegate in vario modo nell'attività mineraria, e metallurgi – fu reclutato a Norimberga in due momenti. Purtroppo ignoriamo in che modo Cristof Tegler (? -1557), maestro fonditore nelle miniere della Sassonia, e gli ufficiali del duca siano venuti in contatto prima del 1545, quando gli ufficiali medicei cominciarono ad annotare il suo nome tra i lavoranti del distretto Pietrasantino. È certo però che Tegler arrivò nell'estate di quell'anno a Pietrasanta e, mentre visitò le miniere, fu sottoposto ad una sorta di valutazione da parte del Duca, il quale desiderava testare le abilità delle maestranze che intendeva assoldare<sup>17</sup>. Tegler, dopo aver fuso 100 libbre di minerale argentifero, superò con successo la prova, tanto che il segretario mediceo che assistette al procedimento sottolineò sbalordito che «sembra che tutto gli venga facile a quest' homo, e prego Iddio che lo tenga in salute che porterà honore et beneficio a sua eccellenza»<sup>18</sup>. Tornato in Germania «per procurare buoni masai nella valle di San Gioacchino [o] nel monte della neve»<sup>19</sup>, Tegler reclutò undici lavoratori specializzati in varie mansioni, quali la nettatura delle cave, la costruzione di macchine per l'eduazione delle acque e il controllo delle operazioni di escavazione<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> Archivio di Stato di Firenze (di seguito ASF), Mediceo del Principato (MP), b. 613, c. 52.

<sup>18</sup> *Ivi*, c. 45.

<sup>19</sup> R. MORELLI, *Argento americano*, p. 200.

<sup>20</sup> ASF, Miscellanea Medicea, b. 323/I, cc. 3r-5v.



Per condurre il gruppo dalla Sassonia a Pietrasanta, nell'estate del 1546 Cosimo si rivolse alla famiglia toscana dei Torrigiani, mercanti di seta che si stabilirono nella città tedesca verso gli anni Venti del Cinquecento<sup>21</sup>. Le fonti riferiscono che i Torrigiani agirono a più riprese come agenti di Cosimo in svariate transazioni commerciali<sup>22</sup>. Inoltre, essi s'inserirono nel network dei mercanti tedeschi delle floride città della bassa Germania, le cui élites cittadine furono tra i principali imprenditori minerari dell'Europa centrale<sup>23</sup>. Fu probabilmente grazie a tali relazioni che i Torrigiani entrarono in contatto con Tegler – originario proprio della città di Norimberga – prima del 1545. Al di là del ruolo avuto nell'individuare il maestro tedesco, la famiglia toscana fu comunque fondamentale nel risolvere alcuni aspetti logistici del viaggio che i minatori intrapresero tra l'estate e l'autunno del 1546. I Torrigiani anticiparono circa 400 scudi al gruppo tedesco per coprire le spese di viaggio e il loro salario, il quale, secondo l'uso in vigore nel regime salariale di età moderna, doveva essere pagato a partire dalla data dell'avvenuto reclutamento e non dall'inizio dell'attività lavorativa<sup>24</sup>. Il debito contratto dai minatori, calcolato dalla differenza tra il salario ricevuto e le spese di viaggio, fu poi ripagato una volta giunti a Pietrasanta attraverso varie trattenute sulla remunerazione settimanale<sup>25</sup>. Il ruolo di intermediazione della famiglia Torrigiani emerse ancora quasi due anni dopo, quando il minatore Gherard Bamberg partì da Firenze su ordine di Tegler per recarsi a Norimberga e reclutare un'altra squadra di minatori tedeschi. In questo caso, Gherard portò con sé delle lettere di cambio dal valore di 40 scudi le quali dovevano essere pagate dai Torrigiani per conto del duca ogni qualvolta il minatore lo richiedesse<sup>26</sup>.

Assieme alla moglie Anna, sei cavalli e una decina di minatori tra uomini, donne,

<sup>21</sup> F.G. BRUSCOLI, *Florence, Nuremberg and Beyond: Italian Silks in Central Europe during the Renaissance*, in B. LAMBERT – K.A. WILSON (eds), *Europe's Rich Fabric. The Consumption, Commercialisation, and Production of Luxury Textiles in Italy, the Low Countries and Neighbouring Territories (Fourteenth – Sixteenth Centuries)*, Burlington, Ashgate, 2015, pp. 107-30.

<sup>22</sup> ASF, MP, b. 606, f. 34v.; b. 401, f. 615.; b. 241, f. 102.; b. 280, f. 46.

<sup>23</sup> F.G. BRUSCOLI, *Florence, Nuremberg and Beyond*, p. 119.

<sup>24</sup> A. CARACAUSI, *I salari*, in R. AGO (ed), *Storia del lavoro in Italia, vol. III, L'Età Moderna*, Roma, Lit, 2018, pp. 103-134, p. 113.

<sup>25</sup> ASF, Miniere Medicee, b. 5, cc. 17v-21v.

<sup>26</sup> ASF, MP, b. 638, c. 45r.

e apprendisti impiegati in vario modo nell'impresa mineraria, Tegler arrivò a Pietrasanta agli inizi del dicembre del 1546 e ricoprì l'incarico di 'Maestro delle Miniere' fino alla sua morte, avvenuta nel 1557<sup>27</sup>. Il viaggio verso il distretto minerario toscano fu tutt'altro che semplice e, in questo caso, l'intercessione delle istituzioni ducali riuscirono ad appianare le costrizioni logistiche che emersero durante l'attraversamento dei territori centro-settentrionali della penisola. Infatti, nel novembre 1546, il gruppo di minatori fu trattenuto a Bologna dalle truppe del Cardinale Alessandro Farnese (1520-1589) il quale, dopo aver combattuto i luterani tedeschi nella guerra di Smalcalda, aveva imprigionato e confiscato i beni a tutti i mercanti tedeschi della città di Bologna<sup>28</sup>. Ricevuta la notizia, Cosimo inviò dei lasciapassare al gruppo di minatori, i quali arrivarono a Pietrasanta nel dicembre 1546.

L'interazione tra i vari attori coinvolti nel meccanismo di reclutamento e la risoluzione degli aspetti logistici legati ad esso emersero in modo ancor più chiaro dopo la morte del primo maestro generale delle miniere. Per portare avanti l'impresa mineraria e per far fronte alla riapertura della produzione piombifera nei territori maremmani, un secondo gruppo di circa 90 minatori di lingua tedesca fu reclutato nel polo argentifero di Schwaz (Tirolo) e nel distretto piombifero di Bleiberg (Carinzia) tra il 1557 e il 1558<sup>29</sup>. In questo caso Cosimo si rivolse agli imprenditori minerari più importanti dell'Europa moderna, i Fugger di Augusta. Nonostante verso la metà del Cinquecento gli investimenti minerari della famiglia si erano indeboliti sensibilmente in questo settore, l'attività mineraria continuò a rappresentare un importante fonte di profitto per la famiglia augustana<sup>30</sup>. Dopo la richiesta di Cosimo, avvenuta negli ultimi mesi del 1557, nel gennaio successivo Anton Fugger rispose di aver trovato un «uomo sperimentato in questa arte»<sup>31</sup>. Si trattava di un certo Hans Glöggl, esperto

<sup>27</sup> ASF, Miscellanea Medicea 323/I, c. 2r.

<sup>28</sup> ASF, MP, b. 379, c. 225r.

<sup>29</sup> L'episodio viene sommariamente citato in H. KELLEBENZ, *Mercanti tedeschi in Toscana nel Cinquecento*, in *Studi di Storia Economica Toscana nel Medioevo e nel Rinascimento in memoria di Federico Melis*, Biblioteca Pacini, 1987, p. 215.

<sup>30</sup> M. HABERLEIN, *The Fuggers of Augsburg. Pursuing Wealth and Honor in Renaissance Germany*, Charlottesville, University of Virginia Press, 2012, p. 87.

<sup>31</sup> ASF, MP, b. 462, c. 231.

metallurgo impiegato nelle fonderie argentifere dei Fugger nelle miniere di Schwaz. Tramite Sebastian Kurz, l'agente che curava gli affari minerari della famiglia in Europa, i Fugger fornirono importanti informazioni riguardanti il reclutamento del fonditore tirolese. Cosimo avrebbe dovuto corrispondere lo stesso salario che Glöggl percepiva a Schwaz (pari a 300 fiorini all'anno, anche se alla fine il duca gli concesse il doppio) assieme alle spese e provvisioni per sua moglie e i suoi sette figli<sup>32</sup>. Il Kurz rivelò inoltre che Glöggl avrebbe potuto lavorare per i Medici non più di cinque anni (che alla fine si ridussero a tre), perché al fonditore era già stato promesso di gestire le miniere d'oro della valle di Lavanttal (Carinzia) per conto dei Fugger<sup>33</sup>.

Per riorganizzare l'impresa mineraria medicea secondo i nuovi metodi di fusione e gestione della manodopera, Glöggl propose alcuni nomi di esperti metallurghi (come i fratelli Hummelberg, fonditori di argento, rame e piombo nelle miniere di Schwaz) e individuò circa sessanta lavoratori nel distretto minerario di Bleiberg (Carinzia) esperti nell'estrazione e nel trattamento del minerale piombifero<sup>34</sup>. L'attività di intermediazione svolta nei territori asburgici da parte degli agenti dei Fugger e da quelli di Cosimo emerse particolarmente nel risolvere alcune costrizioni poste dalle autorità tirolese e asburgiche al momento del reclutamento. Il maestro Glöggl sarebbe dovuto partire nell'estate del 1558 con una trentina di minatori da Schwaz e circa sessanta altri provenienti dal distretto carentano di Bleiberg<sup>35</sup>. Tuttavia, la *Oberösterreichische Kammer*, l'organo collegiale con poteri finanziari e amministrativi nel Tirolo asburgico, lasciò partire da Schwaz solo i minatori meno esperti<sup>36</sup>. Inoltre, le autorità tirolese imposero che il reclutamento dovesse compiersi con il massimo segreto e riserbo per non informare ulteriormente i minatori della presenza di altre opportunità di lavoro fuori dal Tirolo<sup>37</sup>. In Carinzia invece, il governatore Cristof Tonaus bloccò la

<sup>32</sup> ASF, MP, b. 466, c. 74.

<sup>33</sup> ASF, MP, b. 471, c. 25.

<sup>34</sup> ASF, Miscellanea Medicea, b. 507, cc. 142v-145r.

<sup>35</sup> Tiroler Landesarchiv Innsbruck (di seguito TLA), Kopiaibücher der Oberösterreichischen Kammer (KOM), Gemeine Missiven, 259 (1557), cc. 44-45r.

<sup>36</sup> *Ivi*, b. 262 (1558), c. 326. «*doch nit die besten unnd bestendigisten, sonder gleich gemaine arbeiter und lehenhauer*».

<sup>37</sup> *Ibidem*.

partenza dei sessanta minatori promessi a Cosimo a causa del mancato via libera concesso dall'imperatore, il quale venne raggiunto a Vienna nell'estate del 1558 da Francesco Zara, agente ducale nei territori imperiali<sup>38</sup>. Assieme a Sebastian Kurz, i due si impegnarono ad intercedere presso la corte imperiale e il governatore carentano per ottenere il lascia passare dei minatori, rimasti ormai bloccati a Bleiberg per l'intera estate. Nonostante l'intervento dei due agenti, i quali ottennero il via libera dall'imperatore in agosto, solamente cinque fonditori partirono assieme alle loro mogli per raggiungere Glögg<sup>39</sup>. Cosimo comunque dovette rassegnarsi a pagare i salari di tutti i sessanta lavoratori (arruolati nell'aprile 1558), complessivo delle spese relative alle negoziazioni, per l'ingente ammontare di 1186 fiorini ungheresi, pari circa a 828 scudi fiorentini<sup>40</sup>.

### 3. Il sistema dei passaporti<sup>41</sup>

L'utilizzo di passaporti e documenti di riconoscimento nelle miniere di epoca moderna è emerso sporadicamente negli studi delle dinamiche di lavoro di antico regime. Alcune ricerche hanno individuato la presenza di un sistema di riconoscimento per i lavoratori delle miniere nelle codificazioni legislative emanate dalle autorità territoriali e politiche dell'Europa centrale a cavallo tra Quattro e Cinquecento. In questo caso, i passaporti furono utilizzati per testimoniare la condotta di un lavoratore, il quale, nel caso in cui si fosse macchiato di particolari delitti – come l'omicidio – o di atteggiamenti sovversivi nei confronti delle autorità, sarebbe stato segnalato annotando tali episodi nel passaporto. In questo modo si impediva che il minatore, il quale comunque veniva espulso dal distretto minerario o incarcerato, potesse lavorare in

<sup>38</sup> ASF, MP, b. 471, c. 45.

<sup>39</sup> ASF, MP, 474, c. 183.

<sup>40</sup> ASF, MP, b. 473A, cc. 829-830.

<sup>41</sup> L'utilizzo di questo termine deriva dall'uso che ne fanno gli stessi minatori di lingua tedesca, i quali si riferiscono alla parola «*passport*». Tuttavia, come cercherò di dimostrare in questo paragrafo, il significato non corrisponde all'accezione che avevano i salvacondotti e i lasciapassare in età moderna, i quali venivano utilizzati per muoversi tra i confini territoriali di entità politiche diverse. Per questo aspetto rimando a L. SCHOLZ, *Borders and Freedom of Movements in the Holy Roman Empire*, Oxford, Oxford University Press, 2020.

altri contesti minerari<sup>42</sup>. L'introduzione dell'utilizzo dei passaporti fu una pratica di riconoscimento adottata dalle istituzioni politiche e minerarie soprattutto nella prima metà del Cinquecento, in un periodo in cui le idee riformatrici attecchirono considerevolmente nelle categorie di lavoratori impiegati nelle attività rurali<sup>43</sup>. Questi studi hanno perciò evidenziato il carattere prettamente legislativo di questi documenti, i quali rappresentarono uno strumento di controllo dei movimenti della manodopera da parte delle autorità centrali<sup>44</sup>.

Sebbene la storiografia abbia portato alla luce alcuni elementi che sottolineano l'utilizzo dei passaporti anche per regolamentare l'inizio e la conclusione di una prestazione di lavoro<sup>45</sup>, molti aspetti sono ancora poco chiari. Mancano principalmente studi che superino una visione essenzialmente disciplinatrice dello stato e che indaghino ulteriori modalità di utilizzo di questi strumenti di riconoscimento<sup>46</sup>. Uno sguardo più ampio, infatti, volto ad analizzare tale uso in diverse esperienze minerarie cinquecentesche, permetterebbe di gettare luce sul nesso tra l'effettivo utilizzo di tali strumenti da parte dei lavoratori e i processi migratori che emersero in età moderna.

In chiave logistica, l'impiego degli strumenti di riconoscimento nelle traiettorie migratorie dei minatori di lingua tedesca verso le miniere medicee mette in evidenza principalmente due aspetti. In primo luogo, sottolinea il carattere materiale della mobilità, considerata in questo senso non solamente come circolazione di capitale umano ma anche attraverso un'analisi degli oggetti e strumenti che si spostarono insieme ai

<sup>42</sup> Si veda A. LAUBE, *Studien über den Erzgebirgischen Silberbergbau von 1470 bis 1546. Seine Geschichte, seine Produktionsverhältnisse, seine Bedeutung für die gesellschaftlichen Veränderungen und Klassenkämpfe in Sachsen am Beginn der Übergangsepoche vom Feudalismus zum Kapitalismus*, Berlin, Akademie Verlag Berlin, pp. 213-217. La storiografia tedesca del secolo scorso ha evidenziato come l'aspetto conflittuale del lavoro in miniera che si consumò tra i lavoratori salariati e la direzione imprenditoriale e statale emerse in svariate occasioni già nel corso dell'età moderna.

<sup>43</sup> Questo aspetto è trattato in P. FISCHER, *Die Gemeine Gesellschaft der Bergwerke. Bergbau und Bergleute im tiroler Montanrevier Schwaz zur Zeit der Bauernkriege*, Innsbruck, St. Katherin, 2001.

<sup>44</sup> Si veda il più recente contributo di Y. KATHERIN - G. STÖGER - A. UNTERKIRCHER, *Migrationen in einen vormoderne Bergbaurevier. Forschungsstrategien und Annäherungsversuche.*, in D. DAHLMAN - M.S. BEERBÜHL (eds), *Perspektiven*, pp. 49-74, p. 53.

<sup>45</sup> *Ibidem*, c. 54.

<sup>46</sup> Per un importante contributo che adotta questa prospettiva metodologica in diversi contesti storici si veda K. BRECKENRIDGE - S. SZRETER (eds), *Registration and Recognition. Documenting the Person in World history*, Oxford, Oxford University Press, 2012.

lavoratori migranti ed in funzione delle dinamiche migratorie. Questa prospettiva sottolinea in particolare le modalità attraverso le quali i migranti interagirono con le politiche d'identificazione adottate nei contesti lavorativi<sup>47</sup>. In secondo luogo, l'analisi dell'utilizzo dei passaporti da parte dei lavoratori del settore minerario contribuisce a delineare una maggiore complessità delle traiettorie migratorie di manodopera specializzata che attraversarono l'Europa moderna. L'uso di strumenti di riconoscimento, infatti, suggerisce la presenza di processi migratori radicati e frequenti nei contesti minerari cinquecenteschi. La mobilità dei minatori in epoca moderna non fu solamente contraddistinta dal reclutamento occasionale di manodopera da parte delle istituzioni pubbliche per scopi economici e strategici, ma anche dalla presenza di pratiche sociali la cui analisi mette in evidenza le scelte individuali e strategiche di questa categoria di lavoratori.

I documenti di riconoscimento utilizzati dai minatori di lingua tedesca non sono purtroppo sopravvissuti nelle raccolte documentarie relative alla gestione delle miniere di Pietrasanta. Infatti, molteplici testimonianze riferiscono che i minatori difficilmente si separassero da tali prove, e nel caso in cui finissero perdute o in mani sbagliate, questa mancanza veniva rapidamente notata da altri minatori o dai membri dell'ufficio minerario. Per esempio, nell'aprile 1551, il minatore Veit Erker accusò Hans Greilhubner, capo-gruppo (*Huttman*) di un manipolo di minatori, di essersi recato a Pietrasanta senza un certificato permesso, ovvero senza passaporto<sup>48</sup>. Greilhubner, il quale aveva lasciato il distretto minerario di Pergine Valsugana<sup>49</sup> assieme al suo accusatore, si difese dicendo di aver «dato a Veit Erker un libricino con dentro il suo passaporto ma che lo stesso Veit l'ha perso per la strada senza più ritrovarlo»<sup>50</sup>. Nel

<sup>47</sup> Questi processi sono stati analizzati in relazione alle migrazioni verso le città in età moderna e contemporanea. Si veda per esempio H. GREEFS – A. WINTER (eds), *Migration Policies and Materialities of Identification in European Cities: Papers and Gates, 1500–1930s*, New York, Routledge, 2019.

<sup>48</sup> ASF, Miscellanea, b. 323/IV, cc. 34r-40v.

<sup>49</sup> *Ivi*, c. 35r. Il maestro delle miniere Cristof Tegler si riferisce a «*Neuas, uber dem Berkrichter zu Persen der zum Neuas verwalten ist*». La località è ancora sconosciuta ma si riferisce a un distretto minerario «la cui amministrazione è sotto il giudice minerario di Pergine». In questo distretto, l'attività mineraria durante il Cinquecento era sotto il controllo congiunto dell'Arciduca d'Austria e dei Principi-Vescovi di Trento.

<sup>50</sup> *Ivi*, c. 34v. Traduzione dell'autore dall'originale in tedesco.

libro di giustizia del maestro generale delle miniere di Pietrasanta ci sono molte testimonianze scaturite dalle accuse che i minatori si rivolsero per la presunta mancanza di tale documento<sup>51</sup>. In questo senso, disporre di un passaporto valido, il quale attestava come il possessore si fosse regolarmente allontanato da un distretto minerario, identificava un atteggiamento virtuoso e corretto non solo nei confronti delle istituzioni minerarie, ma anche all'interno dei rapporti sociali e lavorativi che si crearono nei luoghi di lavoro. In aggiunta, i sopraccitati esempi di minatori che arrivarono a Pietrasanta con il passaporto suggeriscono che i documenti di identificazione fossero utilizzati anche per fare ritorno nei precedenti luoghi di lavoro<sup>52</sup>.

Altre testimonianze indicano che i passaporti rappresentarono uno strumento essenziale per coloro che volessero abbandonare l'impiego corrente e cercare fortuna in altri distretti. Dall'analisi delle fonti pietrasantine, la richiesta di un passaporto determinava un momento d'interazione tra lavoratori e ufficiali minerari che aveva luogo all'interno del distretto minerario. I minatori inoltravano una richiesta al maestro generale delle miniere, il quale, solo nei casi di conclamate calunnie e crimini compiuti dal minatore, poteva contestarne la richiesta. Per esempio, nel luglio 1548, il minatore Jorg Ofer chiese espressamente il permesso di lasciare il distretto minerario di Pietrasanta al *Bergmeister* Cristof Tegler, il quale lo concesse senza indugiare<sup>53</sup>. Dopo poche ore, però, il minatore si recò a Pietrasanta e nella piazza del mercato inveì «maledicendo il giorno in cui sono venuto qui»<sup>54</sup>. Avendo udito tali accuse, il maestro generale richiamò Jorg Ofer e gli domandò cosa mai l'avesse spinto a parlare in questo modo delle miniere di Sua Eccellenza, se e in che occasione gli avesse recato danno o se non fosse stato pagato «equamente e in tempo»<sup>55</sup>. Jorg Ofer si scusò per le parole dette, e se ne andò insieme ad altri due minatori, i quali, dopo aver dichiarato di essere stati trattati e pagati adeguatamente dal maestro generale, ricevettero il passaporto e

<sup>51</sup> *Ivi*, cc. 21-22r; c. 26r; c. 51v; c. 54v.

<sup>52</sup> Sebbene questo aspetto sia estremamente suggestivo, non ci sono dirette testimonianze rilasciate dai minatori di lingua tedesca che si riferiscono a quest'uso.

<sup>53</sup> ASF, Miscellanea, b. 323/I, c. 7v.

<sup>54</sup> *Ibidem*.

<sup>55</sup> *Ibidem*.

lasciarono Pietrasanta (senza tuttavia spiegare i motivi della partenza)<sup>56</sup>. Interessante in questo senso notare che i passaporti rappresentarono una forma di controllo dei movimenti migratori da parte delle autorità minerarie solo nei casi in cui emersero crimini di varie sorti compiuti dai lavoratori nel distretto. Nel caso in cui ciò non avvenisse, i passaporti venivano concessi senza particolari costrizioni.

La concessione e la presenza di strumenti di riconoscimento all'interno del distretto sottolineano un ulteriore aspetto altrettanto significativo per lo studio delle migrazioni di lavoro in età moderna. L'utilizzo dei passaporti è infatti largamente attestato per un ampio ventaglio di lavoratori del distretto minerario, ad eccezione di quei maestri, fabbri e fonditori altamente specializzati, come per esempio Cristof Te-gler e Hans Glöggl e di coloro che furono reclutati direttamente o indirettamente per volere del duca e dei maestri di miniera<sup>57</sup>. Tendenzialmente questa manodopera specializzata si stabilì più a lungo nel distretto Pietrasantino: molti di loro portarono con sé i membri del nucleo familiare, ovvero le proprie mogli, che svolsero attività di nettatura e trasporto delle vene nelle miniere, e i propri figli, impiegati anch'essi nel lavoro in miniera in vario modo<sup>58</sup>. I passaporti invece venivano utilizzati da una manodopera più mobile, spesso (ma non sempre) meno specializzata, la quale giungeva nel distretto pietrasantino percorrendo diverse traiettorie migratorie.

Un ulteriore aspetto del sistema dei passaporti che emerse nel distretto pietrasantino è che solamente i minatori di lingua tedesca utilizzarono questi documenti. I lavoratori locali svolgevano principalmente attività sussidiarie ai procedimenti fusori e al mantenimento strutturale delle cave (quali la raccolta di legname, la creazione del carbone da legna, e svariate altre attività di muratura), risultando quindi più legati al

<sup>56</sup> *Ibidem*.

<sup>57</sup> La maggior parte della manodopera specializzata disponeva di contratti di lavoro che prevedevano una durata fissa (da uno fino a cinque anni) entro la quale non era permesso lasciare il distretto Pietrasantino.

<sup>58</sup> Per una panoramica sul lavoro femminile nelle miniere dell'Europa moderna si veda C. VANJA, *Mining Women in Early Modern European Society*, in T. SAFLEY - L. ROSENBAND (eds), *The Workplace Before the Factory: Artisans and Proletarians, 1500-1800*, New York, Cornell University Press, pp. 100-117.



mercato del lavoro locale<sup>59</sup>. Invece, sebbene alcuni minatori locali venissero comunque impiegati già a partire dalla riapertura delle escavazioni nel 1542, la controparte tedesca possedeva maggiore *know how* in molteplici attività del distretto minerario (particolarmente nei procedimenti fusori e nel controllo della manodopera) e, tendenzialmente, poteva spendere queste abilità in diversi contesti lavorativi transregionali<sup>60</sup>. In questo caso, la pratica di richiedere e mostrare passaporti fa emergere molto spesso la provenienza – intesa come precedente occupazione – della manodopera tedesca. Nel contesto dei *mobility studies* quest'informazione risulta molto preziosa poiché, per ciò che riguarda i minatori di lingua tedesca, rimane quasi completamente assente all'interno dei registri minerari medicei<sup>61</sup>.

L'analisi dei processi che scaturirono dalla mancata presentazione dei passaporti permette di gettare nuova luce sui movimenti compiuti dai minatori prima di arrivare a Pietrasanta. Nell'aprile 1551, le testimonianze rilasciate dai sette minatori chiamati a dichiararsi sul comportamento del minatore Veit Erker (che abbiamo visto accusare Hans Greilhubner di essersi recato a Pietrasanta senza passaporto) evidenziano che, nei due anni precedenti al processo, ognuno di loro aveva lavorato in almeno un altro distretto (localizzati nei territori della Repubblica di Genova, del Ducato di Milano, del Tirolo asburgico e del Principato vescovile di Trento) e che alcuni di loro avevano lavorato in più località in un breve lasso di tempo (meno di 5 anni)<sup>62</sup>. Il trentenne Cristof Moler, per esempio, nel 1546 si trovava a Pietrasanta, per poi lavorare presso le miniere di Aures (Bolzano) nel 1551. Dichiarò però che nel settembre 1549 aveva lavorato a Terlach (oggi Terlago, presso Trento) assieme ad altri due minatori<sup>63</sup>. Lo stesso emerge nel caso di Cristof Stoner, il quale dopo aver lavorato nelle miniere di

<sup>59</sup> R. MORELLI, *The Medici*, p. 125. I lavoratori locali non furono mai totalmente esclusi dalle attività estrattive e, dal 1560 in poi, rappresentarono la manodopera maggiormente utilizzata nel distretto pietrasantino. Si veda ASF, Miniere Medicee, b. 20, cc. 4-17v.

<sup>60</sup> Per questi aspetti si veda L. MOCCARELLI – G. ONGARO, *Work in Early Modern Italy, 1500-1800*, London, Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>61</sup> Le difficoltà riguardano per esempio al rarissimo utilizzo del luogo di origine/provenienza e al frequente uso di termini generali come *todesco/alemanno* per riferirsi ai minatori di lingua tedesca nel distretto pietrasantino.

<sup>62</sup> *Ivi*, cc.37r-39v.

<sup>63</sup> *Ivi*, c. 39v.

Schwaz e Lienz, si recò nel 1549 presso il distretto di Pergine Valsugana, e, assieme a Cristof Venger, minatore a Pietrasanta nel 1551, e ad un altro ufficiale dello stesso distretto, discussero dell'apertura delle miniere pietrasantine, in cui Stoner lavorò dal 1551 al 1560 come soprastante<sup>64</sup>.

Le notizie sui passaporti permettono quindi di ricostruire alcune traiettorie migratorie inscrivibili non tanto nelle dinamiche istituzionali analizzate nel precedente paragrafo, quanto piuttosto in network personali e strategie individuali dei singoli minatori. In questo contesto emergono distretti minerari relativamente vicini alle miniere medicee, situati nei pressi di Pergine Valsugana e nelle regioni prealpine sotto il controllo del Ducato di Milano<sup>65</sup>, ma anche da aree minerarie localizzate nell'Europa centrale, come le leggendarie miniere della valle di Lebertal (l'odierna Saint-Croix-aux-Mines)<sup>66</sup>. In aggiunta, la frequenza dei movimenti migratori induce a ripensare la disposizione di questa categoria di lavoratori ad intraprendere questi movimenti e ad interrogarsi maggiormente sulle dinamiche economiche, sociali e materiali che sottintesero le migrazioni dei lavoratori nelle società di Antico Regime.

#### 4. Conclusioni

Attraverso l'analisi di alcuni gruppi di minatori di lingua tedesca giunti nei distretti minerari del Ducato di Firenze verso la metà del Cinquecento, questo articolo sottolinea il contributo dell'approccio logistico allo studio della mobilità di lavoro in età moderna. Qui l'indagine si è concentrata solamente su alcuni aspetti della mobilità, tralasciando una molteplicità di dinamiche sociali, economiche, culturali, ed istituzionali – relativi per esempio alle reti familiari, clientelari, di informazioni e di network, alla pluriattività dei lavoratori, alla circolazione di materiali e di conoscenza tecniche – che caratterizzarono questo tipo di migrazioni. Nonostante questo focus relativamente limitato, sembra possibile avanzare alcune considerazioni preliminari sulla logistica delle migrazioni di lavoro di Antico Regime.

<sup>64</sup> *Ivi*, 38r.

<sup>65</sup> Probabile si trattasse delle miniere della Valsassina, vicino al lago di Como.

<sup>66</sup> ASF, Miscellanea, 323/IV, c. 21-21v.

In primo luogo, l'approccio logistico getta luce sull'intricato processo di reclutamento di manodopera specializzata nell'Europa moderna. Le necessità economico-strategiche degli stati in formazione attivarono flussi migratori verso le manifatture urbane e le produzioni rurali ad alta intensità di manodopera, organizzando regimi logistici che si dovettero continuamente confrontare con le problematiche che questi movimenti comportarono. Le autorità politiche di età moderna si servirono quindi di una molteplicità di attori per affrontare queste costrizioni<sup>67</sup>. Da un lato, mercanti e agenti che operavano nei territori d'oltralpe riuscirono a facilitare il processo migratorio intercedendo presso le istituzioni locali e attivando flussi di credito per anticipare le spese di viaggio e il pagamento dei salari dei minatori. Dall'altro, il ruolo dei maestri-intermediari risultò fondamentale per reclutare in loco la manodopera necessaria al raggiungimento degli obiettivi produttivi e alla conformazione tecnico-organizzativa dell'impresa mineraria.

In secondo luogo, l'analisi logistica permette di rivolgere lo sguardo all'aspetto materiale dei processi migratori, inteso come insieme di oggetti personali e strumenti di lavoro che accompagnarono donne e uomini migranti, e riconoscibile in questo caso nell'utilizzo di documenti identificativi da parte dei minatori di lingua tedesca nel distretto di Pietrasanta. L'indagine delle pratiche sociali che caratterizzarono la richiesta e la concessione dei passaporti nei luoghi di lavoro getta luce sulle procedure logistiche che favorirono e/o impedirono i movimenti dei minatori. Quest'analisi permette inoltre di interpretare l'utilizzo dei documenti identificativi non tanto come forma di controllo da parte delle autorità politiche e dei datori di lavoro sulla manodopera, quanto come pratica utilizzata dai lavoratori in funzione degli spostamenti individuali e volontari. Infatti, l'uso che ne fecero i minatori di lingua tedesca nel distretto pietrasantino qualifica i passaporti come strumenti della mobilità utilizzati per spostarsi tra diverse regioni minerarie al fine di stabilirsi in modo permanente nel nuovo distretto, di trascorrervi un preciso periodo di tempo per poi poter far ritorno

<sup>67</sup> Una strategia che è già stata evidenziata per ciò che riguarda il settore militare. Si veda innanzitutto D. PARROT, *The Business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

ai precedenti luoghi di lavoro, o di proseguire una carriera itinerante tra diversi distretti minerari. Questi aspetti sottolineano come, in questo caso, la mobilità di lavoro fosse una pratica strettamente legata alle strategie individuali dei lavoratori<sup>68</sup>.

Lo «sguardo logistico» si inserisce nell'insieme degli approcci interdisciplinari sulle migrazioni che hanno recentemente contribuito a tracciare un quadro più complesso e segmentato della mobilità di lavoro nell'Europa di Antico Regime<sup>69</sup>. In questo caso, la mobilità di alcune categorie di lavoratori specializzati – come i minatori di lingua tedesca – non si manifestò solamente sotto forma di reclutamento diretto o indiretto per soddisfare il fabbisogno economico, fiscale e materiale della committenza. Al contrario, la presenza dei passaporti sottolinea l'esistenza di diversi regimi logistici che identificarono altrettante dinamiche migratorie e permette di interrogarsi sui processi sociali, economici e culturali che caratterizzarono le strategie individuali dei lavoratori nelle società preindustriali.

<sup>68</sup> Sebbene quest'aspetto risulti particolarmente evidente nel contesto toscano, le ricerche in corso stanno analizzando l'utilizzo di documenti identificativi in diversi distretti minerari dell'Europa preindustriale (situati in particolare nella Terraferma veneziana e nel Tirolo Asburgico).

<sup>69</sup> Numerosi studi si sono concentrati su quest'aspetto. Si veda per esempio A. CARACAUSI – N. ROLLA – M. SCHNYDER (eds), *Travail et mobilité en Europe XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Villeneuve, Presses Universitaires du Septentrion, 2018.

Sezione 2  
Spazi



## *Spunti genealogici sull'urbanizzazione planetaria. L'implosione/esplosione della Londra del XIX secolo<sup>1</sup>*

Niccolò Cuppini e Mattia Frapporti<sup>2</sup>

### 1. Introduzione

Questo scritto si propone di aprire uno spazio di ricerca per al contempo approfondire e problematizzare uno dei principali concetti emergenti negli studi urbani, quello di “urbanizzazione planetaria”. Negli ultimi anni questa prospettiva si è infatti progressivamente affermata come importante lente analitica per comprendere e interpretare quello spazio-processo mobile, espansivo e interconnesso che possiamo chiamare urbanizzazione. Tra i tanti elementi che compongono i panorami teorici dell'urbanizzazione planetaria, sui quali torneremo in seguito, si staglia un'assunzione di fondo rispetto alla sostanziale mancanza oggi di un linguaggio adeguato a descrivere la complessa trama di infrastrutture, siti produttivi, insediamenti metropolitani o megalopolitani o di piccole dimensioni, che assieme compone un'immagine non più ricomponibile a partire dall'idea di città (o, meglio, dalla storica dicotomia città/campagna). I teorici dell'urbanizzazione planetaria propongono dunque di muovere radicalmente *al di là* della città. Riteniamo che questa traccia di lavoro definisca una proposta importante per ridisegnare la comprensione delle dinamiche urbane contemporanee, ma che al contempo rischi di esporsi a un eccessivo “nuovismo”, pensando che “la città” di un tempo possa essere assunta in maniera acritica e che l'urbanizzazione planetaria rappresenterebbe una sorta di stadio successivo dello sviluppo. Obiettivo di questo articolo è problematizzare questa periodizzazione, mostrando

<sup>1</sup> The research reported in this paper was funded by European Union, Horizon 2020 research and innovation programme, “Platform Labour in Urban Spaces: Fairness, Welfare, Development” (<https://project-plus.eu>) Grant Agreement No. 822638. The views and opinions expressed in this publication are the sole responsibility of the author(s) and do not necessarily reflect the views of the European Commission/Research Executive Agency.

<sup>2</sup> I paragrafi “La costruzione della città logistica” e “Nella Londra del XIX secolo: implosione, esplosione ed extreme urbanization” sono a cura di Mattia Frapporti, i restanti di Niccolò Cuppini.

come alcuni dei fattori chiave dell'urbanizzazione planetaria siano in realtà rintracciabili anche nelle città del passato. Vorremmo in questa direzione indicare un campo di tensione concettuale tra città e urbanizzazione che ci pare sia produttivo. Per farlo, indicheremo una traiettoria genealogica dell'urbanizzazione planetaria a partire da un'analisi delle trasformazioni di Londra nel XIX secolo. Per sviluppare questa genealogia e per mostrare le trame comuni tra città e urbanizzazione, adotteremo il tema della logistica come fattore esplicativo. Lo scritto si sviluppa dunque presentando l'utilizzo della logistica che intendiamo proporre e in seconda battuta descriviamo alcuni elementi fondativi della città colti a partire appunto dal tema della sua costitutiva connettività. Ci concentriamo dunque sul caso londinese, descrivendo alcune dinamiche cruciali per analizzare la sua trasformazione nel corso del XIX secolo che la rendono emblematica per una traiettoria genealogica dell'urbanizzazione planetaria contemporanea.

## 2. La logistica come lente

In uno scritto intitolato “Manifesto di critica logistica”<sup>3</sup> elaborato dal gruppo di ricerca Into the Black Box di cui facciamo parte, abbiamo proposto tredici tesi sulla logistica, alcune delle quali ci paiono utili per aprire questa riflessione. In primo luogo abbiamo considerato la logistica come un metodo di produzione dello spazio funzionale a una accelerazione e modulazione del tempo sociale. La logistica nasce infatti con la rivoluzione spaziale della “modernità”, come insieme di tecniche, saperi e pratiche per adattarsi all'inedita dimensione apertasi su spazi continentali e oceanici, o per meglio dire è lo snodo sul quale si sviluppa una logica terracquea che da necessità adattiva si fa logica di produzione dello spazio. In questo senso la logistica può essere interrogata come una chiave epistemologica per la comprensione dell'emergere della dimensione dei flussi globali<sup>4</sup>, e qui intendiamo coglierne questo utilizzo a partire

<sup>3</sup> Pubblicato sul numero 46 della rivista *Zapruder* e integralmente visionabile sul blog <http://www.intothelblackbox.com/manifesto/manifesto-di-critica-logistica/>.

<sup>4</sup> Si veda ad esempio il primo capitolo di S. MEZZADRA – B. NEILSON, *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*, Durham, Duke University Press, 2017.



dalle tematiche urbane. La logistica è inoltre simbiotica alla costruzione storica del globale, con le sue soglie epocali e il suo continuo e mai compiuto divenire. Essa si presenta inoltre come “costituzione materiale”<sup>5</sup> dei processi di globalizzazione: saldandosi con le nuove dimensioni dell’aria e della Rete; affinandosi come produttrice di spazialità intrecciate e parzialmente indipendenti da quelle statuali e urbane; definendo nuovi ordinamenti giuridici e nuovi interessi. Questo movimento dà vita a una complessa riscrittura della superficie terrestre coprendola di nuove venature e passaggi per la gestione dei flussi, che sono effetti e non cause, e che devono essere sempre letti a partire dalla serie di confini in moltiplicazione per l’incanalamento, la regolazione o il contenimento dei movimenti logistici in senso lato. È questo panorama quello che viene oggi nominato tramite la cornice “urbanizzazione planetaria”, sulla quale torneremo a breve.

La logistica è dunque una prospettiva utile per tracciare una storia del nostro presente, definendosi oggi quale luogo su cui si stratificano molteplici provenienze storiche. In altre parole, possiamo attraverso la logistica mettere in evidenza la dimensione del capitalismo nelle sue diverse organizzazioni storiche. Una genealogia logistica ritrova le proprie tracce nelle trasformazioni commerciali e dei sistemi di produzione, nelle modificazioni delle forme militari e di potere, nelle contro-condotte del capitale ai processi di insubordinazione. La logistica è fatta di differenti tipologie e strategie, ma non è un *novum* degli ultimi decenni, articolandosi appunto a partire dagli albori della modernità. Ciò su cui prevalentemente si sofferma la letteratura sulla logistica è la cosiddetta *logistics revolution* avvenuta negli anni Cinquanta e Sessanta del XX secolo<sup>6</sup> – usualmente letta come una radicale innovazione tecnica nel trasporto delle merci, simbolizzata dall’introduzione del container come dispositivo per trasportare globalmente e su qualsiasi mezzo (camion, treno, nave, aereo) le merci. Questa ha indubbiamente rappresentato un passaggio importante nella riorganizzazione dei processi produttivi, definendo una “soglia storica” che determina una complessiva

<sup>5</sup> Cfr. G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2017.

<sup>6</sup> Vedi D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014; B.W. ALLEN, “The Logistics Revolution and Transportation”, «The Annals of the American Academy of Political and Social Science», 1/1997, pp. 101-114.

riorganizzazione non solo del modo di produzione capitalistico ma anche dei diversi vettori temporali che compongono la genealogia della logistica. Una sincronizzazione dei tempi storici che lega la storia della logistica alla sua operatività attuale. Riteniamo tuttavia che uscire dal presentismo e dotarsi di un'analisi di *longue durée* permetta di superare un'impostazione incentrata sulla contemporaneità, che rischia di appiattire il concetto e farsi ammaliare dall'ideologia logistica, la stessa che presenta lo stato di cose attuali come un lungo presente senza alternative. La forza di uno "sguardo logistico" sta invece anche nel fatto che da esso si può estrarre una visione processuale della *global history* – sfuggendo dunque a quella che potremmo definire una "amnesia" storico-politica che ricorre con frequenza nel pensiero neoliberale.

Una seconda mossa necessaria da accostare a questa estensione temporale è di inquadrare la logistica non quale liscio processo di espansione capitalistica ma come terreno della lotta di classe. Una delle tracce per la nascita della logistica moderna va rilevata infatti nel controllo delle resistenze al trasporto della merce-umana nelle tratte schiavistiche, dove si de-soggettivavano e ri-soggettivavano gli schiavi estirpati dall'Africa e reintrodotti nelle piantagioni<sup>7</sup>. Inoltre per secoli i porti sono stati i principali luoghi di conflitto e rivolta, animati soprattutto da lavoratori migranti. La movimentazione delle merci è stata d'altronde il settore dove si sono creati impensabili mix di composizioni di classe tra l'Asia e il Sud America. I facchini nordamericani sono stati uno dei terreni più significativi di organizzazione del lavoro *black* a inizio Novecento. A partire da questi episodi interpretiamo quindi la rivoluzione logistica del secondo dopoguerra piuttosto come una "contro-rivoluzione": messa in campo per smantellare il potere operaio nella grande fabbrica fordista e smembrare la potenza del lavoro vivo sul territorio e su scala transnazionale, nonché le molteplici forme di potere "popolare" accumulato in diverse parti del mondo nelle lotte anti-coloniali e anti-imperialiste che vengono stravolte nel nuovo inserimento nelle gerarchie globali

<sup>7</sup> Cfr. N. CUPPINI – M. FRAPPORTI, *Logistics Genealogies. A dialogue with Stefano Harney*, «Social Text», 36, 3/2018. Una versione ridotta di questa intervista è pubblicata sul numero 46 della rivista Zapruder e integralmente visionabile sul blog <http://www.intotheblackbox.com>.

della produzione. Pertanto la “(contro)rivoluzione logistica” non è una semplice innovazione tecnica ma una risposta politica all’insubordinazione di classe dell’operaietà fordista e ai processi di decolonizzazione, che anticipa e costruisce materialmente l’epoca neoliberale. Non è un caso che oggi l’industria logistica sia un mondo dove stanno emergendo innumerevoli conflitti di classe all’interno di un più generale paradigma emergente di lotte sulla circolazione.

### 3. Dove sorge la città?

Date queste coordinate di inquadramento spazio-temporale e di punto di vista analitico, procediamo allora nel riflettere sullo scenario nel quale si costituisce la logistica in rapporto alla città, che nell’attualità va raffrontato col paradigma dell’“urbanizzazione planetaria”. Questa teorizzazione nasce sulla scia del rinnovato interesse per il pensiero di Henri Lefebvre sviluppatasi nell’ultimo decennio, e ha in autori come Neil Brenner, Christian Schmid e Andy Merrifield alcuni tra i primi a lanciare questa formula<sup>8</sup>. All’oggi il riferimento all’urbanizzazione planetaria è pervasivo negli studi urbani, e ha dato sviluppo a una miriade di riprese del tema, di cui anche approcci critici soprattutto da parte di pensatrici e pensatori femministe e post-coloniali<sup>9</sup>.

Anche all’interno degli spunti critici, l’urbanizzazione planetaria ha comunque fornito un importante riquadro teorico-analitico per iniziare a ridefinire le coordinate concettuali degli studi urbani e, a cascata, di tutte quelle discipline che in questo eterogeneo campo di studi si intersecano. Sono sostanzialmente tre gli sguardi che questo approccio propone: le implosioni urbane, ossia i luoghi metropolitani di urbanizzazione intensiva che si pongono come vortice metabolico del sistema capitalistico,

<sup>8</sup> N. BRENNER (ed), *Implosion/Explosion. Towards a Study of Planetary Urbanization*, Berlin, Jovis, 2013; N. BRENNER – C. SCHMID, *Towards a new epistemology of the urban?*, «City», 19, 2-3/2015, pp. 151-182; A. MERRIFIELD, *The Urban Question Under Planetary Urbanization*, «International Journal of Urban and Regional Research», 37/2013, pp. 909-922.

<sup>9</sup> Si veda ad esempio L. PEAKE – D. PATRICK – R.N. REDDY – G.S. TANYILDIZ – S. RUDDICK – R. TCHOUKALEYSKA, *Placing planetary urbanization in other fields of vision*, «Environment and Planning D: Society and Space», 36, 3/2018, pp. 374-386; N. OSWIN, *Planetary Urbanization: A View from Outside*, «Environment and Planning D: Society and Space», 27, 3/2016, pp. 321-334.

nodi di sua massima gravitazione; le esplosioni urbane, ossia il disseminarsi di tessuto urbano sull'intera superficie del territorio nelle mille forme che ha assunto nell'ultimo quarantennio l'urbanizzazione neoliberale; le aree di *extreme urbanization*, ossia quei luoghi usualmente non categorizzati entro la categoria di urbano ma che sono ad esso consustanziali, come le grandi aree di estrazione sparse per il pianeta. Una attenzione significativamente inferiore è però posta su ciò che *intreccia* questi tre scenari. Nonostante il mondo stia diventando un luogo ordinato da *network* della circolazione, dall'espansione delle infrastrutture tradizionali alle infrastrutture delle catene globali del valore (*supply chain*) fino al *layering* delle reti computazionali e di ICT planetarie, la relazione tra urbanizzazione e circolazione rimane infatti ampiamente sotto-studiata<sup>10</sup>. Ciò nonostante, il fatto che siano fiorite una serie di ricerche che si approssimano al tema della circolazione (spazio dei flussi, *mobility studies*, *network geography*<sup>11</sup> ecc.). È a partire da questa considerazione che riteniamo estremamente utile adottare una lente logistica per mostrare e indagare le interconnessioni che determinano l'urbanizzazione planetaria. Ad ogni modo, quale che sia il modo in cui intendiamo mapparla, la geografia delle infrastrutture della circolazione indica *de facto* i siti di urbanizzazione.

Nulla di nuovo, però, a ben guardare. È infatti nozione largamente condivisa tra

<sup>10</sup> Anche se in tempi recentissimi tale tendenza pare iniziare a smussarsi, a partire dal lavoro pionieristico in proposito di R.E. ADAMS, *Circulation & Urbanization*, New York, Sage, 2019.

<sup>11</sup> Per una panoramica in proposito cfr. soprattutto il lavoro di Manuel Castells, ad es. M. CASTELLS, *Grass-rooting the space of flows*, «Urban Geography», 20, 4/1999, pp. 294-302; M. CASTELLS, *The Rise of the Network Society*, Oxford, Blackwell, 2000; M. CASTELLS, *Globalization, Networking, Urbanization: Reflections on the Spatial Dynamics of the Information Age*, «Urban Studies», 47, 13/2010, pp. 2737-45. Per contro argomentazioni si veda J. AGNEW, *Sovereignty Regimes: Territoriality and State Authority in Contemporary World Politics*, «Annals of the Association of American Geographers», 95, 2/2005, pp. 437-61; J. PAINTER, *Rethinking Territory*, «Antipode», 42, 5/2010, pp. 1090-118; P.E. STEINBERG, *Sovereignty, Territory and the Mapping of Mobility: A View from the Outside*, «Annals of the Association of American Geographers», 99, 3/2009, pp. 467-95. Sul *mobility turn* vedi T. CRESSWELL, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York, Routledge, 2006 e J. URRY, *Mobilities*, Cambridge, Polity Press, 2007. Più recentemente, su logistica e la sottesa relazione tra controllo, potere e politica vedi D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics*; B. NELSON, *Five Theses on Understanding Logistics as Power*, «Distiktion: Scandinavian Journal of Social Theory», 13, 3/2012, pp. 323-40; B. NELSON - N. ROSSITER, *Still Waiting, Still Moving: On Labour, Logistics and Maritime Industries*, in D. BISSEL - G. FULLER (eds), *Stillness in a Mobile World*, London, Routledge, 2010, pp. 51-68; A. TOSCANO, *Lineaments of the Logistical State*, «Viewpoint Magazine», 2014.

gli storici urbani che sia la strada, fattore di mobilità, da considerarsi quale origine della maggior parte delle città:

nei luoghi dove un grande ostacolo può essere superato seguendo la via naturale (gole di monti, passaggio di corsi d'acqua), o in quelli dove occorre fermarsi per cambiare sistema di trasporto (passaggio dalla via terrestre alla via d'acqua), o in quelli situati al confine di due regioni differenti (passaggio dalla terra fertile ed abitata al deserto), ivi sorge un agglomerato<sup>12</sup>.

A questa riflessione l'autore, Marcel Poète, aggiunge due chioselasciate in sospenso: «a dire il vero la strada attira e insieme respinge l'uomo» e «il mare è per eccellenza la grande via di comunicazione»<sup>13</sup>. D'altronde è sin dal viaggio della prima nave che «una febbre, un delirio afferrano il mondo [...]: “terminus omnis motus”, è sommosso ogni confine, sradicato l'antico dio Termine; le città stesse navigano, poiché “muros terra posuere nove”, trasferiscono le proprie mura su altre terre. E tutto l'orbe diviene una strada, è ridotto “a terra”, a cammino»<sup>14</sup>. Vediamo allora come questa “mobilità” dell'*urbesia* un tratto storico dirimente, che tra l'altro si sistematizza con l'ingresso nella modernità quando si inizia ad adottare la prospettiva lineare fiorentina al disegno urbanistico, che implica che «le prospettive sono aperte, le quinte stradali non sono mai chiuse, gli assi viari urbani non sono mai interrotti da una veduta frontale, e sboccano alla fine nella campagna aperta, pronti a colonizzare tutto il resto»<sup>15</sup>.

L'urbanizzazione, dunque, all'interno delle sue complesse provenienze storiche, si configura come uno spazio-processo mobile, espansivo e interconnesso. Ma rispetto a questa prospettiva manca un linguaggio adeguato a descriverne dinamiche e meccanismi, mancano analitiche e interpretazioni in grado di parlare direttamente dell'urbano in sé, come elemento chiaramente distinto rispetto a ciò che è (o meglio, è stata) la città. In questa direzione approssimare in chiave storico-politica una lettura sulla logistica dell'urbanizzazione e sulle provenienze della “planetary urbanization” è quanto discutiamo in questo testo. Una logistica dell'urbanizzazione che possa funzionare come chiave di ingresso in grado di illuminare la caleidoscopicità del discorso

<sup>12</sup> M. POËTE, *La città antica. Introduzione all'urbanistica*, Torino, Einaudi, 1958, p. 28.

<sup>13</sup> *Ivi*, p. 29.

<sup>14</sup> M. CACCIARI, *L'arcipelago*, Milano, Adelphi, 1997, p. 29.

<sup>15</sup> F. FARINELLI, *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Torino, Einaudi, 2003, p. 145.

sull'urbano per come qui tratteggiato, considerandolo dunque nella sua dimensione circolante. In secondo luogo, in questa prospettiva proveremo anche a delineare i termini di un'analisi storica sulla logistificazione dell'urbano, le cui dinamiche permettono di inquadrare in un più puntuale quadro analitico le forme storiche dell'urbanizzazione planetaria, le quali si strutturano attraverso le trasformazioni delle città in città-rete (città-logistiche). L'esempio paradigmatico di Londra ci aiuterà nella definizione di questo compito.

#### 4. *Nella Londra del XIX secolo: implosione, esplosione ed extream urbanization*

Proprio il caso della capitale inglese ci sembra decisamente importante nel tentativo di rintracciare alcune traiettorie storiche che, attraverso uno “sguardo logistico”, indagano le provenienze della “planetary urbanization”. Sebbene gli esempi potrebbero essere certo numerosi<sup>16</sup>, particolarmente significativo risulta il caso di Londra a cavallo tra la fine del XVIII e la prima metà del XIX secolo, quando si impose «un genere completamente nuovo di egemonia mondiale (l'imperialismo del libero scambio britannico) che riorganizzò profondamente il sistema interstatale in risposta a quella trasformazione»<sup>17</sup>. Nel moto di cambiamento, Londra stessa (che di queste trasformazioni dettava i ritmi) mutò profondamente e da molteplici prospettive.

Innanzitutto, possiamo descrivere la metamorfosi del suo tessuto urbano in termini implosivi. Erano quegli gli anni della rivoluzione industriale, un momento cruciale allo sviluppo del sistema capitalistico, che tuttavia ebbe effetti strutturali limitati – benché importanti – sulla città. Secondo Fernand Braudel, «è un fatto che le capitali assisteranno alla rivoluzione industriale che sta per affermarsi da spettatrici. Non

<sup>16</sup> Ispirandosi al testo classico F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo. Le strutture del quotidiano (secoli XV-XVIII)*, Torino, Einaudi, 2006, gli esempi non mancherebbero di certo, sia in riferimento all'Europa, sia in una prospettiva globale (si vedano pp. 450-523).

<sup>17</sup> G. ARRIGHI, *Il lungo XX secolo. Denaro, potere e l'origine dei nostri tempi*, Milano, il Saggiatore, 1996, p. 198.

Londra, ma Manchester, Birmingham, Leeds, Glasgow e innumerevoli cittadine proletarie lanciano i tempi nuovi»<sup>18</sup>. Di primo acchito, il tratto paradigmatico della città volge nella direzione che ne esalta la rivoluzione commerciale più che produttiva, anche se quest'ottica rischia di ispirare una sottostima del tessuto industriale che pure si formò e che non fu certo di secondaria importanza.

A ben guardare, infatti, va sottolineato come alle soglie del XIX secolo anche la capitale inglese sviluppò enormemente il suo comparto manifatturiero. Lo fa notare tra gli altri lo storico Leonard Schwarz che sottolinea come, a metà Ottocento, Londra impiegasse nelle attività di fabbrica circa «a third of the [male] labour force»<sup>19</sup>. La geografia della città si impostava su comparti produttivi ben definiti, e la diffusione seguiva gli andamenti del mercato immobiliare. Nelle zone a sud del Tamigi – dove le terre costavano meno – prosperavano le grandi industrie<sup>20</sup>, mentre a nord del fiume fabbriche di dimensioni inferiori sorgevano soprattutto nella zona est, dove quartieri come Central Hackney, Hackney Wich, Hamerton, Dalston, Spitalfield e Clerkenwell mutavano non solo nell'architettura, ma anche nella loro composizione sociale<sup>21</sup>. Come molti altri quartieri periferici, anche l'est si «proletarizza sempre più»<sup>22</sup>. Le mappe di Charles Booth di fine XIX secolo pubblicate all'interno del lavoro *Inquiry into Life and Labour in London* riportano in maniera chiara la suddivisione della ricchezza in città e dipingono a tratti prevalentemente scuri (segno di presenza delle classi meno abbienti) i quartieri dell'*East End*<sup>23</sup>. Irlandesi migrati «dai distretti più

<sup>18</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo*, p. 518.

<sup>19</sup> L.D. SCHWARZ, *London in the Age of Industrialization. Entrepreneurs, Labour Force and Living Conditions, 1700-1850*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, p. 23.

<sup>20</sup> *Ivi*, p. 32.

<sup>21</sup> Per una visione complessiva della composizione della forza lavoro a Londra nel 1851 vedi L.D. SCHWARZ, *London in the Age of Industrialization*, p. 42. Un'analisi sulla composizione socio-lavorativa e sindacalizzata che componeva Londra a partire da quel periodo per poi estendersi fino agli inizi del XX secolo è offerta anche da E.J. HOBSBAWM, *The Nineteenth-Century London Labour Market*, in E.J. HOBSBAWM, *Worlds of Labour*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1984, pp. 131-151.

<sup>22</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo*, p. 515.

<sup>23</sup> I lavori di Booth pubblicati nel 1903 sono oggi digitalizzati e disponibili sul sito della London School of Economics. Le mappe di Londra, in particolare, si trovano qui: <https://booth.lse.ac.uk/map/14/-0.0847/51.5238/100/0>. È possibile trovare anche il focus più specifico sui quartieri della città. Qui la mappa della zona est del 1898-1899: <https://booth.lse.ac.uk/learn-more/download-maps/sheet1>.

affamati dell'isola»; ebrei «dell'Europa centrale cacciati di Boemia nel 1744, dalla Polonia nel 1772, per sfuggire alle persecuzioni. Non più di cinque o seimila nel 1734 in tutta l'Inghilterra, sono ventimila nella sola Londra nel 1800»<sup>24</sup>: la zona est rappresentava la principale «working-class area» della città, dove tendenzialmente i lavoratori erano sottoposti a «lower wage and longer hours than the rest [of the city]»<sup>25</sup>.

Nonostante i numeri consistenti in termini assoluti, più degli operai furono però portuali e amministrativi (o in generale operatori dei servizi) a comporre la maggioranza dei lavoratori. A fine Settecento «Londra dipende dal suo fiume»<sup>26</sup>. I soli portuali, nello specifico, valevano circa un quarto della forza lavoro già a inizio Ottocento, come del resto confermano gli scritti di Peter Colquhoun, fondatore della polizia del Tamigi e fine osservatore: «The Commerce of the River Thames employs, and gives Employment to at least 120.000 Individuals of different ages» i quali producevano «more than one-fourth of the public revenues»<sup>27</sup>. Le navi sul Tamigi raddoppiarono tra metà e fine Settecento, così come raddoppiò il numero di tonnellate di merci trasportate<sup>28</sup>. I molteplici viaggi di queste navi toccavano i quattro angoli del globo: dall'East al West India Trade all'Africa e al Capo di buona Speranza; dalla Spagna al Portogallo, dalla Russia a Mediterraneo e Turchia<sup>29</sup>. Il vortice metabolico rappresentato da Londra era rispecchiato dalle «migliaia di bastimenti che ricop[rivano] in permanenza il Tamigi»<sup>30</sup>. L'implosione urbana a inizio XIX secolo era già una realtà.

In termini implosivi va sottolineato inoltre il ruolo che la *City* guadagnò in quegli stessi anni. La finanza mondiale gravitava attorno alle operazioni di Londra. «Il riciclaggio del tributo imperiale estratto dalle colonie in capitale investito in tutto il mondo – scrive Giovanni Arrighi – aumentò il vantaggio comparato di Londra come centro della finanza mondiale rispetto a centri rivali come Amsterdam e Parigi»<sup>31</sup>.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> E.J. HOBBSBAWM, *The Nineteenth Century London Labour Market*, pp. 141 e 143.

<sup>26</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo*, p. 510.

<sup>27</sup> P. COLQUHOUN, *A Treatise on the Commerce and Police of the River Thames*, London, Palapress, 1800, pp. xxx, xxxii.

<sup>28</sup> *Ivi*, pp. 9-10.

<sup>29</sup> *Ivi*, p. 17.

<sup>30</sup> F. ENGELS, *La situazione della classe operaia in Inghilterra*, p. 56.

<sup>31</sup> G. ARRIGHI, *Il lungo XX secolo*, p. 205.



Essa divenne «dimora naturale della *haute finance*»<sup>32</sup>, e luogo eletto a residenza di «alti, medi e piccoli funzionari»<sup>33</sup> che occupavano soprattutto la zona ovest.

Se quanto detto contribuisce a tratteggiare i caratteri di uno spazio di alto metabolismo capitalista, va altresì sottolineato che più di ogni altra città del paese (ma forse lo spettro potrebbe allargarsi all'intero globo) Londra visse soprattutto una ristrutturazione “esplosiva” della sua area urbana, vale a dire «the production and continual transformation of an industrialized urban fabric in which centers of agglomeration and their operational landscapes are woven together in mutually transformative ways while being co-articulated into a worldwide capitalist system»<sup>34</sup>. Del resto, è in questi stessi termini che Brenner e Schmid descrivono l'incidere del formarsi di un mondo-città:

This situation of *planetary urbanization* means, paradoxically, that even spaces that lie well beyond the traditional city cores and suburban peripheries – from transoceanic shipping lanes, transcontinental highway and railway networks, and worldwide communications infrastructures to alpine and coastal tourist enclaves, “nature” parks, offshore financial centres, agro-industrial catchment zones and erstwhile “natural” spaces such as the world’s oceans, deserts, jungles, mountain ranges, tundra, and atmosphere – have become integral parts of the worldwide urban fabric<sup>35</sup>.

Il tessuto urbano volgeva nella direzione di assumere la mobilità e non lo stare quale paradigma costruttivo. I nuovi flussi dettavano la pianificazione urbanistica e, allo stesso tempo, il miglioramento dei collegamenti verso Londra trasformava il territorio circostante.

Londra si affermò come una «metropoli precocemente tentacolare» che non solo da anni «si sta[va] mangiando l'Inghilterra» ma che, a partire da fine Settecento e in misura crescente, assorbì «in qualche misura anche la Scozia e il Galles [...]. Ogni regione toccata da Londra tende a specializzarsi, a trasformarsi e commercializzarsi»<sup>36</sup>. Detta altrimenti, il rinnovamento logistico che subì la città in quegli anni

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> F. BRAUDEL *Civiltà materiale, economia e capitalismo*, p. 493.

<sup>34</sup> N. BRENNER (ed), *Implosion/Explosion*, pp. 17-18

<sup>35</sup> N. BRENNER – C. SCHMID, *Planetary Urbanisation*, in M. GANDI(ed), *Urban Constellation*, Berlin, Jovis, 2011, pp. 10-13, p. 12.

<sup>36</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, Vol. 2: *I giochi dello scambio* (1979), Torino, Einaudi, 1981, p. 18.

aveva effetti diretti sia all'interno dello spazio urbano sia nell'ampio territorio circostante e, potremmo dire, in tutto il Paese. In città, l'incidere del cambiamento era sostenuto da una doppia spinta. In primo luogo, come accennato, Londra divenne polo di attrazione per un'enorme quantità di migranti che dalle zone rurali si trasferivano verso di essa: «By the start of the nineteenth century it was well into its second heroic age of expansion and well over four-fifths of those who lived in towns with 10,000 or more inhabitants were living there»<sup>37</sup>. L'incremento del numero di abitanti nella prima metà del XIX secolo toccava il tasso del 20% ogni decade<sup>38</sup>, facendo impennare la popolazione complessiva che passò da 865.000 a 2.500.000 di abitanti<sup>39</sup>. Tutto ciò, come sottolineato da Engels, «ha innalzato Londra al rango di capitale commerciale del mondo»<sup>40</sup>. In secondo luogo, per assolvere alla crescente necessità di merci, Londra affinò la sua struttura di *hub* logistico. Torneremo nell'ultimo paragrafo su questo punto, ma vale fin d'ora la pena di sottolineare come l'incidere di questa duplice ricettività condusse a un riposizionamento di Londra nelle catene globali del valore e, come conseguenza, «il controllo sul mercato mondiale, assieme alla supremazia nell'equilibrio del potere globale e a uno stretto rapporto di mutuo aiuto con *la haute finance*, consentì al Regno Unito di governare il sistema interstatale con la stessa efficacia di un impero mondiale»<sup>41</sup>.

Da ultimo, è utile parlare di Londra anche in termini di *extream urbanization*. La Compagnie delle Indie (EIC), che nella capitale dell'impero aveva il suo quartier generale, garantiva un collegamento cruciale con aree del globo decisamente distanti che tuttavia erano consustanziali al funzionamento della città stessa. Nata «as essentially a body of London commercial investors and trading ships on the move»<sup>42</sup>, la EIC si trasformò ben presto in un vero e proprio partner indipendente della Corona

<sup>37</sup> L.D. SCHWARZ, *London in the Age of Industrialization*, p. 3. Da un'ulteriore prospettiva possiamo notare come «In 1801, 70 per cent of the population lived in the country; fifty years later, this figure had been reduced to just 49 per cent» (J. FLANDERS, *The Victorian City*, London, Atlantic Books, 2012, p. 354).

<sup>38</sup> L.D. SCHWARZ, *London in the Age of Industrialization*, p. 8.

<sup>39</sup> P. QUENNELL, Introduction, in H. MAYHEW, *Mayhew's London*, London, Pilot Press, 1949, p. 18.

<sup>40</sup> F. ENGELS, *La situazione della classe operaia in Inghilterra*, p. 56.

<sup>41</sup> G. ARRIGHI, *Il lungo XX secolo*, p. 209.

<sup>42</sup> P.J. STERN, *The Company-State: Corporate Sovereignty and the Early Modern Foundations of the British Empire in India*, Oxford, Oxford University Press, 2012, p. 19.

che aveva in Londra il suo principale mercato e rispondeva sostanzialmente alle sue esigenze. Come ricorda ancora Braudel «i due terzi almeno, o i tre quarti e forse addirittura i quattro quinti del commercio estero dell’Inghilterra erano assorbiti da Londra»<sup>43</sup>. Maya Jasanoff ha dedicato un intero volume ai traffici diretti tra l’Inghilterra (e Londra nello specifico) e alcune zone dell’India, mostrando in maniera articolata i flussi di merci (in particolare merci di lusso) che dall’Asia rifornivano in maniera crescente la capitale inglese<sup>44</sup>. Perfino in termini di estrazione vera e propria, Londra godeva di un collegamento diretto con le miniere d’oro brasiliane di Minas Gerais. Benché gestite da una compagnia logistica portoghese, è sostanzialmente verso la capitale britannica che si dirigeva il minerale almeno fino al 1774, quando «Lisbona cerca di alleggerire la preponderanza inglese, “di fermare, per quanto possibile, l’uscita dell’oro” verso Londra»<sup>45</sup>.

In ultima analisi, le coordinate concettuali che articolano la prospettiva contemporanea degli studi urbani ascrivibili al quadro teorico della “planetary urbanization” non appaiono utili a descrivere soltanto l’ultimo periodo di urbanizzazione neoliberale. A ben guardare, esse rispondono a traiettorie storiche più dilatate che raggiungono gli esordi dello stesso sistema capitalista. In questa prospettiva, osservare attraverso gli «occhi della logistica» permetterà di consolidare ulteriormente questo assunto: da un lato estendere lo sguardo a una visione necessariamente globale; dall’altro, riservare le dovute attenzioni alle infrastrutture utili all’afflusso della linfa vitale ai sistemi urbani. *Civiltà materiale, economia e capitalismo*, verrebbe da dire richiamando ancora Braudel.

## 5. La costituzione logistica della metropoli

Consideriamo dunque la logistica sia come fattore infrastrutturale che come logica

<sup>43</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*. Vol. 2: *I giochi dello scambio*, p. 17.

<sup>44</sup> Cfr. M. JASANOFF, *La Compagnia delle Indie. La prima multinazionale*, Milano, il Saggiatore, 2012.

<sup>45</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*. Vol. 2: *I giochi dello scambio*, p. 200.

dello storico vettore/forza globale di urbanizzazione. Se infatti il *processo* di urbanizzazione è una trama dinamica che articola forme di concentrazione (di persone, mezzi di produzione, capitali ecc.) ed estensione (reti di approvvigionamento, migrazioni, interconnessioni globali ecc.), una dialettica di implosioni ed esplosioni urbane, la logistica è la dimensione che di questo processo detta le ritmiche e determina l'articolazione delle differenti forme spaziali. La logistica non rappresenta pertanto la "semplice" circolazione delle merci, ma più in generale essa rappresenta la logica e gli strumenti con cui forme e tempi eterogenei vengono ricondotti a una unica matrice. Da questo punto di vista si possono porre in un'ottica nuova e differente alcuni dei topos consolidati della storia urbanistica. Per fare un esempio, ci si è a lungo concentrati sulla Manchester del primo Ottocento come prototipo e modello della città industriale. Come ha tuttavia insegnato W.E.B. Dubois, non si capisce Manchester senza legarla ai campi di cotone sull'altra sponda atlantica e alla conseguente tratta degli schiavi. E, si potrebbe aggiungere, non si capisce altrettanto Manchester senza collegarla alle miniere per l'estrazione di carbone nel centro dell'Inghilterra o con il lavoro svolto in India dalla Compagnia delle Indie. Ecco dunque che l'urbanizzazione ci appare in questa luce come una trama composta di snodi intensivi (la nuova Manchester città industriale) ed estensivi, in cui la logistica compone appunto il punto di vista per dare dimensione sistemica a questa configurazione. Inoltre, in quest'ottica, le storiche categorie dell'economia politica sulla rigida divisione tra produzione, circolazione e consumo tendono a sfumare, in favore di uno sguardo olistico e sistemico. Ciò, tuttavia, non deve indurre a perdersi all'interno della stessa ideologia logistica, che fa dell'idea di uno spazio globale liscio e senza attriti e della possibilità di circolazione continua il suo mantra. All'interno di una visione sistemica esistono infatti punti di contro-tendenza, faglie di rottura, relazioni conflittuali, che spesso sono anzi proprio gli elementi contro i quali si costituisce la logistica<sup>46</sup>.

D'altronde la metropoli, altro snodo tipico della storia urbana, si costituisce spezzando l'unità della città proprio a partire dalla risposta alle insurrezioni del 1848 e di

<sup>46</sup> Vedi S. HARNEY – F. MOTEN, *The Undercommons. Fugitive Planning & Black Studies*, Port Watson, Minor Composition, 2013.

fronte all'inedita mobilità di una forza lavoro che dalle campagne inizia ad accedere in massa come è accaduto anche a Londra. La metropoli, formatasi nella seconda metà del XIX secolo, figura urbana egemone per il secolo successivo, e oggi sulla soglia o forse compiutamente superata, rappresenta d'altronde il salto di scala della storia urbana. Esito instabile di un conflitto tra il tentativo di dare forma alla mobilità (sia soggettiva, della forza lavoro, che alla mobilità di merci e capitali che iniziano ad affluire potentemente e ad essere prodotti negli spazi urbani) e le continue de-formazioni che essa produce, per la sua realizzazione vengono impiegate e messe a nuova sintesi l'intero arco di tecniche, discipline e saperi logistici fino ad allora sperimentati su altre spazialità. È una concettualizzazione tipicamente logistica dell'urbano quella che sostiene la metropoli: se le strade e le correnti d'acqua hanno dato origine alla città, ora nuove strade e nuove correnti inondano la città, distruggendola e riconfigurandola. La metropoli è l'applicazione alla città storica della griglia urbanistica con la quale si costruivano le città coloniali. È l'inserimento nel tessuto urbano della tecnologia ferroviaria sperimentata *in primis* sulla dimensione continentale nordamericana. È la rottura delle cerchie murarie in favore di una matrice urbana espansiva. È il rimescolarsi della rigida dicotomia geopolitica metropoli-colonia all'interno del cuore metropolitano. E molto altro si potrebbe dire, ma la cosa importante è che in questa nuova figura si condensano tutta una serie di traiettorie storiche. Applichiamo allora questa griglia nuovamente al caso londinese per provare a rintracciarne la materialità, la trasformazione plastica di una città che si fa metropoli investendo sulla logistica.

## 6. La costruzione della città-logistica

La mobilità trasforma la città in metropoli. De-forma lo spazio urbano, riconfigura distruggendo. I corsi d'acqua che hanno originato la città e ne hanno sostenuto i commerci vengono a poco a poco sostituiti da nuove strade e, soprattutto, dalle ferrovie. Accade anche a Londra. Fino all'alba del XIX secolo il trasporto merci avveniva ove possibile attraverso il sistema dei canali, utili sia per i collegamenti della capitale con

altre zone del Paese (in particolare con Birmingham, Liverpool e Manchester attraverso l'Oxford Canal), sia per un utilizzo intraurbano (particolarmente importante era in questo senso il Regent's Canal). Epperò, come sottolinea Sydney Pollard, «non appena si costruirono le ferrovie, quasi tutto il sistema dei canali divenne inutile e cadde in disuso, con qualche eccezione locale»<sup>47</sup>.

A partire dagli anni trenta del XIX secolo l'impatto delle ferrovie fu massiccio. Il confronto tra mappe e altri fonti archivistiche mostra in modo molto chiaro la rapidità con cui la ferrovia si insinuò nello spazio urbano. Nel 1835 l'apertura della linea Londra-Birmingham permise un incremento imponente del flusso di merci dalle industrie del nord alla capitale. L'anno successivo già entravano in città la Great Western Railway, la Southampton Railway, la Greenwich Railway, la Blackwall Railway (in fase di ultimazione) e la Eastern Counties Railway, a cui vanno aggiunti i nuovi tronconi di collegamento come la Birmingham, Bristol & Thames Junction Railway<sup>48</sup>. L'installazione di nuovi binari dettava i ritmi frenetici della "logistificazione" della città. In pochi anni sorsero le stazioni ferroviarie di Euston, Victoria, Waterloo e Paddington, oltre a quelle di London Bridge e Greenwich aperte già nel 1824. Inoltre, nel 1840 venne inaugurata l'importante London-Blackwall Railway (la "Commercial Railway") che collegava il centro di Londra con i porti a Est. L'immagine di Londra nel 1843 disegnata dal cartografo Davies Benjamin Rees appare davvero quale quella di una piovra che allunga i suoi tentacoli a trecentosessanta gradi verso il Paese<sup>49</sup>. Per finire, benché non ideata per il trasporto merci, va richiamata in questo frangente la nascita della metropolitana, progettata negli anni quaranta e cinquanta del XIX secolo e inaugurata nel 1863. Le rotaie si insinuarono nel tessuto di Londra, ne modificarono la struttura e la città cambiò volto. Stupefacente la quantità di strade ferrate realizzate o in fase di realizzazione a Londra nel 1866: decine di tracciati a formare il sistema

<sup>47</sup> S. POLLARD, *La conquista pacifica. L'industrializzazione in Europa dal 1760 al 1970*, Bologna, il Mulino, 1989, p. 198.

<sup>48</sup> London Metropolitan Archives (LMA), Title: General Map of London; Catalogue N. k123697x; Date: 1836. Disponibile qui: <https://collage.cityoflondon.gov.uk/view-item?i=27816&WINID=1593695746050>.

<sup>49</sup> LMA. Title: General Map of London; Catalogue N. k1306184; Date: 1843. Disponibile qui: <https://collage.cityoflondon.gov.uk/view-item?i=28346&WINID=1593696439194>.

nervoso di uno spazio che in cinquant'anni cambiò fin nelle sue fondamenta<sup>50</sup>.

Fu proprio la metropolitana che permise la grande espansione dell'area urbana, e che portò a una riconfigurazione a due facce del paesaggio sociale. Da un lato, la classe agiata si spostò gradualmente verso l'anello esterno: «Previously, the rich and poor had lived in the same districts: the rich in the main streets; the poor in the service streets behind. Now, the prosperous moved out of town centres to the new suburbs»<sup>51</sup>. Dall'altro lato, la “migrazione” della classe più abbiente dal centro città accelerò il suo rinnovamento logistico. Opere infrastrutturali utili ad ampliare gli “spazi di flussi” si abbatterono senza troppa reticenza sugli *slums* e sulle abitazioni della classe povera: «much of the housing for the poor was demolished for commercial spaces, or to make way for the railway stations and lines that appeared from the 1840s [...]. Thus, the homes of the poor were always the first to be destroyed»<sup>52</sup>.

Questa riconfigurazione dello spazio urbano va letta all'interno di una tendenza più generalizzata alla trasformazione di Londra in città-logistica, la cui pianificazione riguardava appunto la volontà di assumere un ruolo centrale all'interno delle catene globali del valore che andavano allora riconfigurandosi, e che assunsero un aspetto consolidato a seguito della Prima guerra dell'Oppio (1839-1842), momento cruciale per la «grande divergenza»<sup>53</sup> che ha conformato la moderna società capitalista<sup>54</sup>. Possiamo allora concludere distinguendo quattro caratteri significativi che determinano questa direzione di sviluppo.

In primo luogo, dobbiamo evidenziare la ristrutturazione e l'ampliamento dei

<sup>50</sup> LMA. Title: General Map of London; Catalogue N. k1306824; Date: 1866. Disponibile qui: <https://collage.cityoflondon.gov.uk/viewitem?key=WnsiUCI6eyJrZXl3b3JkcyI6lmdlbmVvYWwgbWFWfWlG9mlGxvbmRybiAxODY2liwicmVmaW5lU2VhemNoIjoiU1hzaVVDSTZleUovWVd4MVpTSTZJbWRsYm1WeVlX d2diVOZ3SUc5bU1HeHZibVJ2YmlJc0ltOXdaWEpoZEc5eUlqb3hMQ0ptZFhwNmVWQnlaV1pwZUV4bGJtZDBhQ0k2TXl3aVpuVjZlbnxOYVc1VGFXMXBiR0Z5YVhSNUlqb3dMamMxTENKdFlYaFRkV2RuWlhOMGFxOXVjeUk2TXl3aVlXeDNZWGx6VTNWbloYVn pkQok2Ym5Wc2JlMTkifXO&WINID=1593697538604#cBmJgoXgM4YAAAFzD6ZwNQ/29872>.

<sup>51</sup> J. FLANDERS, *Slums*, <https://www.bl.uk/romantics-and-victorians/articles/slums#>.

<sup>52</sup> *Ibidem*.

<sup>53</sup> K. POMERANZ, *La grande divergenza. La Cina, l'Europa, e la nascita dell'economia mondiale moderna*, Bologna, il Mulino, 2012.

<sup>54</sup> Si veda su questo ad esempio: C. TROCKY, *Opium, Empire, and the Global Political Economy: A Study of the Asian Opium Trade 1750-1950*, London-New York, Routledge, 1999; G. ARRIGHI, *Adam Smith a Pechino. Genealogie del Ventunesimo secolo*, Milano, Feltrinelli, 2008.

porti commerciali della città. Sebbene sia risaputo che «for most of its history London has been pre-eminently an international port»<sup>55</sup>, nel pieno della rivoluzione industriale apparvero nuove infrastrutture poderose quali l'West e l'East India Docks inaugurati rispettivamente nel 1803 e 1806 nella zona Est della città. Di importanza cruciale, essi costituivano non soltanto amorfici nodi logistici per il commercio inglese con Occidente e Oriente, ma rappresentavano anche le sedi di compagnie come la EIC, la cui opera non si limitava affatto a quella di mero agente commerciale, ma operava piuttosto a tutti gli effetti come organo autonomo di governo su alcuni territori d'oltremare quale il subcontinente indiano. La EIC, qualcosa definibile come «A State in the Disguise of a Merchant»<sup>56</sup>, era un vero e proprio agente politico. Colquhoun lo sottolineava già nel 1800: «without meditating project of domain, a Company of Commercial Traders have adventitiously become the Sovereigns of many rich and powerful Kingdoms»<sup>57</sup>. La sede della EIC non garantiva pertanto esclusivamente un canale di flussi privilegiato per gli artefatti indiani o orientali, ma rappresentava per la Corona inglese anche il luogo ove il potere politico sul subcontinente materialmente si mostrava. Di fatto – scrive William Dalrymple – «It was not the British government that seized India at the end of the 18<sup>th</sup> century, but a dangerously unregulated private company headquartered in one small office, five windows wide, in London»<sup>58</sup>. Il mercato di Londra era cruciale per la EIC e, allo stesso modo, la funzione “estrattiva”<sup>59</sup> della EIC era cruciale per Londra: incarnava il vettore decisivo con cui la città allungava i suoi tentacoli verso i territori il cui sfruttamento ne sostenevano lo sviluppo.

In secondo luogo, va indirizzata la lente sulla nascita di innumerevoli nuove strade che attraversavano la città. In linea generale abbiamo più volte ricordato come il polo logistico fosse situato a Est, dove sorgevano i porti principali. Per rendere più rapido

<sup>55</sup> L. GERMAN – J. REES, *A people's history of London*, p. 13.

<sup>56</sup> P.J. STERN, *The Company-State: Corporate Sovereignty and the Early Modern Foundations of the British Empire in India*, Oxford, Oxford University Press, 2012, p. 3.

<sup>57</sup> P. COLQUHOUN, *A Treatise on the Commerce and Police of the River Thames*, p. 6.

<sup>58</sup> W. DALRYMPLE, *The East India Company: The Original Corporate Raiders*, <https://www.theguardian.com/world/2015/mar/04/east-india-company-original-corporate-raiders>.

<sup>59</sup> Intendiamo qui il termine «estrattivismo» nei termini di S. MEZZADRA – B. NEILSON, *The Politics of Operation. Excavating Contemporary Capitalism*, Durham, Duke University Press, 2019.



il collegamento con il centro cittadino, tra il 1803 e il 1806 fu realizzata la “Commercial Road: tre chilometri di strada dai porti al cuore della *City*. Progettata completamente già nel 1801 la strada risulta ancora oggi una delle arterie principali che conduce verso l’*East End*, pensata originariamente per andare «from West India Docks in the Isle of Dogs to communicate with Aldgate High Street in the City of London»<sup>60</sup>. Oltre a questa, molte altre vie di comunicazione vennero costruite o ampliate, imponendosi talvolta proprio sugli *slums* sezionandoli<sup>61</sup>, con il duplice risultato di promuovere una velocizzazione della mobilità e di diluire intricati quartieri a forte caratterizzazione proletaria<sup>62</sup>.

In terzo luogo, va sottolineato il tipo di fabbriche sorte a Londra nella prima metà del XIX secolo. Considerevole diffusione, infatti, ebbero in modo particolare le manifatture dedite alla raffinazione delle materie prime provenienti soprattutto d’oltre oceano. Un esempio classico in tal senso fu la nascita di una molteplicità di raffinerie di zucchero (molte delle quali confluirono poi nella famosa raffineria Tate&Lyle nella seconda metà del secolo) e di industrie di stoccaggio e lavorazione del tabacco, situate proprio a ridosso dei porti a Est. Il tabacco e lo zucchero provenivano per lo più dagli Stati Uniti, con i quali nel 1797 il commercio impiegava «circa 140 navi». La loro quantità di importazione aumentò costantemente per tutto il XVIII secolo, poiché «nel 1700 gli zuccheri importati nel Tamigi ammontavano a circa un quinto dell’attuale quantità media»<sup>63</sup>. Lo sviluppo di raffinerie e zuccherifici rispose esattamente a questo incremento.

<sup>60</sup> LMA. Title: Commercial Road; Catalogue N. q9518477; Date: 1801. Disponibile qui: <https://collage.cityoflondon.gov.uk/viewitem?key=SXsiUCI6eyJ2YWx1ZSI6ImNvbW1lcmNpYWwgcm9hZCIsIm9wZXJhdG9yIjoxLCJmdXp6eVBvZWZpeExlbmd0aCI6MywiZnV6enlNaW5TaW1pbGFyaXR5IjowLjc1LCJtYXhTdWdnZXNoaW9ueyI6MywiYWxzYXlzU3VnZ2VzdCI6bnVsbH0sIkYiOiJleUowSWpwYk1WMTkifQ&pg=13&WINID=1593697538604#cBmJgOXgM4YAAAFzD6ZwNQ/18201>.

<sup>61</sup> Diverse mappe del LMA mostrano i progetti di allargamento delle strade in pieno sviluppo tra gli anni dieci e venti dell’Ottocento. Vedi ad esempio: LMA. Title: General Map of London; Catalogue N. k1236495; Date: 1815; LMA. Title: General Map of London; Catalogue N. k1236733; Date: 1827. Particolarmente interessante risulta anche il “*Metropolitan Street Improvements Coventry Street, Charing Cross Road and Shaftesbury Avenue; Millbank; Grosvenor Road; Rosebery Avenue and Gray’s Inn Road; Kentish Town Road; Mare Street, Hackney; Tooley Street; Bermondsey Street; etc.*” del Novembre 1876. LMA. Reference code: MBW/2451/01.

<sup>62</sup> È noto come fu spesso da questi quartieri che partirono le rivolte del 1848 in molte città europee.

<sup>63</sup> P. COLQUHOUN, *A Treatise on the Commerce and Police of the River Thames*, p. 119.

Infine, l'ultimo elemento da evidenziare è la nascita di decine e decine di magazzini. Anche se spesso relegati a un ruolo del tutto secondario nell'analisi della Londra pre-vittoriana, l'aumento del numero di magazzini fu davvero stupefacente e dà l'idea della quantità di merci che in quel periodo iniziarono a inondare la città. Lo riporta Henry Mayhew quando, a chiusura della sua inchiesta, parla di oltre duecento magazzini aperti nella prima parte del XIX secolo, dove le migliaia di venditori ambulanti presenti in città si procuravano le merci da rivendere: l'ultimo miglio di distribuzione della catena globale del valore. L'inchiesta di Mayhew ci appare una porta d'ingresso decisiva per indagare la nascita della metropoli inglese e la trasformazione della città storica in "città logistica". Tra la fine del XVIII secolo e la prima metà del XIX Londra cambia pelle. Ganglio di una rete di flussi sempre più compiutamente globale, intendiamo la capitale inglese come prototipo di città logistica nella misura in cui assume la mobilità quale paradigma costruttivo e costitutivo. Nuove dinamiche di pianificazione urbanistica si fanno largo, la logistica detta di quello spazio le inedite forme di organizzazione. Se possiamo definire una "città logistica" come quello spazio che trascende la dimensione statica della pianificazione urbanistica per assumere piuttosto lo spazio urbano quale elemento funzionale a un complessivo più ampio (globale) dove la città risulta soltanto il punto più vivido di un'ininterrotta rete luminosa, Londra appare di questa prospettiva uno dei primi e più concreti esempi.

L'inchiesta di sociologia urbana prodotta da Mayhew nella seconda metà degli anni quaranta, e pubblicata per la prima volta come raccolta di articoli in due volumi nel 1851, dipinge anche un quadro dei nuovi lavori e dei nuovi (e vecchi) poveri di Londra, che vivevano letteralmente inventandosi una forma di sostentamento. Ulteriore segno di un'epoca di profonde innovazioni, le decine di lavoratori diversi descritti da Mayhew (venditori ambulanti, tuttofare, piccoli artigiani e altre figure che avevano eletto la strada quale sede della loro attività) offre uno spaccato della Londra di quegli anni che fa il paio con i cambiamenti logistici. I flussi di merci che invadevano la città necessitavano dei *riders* che quelle stesse merci le distribuissero: il lavoro di Mayhew ci fornisce le cifre di quel mondo, arricchendo di un'ulteriore importante prospettiva la fotografia sul divenire metropoli di Londra nel XIX secolo.

## Una “logistica” della colonizzazione interna nell’Europa d’età Moderna? Giampaolo Salice

### 1. Introduzione

Nella definizione che ne dà la *Encyclopédie*, la colonia è *le transport d’un peuple, ou d’une partie d’un peuple, d’un pays à un autre*<sup>1</sup>. Secondo l’autore della voce, sei sarebbero le tipologie di colonia stabilite nel corso della storia. L’ultima in ordine di tempo è quella impiantata dagli europei in America. Ancora oggi, dopo quasi tre secoli, raramente il termine viene riferito agli insediamenti fondati dentro lo spazio europeo d’Antico Regime con finalità analoghe a quelle identificate dalla *Encyclopédie*: promuovere l’incremento demografico, aumentare le produzioni agricole, sviluppare i commerci e le manifatture, a vantaggio esclusivo della “madrepatria”. Eppure è la documentazione archivistica a definire coloni coloro che furono protagonisti di quelle fondazioni interne.

La colonizzazione interna dell’Europa fu un fenomeno quantitativamente rilevante, che investì in prevalenza i margini degli Stati in formazione nell’intento di perfezionarne controllo e sfruttamento. Le frontiere erano sotto molti aspetti considerate alla stregua di una terra straniera, in grado di incutere in chi le possedeva un senso di spaesamento e di precarietà. Erano inoltre spazi contesi, cioè minacciati, da dentro e dall’esterno. Nelle élite moderne matura progressivamente la necessità di addomesticare questi ambienti di confine, riscattandoli dalla condizione di arretratezza materiale e morale, dal disordine idraulico, dallo spopolamento, dalla decadenza dell’agricoltura, da dominio del pastore, della malaria, dall’assenza di infrastrutture, di commerci e di manifatture. Simile riscatto era concepito come primo passo verso l’integrazione di questi spazi nel sistema economico e militare del Principe, cioè del loro assoggettamento alle logiche di potenza della *Res Publica*.

Per un mondo imbevuto dei discorsi sulla città ideale, che dunque vedeva nella

<sup>1</sup> F.V. DE FOR(T)BONNAIS, *Colonie*, in *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, 3/1753, pp. 648–651a.

proporzione, nella simmetria, nell'ordine, nel decoro e nell'igiene urbani gli strumenti di una nuova pedagogia civile, la trasformazione della frontiera corrispondeva inoltre alla moralizzazione sociale dei suoi abitanti. Era insomma un atto di civiltà.

Questa è la visione. Nel concreto la colonizzazione interna dell'Europa moderna fu storia fitta di contraddizioni e costellata di progetti mai eseguiti o abortiti. Tuttavia, sia quelli rimasti su carta, sia quelli coronati da successo ci aiutano a ricostruire il *modus operandi* attraverso il quale si cercò di impiantare l'ideale in terra. Ci aiutano a leggere una storia che dal Cinquecento corre fino al Novecento e che lasciò testimonianze dalla Spagna alla Russia, dal Baltico al Mediterraneo. È la storia di un modo non solo di impegnare lo Stato, le sue energie, i suoi capitali umani e finanziari, ma soprattutto del *farsi* dello Stato attraverso la riscrittura delle frontiere e la loro progressiva integrazione con i mari e le sponde mediterranee, baltiche e atlantiche. Per il potere pubblico sovrano che si definisce e si rinegozia alla frontiera, che cioè si territorializza, il governo delle migrazioni è una necessità, perché è soprattutto ai migranti (di breve o di lungo raggio) che si chiede di insediarsi sulle terre a confine, di trasformarle e di renderle produttive. Questo disegno di domesticazione della frontiera si realizza anche provando a piegare la resistenza di chi già la abita e si completa cercando di aprire questo stesso spazio ad una circolazione di merci e persone strettamente controllata dal Principe.

È possibile osservare un simile processo dalla prospettiva offerta dai *logistic studies*? È possibile considerare l'azione di ricollocamento di popolazione all'interno dello spazio europeo come momento di costruzione di quel complesso di attività e organizzazioni, tangibili e intangibili, che movimentava merci e persone<sup>2</sup> dando vita ad un sistema di relazioni capace di vivere in se stesso? Di quel sistema che oggi viene definito logistico<sup>3</sup>?

Alcuni studiosi individuano nelle catene di approvvigionamento schiavile che dal

<sup>2</sup> D. WATERS (ed), *Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management*, London-Philadelphia, Kogan Page Ltd, 2007, p. 2.

<sup>3</sup> D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis, Minnesota University Press, 2015, p. 3.

XVII secolo attraversano gli spazi atlantici la prima manifestazione di un sistema logistico<sup>4</sup>. Quelle catene, nate per garantire una più agevole movimentazione di materie prime e capitale umano da un continente all'altro, sarebbero all'origine della rispazializzazione delle aree attraversate dai flussi di beni e persone, cioè della creazione di uno spazio aperto, pienamente accessibile e dunque molto più funzionale all'efficiamento di estrazione e ricollocazione di materie prime e/o forza lavoro schiavile. Sistemi analoghi prendono forma dentro gli spazi imperi coloniali o anche dentro il Vecchio Continente con la territorializzazione degli Stati? La mobilitazione e lo stanziamento di migranti/coloni sulle terre a confine in Europa danno vita anch'essi a sistemi di tipo logistico oppure no? Questo saggio prova a dare risposta a questi interrogativi alla luce di una prima ricomposizione di un quadro – quello sull'utilizzo dei migranti per il popolamento interno dell'Europa – che attende di essere indagato nella sua portata complessiva.

## 2. Le matrici di un modello

Nell'Europa d'Antico regime si fondano nuovi insediamenti preferibilmente con braccia forestiere. In un tempo nel quale la "patria" è il villaggio o la città di origine, forestiero è chi nasce e vive da qualche altra parte, anche se è suddito dello stesso re. Per attrarre questi forestieri, si offre loro terra e incentivi fiscali. Sono soprattutto i baroni a farlo, perché hanno bisogno di ampliare la platea di chi coltiva, paga tributi e combatte per loro. Gli incentivi sono tali che in tanti lasciano le terre di realengo per quelle infeudate. In Sardegna il fenomeno è così accentuato che la Corona è costretta a limitare la libertà di movimento dei sudditi. Ma i feudatari difendono lo *jus migrandi* garantito dalle leggi del regno. Si accende così un dibattito che assume un rilievo notevole nelle negoziazioni parlamentari del XVI e del XVII secolo<sup>5</sup>. La libertà

<sup>4</sup> N. CUPPINI – M. FRAPPORTI, *Logistics Genealogies*, «Social Text», 36, 3/2018, p. 96. Secondo altri studiosi la logistica moderna sarebbe invece l'esito della rivoluzione petrolifera maturata a partire dalla Seconda guerra mondiale. Cfr. D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics*.

<sup>5</sup> G. SALICE, *Il Regno di Sardegna e il suo Parlamento nel 1583*, Perugia, Morlacchi, 2019.

di migrare è decisiva per un mondo rurale ancora soggetto a forme residuali di ser-vaggio ed è cruciale per il ripopolamento delle campagne desertificate dalle crisi epi-demiche del Trecento. Anche in Sicilia, tra XV e XVII secolo, i popolamenti signorili ridisegnano gli assetti insediativi del regno, aumentando e specializzando la produt-tività delle campagne<sup>6</sup>. I baroni siciliani sfruttano non solo i naturali del regno, ma anche le centinaia di greco-albanesi che dal XV secolo passano l'Adriatico<sup>7</sup>. È una mi-grazione che si svolge per ondate successive e investe anche il regno di Napoli<sup>8</sup>, con analoghe ricadute.

Nei regni menzionati la colonizzazione è disciplinata da contratti tra liberi, stipu-lati generalmente al cospetto di un notaio o di un ufficiale regio. Sono accordi analo-ghi a quelli voluti da Filippo II per ripopolare con famiglie castigliane la città di Gra-nada, desolata dall'espulsione dei *moriscos* del 1570<sup>9</sup>. Tuttavia, né i sovrani, né i loro cavalieri allestiscono piani di mobilitazione dei coloni, ai quali è lasciato l'onere di gestire e finanziare la propria migrazione.

È indubbiamente il diffondersi della concezione boteriana della politica quale arte di conservazione ed espansione del dominio del principe su un popolo a determinare la tensione verso la territorializzazione della sovranità. Una tensione che è insieme effetto e causa della riflessione umanistico-rinascimentale sulla città ideale e di quell'utopismo politico che attribuisce ad architettura e urbanistica una funzione pe-dagogica e moralizzatrice, in triangolazione competitiva con le persistenze del passato medievale e le resistenze di chi invece si oppone alla spazializzazione desiderata dal principe. Anche se va riconosciuto agli arbitristi spagnoli prima e ai mercantilisti eu-ropei poi di aver saputo premere sui principi per spingerli ad intraprendere politiche

<sup>6</sup> M. AYMARD, *Villaggi abbandonati e villaggi di nuova colonizzazione in Sicilia*, «problema dei villaggi ab-bandonati nel Medioevo» (1972); M. VERGA, *La "Sicilia dei feudi" o "Sicilia dei grani" dalle Wüstungen alla colonizzazione interna*, «Società e storia», 3/1978, pp. 563–579; F. BENIGNO, *Vecchio e nuovo nella Sicilia del Seicento: il ruolo della colonizzazione feudale*, «Studi storici», 1/1986, pp. 93–107.

<sup>7</sup> P. MILITELLO, *I Grecorum casalia in Sicilia (XV-XVI secolo)*, in G. SALICE (ed), *La terra ai forestieri*, Pisa, Pacini, 2019, pp. 61–80.

<sup>8</sup> A. VACCARO, *I Greco-Albanesi d'Italia. Regime canonico e consuetudini liturgiche (secoli XIV-XVI)*, Lecce, Argo, 2007; E.C. COLOMBO, «Il Cristo degli altri». *Economie della rivendicazione nella Calabria greca di età moderna*, Palermo, Palermo University Press, 2018.

<sup>9</sup> J.A. SÁNCHEZ BELÉN, *La política repobladora del reinado de Carlos II*, «Espacio Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna», 3/1990, pp. 213–223.

popolazioniste più strutturate, sembra eccessivo vedere nel riassetto delle reti insediative promosso dai sovrani della prima età moderna il frutto di una cornice teorica organicamente definita. Gli interventi delle corti principesche sul punto sembrano piuttosto il frutto di sperimentalismi imitativi che, anche per questo, non hanno respiro sufficiente a generare una vera e propria logistica, cioè un sistema di mobilitazione di risorse che esiste in se stesso<sup>10</sup>. Anche perché, nel contesto sostanzialmente mercantilistico di cui si discute, nemmeno il mercato è ambito esterno allo Stato e autonomo dalla politica. Lo stesso flusso di merci e persone generato dalle colonizzazioni interne è destinato a dare sostanza a un sistema produttivo e di mercato concepito per servire la causa del sovrano, restando dunque subordinato alle sue logiche, alle sue dogane, ai suoi controlli sanitari.

La (ri)fondazione delle città portuali costituisce uno degli esiti più evidenti delle azioni che derivano da questa impostazione. I porti sono snodi cruciali per l'aumento delle esportazioni e del commercio e per il dispiegarsi di un sistema informativo che aggiorni puntualmente il sovrano su questioni di rilevanza commerciale, diplomatico-militare e sanitaria. Le città portuali diventano presto anche centri di negoziazione e di gestione delle immigrazioni, specie da quando le cancellerie iniziano a pianificare l'integrazione di queste ultime nei rispettivi progetti di colonizzazione interna.

Il sistema si perfeziona col porto franco, progettato appositamente per attrarre forestieri<sup>11</sup>. I porti franchi accolgono soprattutto mercanti, ma presto vengono utilizzati come porta d'ingresso anche per migranti destinati alla bonifica e al popolamento degli entroterra improduttivi. Così, tra Cinquecento e Settecento, vediamo Genova, Livorno, Venezia, Napoli, Odessa, Sebastopoli, Mahón assumere il ruolo di snodi logistici per immigrazioni dirette anche alle campagne. Ai suoi esordi questo *modus operandi* ha un carattere sperimentale quando non improvvisato. Banco di prova importante è la gestione delle centinaia di migliaia di *moriscos* espulsi all'inizio del Seicento

<sup>10</sup> D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics*, p. 3.

<sup>11</sup> A. TRAMPUS, *Città-porto, porti franchi e governo delle città. Introduction to FRAME Project: Free ports (1593-1861): Analyzing Modernity as Institutional, Political, Social and Cultural Exchange*, in A. TRAMPUS (ed), *Venezia dopo Venezia. Città-porto, reti commerciali e circolazione delle notizie nel bacino portuale veneziano tra Settecento e Novecento*, Trieste, Veneto Region-Mosetti, 2019, pp. 11-26.

dagli Asburgo di Spagna. Bruno Pomara ha disvelato questa storia ancora poco conosciuta, mettendo in luce, tra le altre cose, l'energia con la quale diversi principi italiani del primo Seicento (dai Savoia ai Gonzaga ai Medici) provano a intercettare il flusso migratorio per indirizzarlo verso le frontiere spopolate dei rispettivi Stati<sup>12</sup>. Da Livorno, il granduca vorrebbe trasportare i rifugiati in Maremma<sup>13</sup>. Il progetto di colonizzazione non è nuovo. È stato già tentato senza successo nel Cinquecento con esuli chimarotti<sup>14</sup>. Verrà seguito da quello messo in campo negli anni Sessanta del Seicento, col reclutamento di circa millecinquecento greci arrivati dalla penisola di Mani<sup>15</sup>.

Il piano è analogo per obiettivi ai precedenti, ma più strutturato. Il principe organizza una vera e propria spedizione con la quale va a prendersi i migranti direttamente in Grecia. I suoi emissari vi si recano in segreto, sulla base di un piano negoziato a Livorno con i delegati maniotti. Una volta sbarcati a Mani, i messi del sovrano stipulano specifici accordi che regolano trasferimento e stanziamento dei coloni in Toscana<sup>16</sup>. Il principe offre la copertura delle spese di viaggio, l'esenzione da ogni pedaggio, il sostegno economico necessario all'avvio di una nuova vita, prestiti a tasso agevolato, un'esenzione fiscale e militare per un certo numero di anni, la terra sulla quale fabbricare casa e avviare un'azienda agricola<sup>17</sup>. La firma degli accordi attiva l'intera struttura di governo del principato. Dal vertice gli ordini esecutivi giungono fino all'ufficiale di grado più basso. Un'organizzazione notevole che però non basta a scongiurare il fallimento della colonizzazione. Dopo qualche anno, i maniotti abbandonano le terre paludose che gli sono state assegnate. La sensazione è che l'esito negativo sia dovuto principalmente alla scelta del principe di distribuire i coloni su centri diversi, lontani tra loro, già parzialmente spopolati, ma ancora abitati da famiglie indigene.

<sup>12</sup> B. POMARA SAVERINO, *Rifugiati. I moriscos e l'Italia*, Firenze, Firenze University Press, 2017.

<sup>13</sup> C. SANTUS, *Moreschi in Toscana. Progetti e tentativi di insediamento tra Livorno e la Maremma (1610-1614)*, «Quaderni Storici», 3/2013, pp. 745-778.

<sup>14</sup> G. SALICE, *Diaspore greche e colonizzazione interna nella Toscana granducale (secoli XVI-XVII)*, in G. SALICE (ed), *La terra ai forestieri*, Pisa, Pacini, 2019, pp. 101-127.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> *Ibidem*.

<sup>17</sup> *Ibidem*.



In quegli stessi anni, la Repubblica di Genova non commette lo stesso errore. Dopo avere osservato da vicino il tentativo granducale, stanza circa settecento greco-maniotti sulla costa occidentale della Corsica, a circa cinquanta chilometri a nord di Ajaccio, dando vita al villaggio di Paomia<sup>18</sup>. Insieme ai coloni, la Superba importa dalla Toscana l'intero progetto di colonizzazione: mette a disposizione le navi e si fa carico dei costi di trasporto, gestisce quotizzazione e distribuzione della terra ai coloni, offre sostegno materiale negli anni di avvio della colonia e garantisce diversi anni di franchigia fiscale. Accoglie persino lo stesso visitatore apostolico inviato dalla Congregazione di Propaganda Fide in Toscana per monitorare la condotta dei greci in campo spirituale<sup>19</sup>. È il segno di come i modelli di intervento circolassero da un Paese all'altro, adattandosi ai diversi contesti.

La propensione alla migrazione degli uomini e delle famiglie del Peloponneso e dei Balcani non attrae solo Firenze e Genova. Tra 1560 e 1618, la Repubblica di Venezia definisce norme e procedimenti per la colonizzazione dell'Istria. La Serenissima vi stanza immigrati slavoni giunti dalla Dalmazia ottomana, ma anche greco-ciprioti, veneti e bolognesi. Oltre 10.000 coloni ricevono terre che Venezia sottrae alle comunità esistenti attraverso un'inedita intrusione negli equilibri di potere locale e di gestione delle risorse territoriali<sup>20</sup>. Il popolamento ha un prevalente significato militare. L'Istria è infatti terra al confine tra la città di San Marco e la monarchia degli Asburgo d'Austria. Quest'ultima dal Cinquecento va insediando genti nell'immensa frontiera militare che dall'Adriatico correva fino ai Carpazi, attraverso Croazia, Slavonia e Banato. I coloni vi vengono attratti dai privilegi concessi dagli imperatori. Man mano che si popola di immigrati, questa sterminata cintura territoriale di protezione si struttura amministrativamente. I primi distretti vengono costituiti e dotati di privilegi tra il 1538 e il 1564. Nel 1597 prende forma la regione di confine nota come *Banatiar*<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> N. NICHOLAS, *A history of the Greek colony of Corsica*, «Journal of the Hellenic Diaspora», 31, 1/2005, pp. 33-78.

<sup>19</sup> G. SALICE, *Diaspore greche e colonizzazione interna nella Toscana granducale (secoli XVI-XVII)*.

<sup>20</sup> E. IVETIC, *Colonizzazioni nell'Adriatico moderna (1500-1800)*, in G. SALICE (ed), *La terra ai forestieri*, pp. 129-136.

<sup>21</sup> N. BOC, *A Successful Habsburg Experiment. The Militarization of the Border between Austria and Turkey*, «Annals of the Academy of Romanian Scientists», 7, 2/2015, pp. 8-9.

Tra 1609 e 1695, Vienna promulga sei lettere patenti per invitare le popolazioni cristiane dei Balcani a unirsi alle truppe imperiali. Tra 1690 e 1691, circa centomila rasciani ortodossi passano il Danubio e il Sava e si stanziavano nell'Ungheria controllata dagli Asburgo<sup>22</sup>.

È stato sottolineato come proprio la colonizzazione asburgica dell'Ungheria venisse gestita inizialmente sul modello della *Reconquista* spagnola, dunque col coinvolgimento di coloni esclusivamente cattolici e l'esplicita esclusione delle altre confessioni religiose<sup>23</sup>. Ma come si vede la realtà si impose presto sull'ideale. La migrazione rasciana avviene all'insegna dei cosiddetti privilegi illirici del 1690, con i quali Leopoldo I d'Asburgo riconosceva ai coloni-soldato la libertà di culto, la facoltà di edificare chiese ed eleggere propri patriarchi come capi civili e religiosi, insieme alla libertà da ogni soggezione feudale<sup>24</sup>. In cambio, i *settlers* accettavano di combattere nelle guerre europee sotto le insegne cattoliche degli Asburgo e di bonificare e difendere la terra ricevute. Il dominio del principe su questi territori al confine è assoluto, perché non ci sono corpi intermedi in grado di limitarne il potere; i coloni sono direttamente soggetti alla sua autorità, anche se garantiti dai privilegi concessi dallo stesso imperatore. È in queste regioni così distanti dal centro che lo Stato riesce a dispiegare più efficacemente la sua forza, sperimentando però soluzioni normative che aprono spazi, ad esempio, di tolleranza religiosa, che cioè introducono elementi limitativi dello stesso potere sovrano.

I casi austriaco e veneziano non sono gli unici. L'intero universo adriatico e balcanico è spazio di attraversamento<sup>25</sup>, stanziamento e mescola tra ortodossi di lingua greca (Hashiots), ebrei mussulmani (Dönme), mussulmani macedoni di lingua greca

<sup>22</sup> M. MELICHÁREK, *The «Great Migration» of the Serbs (1690) and its reflections in Modern Historiography*, «Serbian Studies Research», 8/2017, pp. 87-102.

<sup>23</sup> W. O'REILLY, *Divide et impera: Race, Ethnicity and Administration in Early 18th-Century Habsburg Hungary*, in G. HÁLFDANARSON (ed), *Racial Discrimination and Ethnicity in European History*, Pisa, Plus, 2001, pp. 77-100.

<sup>24</sup> P.J. ADLER, *Serbs, Magyars, and Staatsinteresse in Eighteenth Century Austria: A Study in the History of Habsburg Administration*, «Austrian History Yearbook», 12, 1/1976, p. 117.

<sup>25</sup> Sulla suggestiva complessità del mondo adriatico cfr. E. IVETIC, *Storia dell'Adriatico*, Bologna, Il Mulino, 2019.

(Vallacchi), ortodossi di lingua turca (Gagauzes), slavi mussulmani (Torbesh), etc<sup>26</sup>. Uno spazio nel quale presto si riverseranno altri coloni cristiani, tedeschi soprattutto, sudditi del Sacro Romano Impero, attratti ancora una volta da Vienna, che li insedia accanto alle migliaia di ortodossi che hanno dato sostanza alla sua grande frontiera meridionale.

I casi menzionati, pur rappresentando casistiche di intervento diverse per ampiezza e ritmo evolutivo, nascono dalla stessa tendenza del potere pubblico a dare ordine sociopolitico alle frontiere. Si tratta di piani di intervento dal carattere episodico e congiunturale che, anche quando diretti ad affrontare questioni di lunga durata, non danno vita a sistemi stabili di gestione dei flussi migratori da un lato e del loro collocamento dall'altro. Ciò è in certa misura dovuto alla presenza dentro il territorio dello Stato di giurisdizioni diverse e in competizione tra loro, espressione di ceti, ordini, gruppi intermedi di varia natura, che si contendono gli stessi spazi territoriali e li affollano di prerogative, privilegi, privative che rendono impossibile non solo una spazializzazione in senso logistico, ma anche l'esercizio di una sovranità incontrastata.

### 3. Sviluppi settecenteschi

Nel Settecento l'organizzazione delle migrazioni compie un significativo salto di qualità, soprattutto cercando di superare gli sperimentalismi del passato. Le cancellerie producono norme più puntuali, che sono figlie di una visione unitaria delle diverse componenti territoriali dello Stato, il quale sempre più precisamente si identifica col suo stesso corpo territoriale. Vengono istituiti appositi uffici per l'immigrazione, che organizzano i trasporti, predispongono i percorsi, individuano i punti di approdo, gestiscono i flussi. Si interviene a provocare la migrazione, attraverso campagne propagandistiche veicolate da agenti e facilitatori, spesso appartenenti allo stesso mondo dei migranti. La colonizzazione è un tema così cruciale nel Settecento da essere promossa anche con l'uso degli eserciti. La conquista del territorio assume

<sup>26</sup> H. VERMEULEN – M. BALDWIN-EDWARDS – R. VAN BOESCHOTEN (eds), *Migration in the Southern Balkans*, Cham, Springer International Publishing, 2015, p. 4.

così i tratti di un'impresa sempre più gestita dal principe e dalla struttura di governo che intorno a lui prende progressivamente forma.

È la dinastia prussiana degli Hohenzollern a dettare la linea. Tra 1700 e 1800 il regno conosce un aumento di popolazione superiore al 132% nella Prussia orientale, del 138% in Pomerania e raddoppia quella della Slesia<sup>27</sup>. Nei suoi 46 anni di regno, Federico II promulga otto ordinanze di popolamento e insedia circa trecentocinquanta mila forestieri<sup>28</sup>. La gestione dell'intero processo è affidata a un ufficio immigrazione stabilito a Francoforte e Amburgo<sup>29</sup> che dispensa terra, franchigie fiscali, sementi e bestiame, libertà personale e religiosa, esenzione dal servizio militare, etc.<sup>30</sup> Un'azione di propaganda portata in tutte le terre del Sacro Romano impero e oltre dipinge la frontiera prussiana come una novella terra promessa. Insieme ai coloni e con l'ausilio dell'esercito, l'amministrazione prussiana introduce le innovazioni dell'agricoltura inglese, stimola la maturazione di una manifattura moderna con la liberalizzazione delle associazioni artigiane. La compattezza della burocrazia consente di incidere con medesima intensità in tutti i distretti del regno, sia in quelli centrali e ancora feudali, e dunque dotati di specifici privilegi, sia in quelli periferici e conquistati più di recente e dunque sottomessi completamente al potere regio. Tra questi ultimi la Slesia, regione di grande rilevanza strategica strappata all'Austria. Il sovrano la libera dalle residuali forme di servaggio e vi incentiva la piccola e media proprietà contadina, anche in funzione anti-nobiliare. La rottura di ogni legame con l'Austria è perseguita assegnando la terra esclusivamente a forza lavoro forestiera, per esplicito ordine sovrano<sup>31</sup>.

Sono quarantamila i coloni che arrivano in Prussia dalla Boemia e dalla Sassonia; oltre sedicimila protestanti cechi progettano di fondare un proprio insediamento a

<sup>27</sup> L. GUERCI, *L'Europa del Settecento: permanenze e mutamenti*, Torino, UTET, 2006, p. 8.

<sup>28</sup> W.L. DORN, *The Prussian Bureaucracy in the Eighteenth Century*, «Political Science Quarterly», 46, 3/1931, p. 404.

<sup>29</sup> H. SCOTT, *The Emergence of the Eastern Powers, 1756-1775*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001, p. 85.

<sup>30</sup> T. BLANNING, *Frederick the Great: King of Prussia*, New York, Random House Publishing Group, 2016, p. 446.

<sup>31</sup> W.L. DORN, *The Prussian Bureaucracy in the Eighteenth Century*, p. 417.

Munsterberg; altri vengono stanziati in Brandeburgo, in Pomerania, nella Prussia occidentale, nella Slesia superiore e a Magdeburgo, nelle valli dell'Oder, del Havel, del Warthe e del Netze e attorno al lago Madu (tra Pyritz e Altedamm) e nell'isola Usedom. La Prussia occidentale, terra ex polacca, viene colonizzata con migranti giunti da Danzica e dal Wurttemberg. Nel 1786 un quinto dei sudditi prussiani è composto da coloni.

Gli Asburgo, seppure traumatizzati dalla sbalorditiva aggressività prussiana, ne imitano il popolazionismo. La campagna di reclutamento di forestieri, che Giuseppe II avvia per completare i piani di colonizzazione dei predecessori, è apertamente ispirata a quelle di Federico II. Il modello prussiano è studiato anche a San Pietroburgo, la città dal nome tedesco fondata col coinvolgimento di migliaia di forestieri sul limite estremo del nascente impero russo. Questa Amsterdam baltica non solo testimonia della centralità conquistata dalla frontiera nella geografia ideale dei governanti settecenteschi, ma è la prova magnificente della frontiera che diventa essa stessa centro dello Stato e cuore della sua "modernizzazione". La periferia diventa lo spazio eletto per l'edificazione della città ideale immaginata dal Rinascimento europeo<sup>32</sup>. Pietro il Grande, che di quella città fu il padre fondatore, promulgò negli stessi anni anche un manifesto popolazionista (1702). L'obiettivo era attrarre forestieri per popolare una terra immensa, desiderosa di farsi europea. Pietro dà vita a un ideale che resta vivo nell'azione dei suoi successori, specialmente Caterina II, che con due manifesti imperiali (1762 e 1763) nuovamente apre l'impero agli stranieri<sup>33</sup>. La zarina offre libertà religiosa, trent'anni di esenzione fiscale, dispensa perpetua dal servizio militare, prestiti senza interesse per la costruzione di case e agricoltura e si fa carico dei costi di trasporto da porti tedeschi. I coloni possono avere la terra che desiderano, purché incolta. Viene garantita piena autonomia locale. L'intera operazione viene gestita da un ufficio appositamente creato.

<sup>32</sup> A. ETKIND, *Internal Colonization: Russia's Imperial Experience*, Cambridge, Polity Press, 2013, pp. 97-99.

<sup>33</sup> R.P. BARTLETT, *Human Capital: The Settlement of Foreigners in Russia 1762-1804*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979.

Approdano così in Russia molti ortodossi balcanici, ma anche famiglie mediterranee: greche, liguri, veneziane. Tanti coloni sono tedeschi fuoriusciti dal Sacro Romano Impero, gran parte dei quali si stanziano nel basso Volga<sup>34</sup>. Ma la diaspora germanica attraversa l'intero spazio euro-mediterraneo. Tedeschi sono i coloni che sotto gli auspici di Carlo III di Borbone re di Spagna si stanziano in Sierra Morena<sup>35</sup>. Il popolazionismo spagnolo genera anche una nuova Tabarca, sull'isolotto prospiciente la città di Alicante (1768)<sup>36</sup>. Gli esuli tabarchini sono inoltre protagonisti della fondazione di Carloforte e di Calasetta, nelle isole sarde rispettivamente di San Pietro (1734)<sup>37</sup> e Sant'Antioco (1770)<sup>38</sup>.

La lezione prussiana echeggia forte anche al centro del Mediterraneo. Non a caso a Torino si trova copia degli accordi prussiani per lo stanziamento di mercanti greci in Slesia<sup>39</sup>. Anche i Savoia vogliono popolare la loro più vasta frontiera marittima con forestieri: arrivano in Sardegna greci, maltesi, italiani. A metà Settecento, la procedura amministrativa che realizza questo disegno è definita nei suoi tratti essenziali: i nuovi borghi nasceranno su terre regie, da concedere in feudo a chi si impegna a popolarle con forestieri. Ogni proposta va trasmessa al sovrano. Se Torino approva, il proponente concorda con l'Intendente Generale a Cagliari l'entità del sostegno economico, le franchigie fiscali e l'estensione territoriale che la Corona si impegna a con-

<sup>34</sup> F.C. KOCH, *The Volga Germans: In Russia and the Americas, from 1763 to the Present*, University Park, Penn State University Press, 2010, pp. 6-7.

<sup>35</sup> M. AVILÉS FERNÁNDEZ – G. SENA (eds), *Carlos III y las Nuevas Poblaciones*, 3 Voll., Córdoba, Universidad de Córdoba, 1988; M.A. LOPEZ ARANDIA, "Colonos católicos, alemanes y flamencos"... pero no solo. Extranjeros en las nuevas poblaciones de Sierra Morena (1767-1793), in G. SALICE (eds), *La terra ai forestieri*, pp. 165-202.

<sup>36</sup> M. GHAZALI, *La Nueva Tabarca: Ile espagnole fortifiée et peuplée au XVIIIe siècle*, «Cahiers de la Méditerranée», 73/2006 [<http://cdlm.revues.org/index1753.html>].

<sup>37</sup> G. VALLEBONA, *Carloforte. Storia di una colonizzazione*, Cagliari Edizioni Della Torre, 1988; G. SALICE, *L'invenzione della frontiera. Isole, Stato e colonizzazione nel Mediterraneo del Settecento*, «Ammentu. Bollettino Storico, Archivistico e Consolare del Mediterraneo (ABSAC)», 2/2012, pp. 93-113.

<sup>38</sup> M. SCHIRRU, *La fondazione di Calasetta. Un progetto urbano settecentesco nel Regno di Sardegna*, in *Il tesoro delle città. Strenna dell'Associazione Storia della città*, Roma, Edizioni Kappa, 2013, pp. 277-292; A. ZAPPÀ, "Ho trattato con Sua maestà sarda lo stabilimento di essi schiavi". I tabarchini e l'insediamento di Calasetta sull'Isola di Sant'Antioco (1770), in A. GALLIA – G. SCAGLIONE – L. PINZARRONE (eds), *Isole e frontiere nel Mediterraneo moderno e contemporaneo*, Palermo, InFieri, 2017.

<sup>39</sup> G. SALICE, *Colonizzazione sabauda e diaspora greca*, Viterbo, Sette Città, 2015, p. 77.

cedere. Dentro una cornice così definita si negoziano gli accordi con gli aspiranti coloni<sup>40</sup>.

Non potendo modificare il quadro istituzionale vigente nell'isola, Torino lo integra nel suo programma di sviluppo demografico e agricolo. Più sottilmente, dà vita a uno schema di intervento che ricalca il trecentesco *Fuero Alfonsino*, privilegio approvato dalle *Cortes* di Valencia convocate nel 1329 da Alfonso IV di Aragona, il quale concedeva la piena giurisdizione civile e quella bassa nel penale a chiunque avesse popolato un territorio con almeno quindici coloni cristiani e la fabbrica di altrettante abitazioni<sup>41</sup>. Un privilegio che anche nella Spagna borbonica viene recuperato<sup>42</sup>. In entrambi i casi prende così forma una logica “feudalizzata” della colonizzazione interna, in cui i poteri centrali si limitano a definire la cornice dell'intervento, a sostenerlo finanziariamente, a verificarne l'attuazione, ma ne delegano l'esecuzione (e i costi) all'imprenditore che ha proposto il progetto.

Viste così, le colonizzazioni settecentesche sembrano riprendere modelli e strumenti dei secoli precedenti, ma grazie a un'organizzazione amministrativa che obbedisce direttamente al sovrano e che è decisamente più articolata che in passato, le traducono in azioni più decise e pervasive. Matura progressivamente uno stile di intervento “pubblico”, che impegna il germinale apparato amministrativo degli Stati a mettere in campo azioni per attivare e governare flussi di migranti (individui, famiglie, clan) da trasformare in coloni; a garantire a questa forza-lavoro l'accesso agli spazi che si desidera trasformare e dominare; ad approvvigionare i territori, a bonificarli, spostando il corso dei fiumi, prosciugando stagni, progettando nuove città, tracciando strade, connettendo gli entroterra ai porti, erigendo presidi militari, dogane, lazzeretti, ospedali, magazzini. Lo spazio viene riscritto, riformulato, rispazializzato secondo parametri e per finalità che sono, almeno nelle intenzioni, quelle prefigurate

<sup>40</sup> G. SALICE, *Popolare con stranieri. Colonizzazione interna nel Settecento sabauda*, «ASEI, Archivio Storico dell'Emigrazione italiana», 13/2017, pp. 118-125.

<sup>41</sup> E. GIMÉNEZ LÓPEZ, *Fuero alfonsino y fuero de población de Sierra Morena en los proyectos de colonización de la Corona de Aragón en la segunda mitad del siglo XVIII*, «Revista de historia moderna: Anales de la Universidad de Alicante», 12/1993, p. 144.

<sup>42</sup> *Ivi*, p. 149.

dai *philosophes* francesi, dal cameralismo tedesco, dal riformismo lombardo, napoletano, etc.: creare un mercato interno “nazionale”, dove il flusso di uomini e merci sia finalmente libero da impedimenti e destinato a potenziare la spinta espansiva del principe.

È un’azione profonda che non trasforma solo i bordi, ma il cuore stesso dello Stato. Nascono nuovi uffici, nuove procedure per gestire immigrazioni, quotizzazioni, stanziamenti; gli eserciti bonificano terre, progettano città; prendono forma reti più o meno formali di agenti per il reclutamento dei coloni, si definiscono strategie per la propaganda. Gli uffici del re emettono salvacondotti e passaporti, predispongono liste di arruolamento; si lavora anche attraverso ambasciatori e consoli per preparare diplomaticamente le migrazioni. I flussi di popolazione impegnano così migliaia di persone, a diversi livelli della gerarchia istituzionale e sociale, sia in patria che all’estero.

Ogni colonia, se letta in questo quadro, è storia locale e sovralocale insieme, parte di un popolazionismo statale a sua volta legato a quello degli altri Paesi. Non esiste, oggi, uno studio in grado di offrire un quadro analitico unitario e comparativo delle diverse esperienze. Sarebbe utile forse a valutarne analogie e differenze; a verificare l’effettiva circolazione dei modelli di intervento; a confermare o smentire l’idea che la colonizzazione interna dell’Europa moderna sia stato un processo policentrico, ma in definitiva unitario.

#### 4. Prospettive “dal basso”

Finora abbiamo parlato di colonizzazione interna da una prospettiva politico-istituzionale. Ne esiste un’altra, altrettanto rilevante, che è quella sociale, quella dei coloni. I migranti esprimono un proprio progetto di vita, che è autonomo e mosso da interessi che possono talvolta trovarsi in conflitto con quelli del potere che ne ha incentivato lo stanziamento. La stabilizzazione delle colonie è un obiettivo essenziale per i governi, in un mondo nel quale l’esercizio legittimo della sovranità di uno Stato



dipende da un possesso continuato ed efficace<sup>43</sup>. La residenzialità dei coloni è allora un fatto politicamente rilevante perché, nella visione di chi governa, da essa dipende la forza della presa sovrana sul territorio. Non è un caso che la naturalizzazione sia concessa solo ai forestieri che risiedono stabilmente sulla terra concessa dal principe. Un indice forte di residenzialità è l'arrivo delle madri, delle mogli, delle figlie, insomma delle donne nelle colonie<sup>44</sup>. Quando a insediarsi sono anche gli affetti familiari, il rischio di una presenza temporanea pare attenuarsi. Tuttavia, anche quando questo avviene, non sempre i coloni rinunciano alla mobilità. Di certo non lo fanno quando questa è necessaria al progetto di vita delle persone e dei gruppi ai quali appartengono.

Ecco perché le colonie sviluppano un carattere fluttuante, che le tiene in uno stato di attesa. A volte è solo il segno di una difficoltà a integrarsi nel nuovo mondo, ma altre indica l'irriducibilità di queste piccole società coloniche al disegno del potere che la ha volute. Un'autonomia di pensiero e azione che si manifesta non solo nel conflitto con i locali, quanto soprattutto col potere sovrano; conflitto quest'ultimo che può raggiungere asprezze tali da spingere i coloni a migrare altrove. Per questo, anche i progetti falliti sono interessanti: aprono il campo all'indagine delle resistenze allo stanziamento e alla comprensione del tipo relazione che lega governo e "sue" colonie. Se la prospettiva dei poteri pubblici che stanziavano i migranti è quella di costruire attraverso la loro presenza uno spazio più fluido, più puntualmente sottomesso alle logiche di dominio che ispirano l'azione della corte, le resistenze rivelano la difficoltà, quando non l'impossibilità ad attuare un simile disegno.

Soprattutto, le resistenze sono cartina di tornasole del limite forse più rilevante delle politiche di colonizzazione degli Stati moderni dalla prospettiva logistica: l'incapacità del sistema di selezionare e stanziare l'uomo giusto. Il "giusto colono" è quello

<sup>43</sup> A. PAGDEN, *Signori del mondo. Ideologie dell'impero in Spagna, Gran Bretagna e Francia 1500-1800*, Bologna, Il Mulino, 2005, pp. 154-157.

<sup>44</sup> Stiamo qui generalizzando un aspetto rilevato in relazione alle colonie urbane greche. Cfr. M. GRENET, *La fabrique communautaire : les Grecs à Venise, Livourne et Marseille, v. 1770-v. 1830*, Phd Thesis, Firenze, European University Institute, 2010, p. 89.

che effettivamente contribuisce alla grandezza del Principe, quello che possiede stabilmente la terra, la rende fertile, la presidia secondo un progetto coerente con le logiche di rafforzamento del potere che ne ha consentito lo stanziamento.

Non che i principi e i loro ufficiali non si sforzassero di precisare il profilo del colono ideale. Ad esempio, la confessione religiosa era spesso criterio di identificazione del migrante benvenuto. Ma gli uffici immigrazione o i privati che si facevano carico di reclutare braccia non tenevano in troppo conto di simili prescrizioni, specie quando il capitale umano scarseggiava.

Carlo III di Spagna vuole solo cattolici per la Sierra Morena. Studi recenti hanno però dimostrato che vennero accolti anche protestanti<sup>45</sup>. Analogo divieto viene superato nei fatti nelle colonie balcaniche degli Asburgo<sup>46</sup>. Quando la Gran Bretagna consente al medico scozzese Turnbull di fondare una nuova Smirne in Florida, impone il divieto di importarvi coloni cattolici, i quali però alla fine costituiranno una componente importante dell'insediamento<sup>47</sup>. Il colono desiderato dai Savoia per la Sardegna è il contadino, ma nella colonia greco-maniotta di Montresta arrivano soprattutto mercanti. Gente che non disdegna la terra, ma che la lavora coll'intenzione di commercializzarne i prodotti. Insediati lontano dal mare, se ne vanno dopo un torno d'anni relativamente breve.

Sono solo alcuni esempi, relativi a migrazioni legali e dunque registrate nella documentazione. Ma le colonie si alimentano anche di migrazioni informali e illegali, di cui restano labili tracce nei documenti e che per questo si possono ricostruire con difficoltà. Se osservato in controluce, il profilo del "giusto colono" rivela a sua volta un altro elemento importante per lo studio della colonizzazione e anche della sua gestione logistica: le ragioni per le quali è legittimo espellere dalla terra coloro che vi abitano già, i nativi.

Quando Caterina II invita i forestieri a stanziarsi in Russia concede loro la facoltà

<sup>45</sup> M.A. LOPEZ ARANDIA, *"Colonos católicos, alemanes y flamencos"...* pero no solo, p. 165.

<sup>46</sup> J.M. MARSHALL, *Review of Dividing the Land: Early American Beginnings of Our Private Property Mosaic.* by Edward T. Price, «The Journal of Economic History», 55, 4/1995, p. 101.

<sup>47</sup> E.P. PANAGOPOULOS, *The Background of the Greek Settlers in the New Smyrna Colony*, «The Florida historical quarterly», 35, 2/1956, pp. 95.

di convertire i mussulmani locali e di ridurli alla condizione servile<sup>48</sup>. Non si tratta di sostituzione etnica, quanto di ostilità nei confronti di chi potrebbe sostenere il principale nemico dei russi del tempo, cioè i turchi. Tuttavia, tale azione poteva allora apparire legittima solo se rivolta a popolazioni che non coltivavano la terra che abitavano. Come in una sorta di versione russa del principio romano del *terra nullius*, questo approccio determina la progressiva cacciata dei “selvaggi” dalle steppe siberiane o dalle pianure ucraine. È l'intera società europea a condividere simile impostazione che, anche col conforto di letture popolari come l'*Utopia* di Tommaso Moro o il *Robinson Crusoe* di Daniel Defoe, riconosce solo a chi fruttifica la terra il diritto di possederla. È sulla base di questo stesso principio che gli europei legittimano l'occupazione delle Americhe a scapito dei nativi<sup>49</sup>. Ma questo modo di intendere la relazione tra uomo e terra serpeggia anche nei discorsi giustificativi delle colonie interne. Nella Minorca britannica, per esempio, dove i privilegi, la fede, le istituzioni dei locali sono tutto sommato rispettati. Negli anni Sessanta del Settecento, a Londra, qualcuno propone però di espellere dall'isola tutti i cattolici (così pigri, così superstiziosi, così spagnolizzati, così incapaci di coltivare) per sostituirli con migliaia di operosi protestanti che, loro sì, sapranno certamente far fruttare la terra<sup>50</sup>. Il tema torna negli anni Ottanta, quando i russi si dicono disposti ad accettare un'alleanza con gli inglesi solo in cambio di Minorca, che il ministro Potemkin sogna di ripopolare integralmente con grecortodossi<sup>51</sup>.

Tuttavia, anche laddove la sostituzione riesce, questa non determina inevitabilmente la costruzione di un territorio completamente asservito al potere sovrano e cioè vuoto di quelle barriere che impediscono la libera e incontrollata estrazione di risorse materiali e capitale umano. Lo spazio ricolonizzato, anche per la presenza dei forestieri impiantati dal principe, resta spazio conteso, cioè di incessante negoziazione, di

<sup>48</sup> F.C. KOCH, *The Volga Germans: In Russia and the Americas*, pp. 6-7.

<sup>49</sup> A. PADGEN, *Signori del mondo*, pp. 135-137.

<sup>50</sup> G. SALICE, *La tolleranza religiosa come instrumentum regni nella Minorca britannica*, in P. DELPIANO – M. FORMICA – A. M. RAO (eds), *Il Settecento e la religione*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2018, p. 168.

<sup>51</sup> D. ABULAFIA, *The Great Sea: A Human History of the Mediterranean*, Oxford, Oxford University Press, 2011, p. 1133.

natura non logistica.

## 5. Conclusioni

È soprattutto nel XVIII secolo che registriamo l'emergere di un modello di intervento pubblico che intercetta le migrazioni e cerca di insediarle lungo i bordi del corpo territoriale dello Stato europeo. L'azione è diretta ad imporre la giurisdizione esclusiva del principe su spazi che, anche grazie all'impianto di colonie di migranti, si punta a liberare da impedimenti ecologici e dalle strutture di potere locale ereditate dal passato. È un modello di intervento applicato secondo ritmi e con intensità diversificate da uno Stato all'altro, ma che anche dove raggiunge i risultati più significativi non dà vita ad un sistema logistico che esiste in se stesso, in grado cioè di operare indipendentemente dal Leviatano.

La logistica delle colonizzazioni interne resta asservita al potere del principe e alle sue logiche mercantilizanti. L'accesso alle frontiere costruito attraverso catene di mobilitazione di capitale umano forestiero non è mai veramente libero, perché soggetto alla regolamentazione che lo Stato cerca di imporre attraverso dogane, avamposti, presidi militari e burocratici.

Tuttavia, sebbene la rispazializzazione delle frontiere punti a stabilire un controllo statale sui flussi di merci e persone in entrata e in uscita, essa è diretta anche a generare una spinta alla libera circolazione di merci e uomini *dentro* lo spazio definito dalle nuove frontiere, attraverso un movimento di ricolonizzazione interna (demica, infrastrutturale e culturale) che dai limiti del territorio procede verso l'interno, fino a raggiungere e trasformare il cuore stesso della comunità politica e sociale. Il tentativo riesce solo in parte, perché i territori che l'emergente Stato amministrativo pretende di uniformare e unificare sotto il suo comando mantengono ritmi evolutivi propri. Sarà così almeno fino all'Ottocento. Certo lo spazio di circolazione di merci e uomini si amplia, ma resta frammentato, così che la forza estrattiva del sovrano non è ovunque la stessa: più forte nelle frontiere, più debole all'interno dove i contro-poteri sono spesso insuperabili. In certi casi, la resistenza è forte anche alla frontiera, spazio

tutt'altro che vuota di civiltà, come invece sostenuto dalla cospicua intelligenza riformatrice che incitava i sovrani ad intervenirevi energicamente per civilizzarla.

Come per un apparente paradosso, la densità della frontiera aumenta spesso proprio per effetto della colonizzazione statale con forestieri che non solo non spegne le resistenze dei nativi, ma anzi insedia interessi nuovi, quelli dei coloni, che possono collidere con la politica governativa. Invece che dare vita ad uno spazio ordinato, simmetrico, socialmente gerarchizzato e politicamente asservito ai desideri del principe, la colonizzazione favorisce così il riacutizzarsi del carattere granulare e imprevedibile della frontiera.

Nemmeno l'Africa, dalla quale questi stessi Stati europei attingevano la forza lavoro schiavile per alimentare il sistema coloniale, era vuota di civiltà. Anche le frontiere extra-europee erano capaci di resistenze e di opposizioni al sistema logistico che le attraversava. Tuttavia, diversamente dagli spazi europei, quelli atlantici erano troppo distanti dalla presa del Principe e dunque molto più esposti alle logiche di un settore "privato" a sua volta più libero di agire anche fuori dalla cornice definita dalle corti. L'interazione tra assenza (o debolezza) del controllo statale e debolezza geopolitica degli indigeni extraeuropei apriva così ad una rispazializzazione molto più radicale che apriva il campo a un sistema logistico molto più autonomo dal controllo regolatore dello Stato moderno e dunque molto più pervasivo. Questa maggiore autonomia può aiutarci a spiegare l'emergere della logistica schiavile come sistema autonomo, che si autoalimenta e che resiste alle trasformazioni istituzionali dei principati in seno ai quali è pure germinata. Al contrario, la presenza di un forte controllo da parte del Leviatano impedisce alle colonizzazioni interne nell'Europa d'Antico regime si assumere i caratteri di un sistema logistico perdurante e autonomo.



*Conflitti e sinergie della logistica: enclavi agro-industriali, migrazioni e ZES*  
Irene Peano

Il presente saggio analizza le dimensioni spaziali della transizione che ha investito il sistema di produzione e trasformazione dei prodotti agricoli negli ultimi decenni, indagando la loro relazione con la logistica e con la mobilità, intese in senso ampio. Queste riflessioni si riferiscono in particolare al contesto italiano, e più nello specifico ad alcune enclavi agro-industriali come quelle della Piana di Gioia Tauro e del Tavoliere, nonostante dinamiche simili possano essere rintracciate in molte altre regioni, europee e non. L'individuazione di tratti generali inseriti in una scala globale, che pure si affronta in quanto segue, non esime certamente da un'analisi delle modalità con cui tali processi abbiano trovato articolazione a livello locale, a partire da dinamiche storiche, geografiche, socio-economiche parzialmente distinte, di cui si cercherà di dare conto<sup>1</sup>.

Ciò che interessa mettere in luce è il ruolo di queste dinamiche, e particolarmente della riorganizzazione logistica dell'industria agro-alimentare, nel delineare assetti territoriali specifici che investono diversi aspetti ed attori nella produzione del cibo. Nello specifico, ci concentreremo su una serie di effetti di zonizzazione, definita come una delle modalità operative della gestione logistica del territorio<sup>2</sup>, derivanti dalla riorganizzazione della produzione e della distribuzione di cibo all'interno di *supply chains* sempre più estese a livello spaziale. A loro volta, si intende mostrare in che modo alcuni di quegli stessi effetti di riterritorializzazione, ed in particolare il proliferare di fenomeni di ghettizzazione abitativa e sociale per la manodopera migrante del comparto agricolo, siano legati ad altre forme di gestione logistica che hanno a che fare con i flussi migratori ed il loro controllo, e che non possono pertanto essere ascritti unicamente alla ristrutturazione del regime di produzione del cibo. Sebbene

<sup>1</sup> Elaboro qui alcuni aspetti di un'analisi iniziata in precedenza. Cfr. I. PEANO, *Global care-commodity chains: Labour re/production and agribusiness in the district of Foggia, southeastern Italy*, «Sociologia del Lavoro», 146/2017, pp. 24-39; *Supply chain affettive tra agro-industria e migrazioni, contenimento e rifu- gio*, in N. CUPPINI - I. PEANO (eds) *Un mondo logistico: Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*, Milano, Ledizioni, 2019.

<sup>2</sup> G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016.

siano individuabili nessi evidenti tra un processo «logistico» e l'altro, emergono anche altrettanto palpabili attriti, a cui si intrecciano le istanze soggettive dei e delle dirette interessate.

### 1. Trasformazioni logistiche, *zoning* e ghettizzazione nei distretti dell'agro-industria

Iniziata negli anni '70 del secolo scorso e sostenuta da operazioni logistiche, la ristrutturazione del comparto agricolo all'interno di catene globali *retail-driven* ha determinato riconfigurazioni spaziali su molteplici livelli, nel contesto italiano come in molti altri - seppure in maniera diseguale in termini sia spazio-temporali che organizzativi. Secondo Philip McMichael, sociologo dello sviluppo e co-propositore del concetto di regimi del cibo (*food regimes*) insieme ad Harriet Friedmann.

Le catene agroalimentari mediterranee (a livello regionale) esemplificano la produzione di spazio ad opera del capitale: l'organizzazione di nuove divisioni territoriali del lavoro, l'apertura di nuovi e più economici complessi di risorse, di nuove regioni come spazi dinamici di accumulazione del capitale e la penetrazione di formazioni sociali preesistenti da parte di relazioni sociali capitalistiche e misure istituzionali, forniscono modalità importanti per assorbire eccedenze di capitale e lavoro<sup>3</sup>.

Nell'analisi di McMichael, l'attuale regime globale di produzione del cibo (definito «neoliberista» o «delle corporation») si è strutturato negli anni '80 del '900 attorno alla domanda di input per la manifattura, la trasformazione e la distribuzione, in una dimensione transnazionale. Parallelamente ai cambiamenti di politica economica, sempre più improntata alla competizione internazionale attraverso la stipula di accordi bilaterali di libero scambio, la produzione agricola è diventata progressivamente

<sup>3</sup> P. MCMICHAEL, *L'analisi dei food regimes*, «Meridiana», 93/2018, p. 37; l'autore si rifà qui al concetto di *spatio-temporal fix* elaborato in D. HARVEY, *La guerra perpetua, analisi del nuovo imperialismo* (2003), Milano, Il Saggiatore, 2006. Sul concetto di *food regimes* e le sue evoluzioni, si vedano anche, ad es., H. FRIEDMANN - P. MCMICHAEL, *Agriculture and the State System: The Rise and Decline of National Agriculures, 1870 to the Present*, «Sociologia Ruralis», 29, 2/1989, pp. 93-117; P. MCMICHAEL, *A Food Regime Genealogy*, «The Journal of Peasant Studies», 36, 1/2009, pp. 139-169. Per gli autori, il *food regime* è una particolare prospettiva (quella della produzione agro-industriale) sulla storia politica del capitale in generale.



più dipendente, da un lato, dalle industrie multinazionali di sementi, concimi, prodotti fito-sanitari e macchinari, e dall'altro dalla trasformazione e dalla Grande Distribuzione Organizzata (GDO). Tale assetto politico-economico avrebbe soppiantato il modello mercantile-industriale, in vigore dal secondo dopoguerra, basato sul concetto di economia nazionale e sulle sovvenzioni statali all'esportazione da parte, soprattutto, di Stati Uniti ed Europa.

In primo luogo, nell'attuale regime di produzione del cibo coltivazione, trasformazione e stoccaggio si sono rimodellati verso una progressiva «distrettualizzazione», nel senso lato che di tale termine si può dare: una creazione di enclavi specializzate in una o più colture intensive e votate all'esportazione, più o meno legate alle industrie di trasformazione sul territorio<sup>4</sup>. L'integrazione dell'agricoltura all'interno di filiere globali, controllate a livello distributivo, ha incentivato la specializzazione territoriale delle colture (e quindi una tendenza sempre più spiccata verso un regime monoculturale, già presente dagli albori dell'agricoltura industriale e più in generale capitalista) per far fronte ad esigenze di razionalizzazione logistica e di abbattimento dei costi di stoccaggio e trasporto. Tale specializzazione è stata promossa, tra l'altro, dalle politiche europee e dai loro corrispettivi a livello nazionale e regionale: da un lato, attraverso l'introduzione di certificazioni di qualità legate ai marchi di origine, di cui l'Italia beneficia in misura nettamente maggiore rispetto a qualsiasi altro paese UE. Dall'altro, incentivi e sussidi economici specifici e diretti, per l'impianto di certe colture e per determinate categorie e territori, sono stati erogati attraverso la Politica Agricola Comune (PAC), soprattutto tra gli anni '70 e gli anni 2000. La PAC ha altresì promosso l'associazione delle aziende agricole in Organizzazioni di Produttori (OP) che

<sup>4</sup> Per approcci «tecnici» e questioni terminologiche, da un punto di vista economico e legislativo, cfr. ad es. C. CECCHI, *Per una definizione di distretto agricolo e distretto agroindustriale*, «La Questione Agraria», 46/1992, pp. 82-107; R. FANFANI, *Agricultural Change and Agro-Food Districts in Italy*, in D. SYMES - A.J. JANSEN (eds), *Agricultural Restructuring and Rural Change in Europe*, Wageningen, Agricultural University, 1994, pp. 87-101; L. IACOPONI, *Dal distretto agricolo al distretto rurale*, in F. VALOROSI (ed) *Lo sviluppo del sistema agricolo nell'economia post-industriale*, Milano, Franco Angeli, 2002; A. MAIZZA (ed) *I distretti agroalimentari nel contesto globale: Un'analisi sul territorio pugliese*, Milano, Franco Angeli, 2010; D. TOCCACELI, *Dai distretti alle reti? I distretti in agricoltura nell'interpretazione delle Regioni e le prospettive verso il 2020*, Roma, Rete Rurale Nazionale, 2012.

operano a livello territoriale, riunendo aziende specializzate nei medesimi settori agricoli a cui ridistribuiscono i sussidi. Lo squilibrio a favore dei grandi capitali all'interno delle OP (e più in generale nelle PAC) ha altresì acuito il potere dei commercianti nei confronti degli agricoltori, soprattutto in alcuni distretti come quelli del Mezzogiorno, sortendo effetti opposti rispetto alle intenzioni dichiarate dei *policymakers*<sup>5</sup>. Tali processi hanno coinciso con una destrutturazione che ha dissolto l'azienda agricola in quanto unità di residenza, produzione, consumo e tecniche produttive<sup>6</sup>.

Un esempio emblematico di queste dinamiche è l'impianto della coltivazione del pomodoro da industria (e particolarmente del pomodoro di tipo «lungo», utilizzato nella produzione dei pelati e simile alla varietà DOP «San Marzano» dell'Agro nocerino-sarnese) nel Tavoliere, a partire proprio dalla fine degli anni '70 del secolo scorso. La pianura racchiusa tra il Subappennino dauno e l'altopiano del Gargano è il cuore agricolo del «Polo distrettuale del pomodoro da industria del Centro-Sud Italia», ufficialmente costituitosi nel 2014 e attualmente principale produttore ed esportatore mondiale di pomodori pelati (e tra i primi anche per conserve e altri tipi di prodotto trasformato, ma ottenuto da bacche di varietà «tonda» coltivati più diffusamente anche in altre zone, a livello globale). Il distretto comprende, insieme all'area di coltivazione che si estende dal sud del Molise al nord della Basilicata, anche i territori delle province di Salerno, Avellino e Napoli dove, oltre a residui di produzione, sono storicamente siti la maggior parte dei conservifici – eccezion fatta per alcune aziende, tra cui il gigante multinazionale Princes, controllata del gruppo Mitsubishi e proprietario del più grande impianto di trasformazione del pomodoro in Europa, che sorge invece proprio nella Zona Industriale «Incoronata», nell'hinterland foggiano<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Sulle politiche agricole comunitarie in prospettiva storica si veda F. SOTTE, *Sessant'anni di Europa e Pac: il nuovo che c'è e il vecchio che è rimasto*, «Agriregionieuropa», 13, 50/2017, <https://agriregionieuropa.univpm.it/it/content/article/31/50/sessantanni-di-europa-e-pac-il-nuovo-che-ce-e-il-vecchio-che-e-rimasto>, letto il 17 Aprile 2020.

<sup>6</sup> F. FARINELLI, *Lo spazio rurale nell'Italia di oggi*, in P. BEVILACQUA (ed) *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea, vol. I: Spazi e paesaggi*, Venezia, Marsilio, 1988.

<sup>7</sup> Sulla produzione di pomodoro industriale in provincia di Foggia, M. CIERVO, *Il pomodoro da industria in Italia: Nodi ed effetti territoriali attraverso il caso di studio della Capitanata (Puglia)*, «Bollettino Della Società Geografica Italiana», 13, 6/2013, pp. 293-329. Per un'analisi storica dei sussidi europei specifici all'industria del pomodoro, in vigore dal 1978 fino ad un progressivo smantellamento terminato nel 2011, si veda ad es. F. BUNTE – P. ROZA, *Peeling Tomato Paste Subsidies*, The Hague, LEI, 2007.

Proprio la zona industriale in questione – così come quella del porto e retroporto di Gioia Tauro su cui torneremo più avanti – votata perlopiù all’industria agroalimentare, è stata individuata, insieme alla Fiera Agricola di Foggia, al porto di Manfredonia e ad altri territori lungo tutta la dorsale adriatica molisana e pugliese, per la creazione di una Zona Economica Speciale (ZES) adriatica interregionale, formalmente istituita a fine 2019. La zona industriale foggiana viene identificata come piattaforma logistica integrata, in un sito definito «cerniera» fra diverse enclavi produttive a cavallo tra Puglia, Campania, Molise e Basilicata, e in connessione con i corridoi multimodali della rete transeuropea dei trasporti (TEN-t), in particolare quello Scandiano-Mediterraneo. Il progetto dovrebbe favorire una maggiore integrazione, tra gli altri, del settore agroalimentare nelle catene globali, facilitando gli investimenti per la produzione di macchinari agricoli ma anche l’esportazione dei prodotti agro-alimentari di quella che viene definita la più estesa «*Food Valley*» del meridione (il Tavoliere appunto) sui mercati internazionali, a dimostrazione di quanto la produzione agricola dipenda in maniera sempre più stretta dalla gestione logistica. Nel Piano di Sviluppo Strategico che accompagna il progetto di ZES, la Capitanata (altro toponimo che identifica la provincia di Foggia) viene identificata come «una fra le maggiori *piattaforme agricole* del paese», evidenziandone la logistificazione<sup>8</sup>.

Allo stesso tempo, la riarticolazione della produzione agricola all’interno delle filiere agroalimentari su scala globale è relazionata anche alla progressiva sostituzione della manodopera familiare e locale – o migrante, ma su scala ridotta, intra-nazionale e spesso intra-regionale (come, ad esempio, era in precedenza nel latifondo capitalista coltivato a grano del crotonese o del foggiano, negli agrumeti della Piana di Gioia Tauro o nelle risaie padane)<sup>9</sup>. Si allungano così anche le catene globali del lavoro.

<sup>8</sup> REGIONE PUGLIA – REGIONE MOLISE, Piano di sviluppo strategico ZES interregionale adriatica, aggiornamento agosto 2019, [http://www.ministeroilsud.gov.it/media/1865/piano\\_sv\\_st\\_zes\\_adriatica\\_all.pdf](http://www.ministeroilsud.gov.it/media/1865/piano_sv_st_zes_adriatica_all.pdf) letto il 18 aprile 2020, p. 81.

<sup>9</sup> Per il contesto calabrese, si veda P. ARLACCHI, *Mafia, contadini e latifondo nella Calabria tradizionale: Le strutture elementari del sottosviluppo*, Bologna, Il Mulino, 1980; G. ARRIGHI – F. PISELLI, *Il capitalismo in un contesto ostile: Faide, lotta di classe, migrazioni nella Calabria fra Otto e Novecento* (1987), Roma, Donzelli, 2017. Per quello foggiano, F. SNOWDEN, *Violence and Great Estates in the South of Italy: Apulia 1900-*

Come bene ha evidenziato il blocco della mobilità legato alle misure di contenimento della pandemia da COVID-19, e la conseguente carenza di manodopera agricola, l'impiego di centinaia di migliaia di lavoratrici e lavoratori stranieri è oggi strutturale al comparto, soprattutto nelle fasi di raccolta dei tipi di coltura iper-specializzata e speculativa (quella ortofrutticola) che tuttora richiedono elevate quantità di forza lavoro<sup>10</sup>. Si tratta dell'ultima tappa nello sviluppo di ciò che alcuni studiosi definiscono il «modello californiano»<sup>11</sup>, fondato sull'impiego di lavoro salariato migrante sin dal XIX secolo, agli albori dell'agricoltura industriale intensiva da sempre votata all'esportazione (il primo vero *food regime* globale, nell'accezione di Friedmann e McMichael). In questo assetto, la manodopera risulta fortemente segmentata su linee «etniche», strutturalmente in eccesso rispetto al reale (ma sempre aleatorio) fabbisogno, spesso e volentieri retribuita a cottimo, reclutata informalmente e soggetta a periodiche sostituzioni. Inoltre, anche attraverso queste sue caratteristiche di composizione precaria e l'azione incrociata del razzismo istituzionale e di quello intersoggettivo, i lavoratori sono soggetti ad una disciplina di carattere para-carcerario o militare (da cui deriverebbe anche il termine «caporali», ad indicare l'autorità disciplinante

1922, Cambridge, Cambridge University Press, 1986. Per una panoramica, M. NANI, *Il lavoro nelle campagne*, in S. MUSSO *Storia del lavoro in Italia, Il Novecento, Vol. I. 1896-1945. Il lavoro nell'età industriale*, Roma, Castelvecchi, 2015, pp. 58-83.

<sup>10</sup> Secondo le ultime statistiche ufficiali disponibili, che si basano sugli elenchi anagrafici dell'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale (INPS), nel 2018 i lavoratori agricoli stranieri con regolare ingaggio ammontavano a circa 370.000, su un totale di circa 1,06 milioni di operai impiegati nel settore. Cfr. R. MAGRINI, *I lavoratori stranieri nel settore agricolo*, in CENTRO STUDI E RICERCHE IDOS (ed), *Dossier statistico immigrazione 2019*, Roma, Centro Studi e Ricerche IDOS/Immigrazione Dossier Statistico, 2019. Una significativa quanto difficilmente quantificabile proporzione di lavoratori del tutto irregolari, stimata nel 20-30% del totale, è in parte compensata nelle statistiche da rapporti di lavoro fittizi, instaurati dietro corrispettivo monetario per usufruire di strumenti previdenziali quali la disoccupazione agricola, l'assegno di maternità ecc. Si veda p. 9 e n. 9, *infra*. INEA (ISTITUTO NAZIONALE DI ECONOMIA AGRARIA), *Indagine sull'impiego degli immigrati in agricoltura in Italia 2012*, a cura di Manuela Cicerchia, Roma, INEA 2014. Rispetto agli assetti organizzativi precedenti, come anche alle dimensioni attuali della proprietà agricola, occorre rimarcare che lo sviluppo dell'agricoltura industriale nel contesto italiano non ha sempre ed ovunque coinciso con il latifondo capitalista (si veda ad esempio, per le diverse dinamiche nel contesto calabrese, P. ARLACCHI, *Mafia contadini e latifondo*; G. ARRIGHI - F. PISELLI, *Il capitalismo in un contesto ostile*), né è possibile identificare gli attuali assetti con la grossa proprietà, dove anzi la dimensione delle aziende risulta spesso piccola o media.

<sup>11</sup> J-P. BERLAN, *Agriculture et migrations*, «Revue européenne des migrations internationales», 2, 3/1986, pp. 9-32; J-P. BERLAN (ed), *La longue histoire du modèle californien*, Forum civique européen, "Le goût amer de nos fruits et légumes", «Informations et commentaires», numero fuori serie, 2001.

degli intermediari).

In Italia, a partire soprattutto dagli anni '90 del secolo scorso, l'utilizzo di lavoro migrante nel comparto agricolo ha rappresentato una forma di ulteriore «delocalizzazione sul posto» all'interno dei processi di globalizzazione dell'agro-industria<sup>12</sup>. Evidentemente, la «rivoluzione logistica»<sup>13</sup> ha avuto un peso significativo in queste dinamiche, in cui il progressivo allungamento delle *supply chains* ha portato ad una compressione dei salari come conseguenza della riduzione dei margini di profitto degli agricoltori a favore di trasformazione e distribuzione. Parallelamente, si è rafforzata la tendenza ad esternalizzare diverse operazioni - tra cui il reclutamento della manodopera, spesso appaltato ad intermediari (i famosi «caporali», appunto), oltre che la sua riproduzione<sup>14</sup>. L'intermediazione di manodopera risponde ad una richiesta di forza lavoro docile e a bassissimo costo fondata anch'essa, in maniera crescente, sulla logica del *just in time*. L'allungamento delle filiere e lo sviluppo di varietà colturali studiate per arrivare a maturazione nel medesimo periodo, in modo da facilitare il raccolto e la grande distribuzione, determinano la compressione delle tempistiche di raccolta dell'ortofrutta, già di per sé contingentate dai cicli fisiologici, e quindi la necessità di provvedere in tempi rapidissimi al reclutamento di braccia. È il caso, ad esempio, del pomodoro da industria. L'intermediazione, sia essa effettuata attraverso persone fisiche (come appunto i caporali ma anche le agenzie di reclutamento) o piattaforme elettroniche (sempre di più pubblicizzate come antidoto alla «piaga del caporalato», ma ancora scarsamente utilizzate), svolge quindi la funzione logistica di

<sup>12</sup> C. COLLOCA – A. CORRADO, *Trasformazioni meridionali: migranti e aree rurali. Un'introduzione*, in C. COLLOCA – A. CORRADO (eds) *La globalizzazione delle campagne: Migranti e società rurali nel Sud Italia*. Milano, Franco Angeli, 2013.

<sup>13</sup> Utilizzo qui il termine «rivoluzione logistica» per come è inteso nella letteratura che si è occupata di indagare le trasformazioni del sistema di produzione-circolazione negli ultimi decenni, consapevole del fatto che le genealogie di queste forme organizzative siano ben più profonde. Cfr. N. CUPPINI – M. FRAPPORTI, *Traiettorie della logistica: Dalla Compagnia delle Indie ad Amazon*, «Into the Black Box» <http://www.intotheblackbox.com/articoli/traiettorie-della-logistica-dalla-compagnia-delle-indie-ad-amazon/letto> il 13 settembre 2018.

<sup>14</sup> Riguardo quest'ultimo aspetto, rimando ai miei precedenti lavori. I. PEANO, *Global care-commodity chains: Labour re/production and agribusiness in the district of Foggia, southeastern Italy; Supply chain affettive tra agro-industria e migrazioni, contenimento e rifugio*.

fornitura di forza lavoro nei tempi e luoghi richiesti. In alcuni casi, essa provvede direttamente al trasporto dei e delle braccianti sui luoghi di lavoro.

A sua volta, questo processo di sostituzione è andato di pari passo con la proliferazione di insediamenti più o meno informali e di campi di lavoro istituzionali, che ospitano una parte consistente (ancorché difficilmente quantificabile) della manodopera straniera, soprattutto quella proveniente dall’Africa occidentale e, in misura minore, dall’Europa orientale e dal Maghreb. Non a caso chi li abita spesso vi si riferisce come a «ghetti» o «campi», a seconda delle loro architetture, storie e modalità di gestione. Malgrado le differenze e le specificità, la loro dimensione disciplinare e di contenimento è generalizzata, ed essi spesso assumono forme ibride, si potrebbe dire di campi-*slum*, né totalmente informali né mai del tutto «sanificati» e securitizzati, né città né campagna. I campi-*slum*, come del resto i distretti agro-industriali stessi, sono però eminentemente urbanizzati – nel senso che di questo termine dà, tra gli altri, Neil Brenner, di «paesaggi operazionali» all’interno di una matrice di ordine planetario, attraverso cui spazi precedentemente marginali vengono circoscritti, pianificati e messi al servizio della continua aggregazione urbana di capitale, lavoro ed infrastrutture<sup>15</sup>. Nello specifico, i campi-*slum* fungono da bacini di reclutamento di manodopera *just in time*, controllata attraverso diverse dinamiche di segmentazione.

Un progressivo incedere della razionalità logistica (e delle sue macerie) si delinea all’interno delle logiche di gestione della manodopera migrante nelle enclavi agro-industriali. Questo diventa sempre più evidente, per un verso, nei periodici sgomberi degli *slum* e nei paralleli allestimenti di campi di lavoro (spesso fatti essi stessi di *container*), intensificatisi a partire dal 2011 con operazioni fondate su un paradigma di contenimento, inserito in una più generale logistificazione anche del regime dei confini<sup>16</sup>, su cui torneremo più avanti. D’altro canto, i tentativi di installare campi ad alta sicurezza per i lavoratori agricoli migranti hanno profetici precedenti. A cavallo tra gli

<sup>15</sup> N. BRENNER, *Introduction: Urban theory without an outside*, in N. BRENNER (ed) *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*, Berlin, Jovis, 2014.

<sup>16</sup> S. MEZZADRA, *Logistica, mobilità e migrazioni: Un’agenda emergente per la ricerca sulle migrazioni?*, in N. CUPPINI – I. PEANO (eds) *Un mondo logistico: Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*, p. 55.

anni '80 e '90, sull'onda dello sdegno seguito all'omicidio di Jerry Masslo e con intenti «umanitari», si insediarono due tendopoli, rispettivamente nelle zone del casertano e del Tavoliere, entrambe dalla vita breve<sup>17</sup>. Come già argomentato altrove, ieri come oggi non si tratta di operazioni «definitive» quanto piuttosto di tattiche di dispersione e deferimento spazio-temporale che perpetrano forme di segregazione differenziale *ad infinitum*<sup>18</sup>. Anche a livello discorsivo, il governo del lavoro agricolo è diventato sempre di più una questione logistica. Il testo della legge, modificata nell'autunno del 2016, per il contrasto all'intermediazione illecita di manodopera prevede «misure di sostegno per i lavoratori stagionali in agricoltura attraverso un piano di interventi per la *sistemazione logistica*»<sup>19</sup>. Si tratta di una tendenza in cui convergono preoccupazioni di carattere securitario e militare-umanitario, e politiche fondate su un paradigma emergenziale<sup>20</sup>.

È caratteristica fondamentale dei «ghetti», come dei periodici tentativi di formalizzarli in campi, quella di rispondere a logiche di segregazione (ma anche di solidarietà) su base razzializzata, e a volte nazionale, «etnica» o linguistica (intese ovviamente come categorie prodotte da un sistema classificatorio arbitrario e per certi versi contingente, ancorché estremamente radicato, violento e potente). Esistono insediamenti di braccianti che presentano una composizione alquanto omogenea secondo i parametri classificatori dell'appartenenza «etnica» o nazionale: alcuni, come quello di Borgo Tretitoli, situato nei pressi di Cerignola (Foggia), ospitano quasi esclusivamente uomini ghanesi, ad esempio, o comunque accomunati da lingue mutualmente intelligibili (parlate attraverso i confini tra Ghana, Togo e Burkina Faso), insieme a donne nigeriane, spesso di lingua Edo/Ishan; ghetti burkinabé nella regione lucana del Bradano-Vulture, che anch'essi annoverano la presenza di donne nigeriane dedite

<sup>17</sup> G. DI LUZIO, *A un passo dal sogno: Gli avvenimenti che hanno cambiato la storia dell'immigrazione in Italia*, Nardò, BESA Editrice, 2006.

<sup>18</sup> I. PEANO, *Supply Chain*.

<sup>19</sup> Art. 9, comma 1, Legge 29 ottobre 2016, n. 199.

<sup>20</sup> Sul paradigma logistico come una fusione della dimensione militare con quella civile, cfr. D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014. Sul nesso tra umanitarismo, emergenzialità e logistica, W. ATTEWELL, *"From factory to field": USAID and the logistics of foreign aid in Soviet-occupied Afghanistan*. «Environment and Planning D: Society and Space», 36, 4/2018, pp. 719-738.

ai servizi riproduttivi tra cui la prostituzione; o baraccopoli di braccianti rom, come quella sgomberata nell'estate del 2017, situata in località Masseria Fonte del Pesce, nei pressi di un inceneritore che sorge nel comune di Foggia, la quale ospitava decine di famiglie bulgare composte da donne, uomini e bambini di tutte le età provenienti dalla cittadina di Sliven e dai paesi limitrofi<sup>21</sup>. Potrebbero citarsi altri esempi di insediamenti simili o su più piccola scala, a volte risultato proprio di operazioni di sgombero. In molti altri casi si tratta invece di luoghi popolati da un coacervo di nazionalità e gruppi linguistici, i cui abitanti provengono da diversi paesi, soprattutto dell'Africa Occidentale – come nella tendopoli sita nella Zona Industriale di San Ferdinando, e in altri insediamenti nella Piana di Gioia Tauro; nel *Grand Ghetto* o a *Mexico*, entrambe baraccopoli-campo ubicate nel Tavoliere; nei numerosi insediamenti occupati e poi sgomberati nel metapontino, come nel catanese, nel siracusano, nel trapanese, nel salernitano e nel casertano; o a *Guantanamo*, baraccopoli/tendopoli che dal 2013 si ricreava ad ogni stagione di raccolta della frutta (fino a che, nell'estate del 2020, non è stato inviato l'esercito per prevenire l'eventualità) alla periferia della cittadina di Saluzzo, nel cuneese, a fianco di campi istituzionali gestiti da cooperative per conto dei Comuni del comprensorio, e con un contributo volontario delle associazioni degli agricoltori.

Al di là delle diverse forme di segmentazione, la toponimia dei «ghetti» è essa stessa indicativa di quanto la dimensione del confinamento sia percepita come caratteristica centrale dai loro abitanti. Questi ultimi in molti casi transitano da un insediamento all'altro a seconda delle stagioni di raccolta, di altre opportunità di guadagno e, come vedremo, anche per questioni legate al loro status giuridico. Per quanto riguarda invece la manodopera di origine europea (ad eccezione di quella identificata come rom) o sud-asiatica (concentrata soprattutto nell'Agro Pontino ed in Pianura Padana), le tipologie abitative risultano spesso più dispersive, ma non per questo

<sup>21</sup> A proposito dei flussi di lavoratori e lavoratrici provenienti dalla Bulgaria, si veda l'inchiesta effettuata con Campagne in Lotta proprio a Sliven nel 2015, <http://campagneinlotta.org/foggia-sliven-andata-e-ritorno-appunti-per-uninchiesta-militante-sulle-altre-braccia/>. Si rimanda al blog di Campagne in Lotta anche per approfondimenti relativi alle altre vicende che riguardano i ghetti, campi e baraccopoli oggetto di questo saggio.



meno votate ad una logica organizzativa di stampo segregazionista, anche in virtù del fatto che la mobilità tra diverse enclavi risulta in questo caso molto inferiore a quella della manodopera africana.

La riorganizzazione logistica della produzione determina quindi anche nuovi effetti di razzializzazione e simili processi di separazione, in cui anche la differenza di genere e l'età giocano un ruolo<sup>22</sup>. Alle diverse composizioni etno-razzializzate corrispondono forme specifiche di organizzazione della forza lavoro dal punto di vista del reclutamento, della disciplina e della riproduzione. Esistono differenziali nelle tipologie abitative e di ingaggio; nel prezzo del trasporto da e per il luogo di lavoro; nella forma e nei livelli di retribuzione; negli orari, nei tipi e nelle modalità di lavoro; nei profili di mobilità; nella composizione di genere e dello status familiare di lavoratori e lavoratrici, a seconda delle loro origini<sup>23</sup>. Per quanto esposto, quelli che configurano la geografia degli insediamenti nei distretti agro-industriali italiani possono considerarsi anch'essi, in tutto e per tutto, effetti di zonizzazione, dove la «zona» non deve essere intesa necessariamente come uno spazio geograficamente continuo, ma piuttosto come un territorio innervato dalle stesse logiche di gestione e funzionamento. In virtù di queste caratteristiche strutturali comuni, e delle interconnessioni tra diversi insediamenti, si potrebbe descrivere questa costellazione come un «arcipelago»<sup>24</sup>.

D'altra parte, la proliferazione di baraccopoli e *slum* è un fenomeno globale che corre parallelamente ai processi di liberalizzazione dei mercati agricoli propri dell'attuale regime di produzione del cibo. In molti dei paesi di origine (e soprattutto in Africa e in Asia meridionale) dei lavoratori e delle lavoratrici migranti impiegati

<sup>22</sup> Cfr A. ONG, *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*, Durham, Duke University Press, 2006; E. BONACICH - J. WILSON, *Getting the Goods: Ports, Labour, and the Logistics Revolution*, New York, Cornell University Press, 2008.

<sup>23</sup> Cfr. n. 15, *supra*.

<sup>24</sup> Il riferimento è qui naturalmente a M. FOUCAULT, *Sorvegliare e punire: Nascita della prigione* (1975), Torino, Einaudi, 1976, parte IV, cap. 3; ma anche a E. WEIZMAN, *Hollow Land: Israel's Architecture of Occupation*, Londra, Verso, 2007 e ad A. PETTI, *Arcipelaghi ed enclave: Architettura dell'ordinamento spaziale contemporaneo*, Milano, Mondadori, 2007. La dimensione disciplinare di questi insediamenti, catturata dall'accezione foucaultiana di arcipelago, e quella segregazionista su base etno-razzista descritta da Weizmann, sono però compendiate da una funzione logistico-governamentale di cui si darà conto più avanti.

nell'agroalimentare in Italia e nel resto d'Europa, l'espropriazione dei contadini e l'eliminazione dei sussidi allo sviluppo ha coinciso con politiche di aggiustamento strutturale conseguenti alla crisi del debito, riducendo drasticamente le possibilità di sussistenza per miliardi di persone che si sono quindi riversate nelle periferie dei centri urbani dei loro paesi<sup>25</sup>. Sebbene non si possa certo stabilire un nesso di causalità diretto tra questi fenomeni, da un lato, e l'emigrazione e l'impiego di manodopera straniera nell'agricoltura europea, e il proliferare di baraccopoli nelle enclavi italiane, dall'altro, è evidente che si tratta di processi interconnessi. I flussi migratori, animati da spinte che eccedono le necessità del reclutamento di braccia, giocano un ruolo importante nella costituzione dei «ghetti» come di alcuni campi, la cui funzione eccede quella di bacino di manodopera per l'agroindustria. Essi rappresentano luoghi di transito lungo «corridoi migratori» che hanno origine nell'Africa subsahariana e portano, attraverso traiettorie variabili e per nulla lineari, fino al nord Europa. Il termine «ghetto» deriverebbe, secondo i più anziani abitanti di questi insediamenti, da un'espressione comunemente utilizzata in Ghana, e di derivazione giamaicana, che indica una sorta di «zona franca informale», dove sorgono locali e ristoranti in cui è possibile reperire beni di consumo illegali. Negli stessi spazi, pertanto, si sovrappongono molteplici funzioni: dal reclutamento allo svago, dal rifugio al contenimento. Le sinergie e i conflitti tra queste diverse dimensioni sono oggetto del paragrafo che segue.

## 2. Controllo della mobilità, securitizzazione e resistenze

Oltre a fungere da rifugio per chi è privo di documenti validi, alcuni dei campi-*slum* rappresentano anche una «zona di attesa» per coloro che devono espletare pratiche legate al rilascio o al rinnovo dei permessi di soggiorno. In particolare, questo accade in luoghi come *Mexico*, baraccopoli sorta sulla pista di un ex aeroporto militare, nella borgata di Mezzanone (agro di Foggia) a partire da un campo per rifugiati, dapprima kosovari e poi africani ed asiatici di varie nazionalità, costituito nel 1999 e

<sup>25</sup> M. DAVIS, *Il pianeta degli slum*, Milano, Feltrinelli, 2006; P. MCMICHAEL, *A Food Regime Genealogy*.

poi espanso con *container* e prefabbricati fino ad essere escluso, mediante una recinzione, dalla struttura principale, divenuta nel frattempo un Centro di Accoglienza per Richiedenti Asilo (CARA)<sup>26</sup>. Oltre ad ospitare molti di coloro a cui la Commissione Territoriale per l'Asilo, che opera nel Centro stesso, nega il riconoscimento di una forma di protezione internazionale, essa è anche il luogo in cui chi, avendola ricevuta ed essendosi quindi trasferito altrove (spesso in altri paesi europei), è costretto a tornare a Foggia per le pratiche di rinnovo. Nei lunghi mesi di attesa che accompagnano l'espletamento delle procedure (dall'esito sempre incerto, e quindi potenzialmente foriere di una irregolarizzazione), in molti casi si sopravvive lavorando a giornata nelle campagne e vivendo in baracca, o abusivamente dentro il Centro.

Un processo simile avviene con i campi ubicati nella Zona Industriale facente capo al comune di San Ferdinando, nella Piana di Gioia Tauro, dove la prima tendopoli fu inaugurata dal governo italiano nel 2012, a novembre, quasi tre anni dopo gli eventi saliti agli onori delle cronache come «la rivolta di Rosarno», per far fronte a quella che veniva definita, e lo è tutt'ora, l'«emergenza migranti». Attualmente, dopo numerose operazioni di sgombero e smantellamento di successive incarnazioni della originale tendopoli (poi divenuta baraccopoli), da marzo 2019 rimane in piedi unicamente la tendopoli ad alta sicurezza, dotata di sistemi di riconoscimento biometrici, installata nel 2017 e attualmente oggetto di tentativi di smantellamento da parte dell'amministrazione comunale a cui fa capo. Il campo esclude, perlopiù, chi non è in possesso di un permesso di soggiorno valido, che quindi trova rifugio in insediamenti informali siti in altri comuni della Piana. A qualche centinaio di metri di distanza dalla tendopoli, al limitare della Zona e sotto la giurisdizione del comune di Rosarno, già nel 2011 era stato altresì allestito un campo *container*, anche questo adibito ad alloggio per i lavoratori agricoli stagionali e tuttora in piedi. Nella parte «formale» di questo arcipelago, la presenza di potenziali lavoratori stagionali è incentivata da requisiti per il rinnovo dei documenti di soggiorno, richiesti dal commissariato di Gioia

<sup>26</sup> G. CAMPESI, *Confinati sulla soglia: Etnografia dei centri per richiedenti asilo in Puglia*, in L. PANNARALE (ed), *Passaggi di frontiera: Osservatorio sulla detenzione amministrativa degli immigrati e l'accoglienza dei richiedenti asilo in Puglia*, Pisa, Pacini Editore, 2014, pp. 37-71.

Tauro, meno stringenti rispetto a quelli adottati dalla maggior parte delle altre questure d'Italia<sup>27</sup> – cosa che negli anni ha spinto molti a trasferire le loro pratiche, e quindi a sostare per mesi nelle varie tendopoli-baraccopoli che hanno visto la luce nella Piana.

In questo senso, la gestione dei flussi migratori coadiuva (senza dubbio non in maniera pianificata) le necessità di reclutamento e gestione della manodopera agricola: tanto i processi di irregolarizzazione quanto le burocrazie differenziali legate ai profili «regolari» garantiscono la presenza di un bacino di forza-lavoro a basso costo. Per un altro verso, però, la complessiva riorganizzazione logistica ed estrattiva dei territori in cui sono situati i distretti agro-alimentari che ospitano i campi-*slum*, insieme alle politiche sempre più restrittive della mobilità, fa emergere un potenziale attrito tra diverse «mobilità logistiche»<sup>28</sup>, e in particolare tra le preoccupazioni securitarie legate alla gestione della mobilità e la necessità di manodopera per il comparto agricolo. Le vicissitudini del distretto agrumicolo della Piana di Gioia Tauro sono un esempio emblematico in questo senso.

La stessa Seconda Zona Industriale di San Ferdinando rappresenta un progetto squisitamente logistico portato a termine nella prima metà degli anni '90, dopo una gestazione quasi ventennale e alterne fortune, in sinergia con quello del porto industriale della vicina Gioia Tauro<sup>29</sup>. Il progetto del porto venne sviluppato con ingenti finanziamenti pubblici, prima statali e poi europei, in seguito ai «moti di Reggio» del 1970-71, inizialmente come supporto alle attività dell'acciaieria che, nelle intenzioni del governo, doveva impiantarsi nell'area per compensare le richieste dei rivoltosi e dei loro padrini politici, ma che non fu mai realizzata. I moti, innescati dalla decisione

<sup>27</sup> Sino a quando era in vigore il permesso di soggiorno per motivi umanitari, ad esempio, era sufficiente essere presenti nella tendopoli per ricevere una dichiarazione di ospitalità utile a rinnovare, negli stessi anni in cui, prima che le proteste dei diretti interessati ribaltassero la situazione, la questura di Foggia esigeva invece (arbitrariamente) una residenza; più recentemente, è possibile convertire un permesso umanitario in permesso per lavoro senza essere in possesso della residenza stessa, in deroga alla legislazione vigente.

<sup>28</sup> G. GRAPPI, *Contro la trappola logistica*, «Zapruder», 46/2018, p. 22.

<sup>29</sup> Per una ricostruzione esaustiva delle dinamiche e degli intrecci tra politica e imprenditoria che hanno accompagnato il progetto e la sua gestione, si veda F. FORGIONE, *Porto franco: Politici, manager, spioni nella repubblica della 'ndrangheta*, Milano, Dalai editore, 2012.

di stabilire il capoluogo della costituenda Regione Calabria a Catanzaro, con tutto ciò che questo avrebbe comportato in termini redistributivi, videro la partecipazione delle classi subalterne, ed in particolare degli abitanti delle baraccopoli peri-urbane, esito di processi di impoverimento di lungo corso. Nell'analisi di Giovanni Arrighi e Fortunata Piselli, la rabbia popolare era il risultato della frustrazione di chi vedeva sbarrarsi le possibilità di un impiego e un reddito stabili, non soltanto all'interno delle istituzioni regionali, ma anche nelle fabbriche del nord Italia. Le dinamiche migratorie ebbero quindi un peso determinante nel delineare i destini logistici della Piana di Gioia Tauro, in cui ad un tipo di subalternità, prevalentemente di origine «autoctona», se ne sarebbe aggiunto un altro, in parte sostituendolo ma riproducendone certi tratti - dalle baraccopoli alle rivolte. Dopo un periodo di emigrazione di massa che, soprattutto nella fase del *boom* della seconda metà degli anni '60, aveva portato ad un assorbimento della disoccupazione e allo sviluppo di una cultura massificata dei consumi, si apriva una fase di stagnazione che mal si conciliava con le crescenti aspettative, soprattutto delle fasce più giovani.

I legami della città dello stretto con la Piana erano fitti e di lungo corso. A partire dalla seconda metà dell'800, il benessere di Reggio si era sviluppato di pari passo alla florida agrumicoltura commerciale, che vedeva impiegata una manodopera stagionale proveniente anche da altre zone della Calabria. E altrettanto in sincronia era crollato, allorché nel dopoguerra la concorrenza di altri paesi produttori gettava l'agricoltura in una crisi sistemica a cui faranno seguito l'emigrazione di massa e l'abbandono parziale dei fondi da parte dei piccoli e medi proprietari, che sgomitavano per trovare rifugio nel settore impiegatizio del centro urbano. In questo senso, le rivolte urbane divampate nelle strade di Reggio Calabria riproducevano su scala allargata le faide che avevano diviso e tenuto insieme le strutture sociali della piccola produzione [agricola] mercantile nella Piana di Gioia<sup>30</sup>.

Risultato della rivolta, il porto, situato sulla rotta Suez-Gibilterra, ha conosciuto

<sup>30</sup> G. ARRIGHI - F. PISELLI, *Il capitalismo in un contesto ostile*, p. 93.

un periodo iniziale di grande espansione, in cui il traffico di container per il *transhipment* ha raggiunto livelli alquanto elevati, tanto da guadagnare il primo posto nel bacino del Mediterraneo, per poi avviarsi verso un progressivo declino da cui pare ora iniziare a riprendersi<sup>31</sup>. Per contro, la Zona Industriale, che pure appartiene allo stesso complesso logistico, non ha mai raggiunto gli obiettivi prefissati, vedendo gran parte dei magazzini e delle strutture ivi collocati (inclusa una pista per l'atterraggio di aerei costruita abusivamente) rimanere inutilizzati o venire sequestrati dalle autorità giuridiche in inchieste relative alle locali cosche della 'ndrangheta.

La rivolta dei lavoratori africani del gennaio 2010, e le conseguenti misure di contenimento, si inseriscono in questo scenario di crisi, non soltanto del porto ma anche dell'agricoltura. Perlopiù impiegati nella raccolta degli agrumi, i braccianti fino a quel momento si erano accampati in alloggi di fortuna dispersi sul territorio – casolari abbandonati e fabbriche dismesse, insomma i relitti di un'economia agro-industriale riconfiguratasi, in parte, sotto i colpi della rivoluzione logistica e della sua dimensione estrattiva in relazione ai territori che attraversa<sup>32</sup>. Le rovine (o meglio le macerie<sup>33</sup>) di questo processo, nel contesto dei distretti agro-industriali in cui sorgono gli insediamenti in questione, sono ben incarnate nei progetti mai realizzati e in quelli cronicamente incompiuti – le «cattedrali nel deserto» che popolano il paesaggio della Piana

<sup>31</sup> Sull'evoluzione dei traffici nel porto di Gioia Tauro, e sulle proposte di istituzione della Zona Economica Speciale cui si fa riferimento più sotto, si rimanda alla relazione che accompagna la «Proposta di provvedimento amministrativo n. 46/10<sup>€</sup> di iniziativa della Giunta regionale recante: Misure straordinarie per lo sviluppo dell'Area di Gioia Tauro - DDL per l'istituzione di una zona economica speciale (ZES)»; al «Piano di sviluppo strategico» adottato dall'amministrazione regionale in concomitanza all'approvazione definitiva dei progetti di ZES a livello nazionale, <http://www.regione.calabria.it/website/portaltemplates/view/view.cfm?7341>, letto il 13 settembre 2018; nonché a M. GENCO – E. SIRTORI – S. VIGNETTI, *Long Term Impact of A Major Infrastructure Project: The Port Of Gioia Tauro*, 53rd Congress of the European Regional Science Association, «Regional Integration: Europe, the Mediterranean and the World Economy», 27-31 agosto 2013, Palermo, Italy, consultabile online [https://www.econstor.eu/bitstream/10419/124097/1/ERSA2013\\_01003.pdf](https://www.econstor.eu/bitstream/10419/124097/1/ERSA2013_01003.pdf), letto il 28 gennaio 2018.

<sup>32</sup> A. TSING, *Della non-scalabilità*, in N. CUPPINI - I. PEANO (eds) *Un mondo logistico: Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*, Milano, Ledizioni, 2019; S. MEZZADRA – B. NEILSON, *The Politics of Operations: Excavating Contemporary Capitalism*, Durham, Duke University Press, 2019.

<sup>33</sup> G. GORDILLO, *Rubble: The Afterlife of Destruction*, Durham, Duke University Press, 2014.

e non solo<sup>34</sup> – ma anche nelle celebri «arance e succhi di carta»<sup>35</sup>, nel fenomeno dei cosiddetti «falsi braccianti»<sup>36</sup>, nei resti carbonizzati delle baraccopoli dopo i roghi e gli sgomberi o nelle pile di rifiuti che immancabilmente sorgono accanto a questi spazi. Uno di questi progetti in/finiti, denominato «Villaggio della Solidarietà» – una serie di prefabbricati costruiti alla periferia di Rosarno su terreni confiscati, a sua volta ripetutamente sequestrato dalla magistratura per «infiltrazioni mafiose» durante i lavori, in ultimo occupato da alcune famiglie del luogo e poi dilapidato – doveva servire ad alloggiare proprio i lavoratori stagionali dell'agricoltura. Allo stesso modo, poco distante, cinque palazzine costruite con la stessa destinazione per un totale di 350 posti rimangono tutt'ora inagibili e oggetto di diatribe politiche sul registro del «prima gli italiani».

Tale congiuntura, inscritta all'interno di una situazione più generale di grave e crescente disagio economico e sociale in cui versa la Piana di Gioia Tauro (crisi del comparto agricolo, principale attività economica della zona; disoccupazione endemica, e relativi, elevati livelli di emigrazione e «micro-criminalità», ma anche conflitti articolati su base razzializzata; presenza della criminalità organizzata; decadenza e carenze infrastrutturali), ha determinato a partire dal 2012 il levarsi da più parti della proposta di stabilire, nelle aree del porto e del retroporto, una Zona Economica Speciale, in concomitanza con la realizzazione, proprio nella Zona Industriale suddetta, di un polo logistico specializzato. A detta dei suoi sostenitori, la ZES, formalmente istituita nel 2018, dovrebbe attrarre investimenti stranieri e favorire l'occupazione.

Nel progetto di ZES, che per definizione riguarda tutte le regioni italiane «meno sviluppate e in transizione», è senz'altro individuabile un cambio di passo nell'apparato discorsivo che incide anche sugli insediamenti dei lavoratori dell'agro-industria,

<sup>34</sup> Cfr. il progetto artistico «In quarta persona» (<https://inquarta.persona.co>, letto il 29 gennaio 2018), che documenta alcune di queste presenze spettrali lungo il tratto calabrese della A3, in quella che gli autori definiscono la «regione sospesa tra utopia e tradimento».

<sup>35</sup> Si tratta di uno stratagemma, dimostrato in sede giudiziaria, impiegato da alcuni produttori ed OP (egemonizzate dai commercianti) per incrementare i contributi europei della PAC nel periodo (dai primi anni '90 fino al 2008) in cui essi erano «accoppiati» alle quantità prodotte, per cui queste ultime venivano gonfiate, appunto, sulla carta, e sulla carta trasformate.

<sup>36</sup> Cfr. n. 11, *supra*.

e sui loro abitanti. È infatti del giugno 2017 il decreto riguardante «Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno», tramutato in legge nell'agosto dello stesso anno, in cui, da un lato, si istituiscono le zone economiche speciali e dall'altro vengono nominati tre commissari straordinari come «Misure urgenti per affrontare situazioni di marginalità sociale», «al fine di superare situazioni di particolare degrado nelle aree dei Comuni, Manfredonia in Provincia di Foggia, San Ferdinando in Provincia di Reggio Calabria e Castel Volturno in Provincia di Caserta, caratterizzate da una massiva concentrazione di cittadini stranieri»<sup>37</sup>. Non a caso, si tratta di alcune delle zone in cui sussiste la concentrazione maggiore di insediamenti di lavoratrici e lavoratori africani impiegati nel lavoro agricolo (e non solo). Alle «misure urgenti», oltre la nomina dei già citati commissari, corrispondono nel testo definitivo della legge anche contributi per il ripristino di tratte autostradali e interventi sulla rete stradale connessa con l'itinerario Salerno-Reggio Calabria, la realizzazione di un «sistema automatico per la detenzione dei flussi di merce in entrata nei centri storici delle città metropolitane», norme relative al riordino della disciplina dei servizi automobilistici di competenza statale nonché «disposizioni urgenti per il proseguimento delle attività emergenziali nelle aree del centro Italia colpite dal sisma e per l'efficacia delle attività di protezione civile» – insomma, la gestione dei e delle migranti viene sempre di più inserita all'interno di politiche caratterizzate da una razionalità logistica ed emergenziale, dove la dimensione militare si fonde con quella civile.

È significativo come durante una discussione in sede istituzionale della situazione della tendopoli di San Ferdinando, tenutasi nel novembre 2017 (alla quale era presente, oltre al Prefetto, al commissario straordinario di nuova nomina, ai rappresentanti degli enti locali del territorio e delle forze dell'ordine, anche l'Assessore al Sistema della logistica, sistema portuale regionale e «sistema Gioia Tauro» della Regione Calabria) all'ordine del giorno fossero gli «interventi in atto disposti in merito alla sistemazione logistica dei migranti di San Ferdinando», «per assicurare la compatibilità della ZES con le aree di accoglienza»<sup>38</sup>. Nel piano di sviluppo strategico che

<sup>37</sup> GAZZETTA UFFICIALE, L. 3 agosto 2017, n. 123.

<sup>38</sup> <http://www.strill.it/primo-piano/2017/11/al-setaccio-vecchia-tendo-poli-san-ferdinando-foto/>



accompagna l'approvazione della ZES calabrese, licenziato nella primavera 2018, si fa ugualmente riferimento alla «presenza di comunità migranti e stazionamento delle stesse» in termini di «problematiche di sicurezza»<sup>39</sup> che devono essere adeguatamente gestite (attraverso, ad esempio, sistemi di videosorveglianza) per la buona riuscita del progetto.

Ciò che emerge da queste preoccupazioni di natura logistico-securitaria è come nel caso in esame le forze (e le resistenze) che danno vita alle enclavi siano molteplici e non sempre in accordo fra loro. Se le dinamiche di ristrutturazione delle *supply chain* agro-industriali, e le loro ripercussioni sulla vita e la riproduzione di lavoratori e lavoratrici migranti, hanno un indubbio peso nel creare gli «spazi infrastrutturali»<sup>40</sup> di cui abbiamo discusso, è allo stesso tempo necessario considerare anche gli attriti che si generano tra i progetti logistici, legati all'agroindustria e non solo, le traiettorie di mobilità dei migranti e gli spazi di parziale autonomia e rifugio che generano, e i tentativi di contenerli e confinarli. Da questo punto di vista, le preoccupazioni delle organizzazioni degli agricoltori, all'indomani dell'approvazione degli ultimi decreti «immigrazione e sicurezza»<sup>41</sup>, e poi delle restrizioni alla mobilità conseguenti l'emergenza legata alla pandemia, evidenziano chiaramente quanto in alcuni casi il fabbisogno di manodopera in agricoltura, come in altri settori, si scontri con altri tipi di politica di controllo e governo. D'altra parte, l'attivazione di «corridoi verdi» (*green lanes*) per le merci e la manodopera agricola, su indicazione dell'Unione Europea e all'interno del suo spazio, come antidoto ai «colli di bottiglia logistici» (*logistical bottlenecks*) e alle «interruzioni [*disruptions*] nelle *supply chains just in time*» derivanti dalle misure di lockdown adottate da diversi paesi dell'Unione per prevenire il contagio<sup>42</sup>, ben dimostrano la capacità di resilienza delle operazioni logistiche e della loro controparte politica.

<sup>39</sup> Cap. 6, p. 78.

<sup>40</sup> K. EASTERLING, *Extrastatecraft: The power of Infrastructure Space*, Londra, Verso, 2014.

<sup>41</sup> Cf. F. BARAGGINO, *Industriali al governo: servono più migranti*, «Il Fatto Quotidiano», 23 settembre 2019.

<sup>42</sup> EC, *Short-term outlook for EU agricultural markets in 2020*, European Commission, DG Agriculture and Rural Development, Brussels, 2020.

Allo stesso tempo, il rifiuto da parte di centinaia di migliaia di lavoratrici e lavoratori stagionali, provenienti soprattutto dai paesi dell'Europa orientale, di sottoporsi ad ulteriori rischi accettando di lavorare in Italia (dove le condizioni sono notoriamente tra le peggiori d'Europa) durante la pandemia, rinforza una tendenza in atto almeno dal 2018 e che ha riguardato anche i migranti extracomunitari che abitavano i campi-*slum*: molti di essi hanno abbandonato l'Italia all'indomani della vittoria elettorale del sovranismo. Il miglioramento delle condizioni economiche nei paesi di origine, e soprattutto in Romania, ha senz'altro aumentato il potere di scelta di lavoratrici e lavoratori dell'Est Europa, che preferiscono rimanere nei loro paesi o emigrare verso destinazioni (come la Germania o la Gran Bretagna) in cui sperano di trovare migliori condizioni di vita e di lavoro. A questi meccanismi di rifiuto si aggiungano le rivolte, gli scioperi e i blocchi che hanno caratterizzato l'ultimo decennio in diverse enclavi agro-industriali, rese possibili anche dall'esistenza di spazi di vita come i campi-*slum*, condivisi da centinaia di persone. Nelle frizioni interne tra diversi regimi della mobilità si inseriscono, ancora una volta in modo non lineare, le istanze soggettive di lavoratrici e lavoratori migranti, creando ulteriori colli di bottiglia per i progetti di circolazione fluida del capitalismo delle *supply chain* e delle operazioni di controllo dei flussi migratori.

*Logistica e migrazioni. Dalle banchine dei terminal container di Genova ai Magazzini della Pianura Padana.*

Marco Caligari

## 1. Introduzione

Negli ultimi cinquant'anni, la logistica ha rivoluzionato il sistema produttivo dell'Italia settentrionale, nello specifico, la geografia della movimentazione dei container e il mercato del lavoro presso il porto di Genova sono stati radicalmente trasformati grazie alle nuove connessioni con gli interporti.

Il saggio si articola in tre sezioni. Nella prima si prova ad abbattere i confini di diversi campi del sapere per studiare la relazione fra logistica e migrazioni, attraverso l'incontro fra Capitale e lavoro. Nella seconda, il fine è quello di *analizzare come la logistica* abbia rivoluzionato la natura dell'organizzazione del lavoro portuale, con particolare attenzione al modo in cui gli attori globali hanno promosso una radicale trasformazione della *geografia del lavoro* e la costruzione di un nuovo mercato del lavoro presso la città portuale. Nella terza sezione si propone infine di risalire la filiera logistica dal porto genovese alla rete di interporti nel Nord Italia, collocando al centro dell'analisi composizione migrante del lavoro.

## 2. Logistica e migrazioni in chiave interdisciplinare

Sul piano teorico, i porti sono stati luoghi in cui lo Stato nazione si è posto l'obiettivo di sincronizzare il duplice movimento, quello della merce trasportata per mezzo delle navi, da un lato, e della forza lavoro, dall'altro. Divenuta centrale nella produzione capitalistica attuale, la logistica si è posta il fine di determinare la giusta relazione fra spazio e tempo per promuovere il migliore incontro possibile fra i diversi difformi vettori (nave, treni e camion). In particolare, nei porti e nelle città della logistica, i reclutatori (enti statali, sindacati, cooperative e caporali) hanno assunto il compito di governare un mercato del lavoro caratterizzato dall'irregolarità e dal *casual*

*labour.*

Meccanismi di reclutamento, movimentazione quotidiana dei lavoratori, reti familiari e comunità etniche concorrono alla definizione di questa mobilità lavorativa. Essi hanno qualificato i meccanismi di reclutamento dei lavoratori, attraverso la costruzione di specifiche prassi del movimento quotidiano dei lavoratori e della relazione con diversi gruppi informali, ovvero comunità etniche o reti familiari.

L'approccio teorico del presente saggio si sviluppa all'incrocio di difforni settori disciplinari ed è stimolato dalle suggestioni di Sandro Mezzadra sull'utilità di indagare la relazione tra logistica e migrazioni nell'«incontro tra capitale e lavoro e la sua complessa e intricata natura»<sup>1</sup>. A partire dal 2000, una ricca letteratura ha descritto il ruolo dei migranti all'interno della logistica nonché la loro capacità di mobilitazione sociale<sup>2</sup>. Contemporaneamente, la Global Labour History ha posto in rilievo la necessità di assumere una prospettiva globale e connessa nell'analisi dei processi storici, ad esempio «seguendo le tracce» di merci, capitali e individui lungo le catene della logistica<sup>3</sup>. Dal punto di vista della soggettività lavorativa, è stato sottolineato come i

<sup>1</sup> S. MEZZADRA – M. BOJADŽIJEV, *La logistica delle migrazioni, intervista a cura di Niccolò Cuppini e Mattia Frapporti*, «Zapruder», 46/2018, pp. 108-113; B. NEILSON – S. MEZZADRA, *The Politics of Operations: Excavating Contemporary Capitalism*, Durham, Duke University Press, 2019; B. NEILSON – S. MEZZADRA, *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globale*, Bologna, Il Mulino, 2013.

<sup>2</sup> E. BONACHICH – B. J. WILSON, *Getting the Goods, Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Ithaca (NY), Cornell University Press, 2008; C. BENVENÜ, *Dalla grande fabbrica alle "fabbriche dei colli", il caso della metropoli parigina*, «Zapruder», 46/2018, pp. 72-79; C. BENVENÜ – B. HAIDINGER – D. SACCHETTO, *Restructuring Labour Relations and Employment in the European Logistics Sector. Unions' Responses to a Segmented Workforce*, in V. DOELLGAST – N. LILLIE – V. PULIGNANO (eds), *Reconstructing Solidarity: Labour Unions, Precarious Work, and the Politics of Institutional Change in Europe*, Oxford, Oxford University Press, 2018, p. 83-103; C. BENVENÜ – N. CUPPINI, *Struggles and Grassroots Organizing in an Extended European Choke Point*, in J.A. WILSON – N. IMMANUEL (eds), *Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain*, London, Pluto Press, 2018, pp. 230-242; G. GRAPPI, *Contro la Trappola della logistica, note su mobilità, estetica, potere*, «Zapruder», 46/2018, pp. 9-25; G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse 2016; N. CUPPINI – I. PEANO (eds), *Un mondo logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*, Milano, Ledizioni, 2019.

<sup>3</sup> C.G. DE VITO – A. GERRITSEN, *Micro-spatial histories of Global Labour*, Cham, Palgrave, 2018; M. COLUCCI, *Storia dell'immigrazione straniera in Italia. Dal 1945 ai giorni nostri*, Roma, Carocci, 2018; C.G. DE VITO (ed), *Global labour history, La storia del lavoro al tempo della "globalizzazione"*, Verona, Ombre Corte, 2012; C.G. DE VITO, *Verso una microstoria translocale (Micro-spatial history)*, «Quaderni Storici», 3/2015, pp. 815-833; S. DAVIES ET AL (eds), *Dock Workers: International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Aldershot, Ashgate Press, 2000; L. HEERMAN – M. VAN DER LINDEN (eds), *Class and Other Identities: Gender, Religion and Ethnicity in the Writing European Labour History*, Oxford-New York, Berghan Books, 2002; M. VAN DER LINDEN, *The "Globalization" of Labor and Working-Class History*

portuali abbiano storicamente acquisito «la capacità di leggere le loro vite, attività lavorative ed il mondo attraverso uno sguardo e categorie globali»<sup>4</sup>. Al tempo stesso, dal punto di vista dei traffici marittimi, la gestione della forza lavoro è storicamente mutata in relazione ai processi di *shipping* e le loro connessioni con le fabbriche ed i magazzini dell'entroterra. Come sostiene Frank Broeze, l'aspetto maggiormente rivoluzionario fu il superamento dell'isolamento dello *shipping* nella catena dei trasporti. La logistica intermodale determina un'integrazione fra il settore marittimo e quello terrestre, come mai accaduto prima nella storia. Il cambiamento, secondo Broeze, può essere descritto enunciando due principi: da un lato, l'omologazione dei carichi in unità standardizzate per ridurre i tempi di permanenza nei porti e incrementare la produttività del lavoro e, dall'altro, la creazione di un effettivo sistema intermodale, con un servizio porta-a-porta dal produttore al consumatore. Prima degli anni Sessanta, le merci erano state storicamente collocate in sacchi, casse, scatole, pacchi, e successivamente nei pallet sollevati dai *fork-lift*. Diversamente, il container è concepito per attraversare i porti, senza essere aperto e per spostare lontano dalle navi la

*and its Consequences*, «International Labor and Working-Class History», 65/2004, pp. 136-156; M. VAN DER LINDEN, *Transnational Labour History, explorations*, Hants, Aldershot, 1982; M. VAN DER LINDEN, *Speaking Globally*, «International Labor and Working-class History», 75/2009, pp. 184-188; M. VAN DER LINDEN, *Workers of the World, Essay forward a Global Labour History*, Leiden, Brill, 2008; M. VAN DER LINDEN, *The "Globalization" Labour and Working-Class History*, in J. LUCASSEN (ed), *Global Labour History, A State of the Art*, Bern, Peter Lang, 2006, pp. 136-156.

<sup>4</sup> P. COLE, *No Justice, No Ships Get Loaded: Political Boycotts on the San Francisco Bay and Durban Waterfronts*, «International Review of Social History», 58/2013, pp. 185-217. P. COLE, *Dockworker Power: Race and Activism in Durban and the San Francisco Bay Area*, Urbana-Chicago-Springfield, University of Illinois Press, 2018. Nella storiografia internazionale, la principale antologia di ricerche sulla storia dei portuali è quella diretta da Sam Davies ed altri, una rete globale di ventisei storici ha studiato la categoria lavorativa con un metodo comparativo in una prospettiva globale e con estensione dispiegata sui diversi continenti. S. DAVIES - K. WEINHAEUER, *Towards a Comparative International History of Dockers*, in S. DAVIES ET AL., (eds), *Dock Workers*, pp. 3-11. Rispetto all'antologia sulla storia globale dei portuali, il saggio si propone di descrivere la rivoluzione dei container e condurre l'attenzione ai traffici marittimi del Mediterraneo, con particolare attenzione al principale porto italiano, oltre che al processo storico della containerizzazione nel Nord Italia; B. NELSON, *Etnicity, Race and the Logic of Solidarity: Dock Workers in International Perspective*, in S. DAVIES ET AL., (eds), *Dock Workers*, pp. 657-680; L. HEERMA VAN VOSS, *"Nothing to lose but a Harsh and Miserable Life Here on Earth": Dock Work as a Global Occupation, 1790-1970*, in J. LUCASSEN (ed), *Global Labour History, A State of the Art*, Berna, Peter Lang, 2006, pp. 591-621; F. BROEZE, *Militancy and Pragmatism, An International Perspective on Maritime Labour, 1870-1914*, «International Review of Social History», 36/1991, pp. 165-200.

manipolazione dei singoli colli<sup>5</sup>.

Le innovazioni della tecnologia dei trasporti offrono, in effetti, un punto di vista specifico per ripensare le trasformazioni del lavoro. Come ha suggerito Andrew Herold «i lavoratori si qualificano in relazione allo spazio e la loro collocazione in un particolare paesaggio fisico, in linea con determinati obiettivi economici»<sup>6</sup>. La letteratura della *Labor Geographys* si colloca dunque in una riflessione più ampia sullo scontro tra Capitale e lavoro, all'interno della quale la geografia critica ha ampiamente mostrato la centralità dello spazio nello sviluppo delle contraddizioni e dei conflitti interni al capitalismo<sup>7</sup>.

In generale, «in Occidente, la globalizzazione ha rappresentato sia la perdita di posti di lavoro sia il deterioramento di quelli rimanenti». In merito ai magazzini della logistica «la razzializzazione della forza lavoro è funzionale a giustificare l'ascesa delle disuguaglianze» ed «il confine funziona come dispositivo per costruire una rilevante linea divisiva dei diritti dei lavoratori»<sup>8</sup>. In merito alle agenzie addette al reclutamento dei lavoratori migranti, attraverso lo studio della letteratura, si può affermare che i lavoratori non sono sempre occupati individualmente, ma sovente essi interagiscono con le imprese, in quanto gruppi organizzati sotto forma di cooperativa<sup>9</sup>. Al medesimo tempo, «il carattere alternativo delle imprese cooperative rispetto a quelle capitalistiche è un residuo del passato»<sup>10</sup> e le cooperative della logistica hanno messo in campo la capacità di sfruttare le comunità dei migranti<sup>11</sup>.

All'interno dei nodi delle reti della logistica, la segmentazione razziale si costruisce

<sup>5</sup> F. BROEZE, *The Globalisation of the Oceans: Containerisation from the 1950s to the Present*, St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 2002.

<sup>6</sup> A. HEROLD, *Labour Geographies: Workers and the Landscapes of Capitalism*, New York, Guilford Press, 2001; A. HEROLD, *From Geography of Labor to a Labor Geography: Labor's Spatial Fix and the Geography of Capitalism*, «Antipode», 29, 1/1997, pp. 1-31; A. HEROLD, *On Workers' Theoretical (In)Visibility in the Writing of Critical Urban Geography a Comradely Critique*, «Urban Geography», 15, 7/2013, pp. 681-693.

<sup>7</sup> H. LEFBVRE, *The Production of Space*, Oxford, Basil Blackwell, 1991; D. HARVEY, *Limits of Capital*, London, Verso, 2006.

<sup>8</sup> E. BONACHICH – B. J. WILSON, *Getting the Goods*, p. 19.

<sup>9</sup> M. VAN DER LINDEN, *Transnational Labour History, Explorations*, Hants, Ashgate, 1982, pp. 199-201; M. VAN DER LINDEN, *Chi sono i lavoratori?*, in C.G. DE VITO (ed), *Global labour history*, pp. 45-69, p. 46.

<sup>10</sup> D. SACCHETTO – M. SEMENZIN, *Storia e struttura della costituzione d'impresa cooperativa. Mutamenti politici di un rapporto sociale*, «Scienza & Politica», 17, 50/2014, p. 44.

<sup>11</sup> C. BENVENÙ – N. CUPPINI, *Struggles and Grassroots*.

e si caratterizza grazie alle connessioni dei medesimi luoghi di lavoro con determinati aggregati sociali, quali le reti sociali dei migranti<sup>12</sup>, alle quali si rivolgono i reclutatori ed in taluni casi si ridefiniscono come geografie di solidarietà dei subalterni occupati lungo le *commodity chains*.

### 3. Genova nelle *commodity chains*

Nella presente sezione, l'obiettivo è quello di analizzare come la logistica abbia rivoluzionato la natura dell'organizzazione del lavoro portuale. Da un lato, gli attori globali hanno promosso una radicale trasformazione della geografia del lavoro, nelle diverse scale, grazie alla costruzione di nuove connessioni, dai porti nordamericani sino agli *inland terminal* del Nord Italia. In particolare, la costruzione degli interporti nell'entroterra ha determinato una rottura storica del nesso tempo/spazio nel porto di Genova. Qui, la containerizzazione ha prodotto le condizioni utili per una marginalizzazione della Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie (Culmv) ed una nuova segmentazione della forza lavoro operante nelle banchine dei diversi terminal container, che si può comprendere pienamente attraverso lo studio dell'incontro tra il Capitale ed i migranti nei magazzini degli *inland terminal*.

Studiando la documentazione archivistica prodotta sino al 1969, si apprende che prima della containerizzazione, il governo della forza lavoro ed il dibattito locale erano qualificati prettamente dall'azione del Consorzio Autonomo del Porto di Genova (Cap)<sup>13</sup>, la Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merce Varie (Culmv), le Camere di

<sup>12</sup> N. CUPPINI – M. FRAPPORTI – M. PIRONE, *Logistics Struggles in the Po Valley Region: Territorial Transformations and Processes of Subjectivation*, «South Atlantic Quarterly», 114, 1/ 2015, pp. 119-134; N. CUPPINI – N. PALLAVICINI, *Le lotte nella logistica nella valle del Po*, «Sociologia del Lavoro», 138/2015, pp. 210-224; M. CUPPINI – M. FRAPPORTI, *Insubordinazioni del lavoro nella pianura logistica del Po*, in C. BENVENÛ – F. IANNUZZI (eds), *Figure del lavoro contemporaneo. Un'inchiesta sui nuovi regimi della produzione*, Verona, Ombre corte, 2018.

<sup>13</sup> A cavallo tra Ottocento e Novecento, l'incremento della movimentazione della merce presso lo scalo genovese accrebbe l'impegno per rendere più ordinato il processo lavorativo e raffinare le forme di governo dei portuali. Un lungo dibattito politico condusse all'emanazione della legge del 12 gennaio 1903 per la costituzione del CAP. Presso il porto genovese, lo Stato italiano decise di formare un istituto atto a incrementare l'efficienza dei servizi marittimi e il controllo della forza lavoro: il CAP fu istituito nel 1903 L'assemblea era composta da rappresentanti dello Stato, enti locali, Camere di Commercio del triangolo industriale (Genova, Torino e Milano), l'Ente Ferroviario e due delegati dei lavoratori. M. DORIA, *Genova: da*

Commercio di Genova e delle città del triangolo industriale e Confindustria. Sino all'arrivo dei container, le compagnie marittime organizzavano i viaggi delle navi in transito per Genova, ma non erano protagoniste del dibattito pubblico e non avevano la capacità di qualificare direttamente l'attività lavorativa dei portuali dello scalo marittimo ligure. Durante la rottura di carico, il reclutamento quotidiano della forza lavoro era un compito affidato alla Culmv. Nel dopoguerra, nel porto di Genova erano infatti presenti organizzazioni operaie generalmente note come Compagnie dei Lavoratori Portuali, che traevano legittimazione politica grazie ai legami culturali con le cooperative di orientamento socialista operanti agli inizi del XX Secolo<sup>14</sup>. Nel 1946, il Cap emanò il decreto n. 2296 per la formazione della Culmv, che fu l'istituzione operaia capace di gestire il mercato del lavoro e formare i lavoratori su un piano tecnico e culturale<sup>15</sup>.

Nel principale porto italiano, l'innovazione radicale è giunta attraverso l'azione delle compagnie marittime globali, tra cui spiccava la Sea Land, compagnia di navigazione con capitale nordamericano, la quale giocò un ruolo centrale nei primi passi della containerizzazione<sup>16</sup>. Per comprendere il porto di Genova dobbiamo, dunque, descrivere le sperimentazioni presso i porti nordamericani. Il 26 aprile del 1956, una vecchia petroliera ormeggiata a Newark, nel New Jersey, contenente cinquantotto cassoni di autocarro prese il largo diretta al porto di New York. Fu l'inizio della cosiddetta «rivoluzione dei container», concepita come un processo storico durato alcuni

*polo del triangolo industriale a città in declino*, «Atti della Società ligure di storia patria», 37, 2/1997, pp. 369-408; M.E. TONIZZI, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 2000; M.E. TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, Genova, Centro stampa del Consorzio Autonomo del Porto, 1989.

<sup>14</sup> Le compagnie marittime operative al porto di Genova erano tre: la Culmv, Compagnia carbonai Pietro Chiesa e Compagnia Ramo industriale.

<sup>15</sup> M. BAGNASCO - V. GAGLIONE, *Come eravamo, riflessioni storiche e sindacali dei lavoratori portuali*, Genova, SES, 2007; P. BATINI, *L'occasionale. Storia di un porto e della sua gente*, Genova, Marietti, 1991.

<sup>16</sup> La ricerca archivistica sulla storia dei porti è stata condotta presso i seguenti archivi a Genova: Archivio Centrale di Stato di Genova, Archivio Storico dell'Autorità Portuale di Genova (AsAPG), Collezione privata Culmv Paride Batini (AsCULMV), Collezione privata Centro Italiano Studi Container (AsCISCO), Archivio Storico Centro Ligure di Storia Sociale; Liverpool: The Maritime Archives and Library at Merseyside Maritime Museum; Roma: Archivio Centrale di Stato Roma, Archivio Centrale della CGIL. Torino: Archivio Storico della Fiat.



decenni<sup>17</sup>. In generale, «la containerizzazione rivoluzionò il commercio marittimo nelle dimensioni fisiche, organizzative e negli aspetti umani», ma si precisa che l'aspetto «maggiormente rivoluzionario» risiedeva nel superamento dell'«isolamento» dello shipping per creare dimensioni organizzative incentrate su cooperazione e integrazione, non esistenti in precedenza<sup>18</sup>. Mc Lean, camionista e imprenditore dei trasporti, fu il fondatore della società Sea Land. McLean concepì l'idea di caricare direttamente il rimorchio dei tir sulle navi per velocizzare le operazioni all'interno dello spazio portuale<sup>19</sup>. Il businessman «racconta che questa idea gli venne nel 1937, mentre, al volante del suo camion, stava in coda ad aspettare e vedeva i portuali svuotare i camion prima di lui e caricare sulla nave i singoli colli»<sup>20</sup>. Per la precisione, «McLean non fu affatto l'inventore' delle spedizioni tramite container» bensì l'imprenditore nordamericano «compreso che per ridurre i costi della spedizione di beni non bastava una semplice cassa di metallo, ma era necessario un sistema completamente nuovo di gestione della logistica»<sup>21</sup>.

Nella dimensione locale del porto di Genova, il Cap fu il connettore locale tra le richieste delle multinazionali del mare e quelle operanti nell'hinterland nell'entroterra. Il primo terminal container del Mar Mediterraneo fu costruito proprio a Genova, presso il Ponte Libia, nel luglio del 1969. La *Export Challenger* fu la prima container-ship a fare scalo nel porto ligure nell'aprile 1968<sup>22</sup>. Ad essa seguirono le full-container delle compagnie marittime la *Fabre Line* (novembre 1968), la *Sea Land*

<sup>17</sup> F. BROEZE, *The Globalisation of the Oceans*, M. LEVINSON, *The Box. La scatola che ha cambiato il mondo*, Milano, Egea, 2007; J.H. MANHONEY, *Intermodal Freight Transportation*, Westport, Eno Foundation for Transportation, 1985; J.P. RODRIGUE - T. NOTTEBOOM, *The Geography of Containerization: Half a Century of Revolution, Adaptation and Diffusion*, «Geojournal», 74, 1/2009, pp. 1-5; S.R. MERCOGLIANO, *The Container Revolution*, «Sea History», 114/2006, pp. 8-11.

<sup>18</sup> F. BROEZE, *The Globalisation of the Oceans*, pp. 9-10.

<sup>19</sup> G. GRAPPI, *Logistica*, p. 86.

<sup>20</sup> S. BOLOGNA, *Le multinazionali del mare*, p. 50.

<sup>21</sup> M. LEVINSON, *The Box*, p. 48. Nella seconda parte del XX secolo, la logistica passò da scienza della guerra ad essere scienza dell'interconnessione dei diversi vettori ed elemento qualificante del capitalismo contemporaneo. G. GRAPPI, *Logistica*; S. BOLOGNA, *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, Milano, Egea Editore, 2010; D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis, Minnesota University Press, 2015.

<sup>22</sup> ASAPGE, *Linee container a Genova*, «Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova», 7 Ottobre 1971, p. 821.

(febbraio 1970) e la *Hansa Line* (Marzo 1970). In generale, l'innovazione tecnologica giunse dal mare e gli armatori marittimi richiesero l'adeguamento alle diverse città portuali. Nel 1968 il Cap riconobbe esplicitamente come la *Sea Land* fosse stata l'azienda capace di trasformare il container in un «elemento nevralgico di una nuova concezione del trasporto» della merce e giungendo a «rivoluzionare l'intero ciclo»<sup>23</sup> della logistica. Due anni dopo, anche la Culmv riconobbe nella *Sea Land* il motore del cambiamento, prendendo atto che le sue navi portacontainer avevano incrementato la generale portata di merce, il numero dei container e la velocità di viaggio<sup>24</sup>. Nel 1970 il Cap e la Sea Land stipularono un accordo, che stabiliva un minimo annuo di 15.000 container movimentati. In questo modo lo scalo genovese assunse il ruolo di nodo transoceanico per il traffico containerizzato<sup>25</sup>.

La containerizzazione mutò la natura dello spazio portuale e la geografia del lavoro per la movimentazione della merce. Gli attori globali e locali trasformarono la dimensione micro, cittadina e nazionale attraverso la costruzione di nuove connessioni. Difatti, il porto di Genova svolse «un ruolo di interfaccia tra la rivoluzione che sta investendo i trasporti containerizzati» e «l'altra rivoluzione, quella che vede protagoniste le imprese manifatturiere e di grande distribuzione»<sup>26</sup>.

A livello micro, il Cap promosse la costruzione di un terminal container come spazio ordinato e consono alla sperimentazione di un controllo scientifico dei lavoratori portuali dagli anni Ottanta in poi grazie all'applicazione dei terminal computer sperimentati nelle control rooms. A livello cittadino, nella prima metà degli anni Settanta fu concepita l'idea di un terminal container a 27 km dal centro storico per avere a

<sup>23</sup> B. MUSSO, *Containers in Mediterraneo*, «Porto ed aeroporto di Genova, mensile del Consorzio autonomo del porto di Genova», 1968, pp. 206-212.

<sup>24</sup> ASCULMV - CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, p. 16. ASCISCO, B. «2-8», Fasc. «2- CI-SCO, materiale vario», sotto fascicolo «Gruppo di lavoro ministeriale», «Documento di lavoro 2, Situazione navi portacontainer 1° maggio 1967».

<sup>25</sup> ASAPG, *Dichiarazione del presidente, prof. Giuseppe Dagnino all'assemblea generale del Consorzio: dichiarazioni del presidente*, «Bollettino CAP1970», p. 142. Nell'autunno del 1969 il Presidente del CAP aveva annunciato che la Sea Land era interessata ad istituire un servizio settimanale di navi container. ASAPG, *La Sea-land a Genova*, n. 10, ottobre 1969, p. 721.

<sup>26</sup> S. BOLOGNA, *Le multinazionali del mare*, p. 265.

disposizione ampi piazzali e un accesso facilitato all'autostrada. L'inaugurazione avvenne vent'anni dopo. La posizione del terminal container a tale distanza fu determinata dall'esigenza di «conquistare spazio al mare», avere a disposizione un vasto territorio libero nella parte di terra e garantire una veloce partenza dei container attraverso i treni e, in particolare, via gomma. Quindi, la costruzione del Voltri Terminal Europa (VTE) determinò, da una parte, l'abbattimento del muro che separava la città dal porto tradizionale e, dall'altra, lo spostamento del confine tra la terra e il mare presso la località di Voltri<sup>27</sup>. Infine, il rapporto fra il porto genovese e il livello nazionale è mutato grazie alla costruzione e allo sviluppo di tre aree di movimentazione di merce nell'entroterra: Rivalta Scrivia, Piacenza e Montale Agliana. Le pubblicazioni del Cap mostrano una particolare attenzione rivolta al primo di questi interporti, esplicitamente considerato come anello fondamentale della catena dei trasporti<sup>28</sup>. L'analisi della documentazione dei discorsi pubblici del Cap, ci conduce a mostrare la rilevanza dell'idea di porre al centro una trasformazione epocale del nesso tempo/spazio.

Data la progressiva scarsità di spazi a disposizione, venne indicato il «retroporto» di Genova presso Rivalta Scrivia per il suo «enorme spazio per la movimentazione dei container». Gli armatori marittimi richiesero nel 1974 l'istituzione di un «treno-navetta con quaranta carri utili per trasportare Ottanta container giornalieri dai terminal del porto di Genova verso Rivalta Scrivia»<sup>29</sup>. Parallelamente, gli operatori di Genova indicarono la provincia di Piacenza come idonea all'installazione di un terminal interno. Attori economici globali promossero dibattiti e discussioni attorno al nodo dell'interporto di Piacenza, la sua costruzione assunse una valenza transnazionale e

<sup>27</sup> ASAPG, *L'assemblea del Consorzio Autonomo del Porto*, «Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova», 1975, p. 388. ASCULMV, *Spazi e finanziamenti*, «Notiziario della CULMV», Anno 10, n.3, IV Trimestre 1977, p. 3. AsStSoLig, Fondo CGIL, B. Misc. XXIV, Fasc. «seminario 150 ore», documento «Seminario 150 ore su porti e trasporti 1979 - Incontro 1° marzo 1979, G. Agosti - console della CULMV», p. 19.

<sup>28</sup> ASAPG, *A Piacenza tavola rotonda sugli «inland terminals»*, «Porto e Aeroporto di Genova», 3/1971 p. 325.

<sup>29</sup> ASCISCO, B. «63-67», fasc. «63 - Convegno sugli *inland terminals* - Piacenza, 15 Giugno 1974, Mostra dei containers - Piacenza, 15-16 Giugno 1974», Lettera inviata da Andrea Versario (Casa di spedizione) al Centro Italiano Studi Container, 26 giugno 1974, Genova.

con una collaborazione di attori genovesi, come il Cap ed il Centro Italiano di Studi sul Container (Cisco<sup>30</sup>). Studiando i report del Cap, si apprende come la vita della dimensione micro fu modificata, grazie alla progressiva costruzione di una rete di interporti<sup>31</sup>. In particolare, il Cisco ebbe la capacità di promuovere culturalmente il superamento di una «filosofia che si fonda sul “rallentamento” del flusso, sul mettere a profitto la sosta» e di diffondere nel mondo della portualità un «modello industriale» che «presuppone la razionalizzazione del ciclo e la possibilità di controllare la performance di ogni fase, di ogni segmento, eliminando le ridondanze e le inefficienze»<sup>32</sup>.

In merito al governo della forza lavoro, la containerizzazione ha determinato, negli anni Settanta e nella prima parte degli anni Ottanta, un crollo delle ore di lavoro svolte dai portuali. La connessione tra il nodo della geografia del lavoro e il tema dell'organizzazione dei lavoratori della logistica trova supporto nelle fonti storiche. Attraverso lo studio della documentazione, si apprende che il Collettivo Operaio Portuale di Genova denunciò che le operazioni di stivaggio dei container si svolgessero prevalentemente al di fuori del porto, con lo sviluppo dei «fenomeni di ipersfruttamento e lavoro nero». Nella seconda parte degli anni Settanta, negli interporti era occupata forza lavoro «a basso costo e poco organizzata sindacalmente» – secondo la denuncia del Collettivo – e nel settore del facchinaggio dell'entroterra «il sindacato era quasi assente». Lo spostamento della manipolazione della merce dalla banchina del nolo marittimo agli interporti favorì un calo di rigidità e di lavoro al porto di Genova, luogo di notevole valenza politica per il movimento operaio a cavallo fra gli anni Sessanta e Settanta<sup>33</sup>.

Dal 1983, lo Stato italiano sovvenzionò un massiccio prepensionamento dei cammali e dal 1979 al 1988 i portuali genovesi registrarono un calo di 3.663 unità, ovvero in dieci anni diminuirono del 61%. Il 1989 per i porti italiani fu un anno di conflitto

<sup>30</sup> ASCISCO, B. «18-24», F. «20-Convegno di Piacenza - 1-2 Giugno 1969», Ente autonomo Mostre Piacentine, *Atti convegno di studio sul trasporto per mezzo dei container*, Piacenza 1° giugno 1969, Intervento di Gabriele Orsi, p. 56.

<sup>31</sup> ASAPG, *Treno bloccato porta-containers tra Genova e Montale*, «Porto e Aeroporto di Genova», 1973, p. 19.

<sup>32</sup> Si veda S. BOLOGNA, *Le multinazionali del mare*.

<sup>33</sup> COLLETTIVO OPERAIO PORTUALE DI GENOVA, *Verso il porto diffuso*, «Primo Maggio», 9-10/1978, pp. 50-54; G. CRESPI, *Primo Maggio e trasporti*, «Primo Maggio», 19-20/1983-1984, pp.51-58. In merito al lavoro negli interporti visto dai portuali si veda CULMV, *Relazione annuale*, 1969, p. 21.

sociale promosso dai portuali, come risposta ai decreti Prandini, che hanno aperto la strada al superamento del monopolio della gestione del mercato del lavoro delle Compagnie Portuali e alla nascita dei terminalisti. Nel 1989 uno dei temi centrali del dibattito fu il metodo dell'autogestione del processo lavorativo promosso dalla Culmv e il potere contrattuale all'interno del governo della forza lavoro agito, dalla medesima Compagnia Unica<sup>34</sup>.

Le innovazioni normative decretate furono giustificate come un'esigenza di fronte innovazioni tecnologiche transnazionali e una risposta alle richieste dall'UE. Nella connessione fra Genova e Lussemburgo si determinò la trasformazione dei rapporti fra gli attori sociali nel principale porto italiano, visto che uno specifico rapporto di lavoro fu portato al tribunale europeo, in merito al diritto delle Compagnie Portuali di dirigere in modo monopolistico i lavoratori del porto. In Italia, l'attuale struttura di governo della forza lavoro portuale è espressione della legge emanata nel 1994, attraverso la quale il parlamento italiano ha profondamente ridefinito il quadro generale e gli aspetti specifici della vita dei porti italiani. La legge 84/94 ha, infatti, determinato il passaggio da un modello organizzativo sostanzialmente pubblico, all'attuale schema operativo, che persegue obiettivi privatistici con la partecipazione di soggetti privati e pubblici<sup>35</sup>. Nella fase attuale, il terminalista privato è il principale soggetto che dirige l'attività dei lavoratori ed è il responsabile delle operazioni presso le banchine marittime. I portuali, quindi, sono divisi in due macro-gruppi: il primo è rappresentato dai lavoratori subordinati ai diversi terminalisti, la cui formazione è fornita dai medesimi datori di lavoro; il secondo è composto dai soci-lavoratori della Compagnia Portuale Paride Batini, i quali si percepiscono portatori della tradizione storica dei camalli. I portuali sono prevalentemente maschi di origine ligure, con rarissime eccezioni. In particolare «nell'ambito dello stesso porto» vi è «una pluralità di organici di lavoratori portuali distinti per azienda di appartenenza e per organizzazione e

<sup>34</sup> C. BORGHESI, "Non lo permetteremo", intervista a P. Batini, «Secolo XIX», 10 gennaio 1989.

<sup>35</sup> E. LATTIERI, *Lavoro portuale temporaneo e diritto comunitario*, in L. TULLIO - M. DEIANA (eds), *La riforma dei porti realtà e prospettiva, atti del convegno di Santa Margherita di Pula, 3-7 settembre 1997*, Cagliari, ISDIT, 1998, p. 95.

ambito portuale di lavoro»<sup>36</sup>.

La rivoluzione dei container ha destrutturato e ricostruito la forza lavoro occupata nella movimentazione della merce. In particolare, il nuovo modello di governo del porto ha sottratto alla Culmv il monopolio del mercato del lavoro, ponendo una quota consistente di lavoratori portuali alle dipendenze di differenti terminalisti. Sino agli anni Settanta la Culmv organizzava circa 6.000 camalli, oggi i lavoratori portuali sono circa un terzo, divisi in due categorie, come sopra indicato. Il forte livello di sindacalizzazione, il peso della CGIL e l'irrilevanza dei migranti all'interno del porto sono i principali elementi rilevanti di continuità rispetto alla fase antecedente del 1994.

L'enorme diminuzione delle ore di lavoro richieste ai camalli genovesi è stata possibile grazie alla «delocalizzazione» nell'entroterra del lavoro ai facchini, che rispondono al compito di caricare e scaricare la merce nei container. Contestualmente, a tale trasformazione del processo lavorativo al porto di Genova, lo statuto e la funzione della Culmv sono state radicalmente modificate. Ovvero, nella fase attuale, l'unico soggetto abilitato a fornire alle imprese terminaliste la forza lavoro temporanea è la Culmv. In sintesi, dopo la riforma n. 84 del 1994, il legislatore ha eliminato il diritto della Culmv di gestire in modo monopolistico il reclutamento della forza lavoro. Difatti, «la Culmv da associazione è stata obbligata a trasformarsi in impresa cooperativa, unica fornitrice con prerogative di monopolio ma con il vincolo dell'esclusività della prestazione e in favore dei soli terminalisti»<sup>37</sup>. Nel gennaio 1989 il ministro della marina mercantile Prandini emanò un decreto ministeriale per concedere un rilevante numero di eccezioni all'articolo 110 del codice della Navigazione. Egli condusse un parallelismo economico e giuridico fra la natura del ciclo del trasporto dei container con la movimentazione della merce presso i porti industriali, come nel caso della Italsider. Lo strumento storico delle «autonomie funzionali» capaci di coniugare la dimensione del controllo del mercato del lavoro con la *geografia del lavoro* è diventato l'asse dell'intervento di una «progressiva emarginazione delle Compagnie Portuali» e

<sup>36</sup> R. DEGL'INNOCENTI, *I portuali di Genova, 40 anni dopo*, «Primo Maggio, saggi e documenti per una storia di classe», Numero Speciale, marzo 2018, pp. 44-49.

<sup>37</sup> *Ivi*, p. 45.

cambiamento dell'organizzazione del lavoro portuale<sup>38</sup>. Premesso che, presso il porto di Genova, la presenza di migranti è solo simbolica e numericamente irrilevante, nel 1980 vi fu un intreccio fra le paure dei portuali di fronte alla trasformazione epocale del mercato del lavoro ed un'apertura generica a disoccupati migranti. Nel 1989 si formò un «comitato di donne del porto» presente nelle manifestazioni pubbliche, con azioni di pressione nei confronti delle istituzioni locali e con campagne comunicative in luoghi e momenti nevralgici della città ligure, come le partite di calcio delle squadre cittadine. Le attiviste si opponevano alla fine del tradizionale modello di reclutamento dei portuali e all'apertura totale del mercato del lavoro, esplicitata nel seguente titolo di un volantino: «vogliono togliere i portuali per sfruttare i marocchini». Le «donne del porto» difendevano la capacità della Compagnia Unica di porre un rilevante potere contrattuale di fronte alle richieste degli armatori ad «una vaga area di migranti non organizzati sul piano sindacale»<sup>39</sup>.

#### 4. Spazio logistico e segmentazione etnica del mercato del lavoro nei magazzini

Nella presente sezione, intendiamo descrivere come la logistica sia stata possibile grazie ad una nuova geografia dei nodi della *commodity chain*. Si proverà ad analizzare come le multinazionali della logistica e le cooperative abbiano costruito un mercato del lavoro, ove i migranti e le connessioni con diverse comunità etniche giocano un ruolo essenziale. Nello specifico, si studierà come il governo della forza lavoro nei magazzini della logistica sia qualificata attraverso la segmentazione «razziale» e la messa a valore della «criminalizzazione» dei lavoratori migranti.

In merito all'entroterra del Nord Italia, gli interporti sono i nuovi spazi produttivi e nodi rilevanti delle *commodity chains*, in cui è stata sviluppata una peculiare struttura piramidale. Al vertice della piramide vi sono le multinazionali della logistica e ad esse subordinate le cooperative, atte a reclutare la forza lavoro, registrando i facchini

<sup>38</sup> ANONIMO, *I privati all'assalto dei porti*, «Secolo XIX», 7 gennaio 1989; ANONIMO, *Il porto invade Genova*, «Il secolo XIX», 21 gennaio 1989.

<sup>39</sup> ANONIMO, *Sono nate le donne del porto*, «Secolo XIX», 14 gennaio, 1989.

come soci-lavoratori<sup>40</sup>.

All'interno degli interporti, operano le multinazionali della logistica (ad esempio Amazon), del commercio (ad esempio Ikea): nel caso di Piacenza, «gli operatori insediati sono complessivamente quattordici, occupano diciassette depositi dato che tre di loro (DHL, IKEA, Torello Trasporti) hanno un doppio insediamento a Le Mose»<sup>41</sup>. Presso l'interporto di Bologna, sono attive multinazionali della logistica (come DHL Express, SDA, PSL Shipping ed altre) ed aziende specializzate in una sola tipologia merceologica (ad esempio Brescia fiori, Jaguar Land Rover, CAMST ed altre). Gli aspetti, che caratterizzano fondamentalmente l'operatività logistica delle imprese italiane, sono l'outsourcing e la presenza numerosa di cooperative e micro-imprese nel settore. Le cooperative presenti negli interporti hanno un rapporto di subordinazione con le multinazionali della logistica, regolato dall'istituto dell'appalto. La funzione principe delle cooperative è quella di reclutare la forza lavoro ed ingaggiarla come socio-lavoratore oppure come dipendente subordinato<sup>42</sup>.

La precarietà lavorativa e le funzioni di reclutamento tramite cooperative hanno determinato specifiche ricadute sui ritmi produttivi e sulla salute dei lavoratori, sfruttando la precarietà che caratterizza il bacino di manodopera migrante<sup>43</sup>. L'ascesa delle attività di import-export delle multinazionali della logistica a livello globale si è sviluppata in modo sincronico ai movimenti migratori dal nord Africa, dall'Europa dell'Est e dall'Asia orientale. L'utilizzo delle cooperative si deve leggere nel processo storico di costruzione di una gerarchizzazione della forza lavoro e di esternalizzazione della gestione del processo di reclutamento della forza lavoro<sup>44</sup>.

Secondo la filosofia della logistica, il lavoro manuale di carico e scarico della merce deve essere svolto prevalentemente negli interporti o nelle fabbriche. Mentre negli

<sup>40</sup> M. CUPPINI – M. FRAPPORTI, *Insubordinazioni del lavoro*, p. 91.

<sup>41</sup> F. MILAZZI, *Logistica, Uno su dieci ci lavora. A Le Mose in un anno escono quasi 3 milioni di tonnellate di merce*, «Il Piacenza», 16 febbraio 2017.

<sup>42</sup> N. CUPPINI – M. FRAPPORTI – M. PIRONE, *Logistics Struggles*, p. 129.

<sup>43</sup> I. SPASENIE, *Sfruttamento del lavoro interno delle catene del valore*, Tesi di Laurea, Dipartimento di Scienze Economiche ed aziendali «M. Fanno», Anno accademico 2016-2017, p. 17.

<sup>44</sup> A. CURCIO – G. ROGGERO, *La logistica è la logica del capitale*, «Primo Maggio, saggi e documenti per una storia di classe», numero speciale, marzo 2018, pp. 30-38, p. 32.



anni Settanta, le richieste dagli operatori del settore si intensificarono nei confronti dei governi centrali e delle istituzioni locali. Difatti, negli anni Ottanta il legislatore ha iniziato a dedicare le proprie energie per fornire elementi innovativi normativi nuovi e finanziamenti ad hoc<sup>45</sup>. Ad eccezione dell'interporto di Rivalta Scrivia (che presenta anche particolari caratteristiche strutturali ed organizzative) e dell'interporto campano di Nola, tutti gli interporti oggi in attività hanno una natura statale oppure pubblico-privata. Il primo nodo ad entrare ufficialmente in funzione come «interporto» è stato quello di Bologna nel 1986, seguito dopo breve dagli interporti di Verona (1987) e di Padova (1988). Nel 1971 era stata «costituita la Società Autoporto di Bologna e nel 1973 la società muta la sua denominazione in Società Interporto Bologna spa»<sup>46</sup>. Come spiegano Cuppini e Frapporti, quando scrivono che «l'interporto di Bologna è esteso su una superficie di oltre quattro milioni di metri quadrati, è una delle piattaforme logistiche più grandi d'Europa [...] ogni mese ed escono più di 50.000 camion e 250 treni. [...] I lavoratori coinvolti sono migliaia»<sup>47</sup>.

Il presente contributo teorizza che il neoliberismo abbia promosso fenomeni storici complementari: da un lato la ridefinizione del governo del porto ligure, in particolare la concessione ai terminalisti privati delle banchine dove sono movimentati i container; dall'altro la costruzione degli interporti ed il sostegno politico ad un mercato del lavoro caratterizzato dalle cooperative, soggetti a cui è esternalizzato il reclutamento della forza lavoro italiana e migrante. Inoltre, come spiegato da Sergio Bologna «il focus della politica portuale europea si sta spostando sempre più sui collegamenti terrestri»<sup>48</sup>.

I magazzini della logistica della Pianura padana vedono la presenza rilevante di

<sup>45</sup> F. IANNONE – S. THORE – E. FORTE, *Inland Container Logistics and Interports. Goals and Features of an Ongoing Applied Research*, «Italian Society of Transport Economists», Ninth Scientific Meeting, Naples, 3- 5 ottobre, 2007.

<sup>46</sup> E. D'AGOSTINO, *L'economia del trasporto combinato terrestre e degli interporti nel sistema italiano ed europeo*, *Facoltà di Economia*, Tesi di Laurea, Università di Genova, XIV CICLO p. 362.

<sup>47</sup> M. CUPPINI – M. FRAPPORTI, *Insubordinazioni del lavoro*, p. 82.

<sup>48</sup> S. BOLOGNA, *Le multinazionali del mare*, p. 266.

lavoratori migranti, che sono «il link tra il sud ed il nord, tra le lotte della nuova *working class* in formazione e la tradizionale classe operaia in essere»<sup>49</sup> inoltre, «la moltitudine di lavoratori, impiegati nel settore logistico, descrive l'intreccio di scale locali e globali»<sup>50</sup>. Nonostante la crisi economica globale, la presenza dei migranti nei magazzini è in crescita per variegati motivi. In primo luogo, il comparto della logistica «ha registrato il più alto tasso di crescita dell'occupazione negli ultimi sette anni in Italia» grazie ad un incremento del «26% tra il 2011 e il 2018, oltre quota 634 mila addetti (+20% il trend in Emilia-Romagna, che conta 75mila addetti)»<sup>51</sup>. Inoltre, all'interno della provincia di Piacenza, la presenza di migranti registra «il valore percentuale più elevato fra quelli delle nove province emiliano-romagnole», determinando un valore «in incremento, tanto da far registrare per la provincia di Piacenza il picco più alto dell'intera serie storica a disposizione nel 2019»<sup>52</sup>. Vi è stata, infine, una trasformazione nella composizione della classe operaia occupata nella logistica, visto che «negli ultimi anni vi è stata un'ascesa di forza lavoro migrante. I migranti sono diventati la componente centrale nei magazzini», oltre alle medie nazionali, vi sono magazzini ove la forza lavoro stranieri è la componente maggioritaria<sup>53</sup>. Sul piano qualitativo, un migrante, occupato in tale settore dal 1991, sostiene che nei decenni vi sia stato un calo della presenza degli italiani nei magazzini ed un progressivo peggioramento delle condizioni di lavoro e di ricatto per i lavoratori stranieri<sup>54</sup>. Nello specifico, la condizione della forza lavoro straniera è stata denunciata dalla FILT-CGIL, la quale ha mostrato che i migranti svolgono «le mansioni più faticose e che necessitano di minori qualifiche, (i lavoratori stranieri N.d.A) risultano più esposti al rischio in-

<sup>49</sup> R. CILLO – L. PRADELLA, *New Immigrant Struggles*, p. 68.

<sup>50</sup> M. CUPPINI – M. FRAPPORTI, *La logistica come lente sul presente globale*, «Rivista il Mulino», 3 ottobre 2016.

<sup>51</sup> I. VISENTINI, *Piacenza, dove cade il confine tra logistica e manifattura*, «Il Sole 24 Ore», 4 novembre 2019.

<sup>52</sup> OSSERVATORIO REGIONALE SUL FENOMENO MIGRATORIO CITTADINI STRANIERI IN EMILIA ROMAGNA, *Residenti e dinamiche demografiche anno 2019*, Provincia di Piacenza, p. 61.

<sup>53</sup> C. BENVENÙ – N. CUPPINI, *Struggles and Grassroots*, p. 236.

<sup>54</sup> F. MASSARELLI, *Scaricare i padroni. Lo sciopero dei facchini a Bologna*, Milano, Agenda X, 2014, pp. 87-89.

fortunistico e ricevono una prestazione retributiva mediamente inferiore nelle mansioni più insalubri<sup>55</sup>» in modo simile, nelle catene del valore vi può essere un maggiore livello di sfruttamento dei lavoratori migranti<sup>56</sup>. I quali, occupati come facchini negli interporti dell'Emilia-Romagna, sono stati criminalizzati e vittime di una rappresentazione distorta ad opera di diversi mass media<sup>57</sup>. In particolare, il nodo centrale della Bossi-Fini risiede nel meccanismo di concedere il permesso di soggiorno solo ai migranti, con contratto di lavoro, quindi con il rischio di concedere potere contrattuale ai loro datori di lavoro<sup>58</sup>. La dinamica interna al luogo di lavoro ha una stretta connessione con il fatto che «l'immigrazione acquista evidenza sulla stampa italiana solo quando si fa emergenza» inoltre è rappresentata come una «una minaccia, un pericolo di invasione, un attentato alla sicurezza»<sup>59</sup>.

All'interno dei magazzini della logistica della Pianura Padana, i migranti hanno assunto un peso rilevante, difatti nel 2013 «nel settore della logistica il numero dei lavoratori stranieri è di circa 40 mila unità, pari al 16% del totale degli occupati. La quasi totalità dei lavoratori migranti del settore si concentra nelle regioni centro settentrionali»<sup>60</sup>. Rileggendo le interviste raccolte dal volume a cura di Fulvio Massarelli è possibile fornire una narrazione qualitativa della gerarchizzazione in base alle difformi origini geografiche. Difatti, un operaio, nato nel 1981 in Marocco, denuncia che gli italiani lavoravano di meno e guadagnavano di più, mentre lui si sentiva in obbligo di «stare zitto e caricare tonnellate di cartoni di formaggio», inoltre precisa che agli

<sup>55</sup> C.A.T. COOPERATIVA SOCIALE ONLUS, *Logistica e sfruttamento lavorativo. Un'indagine nell'area metropolitana fiorentina*, 2016. Disponibile su: [http://www.tosc.cgil.it/archivio37\\_toscana-lavoro-news\\_0\\_25507.html](http://www.tosc.cgil.it/archivio37_toscana-lavoro-news_0_25507.html)

<sup>56</sup> D. SACCHETTO – M. SEMENZIN, *Storia e struttura*, p. 54.

<sup>57</sup> M. MANERI, *I media e la guerra alle migrazioni*, in S. PALIDDA (ed), *Razzismo democratico. La persecuzione degli stranieri in Europa*, Milano, Agenzia X, 2009, pp. 66-87.

<sup>58</sup> R. CILLO – L. PRADELLA, *New Immigrant Struggles*, p. 73.

<sup>59</sup> M. CORTE, *Stranieri e mass media, Stampa, immigrazione e pedagogia interculturale*, Padova, CEDAM, 2002, p. 123; S. RICCIARDI, *Appunti per una teoria politica delle migrazioni: potere sociale e politicizzazione della differenza*, in S. CHIGNOLA – D. SACCHETTO (ed), *Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi*, Roma, Derive Approdi, 2017, pp. 108-124, p. 114.

<sup>60</sup> FILT CGIL, *Lavoro e immigrazione nei sistemi logistici in Italia*, 3 aprile 2014.

stranieri non sono riconosciute le malattie e le ferie<sup>61</sup>. Hicham, un operaio del Marocco, denuncia come i colleghi italiani si comportassero «peggio dei capituorno», lo denigravano ed instauravano dinamiche di colpevolizzazione nei confronti dei lavoratori migranti, atteggiamenti funzionali a costruire una dicotomia tra «noi» (facchini italiani) e «voi» (lavoratori stranieri), talvolta occupati nel medesimo magazzino, ma socio-lavoratori di cooperative differenti<sup>62</sup>. Ancora, un migrante, arrivato dalla Tunisia nel 2007, denuncia che i capi affibbiavano agli stranieri i lavori peggiori, talvolta dotandoli dei carrelli a mano, a differenza degli italiani, che potevano utilizzare i *fork lift* meccanici<sup>63</sup>. Gli addetti del settore sono «prevalentemente maghrebini; meno numerosi ma ben presenti sono coloro che provengono dall'Europa dell'est, dall'Africa sub-sahariana e dall'Asia del sud (in particolare dal Bangladesh)»<sup>64</sup>. Le differenti comunità etniche dei facchini sono state poste in competizione fra di loro ed il conflitto interno alla forza lavoro è stato uno strumento di disciplinamento, con il fine di interrompere i processi di solidarietà tra i lavoratori: «una forza lavoro quasi interamente migrante ha permesso di valorizzare i processi di 'differenziazione democratica' della forza»<sup>65</sup>. Nei magazzini della logistica, le reti sociali delle comunità etniche rappresentano tanto una garanzia di affidabilità per la cooperativa, quanto un capitale sociale per il migrante disoccupato o precario che attinge dalle proprie reti di socialità comunitaria per accedere al posto di lavoro. Insieme al ricatto del permesso di soggiorno e alla messa in competizione di diverse nazionalità, un meccanismo di reclutamento della forza lavoro sul territorio adiacente agli interporti caratterizza la segmentazione interna ai magazzini della logistica<sup>66</sup>.

In generale, i migranti sono tendenzialmente collocati in fondo alla gerarchia sociale e sono occupati come soci delle cooperative. La dinamica interna al luogo di lavoro ha una stretta connessione con il fatto che «l'immigrazione acquista evidenza

<sup>61</sup> F. MASSARELLI, *Scaricare i padroni*, p. 48.

<sup>62</sup> *Ivi*, p. 71.

<sup>63</sup> *Ivi*, p. 56.

<sup>64</sup> A. CURCIO – G. ROGGERO, *La logistica è la logica del capitale*, p. 32.

<sup>65</sup> G. GRAPPI, *Logistica*, p. 139.

<sup>66</sup> C. BENVENÜ – N. CUPPINI, *Struggles and Grassroots*, p. 237.

sulla stampa italiana solo quando si fa emergenza» ed è rappresentata come una «una minaccia, un pericolo di invasione, un attentato alla sicurezza»<sup>67</sup>.

Nel panorama delle organizzazioni operaie, i sindacati di base, Si Cobas e Adl Cobas, sono state le strutture che hanno avuto maggiore capacità di organizzare le mobilitazioni nel settore logistico nell'ultimo decennio. Diversamente, i sindacati confederali scontano una maggiore difficoltà nelle azioni di intervento nei magazzini della logistica, come denunciato da diversi migranti che hanno abbandonato quest'ultimi per le organizzazioni di base<sup>68</sup>. I lavoratori migranti hanno promosso la circolazione internazionale delle informazioni di rivolte e lotte sociali ed hanno agevolato l'ascesa di alcuni sindacati di base, in particolare AdL Cobas e Sicobas, il quale è parte del *Réseau Européen des Syndicats Alternatifs et de Base*, capace di costruire reti solidaristiche con gli operai di Amazon occupati in diverse nazioni. In merito alle connessioni, i migranti attivi nel sindacato Sicobas hanno veicolato le idee di rivolta dalla Primavera Araba, conducendo un parallelo tra le lotte di tahirir Square e le lotte all'interno dell'interporto di Piacenza<sup>69</sup>. In particolare, si concorda con le parole di Grappi utilizzate per contestualizzare il decesso del facchino egiziano Abdelssalam Eldanf, quando dichiara che «Usb, Adl Cobas e Si Cobas sono stati determinanti» altresì è utile indagare «il ruolo espansivo delle lotte e la capacità degli stessi lavoratori di pressare i sindacati e di trovare gli strumenti di lotta indispensabili in un determinato momento»<sup>70</sup>. Inoltre, «le connessioni globali dei SiCobas e la rilevanza dei migranti

<sup>67</sup> M. CORTE, *Stranieri e mass media. Stampa, immigrazione e pedagogia interculturale*, Padova, CEDAM, 2002, p. 123; M. RICCIARDI, *Appunti per una teoria politica delle migrazioni: potere sociale e politicizzazione della differenza*, in S. CHIGNOLA – D. SACCHETTO (eds), *Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi*, Roma, Derive Approdi, 2017, pp. 108-124, p. 114; M. RICCIARDI, *Appunti per una teoria politica delle migrazioni: potere sociale e politicizzazione della differenza*, in S. CHIGNOLA – D. SACCHETTO (eds), *Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi*, Roma, Derive Approdi, 2017, pp. 108-124, p. 114.

<sup>68</sup> R. CILLO – L. PRADELLA, *New Immigrant Struggles*; R. CILLO – L. PRADELLA, *Immigrant Labour in Europe in Times of Crisis and Austerity: An International Political Economy Analysis*, «*Competition & Change*», 19, 2/2015, pp. 145-160.

<sup>69</sup> M. ZERBINO, *La rivolta dei facchini immigrati: Intervista a Mohammed Arafat*, «La Repubblica», 27 marzo 2013.

<sup>70</sup> R. CICCARELLI, *Logistica, la ribellione dei migranti contro lo sfruttamento brutale*, «Il manifesto», 16 settembre 2016.

come membri sono segnali del progetto internazionale nelle mobilitazioni della logistica». I sindacati di base impegnati nella logistica, da un lato, si sono qualificati come «organizzazione di base che ha incarnato gli obiettivi dei lavoratori principalmente migranti, precari e gravemente sfruttati»<sup>71</sup> e, dall'altro, sono capaci di sperimentare il rallentamento dei flussi transnazionali dei camion con i container, mettendo in discussione il sogno di McLean nella Pianura Padana, di uno «spazio fluido», ove la merce viaggia continuamente, senza rallentamenti<sup>72</sup>. Come dimostrato da recenti ricerche, le azioni di lotta dei lavoratori della logistica si muovono su lungo due assi, da un lato, la messa in discussione dei dettami del governo dei migranti e, dall'altro, il blocco della merce presso i cosiddetti «colli di bottiglia».

## 5. Conclusioni

La logistica ha dato una nuova forma alla *commodity chain* portuale. Da un lato, le multinazionali del mare hanno radicalmente innovato la geografia del lavoro portuale ed il governo della forza lavoro a Genova. Dall'altro, presso gli interporti, le cooperative hanno sfruttato le differenti origini geografiche dei lavoratori per legittimare culturalmente e materialmente la gerarchizzazione della forza lavoro e la competizione fra facchini di differenti nazionalità. La prospettiva logistica permette così di analizzare in modo innovativo il lavoro portuale, in particolare evidenziando la necessità di un'analisi simultanea delle condizioni di lavoro dei portuali e dei migranti negli interporti. Il presente contributo ha, inoltre, mostrato come inversamente, attraverso lo studio dei lavoratori migranti negli interporti logistici è possibile una comprensione delle trasformazioni storiche avvenute presso il nolo ligure.

Il container è stato lo strumento funzionale a rispondere ad una domanda di standardizzazione e omologazione atta ad imporre l'industrializzazione delle catene logistiche. Al medesimo tempo, si è sviluppata un'elevata complessità in relazione al re-

<sup>71</sup> R. CILLO – L. PRADELLA, *New immigrant*.

<sup>72</sup> Per una visione globale delle lotte nella logistica, si veda A. WILSON – N. IMMANUEL, *Logistics Workers*.

clutamento dei migranti lungo la *commodity chain*, ove le diverse cooperative determinano una disomogenea cooperazione e competizione fra facchini provenienti da diversi luoghi del mondo. La prospettiva storica ci ha consentito di descrivere la trasformazione delle istituzioni operaie e della radicale mutazione delle cooperative, in particolare la capacità delle multinazionali del mare di promuovere la costruzione dei magazzini in aree «vergini», nella quali impiegare una forza lavoro migrante sottoposta a livelli di sfruttamento superiori a quelli degli stessi portuali. In questo senso, il saggio evidenzia anche la diversa natura e finalità che assumono le cooperative in relazione all'organizzazione e al controllo della manodopera in segmenti diversi della catena delle merci.





## Sezione 3

### Vettori



*Reclutare la persona giusta. L'importazione di «capitale umano» in alcuni episodi di politica commerciale genovese e toscana del Seicento*  
Giorgio Tosco

## 1. Introduzione

Si può definire la logistica come il processo che mira ad organizzare ed effettuare lo spostamento di merci e servizi, nel modo che sia più profittevole per chi lo gestisce. In maniera più colloquiale ma forse più efficace, possiamo descriverla anche come il processo che ha lo scopo di far arrivare un dato prodotto o servizio nel posto giusto, al momento giusto<sup>1</sup>. Possiamo moltiplicare le definizioni: è chiaro comunque che parte integrante della logistica siano, da un lato, uno spostamento che avviene nello spazio e nel tempo, collegando in maniera più o meno veloce posti diversi, e dall'altro un'attività di pianificazione cosciente, che tenga conto delle condizioni esistenti e tenti di ottimizzare alcune risorse, secondo una precisa scala di priorità.

La riflessione contemporanea sul concetto di logistica si è focalizzata sullo spostamento di merci e servizi, tanto che questi sono stati considerati il suo oggetto paradigmatico. È possibile però applicare il concetto di logistica anche verso gli esseri umani, nel caso in cui i loro spostamenti siano pianificati da un'autorità superiore, che li incentivi o li attui con la forza. Queste persone, analogamente alle merci, si trovano quindi ad essere sottoposte a uno «sguardo logistico», che ne programma i movimenti sulla base di scelte basate su una valutazione della loro utilità economica<sup>2</sup>.

Ovviamente questo sguardo logistico può essere applicato in primo luogo a dei lavoratori non specializzati, i quali possono essere spostati proprio nella misura in cui la loro forza-lavoro può essere considerata omogenea e precisamente quantificabile, disponibile ad essere allocata dove è più necessaria. Tuttavia, il campo d'applicazione

<sup>1</sup> W.B. ALLEN, *The Logistics Revolution and Transportation*, «Annals of the American Academy of Political and Social Science», 553/1997, pp. 106-116.

<sup>2</sup> N. CUPPINI - M. FRAPPORTI, *Traiettorie della logistica: dalla Compagnia delle Indie ad Amazon*, «StorieInMovimento.org», <http://storieinmovimento.org/2018/06/28/traiettorie-della-logistica/>, letto il 18 maggio 2019.

della logistica non si limita a questo settore. Nel corso della storia, infatti, anche membri di classi sociali non subalterne, e lavoratori specializzati, sono stati fatti spostare sulla base di simili calcoli e valutazioni. Recenti studi hanno enfatizzato come il capitalismo, lungi dall'implicare la riduzione dei lavoratori a una massa indifferenziata, ne possa al contrario valorizzare a fini economici il retroterra sociale e culturale<sup>3</sup>. Lo stesso vale per la logistica.

Sono varie le caratteristiche individuali che possono essere valorizzate da una logica logistica. Indubbiamente, di essa fanno parte le conoscenze e le competenze di un individuo, intese non solo come insieme di nozioni, ma anche, se non soprattutto, come abilità operative. Attori economici, sia privati che pubblici (nei limiti che questa distinzione può avere in sede storica) hanno spesso cercato di far sì che le persone capaci di compiere certe funzioni si trovassero dove la loro attività risultava più profittevole<sup>4</sup>. Oltre alle competenze, però, anche i contatti personali possono fare parte del capitale umano, o più propriamente sociale, di una certa persona<sup>5</sup>. Questo è particolarmente visibile laddove la persona oggetto di uno sguardo logistico abbia un certo grado di autonomia operativa, e possa, per esempio, scegliersi dei collaboratori, o debba intrattenere rapporti commerciali. Per esempio, gli sforzi compiuti da vari stati d'Antico Regime per attirare membri di diaspora commerciali possono essere letti in quest'ottica.

D'altra parte, anche le persone oggetto di queste politiche potevano trasformarsi in soggetti, e influenzare, o tentare di influenzare, i processi logistici a cui erano sottoposti. Non erano solo gli Stati a facilitare od organizzare movimenti migratori, ma

<sup>3</sup> A. TSING, *Supply Chains and the Human Condition*, «Rethinking Marxism», 21, 2/2019, pp. 148-176.

<sup>4</sup> E. ASH, *Introduction: Expertise and the Early Modern State*, «Osiris», 25, 1/2010, pp. 1-24.

<sup>5</sup> C. CALHOUN, *Social Capital*, in C. CALHOUN (ed), *Dictionary of the Social Sciences*, Oxford, Oxford University Press, 2002, <http://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780195123715.001.0001/acref-9780195123715-e-1540>, letto il 17 aprile 2020. Per una analisi delle difficoltà nell'applicazione di questi concetti in ambito storico, cfr. X. LAMIKIZ, *Social Capital, Networks and Trust in Early Modern Long-distance Trade: A Critical Appraisal*, in M. HERRERO SÁNCHEZ - K. KAPS (eds), *Merchants and trade networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800: connectors of commercial maritime systems*, Londra-New York, Routledge, 2017, pp. 39-61.

anche i migranti stessi che cercavano di ottenere delle condizioni favorevoli<sup>6</sup>. Ovviamente, questo era più o meno facile a seconda dello status sociale e legale delle persone coinvolte, e dei margini di trattativa di cui potevano disporre: uno schiavo deportato oltreoceano aveva molte meno possibilità di influenzare il proprio destino di quante ne avesse un ricco mercante sefardita. Tuttavia, è inevitabile che attori umani esercitino una propria *agency*, e soggetto e oggetto della logistica non possono che stare in rapporto bidirezionale, qualora questo concetto venga applicato allo spostamento di esseri umani.

In questo saggio, mostrerò come un processo logistico favorito dallo Stato, ma costantemente negoziato fra i vari attori, potesse portare a risultati diversi in diversi contesti istituzionali. La storiografia ha spesso studiato come gli Stati di Antico Regime potevano organizzare o favorire l'immigrazione controllata di personale straniero, che portasse nuove tecniche e competenze e favorisse lo sviluppo economico, nei settori agricolo o manifatturiero<sup>7</sup>. Nel presente saggio la mia prospettiva sarà invece rivolta al commercio. Anche lo sviluppo di nuove rotte commerciali, che comportassero l'applicazione di specifiche tecnologie navali, poteva passare attraverso la mobilitazione, sponsorizzata dallo Stato, di stranieri che portavano nuove competenze.

Su questo ultimo punto è però necessaria però qualche parola di precisazione, non solo per il significato sfuggente, e in ultima analisi contingente e negoziato, che poteva avere il concetto stesso di «straniero» in una società di Antico Regime<sup>8</sup>, ma anche perché nei casi che analizzerò esso sarà applicato a due categorie molto diverse, se non

<sup>6</sup> B. RAVID, *A Tale of Three Cities and their Raison d'Etat: Ancona, Venice, Livorno, and the Competition for Jewish Merchants in the Sixteenth Century*, in A. MEYUHAS GINIO (ed), *Jews, Christians, and Muslims in the Mediterranean World after 1492*, Londra, Frank Cass, 2002, pp. 138-162; M. VAN GELDER, *Favouring Foreign Traders? The Venetian Republic and the Accommodation of Netherlandish Merchants in the Late 16th and 17th Centuries*, in U. BOSMA – G. KESSLER – L. LUCASSEN (eds), *Migration and Membership Regimes in Global and Historical Perspective*, Leiden, Brill, 2013, pp. 141-166.

<sup>7</sup> L. MOLÀ, *States and Crafts: Relocating Technical Skills in Renaissance Italy*, in M. O'MALLEY – E.S. WELCH (eds), *The Material Renaissance*, Manchester-New York, Manchester University Press, 2007, pp. 133-153; G. SALICE, *Popolare con stranieri. Colonizzazione interna nel Settecento sabaudo*, «ASEI: Archivio Storico dell'Emigrazione Italiana», 13/2017, <https://iris.unica.it/retrieve/handle/11584/212265/215549/2017%20Popolare%20con%20Stranieri.%20ASEI.pdf>, pp. 118-125, letto il 10 maggio 2019.

<sup>8</sup> S. CERUTTI, *Etrangers: étude d'une condition d'incertitude dans une société d'ancien régime*, Parigi, Bayard, 2012.

addirittura opposte. Come ha ricordato recentemente Roberto Zaugg, un'ottica strumentale verso gli spostamenti di popolazione non era limitata agli stranieri, ma poteva essere applicata anche verso la stessa popolazione dei sudditi di uno Stato<sup>9</sup>. Nel caso specifico, l'importazione di competenze e contatti dall'estero non poteva passare solo da *immigrati* in senso proprio, ma anche ricorrendo a sudditi che fossero già *emigrati*, in un paese dove quelle competenze e quei contatti fossero più facilmente disponibili. Sia che questi oriundi ritornassero in patria, sia che si limitassero a inviare conoscenze e informazioni, essi costituivano delle potenziali risorse di capitale umano.

## 2. Logistiche diverse per Stati diversi

Il mio caso di studio è costituito dai vari tentativi compiuti dalla Repubblica di Genova e dal Granducato di Toscana, nel corso del diciassettesimo secolo, per sviluppare la propria presenza commerciale in ambito extra-europeo ed extra-mediterraneo<sup>10</sup>. Per quanto attori di origine genovese e toscana siano stati spesso presenti, a livello privato, in questi contesti<sup>11</sup>, fu solo in poche occasioni ben circoscritte che i loro Stati di origine cercarono di promuovere la loro attività. In Toscana, il Granduca Ferdinando I (1587-1609) raccolse vari progetti con questo fine, e arrivò anche ad acquistare una nave in Olanda, con lo scopo di mandarla alle Indie Orientali; infine, inviò

<sup>9</sup> R. ZAUGG, «Abbiamo bisogno degli immigrati». *Cittadinanze, discorsi utilitaristici e politiche migratorie dal basso medioevo ai giorni nostri*, in D. ANDREOZZI – S. TONOLO (eds), *La cittadinanza molteplice. Ipotesi e comparazioni*, Trieste, EUT, 2016, pp. 77-88.

<sup>10</sup> Il tema è stato oggetto della mia tesi di dottorato, a cui mi permetto di rimandare in linea generale, per un inquadramento complessivo e riferimenti bibliografici. G. TOSCO, *In Pursuit of the World's Trade: Tuscan and Genoese Attempts to Enter Trans-Oceanic Trade in the Seventeenth Century*, Firenze, Istituto Universitario Europeo, 2020.

<sup>11</sup> Non c'è un singolo testo che consideri in maniera organica e aggiornata questo tema. Il gruppo di lavoro «Atlantic Italies» dell'Università di Berna, coordinato da Roberto Zaugg e Silvia Marzagalli, è attualmente attivo nella promozione della ricerca in questa direzione (<https://atlanticitalies.net/>, consultato il 21 aprile 2020). Nell'attesa che esso produca un singolo testo di riferimento, i lavori di sintesi più aggiornati sono: G. MARCOCCI, *L'Italia nella prima età globale (ca. 1300 - 1700)*, «Storica», 60/2014, pp. 7-60; E. HORODOWICH, *Italy and the New World*, in E. HORODOWICH – L. MARKEY (eds), *The New World in Early Modern Italy, 1492-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017, pp. 19-33.

una spedizione commerciale ed esplorativa in Guiana<sup>12</sup>. Qualche decennio più tardi, a Genova, furono create due compagnie privilegiate per azioni, la Compagnia Genovese delle Indie Orientali (CGIO, 1647-1653) e la Compagnia Marittima di San Giorgio (CMSG, 1653-1668). Entrambe inviarono spedizioni oltreoceano, ma ebbero scarso successo<sup>13</sup>. Qualche anno dopo, negli anni '70, il giovane Granduca di Toscana Cosimo III (1670-1723) avviò trattative col Portogallo per fondare una compagnia commerciale toscano-portoghese, e raccolse pareri e avvisi su questo argomento da vari mercanti fiorentini all'estero; tuttavia, questi progetti non approdarono a nulla<sup>14</sup>.

In tutti questi casi, lo stato toscano e quello genovese si trovarono di fronte a problemi simili, che imponevano l'importazione di competenze dall'estero. In particolare, essi avevano bisogno di mercanti che sapessero inserirsi con successo nelle nuove rotte commerciali, di marinai e ufficiali che sapessero manovrare le navi adatte a questi viaggi e, in prospettiva, di carpentieri che le sapessero costruire. Genova e la Toscana partivano però da situazioni di partenza abbastanza diverse. In entrambi i paesi c'erano dei mercanti locali che operavano, in maniera più o meno legale, nel mondo extra-europeo, in particolare all'interno degli spazi coloniali iberici. Per quanto riguarda le competenze nautiche, tuttavia, la situazione era diversa.

Nella pubblicistica genovese del Seicento la marineria locale veniva spesso presentata come obsoleta e inadeguata<sup>15</sup>. Anche molta storiografia successiva ha dipinto un

<sup>12</sup> C. TAZZARA, *The Free Port of Livorno and the Transformation of the Mediterranean World*, Oxford, Oxford University Press, 2017, pp. 65-69; B. BREGE, *The Empire that Wasn't: the Grand Duchy of Tuscany and Empire, 1574-1609*, tesi di dottorato, Stanford University, 2014.

<sup>13</sup> S. SUBRAHMANYAM, *On the Significance of Gadflies: the Genoese East India Company of the 1640s*, «Journal of European Economic History», 17, 3/1988, pp. 559-581; L. FREIRE COSTA, *Genoveses nas rotas do açúcar: a intromissão em exclusivos coloniais portugueses (c. 1650)*, in C. BITOSSI – M. HERRERO SÁNCHEZ – D. PUNCUH – Y. BEN YESSEF GARFIA (eds), *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, pp. 915-932; L. LO BASSO, *Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei Genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale*, «Studi Storici», 56, 1/2015, pp. 137-155.

<sup>14</sup> N. ALESSANDRINI – A. VIOLA, *Genovesi e fiorentini in Portogallo: reti commerciali e strategie politico-diplomatiche (1650-1700)*, «Mediterranea ricerche storiche», 28, 10/2013, pp. 295-322; C. TAZZARA, *The Free Port of Livorno and the Transformation of the Mediterranean World*, pp. 143-146.

<sup>15</sup> C. BITOSSI, *Il Genio ligure risvegliato. La potenza navale nel discorso politico genovese del Seicento*, in F. CANTÙ (ed), *Linguaggi del potere nell'età barocca*, Roma, Viella, 2009, pp. 81-112.

quadro di progressivo abbandono del mare da parte delle classi dirigenti locali: la marina ligure si sarebbe quindi specializzata in galee da un lato, e piccolo cabotaggio dall'altro<sup>16</sup>. Studi più recenti, però, hanno sfumato questo quadro, sulla base soprattutto di documenti provenienti da archivi privati, e di una nuova valutazione dell'uso delle bandiere di comodo. A Genova si costruivano occasionalmente anche navi più grandi a propulsione esclusivamente velica, che potevano operare anche oltreoceano<sup>17</sup>. Si trattava, quindi, di sviluppare e diffondere, oltreché di aggiornare, delle competenze già esistenti, ma non di crearle da zero: il settore riuscì quindi a espandersi in questo periodo, grazie anche a una stagione di sostegno pubblico da parte della Repubblica<sup>18</sup>.

Diversa era la situazione in Toscana, dove la marina locale era molto meno sviluppata, tanto che Francesco Feroni, uno dei principali promotori dei progetti cosimiani di rilancio commerciale, riteneva fosse necessario prendere la stessa Genova a modello in quest'ambito<sup>19</sup>. In Toscana, l'importazione di capitale umano da fuori era quindi più necessaria che a Genova. Questo non significa che non fosse possibile arrivare a risultati significativi: in particolare sotto Ferdinando I, l'arrivo di carpentieri e marinai nordici, come l'inglese Robert Dudley, portò all'accrescimento e al rinnovamento della flotta dell'ordine cavalleresco di Santo Stefano, dedito alla corsa marittima<sup>20</sup>. Ad ogni modo questa differenza, insieme alla diversa struttura istituzionale dei due stati, produsse delle logistiche diverse.

<sup>16</sup> C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Torino, UTET, 1978; T. KIRK, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*, Baltimora, Johns Hopkins University Press, 2005.

<sup>17</sup> M.L. ESTEVES, *Para o estudo das relações comerciais de Angola com as Índias de Castela e Genova no período da Restauração (1640 - 1688)*, «Studia», 51/1992, pp. 29-60; L. GATTI, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova, Brigati, 1999; L. LO BASSO, *Entre galères et vaisseaux. Armement et constructions navales en Ligurie au XVIIe siècle*, «Cahiers de la Méditerranée», 84/2012, pp. 273-292.

<sup>18</sup> L. LO BASSO, *Diaspora e armamento marittimo*.

<sup>19</sup> Archivio di Stato di Firenze (da qui in poi ASF), Mediceo del Principato (da qui in poi MdP) 4261, 10 giugno 1672.

<sup>20</sup> C. CIANO, *I primi Medici e il mare: note sulla politica marinara toscana da Cosimo I a Ferdinando I*, Pisa, Pacini, 1980; F. MINECCIA, *Per una storia della marina granducale toscana in età moderna (secoli XVI-XVIII)*, «Itinerari di Ricerca Storica», 30, 2/2016, pp. 197-206.



### 3. Toscana: agenti agli ordini del Granduca

In Toscana, il processo era molto più centralizzato, e imperniato sulle esigenze e sollecitazioni del Granduca e dei suoi collaboratori. La promozione dell'immigrazione di personale specializzato poteva passare attraverso provvedimenti generali che la stimolassero in maniera indiretta, attraverso la modifica del panorama istituzionale: questo, per esempio, è ciò che successe a Livorno, con i vari regolamenti che concessero protezione legale e varie agevolazioni a molte categorie di immigrati, tra cui in primo luogo ebrei e persone in fuga dalla legge<sup>21</sup>. Queste azioni erano però accompagnate al reclutamento diretto su scala individuale. Nello stesso periodo in cui Ferdinando promulgava le Livornine, i suoi agenti Maggino di Gabriello e Jan van der Neesen le propagandavano attraverso i propri contatti all'interno delle comunità ebraiche e marrane<sup>22</sup>, e assistevano personalmente l'emigrazione di specifiche famiglie, la cui importanza commerciale era poi accuratamente descritta nelle lettere che essi inviavano al loro signore a Firenze<sup>23</sup>.

Quando le circostanze lo richiedevano, questo processo non era delegato ad agenti, ma era gestito in proprio dai collaboratori diretti del Granduca. Per esempio Francesco Feroni, un mercante empoiese che aveva fatto fortuna ad Amsterdam, negoziò per tre anni col segretario del Granduca Apollonio Bassetti le condizioni alle quali avrebbe acconsentito a tornare in patria<sup>24</sup>. Non si trattava soltanto di convincere un mercante di successo a trasferirsi: Cosimo III, che aveva conosciuto personalmente Feroni quando, ancora principe ereditario, aveva visitato i Paesi Bassi, voleva avvalersi delle

<sup>21</sup> L. FRATTARELLI FISCHER, *Vivere fuori dal ghetto: ebrei a Pisa e Livorno, secoli 16-18*, Torino, Silvio Zamorani, 2009; S. NADALO, «*Populating a Nest of Pirates, Murtherers, Etc.*»: *Tuscan Immigration Policy and Ration di Stato in the Free Port of Livorno*, in T.G. FEHLER – G.G. KROEKER – C.H. PARKER – J. RAY (eds), *Religious Diaspora in Early Modern Europe: Strategies of Exile*, Londra, Pickering & Chatto, 2014, pp. 31-45; C. TAZZARA, *The Free Port of Livorno and the Transformation of the Mediterranean World*.

<sup>22</sup> C. TAZZARA, *The Free Port of Livorno and the Transformation of the Mediterranean World*, p. 86.

<sup>23</sup> ASF, MdP 4259, 1° aprile 1611.

<sup>24</sup> ASF, MdP 4261, passim.

sue competenze, e l'avrebbe reso il suo principale consigliere in questioni economiche<sup>25</sup>. Settant'anni prima Thomas Ximenes, un esponente di una famiglia di Cristiani Nuovi sparsi fra la Toscana e la penisola iberica, aveva addirittura proposto un vero *do ut des* politico: se il Granduca fosse riuscito a convincere la Spagna ad autorizzare viaggi diretti fra Livorno e il Brasile, Ximenes avrebbe fatto trasferire tutta la propria famiglia a Firenze<sup>26</sup>. Quanto più i potenziali migranti erano importanti, sia per la loro ricchezza, sia per le loro competenze, tanto più il loro trasferimento era seguito da vicino.

I progetti di espansione commerciale del Granducato prevedevano un reclutamento di personale specializzato gestito in maniera accurata. I progetti arrivati a corte prevedevano una precisa individuazione delle competenze richieste, così come dei minuti dettagli relativi al loro reclutamento: in un caso, per esempio, un estensore si spinse a precisare che i marinai avrebbero dovuto ricevere un anticipo corrispondente a tre mesi di paga<sup>27</sup>. In altri casi, era identificata una specifica ditta che avrebbe potuto gestire le nuove rotte commerciali<sup>28</sup>. Un sistema così minuzioso, però, aveva bisogno di un forte e costante impulso politico a livello centrale per funzionare.

Questo risulta evidente, per esempio, nel caso del rinnovamento della flotta dell'Ordine di Santo Stefano sotto Ferdinando I. Il personale reclutato dal Granduca, che comprendeva molti stranieri come Dudley, conseguì buoni risultati, come attestano i successi militari dell'Ordine; la sua attività dipendeva però dal supporto di Ferdinando, e il processo che egli aveva avviato non gli sopravvisse<sup>29</sup>. Una volta che le priorità della politica estera toscana cambiarono, e che si rese necessario ridurre le spese e le attività della flotta stefaniana, quella stagione di rinnovamento navale si

<sup>25</sup> P. BENIGNI, *Francesco Feroni: da mercante di schiavi a burocrate*, in F. ANGIOLINI - V. BECAGLI - M. VERGA, *La Toscana nell'età di Cosimo III: atti del convegno, Pisa-San Domenico di Fiesole (FI)*, 4-5 giugno 1990, Firenze, EDIFIR, 1993, pp. 165-183; H. COOLS, *An Italian in the Metropolis: The Amsterdam Career of Francesco Feroni (ca. 1640-1672)*, in D. VANYSACKER - P. DELSAERT - H. SCHWALL - J.-P. DELVILLE (eds), *The Quintessence of Lives: Intellectual Biographies in the Low Countries presented to Jan Roegiers*, Turnhout, Brepols, 2010, pp. 227-247.

<sup>26</sup> ASF, MdP 4921, 15 marzo 1595.

<sup>27</sup> ASF, Miscellanea Medicea (da qui in poi MM), 52 Inserto Indie

<sup>28</sup> ASF, MdP 5155, 24 gennaio 1602.

<sup>29</sup> F. MINECCIA, *Per una storia della marina granducale toscana*.

esaurì senza portare a risultati duraturi<sup>30</sup>.

La particolarità di un tale risultato risalta ancora di più qualora la si confronti con la creazione e lo sviluppo del porto franco di Livorno. Esso fu notoriamente un risultato molto più duraturo, ma ciò dipese dal fatto che fu solo in parte diretto dal Granduca, ed emerse in maniera predominante dall'interazione di attori locali. Come ha rilevato recentemente Corey Tazzara, molti dettagli cruciali del funzionamento del porto franco, come, per esempio, il fatto che la protezione dai debiti contratti fuori dallo Stato valesse non solo nei confronti degli immigrati permanenti, ma anche per gli stranieri di passaggio, derivarono dalle negoziazioni effettuate sul posto, e su base individuale, fra mercanti e ufficiali granducali. I Medici si limitarono a stabilire delle linee generali, e a sanzionare le scelte dei loro sottoposti, assicurando le varie parti coinvolte che la lenta sedimentazione delle consuetudini del porto non sarebbe stata stravolta<sup>31</sup>. A differenza dei tentativi granducali di importare le competenze necessarie al commercio transoceanico, infatti, lo sviluppo del porto franco di Livorno non aveva bisogno di un costante supporto politico dalla corte, e poteva procedere normalmente in maniera più autonoma.

#### 4. Genova: una logistica più lasca

All'interno della Repubblica di Genova, il processo decisionale a livello centrale coinvolgeva molti più attori che nel Granducato, e richiedeva un consenso molto più ampio<sup>32</sup>. Solo quando erano in gioco gli interessi di una parte consistente del patriziato era possibile ricorrere alle strutture pubbliche. Questo successe, per esempio, quando a metà Seicento la Repubblica formò una squadra navale di galeoni, con lo scopo di proteggere l'esportazione di argento dalla Spagna<sup>33</sup>. Data la pervasività degli

<sup>30</sup> N. CAPPONI, *Strategia marittima, logistica e guerra navale sotto Ferdinando II de' Medici (1621-1670)*, in AA.VV., *L'ordine di Santo Stefano e il mare: atti del convegno, (Pisa, 11-12 maggio 2001)*, Pisa, ETS, 2001, pp. 129-144.

<sup>31</sup> C. TAZZARA, *The Free Port of Livorno and the Transformation of the Mediterranean World*, pp. 78-104.

<sup>32</sup> C. BITOSI, *Il governo dei Magnifici: patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova, ECIG, 1990.

<sup>33</sup> G.C. CALCAGNO, *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, «Miscellanea Storica Ligure», 2/1973, pp. 265-392.

investimenti spagnoli all'interno del patriziato, la questione riguardava gli interessi economici di gran parte del ceto di governo, che riuscì a superare la sua proverbiale litigiosità per tutelarli. Negli altri casi, però, era difficile smuovere la macchina statale in un senso o nell'altro. In particolare, come i sostenitori di un rinnovamento navale si resero presto conto, era impossibile riuscire ad eludere l'opposizione di quella parte dell'aristocrazia che noleggiava le proprie galere alla Spagna, e che quindi era assolutamente contraria all'incremento di una flotta pubblica potenzialmente concorrente<sup>34</sup>.

La formazione delle compagnie commerciali era una possibile soluzione. Come illustrò uno dei suoi sostenitori, le compagnie, modellate sull'esempio neerlandese delle Compagnie delle Indie, permettevano di accrescere la potenza di un paese sulla base di contributi volontari da parte di privati, in maniera quindi politicamente più sostenibile di un impegno diretto dello Stato:

E finalmente quanto importi quest'industria lo dimostrano gli Olandesi, i quali co i denari de' Mercatanti, e senza gravezza, ò danno pelle Provincie unite, accrescono le loro entrate pubbliche, e private, e sottomettono al loro Impero nationi e paesi (...)E questo fanno per mezzo di due loro compagnie, nelle quali, partecipando i privati in quella somma, che a ciascheduno piace, costituiscono le loro armate ad utile di essi secondo la proportion delle loro parti<sup>35</sup>.

Questo processo, ovviamente, implicava lasciare più spazio ad attori eterogenei, i quali avrebbero dovuto coordinare più o meno spontaneamente i loro interessi. La Repubblica avrebbe potuto concedere, e nei fatti concesse, riconoscimenti ufficiali, monopoli e privilegi, ma non avrebbe guidato direttamente l'espansione navale. I sostenitori delle compagnie, che erano peraltro in larga parte membri del ceto di governo, si mossero con disinvoltura fra piano pubblico e privato, per organizzare le loro attività: per esempio, nel 1655 un ex-Doge, Agostino Centurione, scrisse a un suo contatto a Lisbona per promuovere gli interessi della CMSG, ma fece prima circolare la sua lettera fra i membri della Giunta di Marina<sup>36</sup>. D'altra parte, le stesse strutture

<sup>34</sup> C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, pp. 277-282.

<sup>35</sup> G.B. VENEROSO, *Il Genio Ligure Risvegliato*, Genova, Giovanni Domenico Peri, 1650, p. 120.

<sup>36</sup> Archivio di Stato di Genova (da qui in poi ASG), Archivio Segreto (da qui in poi AS) 1989, 11 luglio 1655.

pubbliche genovesi si valevano spesso di canali privati, come per esempio di network informativi che affiancavano quelli diplomatici<sup>37</sup>. La logistica delle compagnie genovesi era strutturata in maniera simile, e una tale organizzazione, se correva il rischio di muoversi in maniera incoerente, non era però necessariamente priva di efficacia.

Un esempio clamoroso può illustrare il caso. La CGIO, per quanto raccogliesse capitale genovese, fu formata su sollecitazione di alcuni mercanti neerlandesi, collegati a Hendrik Muilman, il console delle Province Unite a Genova. Le Indie Orientali erano relativamente estranee agli interessi commerciali liguri. Anche se in un periodo successivo alcuni commercianti genovesi intrattennero relazioni commerciali dirette con l'India portoghese<sup>38</sup>, questo non sembra essere stato un comportamento diffuso a metà Seicento; al contrario, le indicazioni archivistiche che abbiamo sembrano suggerire che i Genovesi fossero collegati solo in maniera indiretta al mondo indiano, e che fossero piuttosto più interessati a quello atlantico<sup>39</sup>. Addirittura, quando i Portoghesi in seguito prospettarono la possibilità di lasciare navigare navi liguri verso Goa, furono i Genovesi a lasciar cadere l'idea<sup>40</sup>.

La conseguenza di questo fatto fu che, se pure i soci genovesi investirono nell'impresa e inviarono alcuni uomini, l'organizzazione della spedizione dipese totalmente dai partecipanti neerlandesi. Furono essi che si occuparono di reperire le navi, in Olanda, e di reclutare gli ufficiali e i marinai necessari. Nei Paesi Bassi erano molti ad essere gelosi del monopolio della VOC, tanto è vero che Genova fu solo uno dei vari

<sup>37</sup> C. BITOSI, *La circulación de la información y el proceso de toma de decisiones en una república oligárquica: Génova entre Francia y España en 1679*, in M. HERRERO SÁNCHEZ (ed), *Repúblicas y republicanismo en la Europa moderna: (siglos XVI-XVIII)*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2017, pp. 371-394.

<sup>38</sup> L. LO BASSO, *Traffici globali. Corallo, diamanti e tele di cotone negli affari commerciali dei Genovesi in Oriente*, in FONDAZIONE ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA F. DATINI, *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea*, *Maritime networks as a factor in European integration: selezione di ricerche*, Firenze, Firenze University Press, 2019, pp. 533-554.

<sup>39</sup> Sul tema, mi si permetta di rimandare alla sintesi che ho tratteggiato in G. TOSCO, *In Pursuit of the World's Trade*, pp. 99-106. Sul tema della presenza genovese nell'Atlantico in quegli anni si possono inoltre consultare: M.L. ESTEVES, *Para o estudo das relações comerciais de Angola*, A. GARCÍA-MONTÓN, *Génova y el Atlántico (c.1650-1680): emprendedores mediterráneos frente al auge del capitalismo del norte*, tesi di dottorato, Istituto Universitario Europeo, 2014; LO BASSO, *Diaspora e armamento marittimo* e N. ALESSANDRINI, *Reti commerciali genovesi a Lisbona nel secoli XVII: elementi di commercio globale*, «Storia Economica», 18/2015, pp. 275-298.

<sup>40</sup> ASG, AS 2659, 31 gennaio 1662 e ASG, AS 1015, 19 maggio 1665.

paesi in cui mercanti neerlandesi costituirono compagnie rivali, nel corso dei secoli<sup>41</sup>.

Muilman riuscì inoltre a ottenere la piena collaborazione della comunità neerlandese di Genova, che aveva servito come console per più di vent'anni. La spedizione era una palese violazione delle leggi delle Province Unite, che vietavano ai propri sudditi di servire in compagnie diverse dalla VOC; tuttavia, sebbene i preparativi della spedizione fossero fatti in maniera palese (la partenza delle navi fu addirittura benedetta dall'arcivescovo)<sup>42</sup>, nessuno si premurò di avvisare le autorità neerlandesi, le quali vennero a sapere dell'esistenza della CGIO solo attraverso vie traverse<sup>43</sup>. La CGIO, quindi, era solo marginalmente in linea con gli interessi commerciali genovesi, ma in compenso il reclutamento del personale specializzato necessario per il suo funzionamento, delegato a Muilman e ai suoi collaboratori neerlandesi, fu sicuro ed efficiente.

## 5. Due logistiche a confronto

Le peculiarità della CGIO emergono se le si confronta con un caso simile avvenuto in Toscana quarant'anni prima. Nel 1606, come ricordato, Ferdinando I acquistò una nave ad Amsterdam con l'obiettivo di inviarla nelle Indie Orientali, ma la spedizione fu annullata dopo che il vascello venne sequestrato dagli Stati Generali delle Province Unite, timorosi di favorire un potenziale concorrente<sup>44</sup>. Il reperimento della nave e il reclutamento di ufficiali con l'esperienza necessaria erano stati delegati a pochi agenti personali del Granduca, in primo luogo Jan van der Neesen e Sion Luz<sup>45</sup>. Si trattava di due persone di provata competenza e fedeltà: Van der Neesen aveva servito i Medici per più di quindici anni<sup>46</sup>, alternando le attività di agente commerciale e di spia<sup>47</sup>. Tra

<sup>41</sup> C. ANTUNES – S. MÜNCH MIRANDA – J. PAULO SALVADO, *The Resources of Others: Dutch Exploitation of European Expansion and Empires, 1570-1800*, «Tijdschrift voor Geschiedenis», 131, 3/2018, pp. 501-521.

<sup>42</sup> Biblioteca Universitaria di Genova, ms. B.II.39, c.139.

<sup>43</sup> S. SUBRAHMANYAM, *On the Significance of Gadflies*.

<sup>44</sup> ASF, MdP 4250, 27 settembre 1606.

<sup>45</sup> ASF, MdP 4260, 6 luglio 1606.

<sup>46</sup> ASF, MdP 4750, 5 luglio 1605.

<sup>47</sup> ASF, MdP 4256, 6 aprile 1603. Una tale commistione di ruoli non era affatto inusuale all'epoca. Sul tema, cfr. le osservazioni di M. KEBLUSEK, *Introduction: double agents in early modern Europe*, in M. KEBLUSEK – B. NOLDUS (eds), *Double Agents: Cultural and Political Brokerage in Early Modern Europe*, Leiden, Brill, 2011, pp. 1-9.

i suoi compiti ci fu valutare l'affidabilità di Sion Luz, il quale entrò a far parte, con la sua famiglia, del gruppo degli agenti del Granduca<sup>48</sup>. All'epoca uno dei figli di Sion, Isaac, risiedeva a Livorno dove, come molti altri suoi compatrioti, si occupava dell'importazione di caviale russo che arrivava su navi neerlandesi da Arcangelo.<sup>49</sup> Nel 1603 Isaac Luz, per conto del Granduca, fu addirittura autorizzato a negoziare un trattato di commercio e amicizia fra il Granducato e la Russia, a riprova del credito di cui godeva la sua famiglia<sup>50</sup>.

Luz e Van der Neesen si avvalsero della collaborazione di altre persone fidate, come Francesco Carletti, il famoso viaggiatore e mercante fiorentino, da poco tornato da un viaggio attorno al mondo<sup>51</sup>, e Gaspar Quingetti, uno dei più importanti mercanti di Amsterdam, che assicurò la nave<sup>52</sup>. Nonostante ciò, però, i loro sforzi andarono incontro a un clamoroso insuccesso. A differenza di Muilman, essi non riuscirono a radunare dietro a sé abbastanza persone interessate al successo della spedizione da poter evitare problemi, e la nave fu sequestrata dietro sollecitazione, fra gli altri, di azionisti della VOC con parenti e soci a Livorno<sup>53</sup>. In questo caso, la logistica di un'impresa direttamente voluta e finanziata dal Granduca fu sabotata dagli stessi mercanti stranieri che l'avrebbero potuta sostenere.

Non sempre il controllo più lasco effettuato da Genova evitò problemi. Nel corso degli anni '50, come ricordato, la Repubblica allestì una squadra di galeoni, che vennero comprati sul mercato olandese<sup>54</sup>. In una prima fase ad occuparsi dell'acquisto fu

<sup>48</sup> ASF, MdP 4256, 6 aprile 1603.

<sup>49</sup> S. HART, *De handelsbetrekkingen van Amsterdam met Archangel en Lapland (Kola) in de 17e eeuw*, «Nederlands Archievenblad», 73/1969, pp. 66-80.

<sup>50</sup> ASF, MM 102.9, 22 maggio 1603.

<sup>51</sup> ASF, MdP 938, 666, 5 dicembre 1606. Carletti si trovava nei Paesi Bassi in quanto la nave portoghese che lo stava riportando in Europa dall'India era stata assalita da corsari di quel paese. In seguito all'incidente, passò quindi tre anni a cercare di ottenere un rimborso dall'Ammiragliato di Middelburg. Su Carletti, cfr. G. SGRILLI, *Francesco Carletti, mercante e viaggiatore fiorentino: 1573 (?) - 1636*, Rocca S. Casciano, Cappelli, 1905 e M.R. PARDI, *Francesco Carletti*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 20, 1977, oltre ovviamente alle sue memorie, F. CARLETTI, *Ragionamenti del mio viaggio intorno al mondo*, Milano, Mursia, 2008.

<sup>52</sup> ASF, MdP 4259, 27 dicembre 1606. Su di lui: O. GELDERBLOM, *Zuid-Nederlandse kooplieden en de opkomst van de Amsterdamse stapelmarkt (1578-1630)*, Hilversum, Verloren, 2000, pp. 75-76.

<sup>53</sup> ASF, MdP 4250, 9 ottobre 1606.

<sup>54</sup> Cfr. nota 33.

Samuel Sautijn senior, un mercante di Amsterdam, il cui figlio omonimo risiedeva all'epoca a Genova. Nonostante questo legame diretto fra la Repubblica e la famiglia Sautijn, il mercante in questione approfittò del suo incarico per cercare di truffare la Repubblica, e solo l'intervento dell'agente genovese Giovanni Stefano Spinola riuscì a evitarlo<sup>55</sup>. Negli anni successivi, Samuel Sautijn junior continuò a collaborare con le autorità navali genovesi, verosimilmente in quanto il suo ruolo di importatore di materiale navale era difficilmente sostituibile, ma ebbe comunque altri guai giudiziari, e alla fine fu assassinato da due rivali in affari<sup>56</sup>, che ricevettero la protezione di qualcuno nell'aristocrazia genovese<sup>57</sup>.

Nessuno degli agenti toscani fu coinvolto in vicende simili, sia che fossero mercanti fiorentini all'estero, sia che fossero stranieri trasferitisi in Toscana. D'altra parte, prima di affidare un incarico a una di queste persone, il Granduca e i suoi collaboratori avevano ampiamente modo di sincerarsi delle sue competenze e affidabilità: come ricordato, Van der Neesen si informò accuratamente su Sion Luz, prima di collaborare con lui. Una scelta accurata e attenta dei propri collaboratori garantiva una maggiore affidabilità da parte loro, sia pure al prezzo di una perdita di flessibilità.

## 6. Conclusioni

In conclusione, sia a Genova che in Toscana si può individuare l'esistenza di uno «sguardo logistico», evidente nei vari progetti che vennero scritti e discussi all'epoca. In entrambi i paesi si era estremamente consapevoli del fatto che fosse necessario importare competenze dall'estero, e che tali competenze fossero «trasferibili» tramite l'arrivo di personale specializzato. Il problema che entrambi gli Stati si trovavano ad affrontare fu di gestire questi flussi di persone, bilanciando diverse esigenze e priorità.

A Genova la presenza di tanti attori diversi, con maggiore autonomia, creò uno sguardo logistico «strabico», in cui gli interessi da tenere in considerazione erano

<sup>55</sup> ASG, AS 2335, 9 ottobre 1653.

<sup>56</sup> ASG, AS 1579, 29 dicembre 1661.

<sup>57</sup> ASG, AS 2788, 15 luglio 1666.



molteplici e non sempre coerenti. Questo, in compenso, permise una maggiore flessibilità, e consentì alla Repubblica di tentare strade che non sarebbero state altrimenti percorribili, come la CGIO. Per quanto questa compagnia fosse entusiasticamente supportata dalla classe dirigente locale, in quanto compatibile con un'aspirazione al rilancio navale diffusa all'epoca in parte del patriziato<sup>58</sup>, essa non sarebbe mai stata possibile senza l'apporto logistico mediato da Muilman. Il sistema politico genovese poteva prevedere una certa dose di serendipità.

In Toscana, invece, i Granduchi mantennero un controllo più saldo sui canali di informazione e reclutamento usati. L'azione degli agenti toscani però, proprio in quanto più vincolata alla direzione politica del Granduca, era meno flessibile. Attori esterni potevano essere chiamati a collaborare ai progetti del Granduca, ma solo nei modi e alle condizioni dettate da quest'ultimo. Questo fatto, insieme alla minore dotazione iniziale di capitale umano, spiega probabilmente perché tanti dei progetti toscani rimasero solo sulla carta, mentre a Genova essi portarono comunque alla formazione di due compagnie, per quanto di scarso successo.

I processi logistici che ebbero luogo furono quindi il risultato di molti tipi di attori diversi, fra cui le autorità pubbliche furono indubbiamente il principale, ma non l'unico. Cruciale si rivelò il ruolo di mercanti privati, compresi alcuni, come i mercanti neerlandofoni di Genova che costituirono la CGIO, o quelli di Livorno che contribuirono a sabotare i piani del Granduca, che in quanto stranieri erano apparentemente svantaggiati dal punto di vista delle risorse sociali e relazionali. In questo come in tutti i casi di migrazione e trasferimento di persone, furono molti gli attori dotati, sia pure in maniera disuguale, di *agency*. Da questo punto di vista dobbiamo purtroppo constatare che, allo stato attuale delle fonti, gli unici attori non pubblici presi in considerazione siano comunque grandi mercanti: un'analisi incentrata sul ruolo di attori socialmente ed economicamente più marginali, come ad esempio i singoli marinai, avrebbe probabilmente portato a risultati comparabili, ossia a una frammentazione dei processi decisionali e organizzativi che furono mossi non solo dalla coercizione e

<sup>58</sup> C. BITOSI, *Il Genio ligure risvegliato*.

dalla direzione pianificata dall'alto, ma anche da pratiche di negoziazione, accordo e conflittualità, oltre che dal semplice caso<sup>59</sup>.

Da un punto di vista più generale, gli episodi studiati in questo saggio mostrano come il processo logistico non sia sempre riducibile a una logica unitaria. Nel caso specifico esso fu il risultato di configurazioni variabili di attori diversi con interessi diversi, che trovarono, in misura maggiore o minore, il modo di coordinarsi. La comparazione del caso toscano con quello genovese mostra come il panorama istituzionale di ciascuno di questi due paesi potesse favorire percorsi diversi. Un processo logistico, lungi dal produrre omogeneità, poteva al contrario esprimere e riflettere tutta la varietà del suo ambiente sociale ed economico, come ha suggerito Anna Tsing<sup>60</sup>; e come ogni fenomeno storico, ad uno sguardo ravvicinato mostra tutta la complessità della realtà in cui ebbe luogo.

<sup>59</sup> Un'analisi a diversi livelli sociali dell'organizzazione della marina commerciale genovese è stata recentemente proposta da L. LO BASSO, *Gente di bordo: la vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci, 2016.

<sup>60</sup> Cfr. nota 3. Tsing non inquadra il suo ragionamento in termini di logistica, ma le sue considerazioni sono facilmente estendibili in questo senso.

*Slave Labor in Granducal Tuscany and the Dynamics of Migration in the Early Modern Mediterranean*

J. Walden

1. Introduction

In the middle of the sixteenth century, Cosimo I de' Medici, the Duke of Tuscany, faced a pressing need to develop a maritime presence coupled with a dearth of skilled and unskilled laborers. He addressed this problem by turning to the procurement of Muslim slaves, a process which would continue for roughly the next two hundred years and that would entail the enslavement of many thousands of men. Drawing evidence from letters exchanged between Cosimo I de' Medici and his agents between circa 1540 through 1565, this paper reconstructs the moment in which slavery was reinitiated in Tuscany. As a case study in logistics applicable to multiple geographies, a closer look at the dynamics of Christians enslaving Muslims in early modern Tuscany reveals how processes that may appear seamless from a distance are inevitably attended by blockage and obstacles, particularly at the early phases of operations. Despite the haphazard and piecemeal nature of slave procurement and despite Cosimo's failure to fully control the process, the process activated multiple new forms of knowledge and practice, pointing to the broader tendency for logistical challenges to ramify in the early stages of a given operation and suggesting that irrespective of impediment, logistics are productive of new and often unintended categories, forms of distinction, and modes of knowledge. A focus on the processes that subtended this moment in the relaboration of slavery in the Mediterranean helps recenter the tendency within Anglophone historiography to situate the origins of global capitalism, enslavement, transnational exchange and associated processes such as synchronicity

and managerial rationality in the seventeenth and eighteenth-century North Atlantic<sup>1</sup>. Moreover, a consideration of the subdynamics of slave employment in Tuscany—processes such as Cosimo de' Medici's search for slaves; the extent to which slave labor supported the Tuscan economy both military and civic; and conceptualizing Cosimo's decisions as undergirded by his dependence upon (un)free labor helps place conceptions of Mediterranean migration and diaspora in a new light, moving the discussion beyond debates which fall at one or the other extreme of a interpretive spectrum which at one end emphasizes irremediable division and mutual hostility between Christian and Muslim polities and at the other stresses a Mediterranean integration so thorough as to obviate consideration of religious difference entirely. Considering the logistics of slave procurement and deployment avoids the horns of this dilemma by shifting the discussion to understanding how new practices were constituted under the sign of new hierarchies of labor.

## 2. A Crisis of Labor and Capital

As the Ottoman empire expanded westward in the Mediterranean in the sixteenth century, Christian polities bordering the Mediterranean responded by building fortresses and navies. Suleiman the Magnificent's acquisition of significant swaths of territory in North Africa between 1520 and 1566 made the perceived need for maritime force only more imperative. In contrast to other Christian polities, the galley fleet built by Ducal Tuscany was not particularly large, ranging between four and seven galleys between 1548 and 1560. At its inauguration in 1555, of the roughly 800 chained (*a scapoli*) men who propelled Tuscany's four galleys by oar, 247 were enslaved Muslims; the others 554 *forzati*, or Christian prisoners<sup>2</sup>. However even a modest fleet system

<sup>1</sup> For the earlier origins of capitalism in the Mediterranean basin, see F. BRAUDEL, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Phillip II*, Vol. 1, Berkeley, University of California Press, 1995, p. 756.

<sup>2</sup> The first galley constructed from Pisan expertise was complete in 1546. In 1547, Tuscan troops were carried by the galleys of Andrea Doria to Naples, suggesting that the fleet was not ready. By 1550 there were three galleys; by 1555, five.

such as Tuscany's would lead to the displacement and enslavement of many thousands of Muslims: in the year 1620 alone, 6,175 slaves were captured by Tuscan ships.<sup>3</sup> Since slaving systems such as Tuscany's were replicated in multiple Christian ports in the Mediterranean and since the practice of enslaving Muslims persisted well into the eighteenth century, the complex represents a significant motor of interMediterranean migration, particularly in relation to the comparatively understudied movement of Muslim diaspora<sup>4</sup>.

Cosimo I, ruler of Ducal Tuscany, would have preferred that voluntary laborers build his ports and row his galleys<sup>5</sup>. However he was in a bind: Charles V had commanded him to fortify the exposed Tuscan littoral in the early 1540s at a time when Tuscan state coffers were impoverished. Worse still, Tuscan domains were thinly populated and Tuscan elites disinclined toward hard labor<sup>6</sup>. Manfroni and Angioletti, chroniclers of the Florentine navy and of slavery in Florence respectively, devoted few words to the process by which Cosimo responded to economic and military challenge by obtaining and training Muslim slaves<sup>7</sup>. However the process is significant in that it inaugurated and embodied a variety of dynamics—including enslavement—that are often presented as singular in the development of the early modern Northern Atlantic.

### 3. States and Dispersion

The procurement of Muslim slaves both reinforced and troubled state boundaries.

<sup>3</sup> V. SALVADORINI, *Traffici con i paesi islamici e schiavi a Livorno nel 17 secolo: problemi e suggestioni*, Livorno, Bastogi, 1978, p. 220, n. 103.

<sup>4</sup> On the persistence of slavery in Italy even into the nineteenth century see G. BONAZZA, *Abolitionism and the Persistence of Slavery in Italian States, 1750-1850*, London, Springer International/Palgrave Macmillan, 2019.

<sup>5</sup> Cosimo's preference likely rested on Florence's long rhetorical tradition favoring republican liberty or Venice's use of volunteer rowers. ASF (Hereafter Archivio di Stato Firenze), Mediceo del Principato (Hereafter MP), Cosimo to Andria Doria, 47 Jul, 1547. Vol. 186, Fol. 8, Doc. 7849. See also L. LO BASSO, *Uomini da remo: Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2004; L. LO BASSO, *Schiavi, forzati e buonevoglie: la gestione dei rematori delle galere dell'Ordine di Santo Stefano e della Repubblica di Venezia. Modelli a confronto*, in *Atti del Convegno L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, Pisa, 11-12 maggio 2001.

<sup>6</sup> Orthography has been standardized and modernized throughout, and all translations are my own.

<sup>7</sup> C. MANFRONI, *La marine militare del granducato Mediceo*, Part 1, pp. 24-25; F. ANGIOLINI, *Schiavi e schiavitù nella Toscana moderna, XVI-XVII sec.*, «Italian History and Culture», 3/1997, pp. 67-86.

For on the one hand, procuring slaves was to some degree centralized and centralizing: Cosimo inaugurated the demand for slaves, initiated procurement operations, and arranged for slaves to be brought to a single locale from whence they were deployed. In addition, channels of slave procurement often coincided with those of military endeavor, particularly after 1565, and bringing trafficked captives from distant polities to Tuscany required the proliferation of devices of state legitimacy and authority: papers, seals, passports, and letters of safe passage. The hierarchies of factors who governed flows of slaves and capital between Tuscany and their suppliers further rested upon and reinforced political relationships internal to the Tuscan state.

But the logistics of forced labor were equally centrifugal, moving well beyond state boundaries. The reasons for this were multiple. First, the infrastructural and administrative character of the galley system was resolutely transnational. Cosimo had hired French and Neapolitan master boatbuilders and Romans, Genoese, and ultimately Englishmen to captain his vessels from the beginning, creating extraterritorial networks of maritime expertise<sup>8</sup>. Cosimo's port system, too, was based on a series of transnational migrations which then gave rise to broader webs of international commerce: Cosimo entreated Corsicans, Greeks, and finally diasporic Sephardim to populate Pisa and Livorno, and the latter group especially would foster an array of far-reaching global commercial networks<sup>9</sup>. The naval network of which Tuscan galleys formed a part was transnational in still other senses as well. Since no Mediterranean polity save perhaps France possessed enough galleys to take on the Ottoman foe alone, Neapolitan, Sicilian, Papal, Genoese, Maltese, private, and Tuscan fleets routinely convoyed with Spanish ones in their journeys throughout the Mediterranean. Each of

<sup>8</sup> Tuscany's fifteenth century fleet was defunct by about 1420.

<sup>9</sup> F. TRIVELLATO, *The Port Jews of Livorno and their Global Networks of Trade in the Early Modern Period*, «Jewish Culture and History», 7, 1-2/2004, pp. 31-48; F. TRIVELLATO, *The Familiarity of Strangers: the Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-cultural trade in the Early Modern Period*, New Haven, Yale University Press, 2012.

these fleets would at various points carry infantry and mercenaries from northern European polities<sup>10</sup>.

Slave procurement, too, was geographically extrastatal. Grafting itself onto long-distance vehicles of financialization, it depended upon sophisticated movements of capital across state boundaries. For example, to purchase slaves, slave provisions, and to pay agents of transport, agents drafted *cedole*, or letters of exchange, at fairs in locations such as Genoa and Lyon, extending the Tuscan state's financial tentacles into a variety of European states and polities. Slave procurement intersected with international private capital at myriad other junctures. Not only did both the galley system and slave procurement rely upon privateering, but galleys frequently collaborated with merchants in both carrying privately shipped goods and in protecting merchant ships. And while slaves themselves were technically owned by the state, their care blurred the boundaries between state and private enterprise in that the system drew from a vast and capillary network of private suppliers who sold their services to sustain galley and slave-related operations at the Tuscan port of Livorno.

Once acquired, imported slave laborers contributed to the generation and pooling of capital in multiple important ways; most pointedly through the building of the physical infrastructure that made the accumulation of wealth possible, but also through a vast array of other forms of labor such as artisanal trades. Slave labor built the Tuscan ports and their associated infrastructures, including residential dwellings, of Orbetello, Portoferraio, and Pisa, as well as the highly successful port of Livorno, which functioned as the bedrock of Tuscan commercial prosperity and fostered the accumulation of both state and private wealth into the eighteenth century. Surprisingly, enslaved Muslims even contributed to artisanal activities and urban renewal in the city of Florence itself. Though the glories of this Renaissance city are not often

<sup>10</sup> For demonstrations of the transnational nature of the maritime Mediterranean more broadly, see M. FUSARO, *The Crews' Costs and the Success of the Northern European Fleets' Penetration in the Mediterranean (16th–17th centuries)*, in C. BUCHET – G. LE BOUËDEC (ed), *The Sea in History – The Early Modern World*, Martlesham, Boydell & Brewer, 2017, pp. 321-329; K. REYERSON, *Cross-cultural Encounters on the High Seas (tenth–sixteenth centuries)*, «Medieval Encounters», 13, 1/2007. On interpenetration through labor exchange, see M. ARNOUX, *Le temps des laboureurs travail, ordre social et croissance en Europe (11e–16e siècle)*, Paris, Albin Michel, 2012.

associated with the labor of slaves, Muslims excavated Florence's famous *pietra dura* along with heavier materials at the mines of Pietrasanta; labored in the workshops and foundries at the Medici villas of La Petraia and Villa Castello; and cleared the land at today's Boboli Gardens, to name just some of the traces of their activities which have survived in documentation. As the system of enslaving Muslims in Tuscany expanded, slaves worked at the 'factory', probably a foundry, at today's Pitti palace in Florence, possibly in metal casting. Slaves were everywhere employed in landscape-related ducal building projects in Tuscany, and were continually shunted back and forth between these labors and galley service.<sup>11</sup> At Livorno, where the galleys docked, slaves contributed the lion's share of the city's labor requirements. They felled trees and turned them into timber used in shipbuilding and construction; excavated and broke stones; transported building materials; herded and cared for livestock; spun and wove cloth; built boats and crafted weapons; guarded warehouses and staffed shops; and provided the neverending labor of unloading and loading commercial goods at port and of digging out the silt that clogged Livorno's muddy harbor. Beyond this, slaves baked the bread for the city of Livorno, built and maintained the city's domestic residences, and provided the city with cobblers, tailors, and administrative and personal assistants<sup>12</sup>. Enslaved Muslims would provide the core and skilled services that sustained other Christian Mediterranean ports as well<sup>13</sup>. Such cities were by no stretch slave societies. However their mostly unchronicled dependence upon slave

<sup>11</sup> For slaves laboring in the Pietrasanta mines, see ASF MP, Cristiano Pagni, Poggio a Caiano to Pier Francesco Riccio, Florence, 5 Jun 1547, Vol. 1173, Fol. 407r, Doc 8097. For slaves working at the Castello (today's Fortezza da Basso) in 1541, ASF MP, Pier Riccio, Florence, to Cosimo, Poggio a Caiano, 31 Jul, 1541, Vol. 613, Ins. 1, Fol. 14, Doc 17939. For slaves working at Medici villas, ASF MP, Cristiano Pagni, Poggio a Caiano to Pier Francesco Riccio, Florence, 5 Jun 1547, Vol. 1173, Fol. 407r, Doc 8097. For slaves working at today's Boboli gardens, ASF MP, Francesco Seriacopi, Florence, to Pier Francesco Riccio, Pisa, 10 February 1551, Vol. 1176, Fol. 775r, Doc 3163. For slaves working in the fabbriche of the Pitti, see ASF MP, Cosimo, Florence, to Aurelio Fregoso, Livorno, 9 July 1572, Vol 241, Fol. 19, Doc ID 14200.

<sup>12</sup> L. FRATARELLI-FISCHER, *Il bagno delle galere in 'terra cristiana.' Schiavi a Livorno fra Cinque e Seicento*, «Nuovi Studi Livornesi», 8/2000, pp. 69–94. For other infrastructural projects undertaken at Livorno by slaves, see ASF Carte Strozzi, I 148, Ser. 157, *Ordini e notizie diverse della fabbrica della città di Livorno*, 1603, ff. 89-105. There is documentation of enslaved Muslims continuing to build private houses in Livorno into the late eighteenth century.

<sup>13</sup> For Muslim slaves laboring in mines, spinning cloth, and building the ports of papal Rome, see J. WALDEN, *Muslim Slaves in Early Modern Rome: Visibility, Representation, Labor*, in E. MICHELSON (ed), *Religious Minorities and Catholic Reform in Early Modern Rome*, Leiden, Brill, 2020.



labor as the basis of their security, wealth generation, and infrastructure surely qualifies them as slave systems. Anglophone historiography has long held that aside from Spain and Portugal, Europe hosted no enslavement after the middle ages, and so insistently overlooks the extraordinary contribution of enslaved labor to Tuscan and other Mediterranean economies. Enslaved Muslims, however, were the *sine qua non* of these capital-intensive economies, laying their foundations and performing the tasks that assured their continuance. The system was exploitative: slaves did not enjoy the profits produced by their labors. Slaves also functioned as a product within this same economy, for they were bought, sold, and employed by both the state and by private owners. Branded on their faces and throats with the proprietary Medici *palle* – the dynastic crest featuring ‘pills’ or ‘balls’ – the bodies of Muslim and African slaves testified to the Medici dynasty’s aspirations to empire, to the extent to which the commodification of humans was engrained in Mediterranean practice, and to the severity of the norms that excluded nonChristians from Christian civic life<sup>14</sup>.

Undergirding the long-range financial operations that attended slaving, a vast but segregated network of heterogeneous suppliers carried out the tasks of guarding, transporting, and sustaining enslaved Muslims. This network, far less visible than the far-flung chains of Medici administrators entrusted with moving capital and negotiating slave purchases, consisted primarily of private contractors and jobbers who supplied mostly physical and manual services. As regarded slaves, this might mean functions such as boating, warehousing, transporting via wagon, along with the provision of goods such as food, clothing, or devices of restraint. Practically speaking, the ‘lower’ distributive network tended to be more temporary and more segmented. Regional suppliers might attach themselves to key depots, locations or nodes where slaves were deposited and passed to the next agent but did not typically hold a prominent place

<sup>14</sup> ASF MP, Vol. 627, ff30v-54v. Here I part ways with Herzenhorn, who argued that slaves were not commodified in the early modern Mediterranean. D. HERSHENZON, *The Captive Sea: Slavery, Communication, and Commerce in Early Modern Spain and the Mediterranean*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2018; G. SALVIOLI, *Manuale di storia del diritto italiano dalle invasioni germaniche ai nostri*, Torino, Unione Tipografico-Editrice, 1906, p. 275.

on the Medici payroll. In general, only Medici elites handled high-level and international financial operations. As such, the logistics of slave procurement assisted in crystallizing not only hierarchies between Christians and Muslims, but in maintaining stratified social relations among European Christians.

Beyond these logistical arrangements, there was a sense in which slave procurement was definitionally transnational in its status as a social relation of domination. That is, even in places where slavery ceased to exist in Christian Europe, the perception that one might legitimately enslave those who were somehow extraneous to the dominant group whether for reasons of religion or other perceived inferiorities, persisted. In addition, the fact that deracinated individuals were less powerful and correspondingly more submissive and dependent was a strong argument for importing slaves from distant polities. Thus a series of unspoken imperatives converged to demand slaves who were both identifiably ‘other’—in this case, religiously—and slaves who were trafficked from geographically distant regions.

In 1540 Cosimo I de’ Medici was utterly unfamiliar with slaving networks and so relied upon familial connections for his first shipment of slaves. Hearing that Cosimo was seeking slaves, Cosimo’s father-in-law Don Garcia de Toledo, the Spanish Viceroy of Sicily, sent him five ‘negri’, presumably Sub-Saharan Africans, that year. Immediately thereafter, Cosimo began to seek slaves through other channels, and between 1545 and 1550, he issued an enormous number of requests for slaves to myriad quarters. While the details of all of Cosimo’s attempts to locate slaves cannot be outlined here for reasons of space, among the many parties Cosimo called upon were the Knights of St. John of Jerusalem, the Lord of Piombino, and Antonia Doria, cousin of the renowned Genoan galley commander. Recommending trips to Lisbon and Seville as the «best markets» for slaves, Cosimo made several successful purchases from slave markets in Naples and Sicily. Twice he sent agents to ‘the north’: to ‘Zagabria’ and

Fiume (today's Rijeka, the principal seaport of Croatia), which he termed the dominions of «the King of the Romans» (Ferdinand I von Habsburg)<sup>15</sup>. By 1549, when Cosimo «contracted» with Spaniard Alfiero Francesco Tappia, probably a professional slave dealer to obtain a group of slaves, he had moved well beyond the orbit of personal and familial connections within which his search had first begun.

#### 4. Obstacles-Human Cargo

Assuming human dependents generated new requirements. However much slavers wished to treat slaves as mere goods or objects, slaves were subject to human needs such as eating, sleeping, and defecating, all of which presented challenges and obstacles to travel, transport and labor. In all, slaves were maddeningly inconsistent. Many of the slaves who came to Tuscany were lame ('storpiato'), and all carried with them the biological propensity to fall ill or contract disease. Privy to human desire, many sought freedom through escape. Addressing all of these issues required new strategies; specifically the addition of new layers of administration, the creation of new forms of personnel, and the emergence of new forms of productivity in the form of provisioning. For example, the mere moving of slaves between diverse worksites required considerable orchestration and administration as well as new contracts and agreements with individuals such as victualers and waggoneers. A new class of *Aguzzini* (armed guards) were required to surveil slaves, force them to work, and beat and whip them for specific infractions. Managers were needed to direct the work of slaves, and *comiti* were needed to jail and discipline them<sup>16</sup>. A wide array of new products and technologies were needed to order and restrain this population; in particular

<sup>15</sup> To procure slaves, Cosimo also turned to Giovanni di Vega (Juan de Vega y Enríquez, Spaniard, Viceroy, and Captain General of Sicily 1547–1557); Tuscan state agents Luigi Arnoldi in Palermo, Francesco Babbi in Naples, Giovanni Campana in Elba, Maestro di Casa Piero Francesco Riccio, and Diego Hurtado de Mendoza at the court of Charles V; Filippo la Rocca, Treasurer of Sicily; the Spaniard Alfiero Francesco Tappia; Gismondo Ferrari, Antonio Gherardini, the Captains of Justice in Siena, and others.

<sup>16</sup> Cristoforo Tegaler «of the mines and slaves», for example, managed the mines near Pietrasanta. ASF MP, Cristiano Pagni, Poggio a Caiano to Pier Francesco Riccio, Florence, 5 June 1547, Vol. 1173, Fol. 407r, Doc 8097; ASF MP, Tomasso di Medici, Poggio a Caiano to Pier Francesco Riccio, Florence, 23 Jul, 1551. Vol. 1176, Fol. 907r.

metal goods. Florentine smiths forged *maniglio di ferro* (iron manacles), iron collars, ankle cuffs, and a wide range of chains of different weights, including *brance*, suites of branched chains which gathered slaves in coffles for transit or public labor<sup>17</sup>. Spinners, weavers, and seamstresses produced pants, shirts, and the distinctive cloth tunics assigned to slaves, and doctors were required for when slaves fell ill, which they did with alarming frequency while working in the marshy swamps of Pisa and Livorno. The list of required personnel and appurtenances pertaining to managing slaves while they rowed for the galleys was more elaborate still. Particularly before the *bagno*, or slave prison system was inaugurated in about 1604, the enslaving of Muslims stimulated economic productivity in multiple quarters<sup>18</sup>.

Above all, maintaining slaves dovetailed with the continual challenge of alimentary provisioning, an affair both military and civil that for slaves was linked most prominently to the production and distribution of bread and ship's biscuit. As such, maintaining slaves was in turn dependent upon grain importation and the many operations related to processing grain. In addition to the complex operations involved in orchestrating grain transport and storage, millers were required to grind grain into flour and bakers to form flour into edible products. Bakers necessitated ovens, and ovens required wood. Baked bread required porters and waggoners for distribution as well as receptacles in which to preserve and store it. A plethora of ancillary stages and products attended each of these processes, as did obstacles and bottlenecks. For example, in the 1550s bakers went on strike to protest low wages, and shortly thereafter, experiments with *segale* flour produced inedible bread. Especially during periods of famine, victualing was plagued by theft, hoarding, and incompetence. Opportunists were ever poised to exploit and thwart opportunities to their own advantage,

<sup>17</sup> Cosimo instructed his factors to purchase the «necessary chains and irons» for incoming slaves. That such equipment was likely forged in Florence is revealed by the dispatching in 1551 of Caracosta, a «bound Moor» (*Moro leghato*) to Florence for a new set of irons which included a chain and collar of iron. ASF MP, Cosimo, Pisa to Pier Francesco Riccio, Florence, 16 October 1547, Vol. 638, Fol. 177, Doc 15309.

<sup>18</sup> As Cosimo put it, slaves needed clothing so that they would not «die from the cold». On obtaining chains and clothing, ASF MP, Cosimo, Pisa to Luigi Arnoldi in Palermo, Sicily, 3 March 1548, Vol. 187, Fol. 38, Doc 7969.

and in 1552, labor crews at Portoferraio starved while the clerk in charge of food distribution hoarded meat<sup>19</sup>. On this occasion, captains were forced to dig into their own pockets to feed crews. Thus victualing, as with all other forms of logistics, had the tendency to ramify into countless channels of supply and transfer, each of which could be blocked in ways both predictable and unanticipated.

## 5. Control and Knowledge

Cosimo repeatedly sought control of the slaving process. For example, in procuring slaves, he tried to drive prices down by requesting ever-larger volumes, moving quickly from five to one hundred. But his efforts repeatedly failed, and his agents were never able to obtain as many slaves as Cosimo sought. And when it came to pricing, it was a seller's and not a buyer's market. Thus while Cosimo insisted that he would pay «no more than thirty-five to forty *scudi*» per slave, by 1545 he was forced to begrudgingly pay the high end of his threshold, and by 1549, he paid 45 *scudi* without complaint<sup>20</sup>. Cosimo was equally unsuccessful at dictating what kinds of slaves were procured. While in 1540, Cosimo requested *negri* – black slaves; presumably from Sub-Saharan Africa – by 1545, he had changed his mind, possibly due to the epidemiological consequences of Africans migrating to European shores. Whatever his reasons, now he requested slaves «more white than black»<sup>21</sup>. However by 1549, Cosimo had dispensed with preference as to pigmentation altogether. Now, slaves could be «either Turks and Moors of any sort»<sup>22</sup>. Importantly, in response to limitations in supply, Cosimo shifted his parameters.

As Cosimo succumbed to forces stronger than his own directives, he grew more able to articulate the key skills and abilities of slaves. Thus while at first Cosimo had

<sup>19</sup> ASF MP Bastiano Campana, Elba/Livorno to Cosimo I, Florence, 18 August 1552, Vol: 410, Fol. 320, Doc 6570.

<sup>20</sup> ASF MP, Cosimo, Pisa to Luigi Arnoldi in Palermo, Sicily, 1 March 1548, Vol. 187, Fol. 35, Doc 7963.

<sup>21</sup> ASF MP, Giovanni Francesco Lottini, San Gimignano, to Pier Francesco Riccio, Florence, 12 November 1545, Vol. 1170a Fol. 508r, Doc 6210.

<sup>22</sup> ASF MP, Cosimo, Pisa to Francesco Babbi, 15 April 1549, Vol. 13 Fol. 36, Doc 20973.

requested «good» slaves – presumably males who appeared healthy and lacked discernible physical flaws – by 1545, ‘good’ was not enough<sup>23</sup>. Now slaves must be «of good height [and] able to work». A new corporeal parameter – height – had been added which related to the geometry of galley rowing and considered the distance between bench, footboard, and oar. The new criterion “able to work” was linked in part to resistance to disease, for as noted, the malarial swamps of Portoferraio and Livorno were extremely unhealthy and resulted in a great number of slaves falling ill or dying. Galley rowing, too, was a notorious breeding ground for a wide variety of maladies, with scabies, smallpox, and syphilis being the most common. An ability to work stressed both physical hardiness and the capacity to engage in strenuous effort<sup>24</sup>. By 1549, Cosimo’s understanding of an optimal slave had shifted again. Now it assumed specifically maritime contours: slaves should be «seasoned (*assuefacti*) and good at the oar»<sup>25</sup>. To move from the generic «good» to a stress upon exertion and specific bodily criteria, and then to specifications about rowing ability reveals how the logistics of slaving had a way of generating its own standards, minutely altering categories of labor evaluation and changing the behavior of agents themselves. Equally important is that as against any focus on the religious convertibility of slaves – a point which has received such extensive attention in the historiography as to virtually define the terms of debates about Muslim slaves in Christian lands – Cosimo and his factors made no mention of slave souls. Unconcerned about the spiritual status of slaves, their focus lay securely and resolutely upon the raw material potential of slave bodies<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> ASF MP, Cosimo, Pisa to Filippo La Rocca, Palermo, 27 February 1548, Vol 187, Fol. 30, Doc 7957.

<sup>24</sup> ASF MP, Giovanni Francesco Lottini, San Gimignano, to Pier Francesco Riccio, Florence, 12 November, 1545, Vol. 1170a Fol. 508r, Doc 6210.

<sup>25</sup> ASF MP, Cosimo, Pisa to Francesco Babbi, 15 April, 1549, Vol. 13, Fol. 36, Doc 20973.

<sup>26</sup> Here see S. MARCONCINI, *Per amor del cielo: farsi cristiani a Firenze tra Seicento e Settecento*, Firenze, Firenze University Press, 2016; M. T. REALE, *La Pia casa dei Catecumeni di Firenze e quella di Livorno*, Firenze, Firenze University Press, 2016; P. MAZUR, *Conversion to Catholicism in Early Modern Italy*, New York, Routledge, 2016.

## 6. Bottlenecks

Finding slaves was not at all easy when slaving resumed in the mid-sixteenth-century Mediterranean. Infrastructures and lines of supply were only just being established in the 1540s, and Cosimo was a novice to slaving. In consequence, Cosimo's efforts to obtain slaves met everywhere with disappointment and impediment: paltry numbers of slaves; unreliable news about slave supplies; disease and death. When Cosimo turned to the Knights of St. John of Jerusalem at Malta for slaves in 1548, he was rebuffed: contrary to what he had been led to believe, slave supplies were low<sup>27</sup>. When Cosimo sent an agent to Croatia to procure slaves, the mission went awry on account of the bacteriological consequences of human migration: six months in, Cosimo's agent Tappia caught an unnamed disease and died<sup>28</sup>. As noted, Cosimo's agents consistently failed to obtain the quantities of slaves he had requested. And so by 1548, the letters that Cosimo sent to obtain slaves had taken on the color of desperation, as when he pleaded with his factor Giovanni Campana to convince Jacopo Appiani, Lord of Piombino, to sell off the some of the slaves who formed the large crews tasked with building Piombino's fortresses:

If Appiani refused to sell off those slaves he had in the past, it may be that now that his affairs are at a different time so that he is no longer in that opinion, and is disposed to give them away and unburden himself of them because they give him more expense than utility. Do not fail again to tempt him and his wife, using those means that you think fit, to see if you can dispose him to sell [the slaves], and by arranging, make sure you get a good deal [...] we will take them all and we will immediately disburse the money. Use every dexterity and do whatever is necessary, because we want very much to have them<sup>29</sup>.

## 7. Synchronicity, Acceleration, Fragmentation

Blockage and insufficient numbers of slaves bred impatience and agitation. By

<sup>27</sup> ASF MP, Cosimo, Pisa, to Filippo La Rocca, Palermo, 27 February 1548. Vol. 187 Fol. 30, Doc 7957.

<sup>28</sup> ASF MP, Cosimo to Pietro Camaiani, Venice. 28 November, 1549, Vol. 13 Fol. 184, Doc 21012.

<sup>29</sup> ASF MP, Cosimo, Pisa, to Giovanni Campana, Elba. 16 January, 1548, Vol. 187 Fol. 6, Doc 7936. Cosimo may have repaid Appiani with a title for the slaves Appiani sent, for in 1548, Cosimo named Appiani the first General of the galleys. C. MANFRONI, *La marine militaire del granducato Mediceo*, Roma, Forzani, 1895, p. 47.

February of 1548, Cosimo complained that «he who wants slaves has to go searching here and there asking from this person or that»<sup>30</sup>. Yet irrespective of impediments, the effort continued to produce subtle new gradations in knowledge and praxis. For example, Cosimo's frustration pushed him to accelerate efforts. He brusquely commanded agent Giovanni Lottini to send what slaves he could «immediately», urged Luigi Arnoldi to «not waste time», and begged Filippo La Rocca to send slaves «as soon as possible»<sup>31</sup>. Obstruction spawned still other creative adaptations, such as the resourceful use of alternative methods of transport. When boats to carry slaves were not forthcoming, Cosimo's agent took on this aspect of logistics himself and purchased a Marsiliana, a Venetian square-sterned ship. As we saw, Cosimo turned to multiple geographies to procure slaves, casting his net both northward and southward. As his search grew more frantic, he began to work on multiple fronts at once. Simultaneous action in diverse spatial locales generated a splintering and splitting of attention across multiple spatial realms, and perhaps a sense of divided subjectivity. Thus among the many responses, tactics, and features generated of logistical impediment, we may list acceleration, creativity, and fragmentation.

Once slaves had arrived in Tuscany, any number of obstacles impeded streamlined labor operations. While Anglophone historiography has tended to dismiss Mediterranean slavery as so mild as to 'not count' as slavery, Mediterranean slavery was surely not so clement that slaves did not continually and frequently try to escape. When in 1547 Cosimo consigned slaves who had labored at Florence's Fortezza da Basso to the Otto di Guardia e Balìa, the Florentine prison magistracy, he specified that the transfer be conducted carefully so as to ensure that the slaves «not flee by road»<sup>32</sup>. Clearly flight was an option that required guarding against. Slave bodies bore the gruesome testimony of their routine defiance of the strictures of their captivity. In the assembled crew of 1555, Amet, a 'moor' from Tripoli, Mamet, a 'black moor' from Africa, and the

<sup>30</sup> ASF MP, Cosimo, Pisa, to Filippo La Rocca, Palermo, 27 February 1548. Vol. 187 Fol. 30, Doc 7957.

<sup>31</sup> ASF MP, Giovanni Francesco Lottini, San Gimignano, to Pier Francesco Riccio, Florence, 12 November, 1545, Vol. 1170a, Fol. 508r, Doc 6210; ASF MP, Cosimo, Pisa, to Luigi Arnoldi in Palermo, Sicily, 1 March, 154, Vol. 187, Fol. 35, Doc 7963.

<sup>32</sup> ASF MP, Cosimo, Pisa to Pier Francesco Riccio, Florence, 16 Oct, 1547, Vol. 638, Fol. 177, Doc 15309.



'olive moor' Amet di Marsores were each blind in one eye, probably due to attempts at gaining freedom, since eye gouging was a common punishment inflicted for escape. Other slaves were mutilated in ways still more macabre. The noses of Amor from Africa; Mustafa, a 'Turk' from Smyrna, and Sait, a «moro ulivastro» were clipped or blunted (*spuntato*) – a routine punishment for escape that was discontinued only after it was seen to cause respiratory problems that precluded a slave's ability to work<sup>33</sup>. Mutilations such as these were meant as disciplinary object lessons to deter slave escapes, and when in 1561 Cosimo ordered the ears and noses of two 'Turkish' slaves cut off after their unsuccessful attempt to escape, he intended it «an example to the others»<sup>34</sup>. However it is clear that not even the threat of mutilation deterred freedom-seeking slaves, since already in 1555 more than one slave bore the marks of fugitivity<sup>35</sup>.

## 8. Homogeneity and Synchronicity

By 1549, either the piecemeal results or perhaps the sheer logistical complexity of Cosimo's efforts to procure slaves drove Cosimo in still other unforeseen directions, for this year, he decided to augment his workforce with Christian prisoners<sup>36</sup>. And while healthy Muslim males of around thirty were the most desired type of slave, in the end, the complexities of sourcing Tuscan crews resulted in a markedly heterogeneous group. In addition to being of diverse religious affiliations, slaves in Tuscany were of a startlingly diverse mix of languages and ethnicities, not to mention radically differing ages, heights, and levels of ability and straddling a broad spectrum of health

<sup>33</sup> ASF MP, Vol. 627. ff30v, 46r-48v, 54r-55r.

<sup>34</sup> In 1561, Cosimo instructed executors not to gouge out the slaves' eyes, confirming this as an expected mode of punishment. The remark further suggests that Cosimo felt the need to guard against excessive zeal when it came to punishing slaves. ASF MP Vol. 211, Fol. 110, Cosimo, Florence to Piero di Niccolò de'Machiavelli, no place name. 29 May 1561.

<sup>35</sup> Attempts of Mediterranean slaves to escape seem to have been as common as in Atlantic slaving. For galley slaves attempting to escape in a Spanish context, see M. LOMAS, *Governing the Galleys: Jurisdiction, Justice, and Trade in the Squadrons of the Hispanic Monarchy (Sixteenth -Seventeenth Centuries)*, Leiden, Brill, 2020.

<sup>36</sup> In 1549-50 Cosimo thanked various agents for sending him *forzati*. ASF MP, Cosimo, Florence, to Diego Hurtado de Mendoza, no place name, 15 July 1549, Vol. 323 Fol. 38, Doc 14524; ASF MP, Cosimo, Pisa, to Pier Francesco Riccio, Florence, 12 March 1550, Vol. 638, Fol. 283, Doc 15351.

and wellness. The radical heterogeneity of this ragtag mob of men that arrived on Tuscan shores led to efforts to homogenize them: Cosimo commissioned red berets and matching shirts, pants, and other items of clothing so as to create a semblance of unity. Yet as with so many other areas of the logistics of slaving, provisioning slaves with clothing was fraught with pitfalls. Indeed in 1552, Tuscany was so economically strapped and the labor crews at Piombino so desperate for clothing that Cosimo's factor Alessandro Malegonnelle commanded the people of Volterra to send used shoes, clothes, and fabric in order to clothe them<sup>37</sup>. When the red uniforms finally arrived, there were problems with quality. The shirts were "of such weak cloth that when [workers and slaves] put *corbellinis* of earth on their shoulders, they disintegrate immediately". Bastiano Campana, Cosimo's man in the field, therefore advised that shirts of longer-lasting wool (*albagio*) be made for labor crews, which precipitated infighting: Luca Martini, galley and crew supplier, punctiliously enumerated what clothing he had already sent («230 smocks of sheeting, 179 unbelted wool overcoats, 521 linen shirts, 804 pairs of stockings, 500 berets, each one new, and more than 16 bolts of *trino* cloth to make shirts»), then lashed out at Comito Manuello da Portovenere for supposing that clothing for crews should be new: Portovenere was «a person for whom what he has is never enough»<sup>38</sup>.

There was the problem of a new and more efficient style of rowing. Rowing *a scalcio* (or *a galocha*) required that five or six men pull a single oar in unison. To synchronize the physical movements of disparate actors was a difficult prospect and necessitated training and practice. For this reason, Luca Martini wrote in February of 1548 to request «certain trumpets» so as to give rowing commands<sup>39</sup>. This index of

<sup>37</sup> ASF MP, Alessandro Malegonnelle, Volterra, to Cosimo, Florence, 16 August, 1552, Vol. 410, Folio: 637, Doc 21253.

<sup>38</sup> ASF MP, Bastiano Campana, Elba, to Cosimo, Florence, 26 August, 1552, Vol. 410, Fol. 882, Doc 6636; ASF MP, Luca Martini, Pisa to Cosimo, Florence, August 1552, Vol. 410, Fol. 869, Doc 21288. Cosimo noted that Martini, who was responsible for procuring construction supplies at Pisa, was so hated by Pisans that they welcomed his death «with extraordinary joy».

<sup>39</sup> ASF MP, Luca Martini, Pisa to Pier Riccio, Firenze, 15 February, 1548, Vol. 1174, Fol. 85r, Doc 18299. Using trumpets was a comparatively new method. In the fourteenth century, Jacopo della Lana (1324-28) had reported rowers as synchronized via whistle. J. DELLA LANA, *Chiose alla Commedia di Dante Alighieri. Paradiso*, p. 570, col. 2.7.

sonic cues used to streamline and coordinate the physical exertion of diverse men helps epitomize the efficiency with which port and galley laborers were ultimately coordinated and exploited. Harmonizing men's movements via sonic blast used time and sound to govern movement in a manner at once ancient yet uncannily modern.

## 9. Managerial Rationality

As with the structuring human movement through sound, the system generated countless other algorithms to regulate the lives of laboring slaves. Administrators made careful calculations as to the minimum number of loaves of bread required to keep a slave alive yet still able to work (six), and as to the ratio of Christians to Muslims while at sea to forestall potential slave uprisings (two to one)<sup>40</sup>. During navigation, Muslims and Christians were kept separate through prescription and architecture, with each group assigned to a distinct block of benches. Countless minute and interlocking economies ensured slave retention, such as a recursive system of incentive whereby rewards to captors of fugitive slaves would be subtracted from the salaries of the guards under whose watch the slaves had escaped<sup>41</sup>. Throughout the process, scribes diligently recorded quantities and salient facts. And while Tuscan modes of slaving surely overlapped with already-developed military and statal forms of rationality, the particular requirements of Mediterranean port and galley slaving helped its forms and models to surpass these bounds. Ultimately, the port and naval slave economy would grow so highly calibrated, productive, and efficient that its disposition of force in the government of human bodies would help sustain the Tuscan state for over two centuries. At the same time, the enslavement of thousands of Muslims would grow so normative as to leave relatively little trace in the documentary record aside from a handful of surviving human inventories.

By 1550, there were four Tuscan galleys: enough to safely navigate as a group. Now

<sup>40</sup> By the seventeenth century, these ratios would change considerably, and galleys would employ a much higher ratio of enslaved Muslims.

<sup>41</sup> J. GRIMA, *The Rowers on the Order's Galleys (c. 1600-1650)*, «Melita Historica: Journal of the Maltese Historical Society», 13, 2/2001, pp. 113-126. ASF MP, Cosimo, Florence to Piero di Niccolò de'Machiavelli, no place name. 29 May 1561, Vol. 211, Fol. 110, Doc 8868.

Tuscans could avoid haggling for slaves at market and could obtain them directly, either through battle or through predatory raids on unsuspecting Muslim passenger ships. In 1550-51, in exchange for Charles V's recognition of Cosimo as head of the Florentine state, Cosimo sent forces to accompany Charles' on land raids at Bona (today Annaba), Mehdia (today Madhya), and Tripoli, in this way obtaining slaves from each of these North African regions. This was why twenty-one «little slaves (*schia-vetti*)», also described as *putte nere* (black cherubs), possibly Sub-Saharan Africans, passed through Pisa in 1550 – however this is all we know about their fate. In 1555, galley ledgers designated at least sixteen slaves who rowed for Tuscan galleys as hailing from the Maghreb Regencies of Tunisia, Algeria, or Tripoli. The number of men from North Africa was surely much higher, however, with the discrepancy stemming from the inconstant scribal practices of the time<sup>42</sup>. Another eight slaves came from today's Turkey: Anatolia, the Black Sea, Buda, Tirali, Constantinople, and 'Manasan', and six slaves simply came «from Africa». Smaller numbers of slaves came from Central Europe (Hungary) or Greece (Lepanto, Seres), and places such as Corfu, Milan, and Seville. The crew of slaves who labored in Tuscany, substantially in place by 1555, was therefore profoundly diverse in terms of ethnic and religious background, charting a terrain that extended from the Black Sea to Sub-Saharan Africa.

## 10. Knowledge and Classification

Each new solution to logistical problems generated a new set of problems which in turn generated new responses and behaviors, and the increase in human complexity was felt to merit new steps to classify and segregate. The problem stemmed from the fact that Christians and Muslims must labor together, but were at all costs to be kept from mixing. In addition, the system faced difficulties such as, if all forced laborers were similarly attired, how might one distinguish Muslim from Christian? New

<sup>42</sup> North African toponyms included 'Gostantina', Tagoria, 'Tripoli da Barberia', Mehdia, and the Tunisian port of Goletta (Goulette, or Halq al-Wadi): University of Pennsylvania, Ms. Lea 353, n.p; Vincenzo Ferrini, Lecceto to Pier Francesco Riccio, Florence, 10 January 1546, Vol. 1172, Fol. 25r, Doc 7321, circa 1550; ASF Carte Strozziiani, Series I, CXLV, Papers concerning S. Stefano, Account of B. Balbiani of slave raids, 1550, n.p.; ASF MP, Vol. 627, ff30v-54v.

technologies of identification emerged in response: a distinctive “pigtail” tonsure for Muslims to ensure clear and easy visibility. Other distinctions arose to both standardize and revalue the status of captured men. For example, an ableist exclusionary dialectic assessed and rejected slaves considered unfit for maritime endeavor, as when General Centurione classed nine slaves as «not good at the oar» and sent Saim (Selim?) “granatino” (Granadian?) from Algeria, thirty-five years old and blind, back to Portoferraio with eight other men. Work programs engendered stark new binaries such as healthy versus sick and able versus injured along with more finely-tuned assessments of ability such as, say, «good at the oar» or «skilled at metalwork». By the beginning of the seventeenth century, an even more finely-grained assessorial strategy was layered into maritime practice. Now, immediately upon captured, Muslims deemed wealthy were assessed for their liquidity and how much they might bring if ransomed. The practice was meant to filter out potential sources of much-needed cash before they were diverted into heavy labor, which was economically of lesser value<sup>43</sup>. All of these forms of assessment and classification contributed to ballooning bureaucracy and enacted a capillary form of violence upon slaves. The bodies of enslaved Muslims were also minutely inspected for identifying marks such as moles, scars, or burns and the features called out to the scribe who recorded them. Such assessments were at once unprecedentedly precise in their capturing of physical particularity, yet generated not a subtler understanding of the captives as people, but instead a stark and unbridgeable binary divide which objectified and reified Muslims, making them legible not as souls ripe for conversion, but rather as mere bodies to be surveyed and exploited. The process furthered religious difference in that the bodies of Christian prisoners were not inspected in this way.

As Mediterranean slavery extended into the eighteenth century, methods of bodily classification would dovetail with the assessment of criminals and would be commonplace in carceral settings across Europe. For example, assessing enslaved Muslims for

<sup>43</sup> University of Pennsylvania Ms. Coll. 771,1609, f3v, Folder 2.

galley service had created the category of “rightness”—*giusto*—a category which assessed both height and fitness for labor. However the category well outlasted the galleys, and in French prisons in the nineteenth century, the label assumed connotations both normative and moral. A ‘slaving eye’, that gaze which speedily evaluated a man’s utility for hard labor, had the immediate effect of reifying persons and reorienting them toward new purposes, yet over time, generated new ideals quite independent of those initially intended.

## 11. Inflows

As noted, after 1550, Cosimo obtained slaves via land raids in North Africa and the maritime capture of ‘Turkish’ ships. After about 1555, Tuscany would continue to acquire slave labor through military channels, though inflow quantities continued to be unreliable and chaotic. Some coups produced large influxes of laborers, as when a wrecked French vessel near Pianosa in 1553 produced roughly three hundred forced laborers for Tuscany, or as when commander Chiappino Vitelli defeated five hundred ‘Turks’ at Piombino in 1555<sup>44</sup>. A long stream of slaves slipped into Tuscany as the purchases or servants of military captains. For example, upon his return from Africa, the Roman commander Giordano Orsino brought back a slave who wound up working for Tuscany. Similarly, the ‘Turk’ Regieppe, thirty-five years old and from the Black Sea («of good height, with two cuts on his head») became a slave in Tuscany after Captain Alessandro Corso purchased him from Antonio Signor Bernia. Giorgio, a «black moor from Milan», came to row for Tuscan galleys after working as a military page or servant to commander Chiappino Vitelli<sup>45</sup>. It is not clear why these officers relinquished their pages to galley service, though it may have been mandated due to

<sup>44</sup> At this time, France was allied with the Ottoman empire. ASF MP, Cosimo, Florence, to Averardo di Antonio Serristori, Rome, 12 March 1553, Vol. 29, Fol. 357, Doc 9794; ASF MP, Summary of siege of Port’Ercole. 2 June 1555. Vol. 1866, Fol. 114, Doc 20517.

<sup>45</sup> Statements such as these can be multiplied. For example, the slave purchased from the galley of Gismondo da Scandiano had belonged to ‘Signor Ridolfo’, presumably serving as a page or military assistant, and Francesco, a slave from Seville, was sold to Tuscan galleys by the fieldmaster of Siena. ASF MP, Vol. 627, ff30v-54v.

the shortage of laborers.

## 12. Outsourcing: The Knights of Santo Stefano

Precisely when Cosimo conceived of creating the maritime crusading order of the Knights of Santo Stefano is debatable<sup>46</sup>. Surely the Knights of St. John had provided a fruitful model of slave procurement after the Order's relocation to Malta in 1530. But the 1556 news that just 20% of the many new titles of knighthood and baronies granted by Henri II Valois had generated 1.5 million *scudi* likely provided a strong incentive<sup>47</sup>. Whatever its impetus, Cosimo's creation of the Knights of Santo Stefano in 1562 represented a move of tactical genius, for it killed multiple birds efficiently and with a single stone. In one fell swoop, it generated much-needed revenue by granting noble titles for a fee and repopulated a depleted aristocracy<sup>48</sup>. The Knights also provided a new focus for unruly religious energy, created a venue through which Tuscany could develop much-needed maritime leadership, and perhaps most importantly, it created a means of constantly replenishing Tuscan slave supplies. Such a conduit was critical, since the Tuscan slave population had not means of reproducing itself and was continually eroded through injury, sickness, overwork, and death. Skillfully cloaking themselves in the ancient trappings of crusade and religion, the Knights provided a stirring focus of military and Christianizing propaganda. However functionally, as a new sub-corporation of the Tuscan state, the Knights served as the primary procurers for the unpaid laborers who kept the Tuscan economic and maritime

<sup>46</sup> For the organization and purposes of the Knights of Santo Stefano, see C. CIANO, *Santo Stefano per mare e per terra: la guerra mediterranea e l'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano dal 1563 al 1716*, Pisa, ETS Editrice, 1985; F. ANGIOLINI, *I cavalieri e il principe: l'Ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna*, Firenze, Edifir, 1996.

<sup>47</sup> ASF MP, Giovanni de' Rossi, Venice, to Lodovico Domenichi, Florence, 8 January 1556, Vol. 3079, Fol. 6r, Doc 27255.

<sup>48</sup> Nonnobles were allowed to join the Knights by creating a *commendata di patronato*, an endowment that would support the expenses of one additional knight. A. SCETTI, *The Journal of Aurelio Scetti: A Florentine Galley Slave at Lepanto (1565-1577)*, Tempe, Arizona Center for Medieval Renaissance Studies, 2004, p. 23.

engine running<sup>49</sup>.

### 13. Conclusion

Just before the middle of the sixteenth century, Cosimo I de' Medici began to import Muslim slaves from Northern and Sub-Saharan Africa, today's Turkey, and the Eastern Mediterranean to serve as a labor force for Tuscany. These operations would continue through the eighteenth century. The unfree workers procured by Cosimo propelled the galleys that defended Tuscany's coast and they served as the backbone of most of the productive enterprises that sustained early modern Tuscany, particularly in its port cities. A careful analysis of Cosimo's procurement and deployment of slaves sheds light upon the dynamics of Mediterranean migration, the importance of Mediterranean slavery in the increasingly global movement of labor and capital, and the manner in which the logistics of slaving placed the Mediterranean at the center of the development of a wide range of 'modernizing' processes<sup>50</sup>. More broadly, Cosimo's efforts to procure slaves reveal the tendency of logistical operations to ramify in spite of, or even because of impediment, and for these impediments to generate new forms of knowledge.

His efforts to procure slaves initially haphazard and halting, Cosimo progressively turned to less personal and more anonymous channels of procurement and extended

<sup>49</sup>At Malta, Jacopo Guidi had reported young nobles arriving to sign up as knights in droves as well. ASF MP Jacopo Guidi da Volterra, Livorno to Antonio Serguidi, Florence, 22 January 1562, Vol. 1212a, Fol. 30, Doc 26465.

<sup>50</sup>For the modern aspects of the processes discussed herein, see I. REED – M. WEINMAN, *Agency, power, modernity: A Manifesto for Social Theory*, «European Journal of Cultural and Political Sociology», 6/2018, pp. 1–45; J. ADAMS, *1-800-How-Am-I-Driving? Agency in Social Science History*, «Social Science History», 35, 1/2001, pp. 1-17; J. BENNETT, *Modernity and its Critics*, in *The Oxford Handbook of Political Science*, Oxford, Oxford University Press, 2011. On mobility, migration, and boundary-crossing as distinctive features of modernity, see R. GANGULY-SCRASE – K. LAHIRI-DUTT, *Dispossession, Placelessness, Home and Belonging: An Outline of a Research Agenda*, in *Rethinking Displacement: Asia Pacific Perspectives*, Farnham, Ashgate Publishing Co., 2013, pp. 3-30; On acceleration and synchronicity as characteristics of modernity, see: H. ROSA, *Alienation and Acceleration: Towards a Critical Theory of Late-modern Temporality*, Malmö, Århus University Press, 2014 and H. ROSA – W.E. SCHEUERMAN, *High-speed Society: Social Acceleration, Power, and Modernity*, University Park, Pennsylvania State University Press, 2009.



his logistical networks internationally. Frustrated by market obstacles, Cosimo redoubled his efforts and turned to diverse geographies, processes which fragmented and accelerated slaving operations. Confronting bottlenecks in slave supply forced Cosimo to reshape his parameters and search criteria, and generated a more refined understanding of the requirements, if not the human value, of slave labor. Each stage of logistics generated new solutions and new understandings. Shaping a diverse mass of slaves into a working crew produced still other novel dynamics. Restraining a highly heterogeneous crew, orchestrating their labor, and imparting a sense of visual unity and order to the enterprise stimulated multiple forms of economic enterprise and in turn, new challenges. As slaves were coordinated using sonic cues, time was subtly reconfigured into synchronicity, and inventorying the bodies of enslaved Muslims both engendered heightened managerial rationality and produced new categories through which men were understood – categories which in turn had a long and fruitful afterlife. The logistics of the recrudescence of slavery in Tuscany at midcentury culminated in a final and novel act of efficiency, the creation of the Knights of Santo Stefano, an order whose *raison d'être* was arguably to circumvent the problems posed by slave procurement. In an ingenious move of outsourcing, the creation of the Knights as a subcorporation of the Tuscan state ensured greater control of the logistics of slaving and the perpetual replenishment of an ever-dwindling population.



*Logistica in (s)composizione. Spazio-tempo, espropriazione e infrastrutture nel Caucaso Meridionale*

Evelina Gambino

A partire dalla seconda metà degli anni Novanta, la Georgia ha promosso il suo territorio come il corridoio di transito ideale tra le nazioni ricche di materie prime dell'Asia Centrale ed i mercati europei<sup>1</sup>. Divenuto presidente della repubblica georgiana, Eduard Shervardnadze, ultimo ministro degli esteri sovietico, s'impegna a posizionare il paese al centro di una strategia di commercio transnazionale basata sull'incremento della connettività infrastrutturale dei vari paesi dell'ex Unione Sovietica: strategia da lui illustrata nel libro «La Grande Via della Seta»<sup>2</sup>. L'ambizione di creare una serie di corridoi di transito composti da reti ferroviarie per stimolare il commercio tra il blocco Orientale e l'Europa era già stata presentata da Shevardnadze, prima del crollo dell'USSR, come una visione di apertura da sostituire alle geografie di esclusione dettate dalla Guerra Fredda, visione consolidata in seguito dal programma internazionale TRACECA di cui il presidente georgiano era stato tra i principali fautori. Sotto il governo Shevardnadze il territorio georgiano diventa dunque un luogo di molteplici mega progetti, incluso l'oleodotto Baku-Tbilisi-Ceyhan sviluppato da BP, al tempo, la più grande opera infrastrutturale mai costruita<sup>3</sup>. A vent'anni dal governo Shevardnadze, la Georgia conta cinque tra gasdotti e oleodotti, quattro porti operati da alcune delle maggiori compagnie globali, inclusa Maersk, BP, SOCAR, KazTransOil ed una serie di altri progetti logistici in via di sviluppo, incluso un porto al confine con il territorio contestato dell'Abkhazia ed una ferrovia per connettere l'Azerbaijan con la Turchia tramite i territori Sud Occidentali del Samtshke-Ja-

<sup>1</sup> Si veda G. TOAL, *Near Abroad: Putin, the West, and the Contest over Ukraine and the Caucasus*, Oxford, Oxford University Press, 2017.

<sup>2</sup> E. SHEVARDNADZE, დიდი აზრემუმი გზა: TRACECA, PETRA. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი. ევრაზიის საერთო ბაზარი. პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები, Tbilisi, მეცნიერება, 1999.

<sup>3</sup> A. BARRY, *Material Politics: Disputes Along the Pipeline*, London, John Wiley & Sons, 2013.

vakheti. Negli ultimi cinque anni, però, l'incessante spinta logistica al centro dello sviluppo del paese, ha acquistato una nuova cornice: la *Belt and Road Initiative*<sup>4</sup>, sponsorizzata dal governo cinese di XiJinping. Di fatto una nuova, e molto più ampia, Via della Seta, per implementare e rielaborare la visione infrastrutturale sognata da Shevardnadze.

In questo intervento mi concentrerò su uno dei sistemi infrastrutturali all'interno della molteplicità logistica contenuta nella *Belt and Road Initiative*: la ferrovia Baku-Tbilisi-Kars. Questa linea, che fu inaugurata nel 2017 dopo una lunga e turbolenta gestazione, è stata descritta dall'allora primo ministro georgiano, Giorgi Kvirikashvili, come un tassello fondamentale della «Nuova Via della Seta» georgiana<sup>5</sup>. Spingendosi oltre la visione di progresso e di efficienza tecnologica associata a questa infrastruttura ed all'immaginario socio-tecnico nella quale è oggi inserita<sup>6</sup>, si possono osservare le tracce dei conflitti, movimenti e soggettività che ne popolano gli spazi e ne sostengono la promessa di connettività logistica. Se per la Georgia, la *BRI* ha dato nuova vita e, almeno in parte, una nuova direzione al desiderio logistico del paese, ampliando l'orizzonte della connettività per includere non solo transito di merci, ma la creazione di nuovi mercati e nuovi spazi infrastrutturali, materiali e non<sup>7</sup>, osservando lo sviluppo della *BRI* dalla prospettiva georgiana ciò che appare è una serie di relazioni spazio/temporali dove la spinta tecnologica e futuristica verso la circolazione

<sup>4</sup> NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, 2015, [https://reconasia-production.s3.amazonaws.com/media/filer\\_public/e0/22/e0228017-7463-46fc-9094-0465a6f1ca23/vision\\_and\\_actions\\_on\\_jointly\\_building\\_silk\\_road\\_economic\\_belt\\_and\\_21stcentury\\_maritime\\_silk\\_road.pdf](https://reconasia-production.s3.amazonaws.com/media/filer_public/e0/22/e0228017-7463-46fc-9094-0465a6f1ca23/vision_and_actions_on_jointly_building_silk_road_economic_belt_and_21stcentury_maritime_silk_road.pdf), letto il 22.06.2020.

<sup>5</sup> E. GAMBINO, *Georgia, the South Caucasus and the BRI: a situated view*, «Caucasus Analytical Digest», 1, 111/2019, pp. 10-14.

<sup>6</sup> Per un'analisi del concetto di «immaginario sociotecnico» si veda S. JASANOFF, *Future Imperfect: Science, Technology, and the Imaginations of Modernity*, in S. JASANOFF – S.H. KIM (eds), *Dreamscapes of Modernity: Sociotechnical Imaginaries and the Fabrication of Power*, Chicago, Chicago University Press, 2015, pp. 1-33.

<sup>7</sup> E. GAMBINO, *The Georgian logistics revolution: questioning seamlessness across the New Silk Road*, «Work Organisation, Labour & Globalisation», 13, 1/2019, pp. 190-206. Per un'analisi critica generale dell'intersezione tra infrastrutture materiali ed immateriali nella costruzione di corridoi logistici si vedano G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016 e I. DEY – G. GRAPPI, *Beyond zoning: India's corridors of «development» and new frontiers of capital*, «South Atlantic Quarterly», 114, 1/2015, pp.153-170.

fluida ed ininterrotta di merci, dati e persone s'interseca con, ed è a volte imprescindibile da, progetti ed infrastrutture preesistenti che ne influenzano il corso, tramite scontri e attriti sommersi<sup>8</sup>. Da questa prospettiva, lo spazio-tempo<sup>9</sup> logistico ci appare in costante (s)composizione: l'assemblarsi di nuove rotte, immaginari arditi e vaste relazioni sorge infatti sul disaggregarsi di altri territori e con essi dei processi che ne facevano parte. Osservando l'altrove logistico risultato da questa (s)composizione è possibile leggere in controluce il ruolo di «geometrie di potere»<sup>10</sup> sedimentate e «paesaggi temporali»<sup>11</sup> apparentemente invisibili ma centrali alla creazione di forme di espropriazione legate ai processi di accumulazione logistica. Inoltre, ciò che emerge guardando queste (s)composizioni è l'intersezione, presente quanto storica, di diverse forme di mobilità all'interno della circolazione logistica: il movimento su larga scala di merci, capitali, materiali ed informazioni dunque ci appare sempre in (s)composizione con una «logistica delle migrazioni» che organizza diverse soggettività all'interno di territori infrastrutturali. Quest'intersezione tra diversi movimenti, come si vedrà, non descrive solo gli spostamenti di persone verso nuovi snodi logistici – o gli esodi messi in moto dalle geometrie logistiche contemporanee – ma anche la produzione di nuovi confini di diversa natura in relazione ai quali proliferano soggettività sfruttabili perché in bilico tra inclusione ed esclusione<sup>12</sup>.

<sup>8</sup> Il concetto di attrito è sviluppato da Anna Tsing in A. TSING, *Frictions: An Ethnography of Global Connections*, Princeton, Princeton University Press, 2005. I *critical logistics studies* hanno sottolineato la centralità delle dinamiche di attrito nella produzione di spazi logistici, per un overview si veda C. CHUA – D. COWEN – M. DANYLUK – L. KHALILI, *Introduction: Turbulent Circulation: Building a Critical Engagement with Logistics*, «Environment and Planning D: Society and Space», 36, 4/2018, pp. 617-62.

<sup>9</sup> Per un'analisi dell'intersezione tra spazio-tempo si veda D. MASSEY, *Imagining globalization: power-geometries of time-space*, in A. BRAH – M.J. HICKMAN – M. MAC (eds), *Global Futures*, Londra, Palgrave Macmillan, 1999, pp. 27-44.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> Traduco qui con il termine «paesaggio temporale» il concetto di «timescape» sviluppato da Laura Bear per sottolineare l'interazione tra spazio e tempo al centro di progetti di accumulazione, si vedano L. BEAR, *Navigating Austerity: Currents of Debt Along a South Asian River*, Stanford, Stanford University Press, 2015; L. BEAR, *3 For Labour: A Jeet's Accident and the Ethics of Technological Fixes in Time*, «Journal of the Royal Anthropological Institute», 20, 1/2014, pp. 71-88; L. BEAR, *Time as Technique*, «Annual Review of Anthropology», 45, 1/2016, pp. 487-502.

<sup>12</sup> B. NEILSON – S. MEZZADRA, *Confini e Frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globale*, Bologna, Il Mulino, 2013; si veda anche E. GAMBINO, *The Gran Ghetto: Migrant Labor and Militant Research in Southern Italy*, in N. DE GENOVA (ed), *The Borders of Europe: Autonomy of Migration, Tactics of Bordering*, Durham (NC), Duke University Press, 2017, pp. 255-283.

## 1. Due stazioni



Figura 1: la stazione di Gyumri – foto dell'autore.

Negli ultimi trent'anni la stazione ferroviaria di Gyumri, nell'Armenia Occidentale, a pochi chilometri dal confine, oggi invalicabile, con la Turchia, ha subito una serie di profonde trasformazioni che l'hanno lasciata architettonicamente integra, ma espropriata dall'ecosistema socio-tecnico all'interno del quale operava. Costruita alla fine degli anni Settanta, questa architettura fatta di linee geometriche severe, tipiche del tardo modernismo sovietico, appare intatta e ancora imponente al centro della piazza semi deserta. La ferrovia di Gyumri è stata il primo e, fino a pochi decenni fa, il più trafficato, snodo ferroviario in Armenia. La linea risale al 1897, costruita per collegare il Caucaso meridionale con l'avamposto di Kars nei territori russi ai margini dell'Impero ottomano ad Ovest, ed ampliata negli anni seguenti verso la capitale Yerevan a Sud, si diramava a Nord verso la rete georgiana che proseguiva in direzione dei pozzi di petrolio di Baku in Azerbaijan e, tramite gli sbocchi portuali di Poti e

Batumi, oltre il Mar Nero. Questo esteso sistema infrastrutturale che per la prima volta metteva in connessione diversi punti focali del Caucaso Meridionale, fino ad allora considerato impervio e di difficile penetrazione<sup>13</sup>, fu strumentale all'estrazione e allo sfruttamento di materie prime come petrolio, gas naturale e manganese da parte dell'impero russo e di vari capitalisti occidentali come i fratelli Nobel e la compagnia Royal Dutch<sup>14</sup> che, avendo costruito le loro fortune nei pozzi di petrolio di Baku, investirono nello sviluppo di infrastrutture di transito e d'immagazzinamento sulla costa del Mar Nero e in diversi punti della linea<sup>15</sup>. Fin dalla sua creazione, dunque, è necessario visualizzare questa ferrovia non come un'infrastruttura unica ma come un sistema logistico che mette insieme vari momenti estrattivi, produttivi e vari tipi di circolazione, governati da interessi privati o asserviti alla logica espansionistica dell'Impero Russo anche in grado di innestare conquiste tecnologiche su un'emergente grammatica territoriale. Non solo: come si legge in molteplici resoconti degli anni che condussero alla Rivoluzione d'Ottobre<sup>16</sup>, è anche attraverso queste arterie logistiche che crebbero i movimenti operai transnazionali che confluirono nei moti rivoluzionari. Nutrendosi della connettività permessa dalle nuove infrastrutture, ed eccedendone lo scopo, nei primi anni del Novecento persone, riviste, poesie, materiali e tattiche nelle molteplici lingue della classe operaia multi-etnica impiegata nelle frontiere d'estrazione transcaucasiche circolavano proprio attraverso la ferrovia<sup>17</sup>.

L'espulsione della classe capitalista internazionale in seguito alla Rivoluzione

<sup>13</sup> Per un'analisi del «sublime infrastrutturale» nel Caucaso Meridionale si veda P. MANNING, *Strangers in a Strange Land: Occidental Publics and Orientalist Geographies in Nineteenth-Century Georgian Imaginaries*, Brookline (MA), Academic Studies Press, 2012, pp. 64-70.

<sup>14</sup> Oggi nota come Shell.

<sup>15</sup> T. MITCHELL, *Carbon Democracy, Political Power in the Age of Oil*, London, Verso, 2011, pp. 50-53.

<sup>16</sup> *Ivi*, pp. 33-35; si veda anche S. JONES, *Socialism in Georgian Colours: The European Road to Social Democracy*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 2005, pp. 76-104.

<sup>17</sup> Tra le numerose scritte che circolavano attraverso questi circuiti, Jones riporta dei versi pubblicati dalla rivista clandestina «Gantiadi»: «noi poveri lavoratori nati nel sudore / Non c'è nessuno che si prenda cura di noi / Fratelli, dobbiamo prenderci cura di noi stessi / O la luce scomparirà! Accendiamo a modo nostro / E trova la via della verità / Aggiungiamo conoscenza alla nostra forza / In modo che i raggi di luce brillino su di noi», in S. JONES, *Socialism in Georgian colours*, p. 93.

diede inizio ad una radicale riorganizzazione del sistema produttivo e delle connessioni logistiche che lo sostenevano<sup>18</sup>. La logica estrattiva e la geopolitica che furono alla base dello sviluppo infrastrutturale transcaucasico, rimasero però centrali nella costruzione del nuovo paesaggio logistico dell'Unione Sovietica. In seguito all'annessione nel 1921 delle repubbliche del Caucaso meridionale, Leon Trotsky difende le operazioni dell'Armata Rossa dalle critiche ricevute da diversi socialisti occidentali, definendo la logistica come «il fatto strategico della Transcaucasia», un «fatto» che, il generale sottolinea veementemente, «non può essere ignorato»<sup>19</sup>. L'eredità infrastrutturale passata dall'Impero all'Unione è dunque un insieme di pratiche materiali e di tecnologie ma anche di logiche territoriali ed estrattive che rimasero attive all'interno del nuovo sistema post-rivoluzionario. A seguito dell'annessione della Transcaucasia e dopo il ritorno della provincia di Kars all'attuale Turchia nel 1917, la Baku-Tbilisi-Gyumri-Kars divenne uno snodo chiave tra l'Unione Sovietica e il suo esterno. Gyumri, allora chiamata Leninakan, fu una delle città industriali più sviluppate della regione con circa trentacinque grandi fabbriche capaci di impiegare fino a quindicimila lavoratori ciascuna. Specializzata principalmente nella produzione tessile, durante il periodo NEP, Leninakan fu al centro di una vasta migrazione di lavoratori, in particolare donne, dalla Russia e dall'Ucraina. Dagli anni trenta in poi la popolazione cominciò a crescere, passando da poco più di 60.000 abitanti fino a 222.000 negli anni '80<sup>20</sup>. Per circa mezzo secolo, l'intersezione tra industria e infrastrutture ha trasformato Leninakan in un centro multiculturale in cui convivevano lavoratrici e lavoratori provenienti da diversi angoli dell'Unione Sovietica. Durante questo periodo, la stazione di Gyumri smistava circa 80 vagoni merci al giorno, diretti all'esterno attra-

<sup>18</sup> Per un'analisi delle logiche infrastrutturali che tenevano insieme l'Unione Sovietica si vedano S. CLARKE, *Privatization and the Development of Capitalism in Russia*, «New Left Review», 1, 96/1992, pp. 20-33; S.J. COLLIER, *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*, Princeton, Princeton University Press, 2011; C. HUMPHREY, *Ideology in Infrastructure: Architecture and Soviet imagination*, «Journal of the Royal Anthropological Institute», 11, 1/2005, pp. 39-58.

<sup>19</sup> L. TROTSKY, *Between Red & White: A Study of Some Fundamental Questions of Revolution*, Londra, Communist Party of Great Britain, 1922.

<sup>20</sup> Sito ufficiale dell'Agenzia statistica armena, «Armstats.am», <https://www.armstat.am/file/doc/99485583.pdf>, letto il 20.06.2020.



verso il confine con la Turchia e verso l'interno ai diversi centri industriali delle repubbliche sovietiche. Entrando nella stazione oggi, però, ciò che appare è una scena radicalmente diversa. Dei numerosi binari che un tempo costituivano questo nodo ferroviario, solo due sono attualmente in funzione, il resto, in file e file separate da piattaforme, ospita vecchi modelli di treni ora fermi ed esposti in una mostra permanente a formare una cronologia materiale della passata gloria di questa infrastruttura ora spettrale<sup>21</sup>.

Nel dicembre del 1988, Gyumri venne colpita da un terremoto di potenza 6.8 sulla scala Richter che distrusse gran parte del tessuto urbano. Le vittime, tra gli abitanti della città e di due comuni vicini, Vanadzor e Spitak, sono stimate tra le venticinquemila e le cinquantamila<sup>22</sup>. Ad oltre trent'anni dal disastro una parte dei sopravvissuti ancora vive nei containers dove furono sfollati nei giorni che seguirono il terremoto, altri sono solo da poco riusciti a trasferirsi in un'abitazione stabile, molti, infine, sono emigrati in cerca di lavoro in Russia o in Europa. Le conseguenze del terremoto si sono intersecate con, e sono state amplificate da, altri cataclismi storici che si sono abbattuti su questa città negli anni successivi, primo tra tutti il crollo dell'Unione Sovietica ed, in seguito, le guerre che hanno dissestato le repubbliche che ne hanno preso il posto. La ferrovia, sopravvissuta alla scossa, ha giocato un ruolo centrale nel coordinamento logistico della profonda crisi umanitaria seguita all'evento sismico. Il flusso di aiuti internazionali che per la prima volta dalla fine della Seconda guerra mondiale era provenuto anche dagli Stati Uniti, ha riguardato gran parte del tessuto ferroviario armeno, incrementandone esponenzialmente le attività negli anni seguiti al disastro<sup>23</sup>.

Nonostante il progressivo disfacimento e il successivo crollo dell'URRS nel 1991, che la tragedia di Gyumri e l'esplosione avvenuta solo un anno prima della centrale

<sup>21</sup> Per un'analisi della dialettica tra decadenza e produzione si veda T. EDENSOR, *Industrial Ruins: Space, Aesthetics and Materiality*, Manchester, Berg, 2005; A. MAH, *Industrial Ruination, Community, and Place: Landscapes and Legacies of Urban Decline*, Toronto, University of Toronto Press, 2012.

<sup>22</sup> I numeri non sono mai stati confermati.

<sup>23</sup> J. SCHOTT - T. KALATAS, *The Earthquake of Spitak, Armenia and its Socio-economic Implications*, in H. MELICZEK - C. KÄTSCH (eds), *Natural Disasters and Sustainable Development*, Göttingen, Cuvillier, 2014, pp. 77-89.

nucleare di Chernobyl contribuirono ad accelerare<sup>24</sup>, in questi anni la stazione ferroviaria di questa città di confine ha attraversato il suo periodo di più intensa connettività logistica<sup>25</sup>. La frammentazione dell'Unione Sovietica e lo smantellamento del suo complesso sistema logistico ha dato vita ad una miriade di organizzazioni logistiche «altre», con diversi gradi di visibilità. Alcune di queste reti esistevano già: è il caso dei vasti intrecci della «seconda economia» sovietica fatta di scambi e mercati più o meno formalizzati che viaggiavano nascosti in mezzo ai canali ufficiali<sup>26</sup>, altre specializzate nello smantellamento e privatizzazione di interi ecosistemi produttivi ed infrastrutturali, sono state indicate da molti commentatori come il fulcro del nuovo sistema di accumulazione dell'emergente spazio post-sovietico<sup>27</sup>. Nel caso di Gyumri, lo sforzo umanitario ha costituito per un periodo uno spazio logistico d'eccezione<sup>28</sup> all'interno del quale la rete ferroviaria Baku-Tbilisi-Gyumri-Kars ha acquistato una rinnovata importanza come principale arteria a sostegno della vita della regione. Migliaia di containers di aiuti umanitari provenienti da più di cento paesi sono transitati attraverso la sua stazione diretti ai quartieri devastati, attivando molteplici corridori rimasti operativi per diversi anni a seguire. Nel 1993, le tensioni etniche e i movimenti nazionalisti in parte responsabili per la scissione dello spazio sovietico sono esplose in

<sup>24</sup> Si veda A.V. GEVORKYAN, *Transition Economies: Transformation, Development and Society in Eastern Europe and the Former Soviet Union*, London, Routledge, 2018.

<sup>25</sup> Questo fatto è stato confermato dalle mie interviste a funzionari della stazione svolte a Gyumri nel febbraio 2019.

<sup>26</sup> Per una discussione di questi canali prima e dopo il crollo dell'unione sovietica si vedano O. TICHINDELEANU, *Post-capitalist Economies and the Post-Soviet Transition*, in E. LÁZÁR – Z. PETRÁNYI (eds), *Over the Counter: The Phenomena of Post-Socialist Economy in Contemporary Art*, Catalogue of the Exhibition, Mücsarnok Kunsthalle, Budapest, June 18, 2010 – September 20, 2010; L. REKHVIASHVILI, *Why Read Informality in a Substantivist Manner? On the Embeddedness of the Soviet Second Economy*, in A. POLESE – C. WILLIAMS – I. HORODONIC – P. BEJAKOVIC (eds), *The Informal Economy in Global Perspective*, London, Palgrave Macmillan, 2017, pp. 15-36.

<sup>27</sup> Come Humphrey e Mandel notano, nello spazio post-sovietico, «queste pratiche sono state chiamate *prikhvatizatsia* (dal Russo *prikhvatit'* "agguantare") in un gioco di parole con il termine privatizzazione: *privatizatsia*», in C. HUMPHREY – R. MANDEL, *Markets and Moralities: Ethnographies of Postsocialism*, Manchester, Berg, 2002, p. 9.

<sup>28</sup> Per un'analisi della convergenza tra logistica, aiuti umanitari e pratiche militari si veda G. GARELLI – M. TAZZIOLI, *Military-humanitarianism*, in K. MITCHELL – R. JONES – J.L. FLURI (eds), *Handbook on Critical Geographies of Migration*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2019, pp. 182-192.

un conflitto tra le nuove repubbliche indipendenti dell'Armenia e l'Azerbaijan su l'enclave del Nagorno Karabakh<sup>29</sup>. La disputa, che rimane ad oggi inconclusa, ha esacerbato le relazioni già tese tra Armenia e Turchia portando quest'ultima a tagliare ogni relazione diplomatica con l'Armenia e a chiudere i confini di terra tra le due nazioni interrompendo la connessione tra Gyumri e Kars ed effettivamente recidendo la più importante arteria di transito e commercio tra l'Armenia e i territori resi accessibili dal crollo della «cortina di ferro».

In *Post-Soviet Social*, Steven Collier mette in questione l'egemonia del neoliberalismo selvaggio sviluppatosi all'indomani del crollo dell'Unione Sovietica osservando le operazioni delle infrastrutture energetiche domestiche in una città provinciale della Federazione Russa<sup>30</sup>. Ciò che Collier descrive, seguendo tubi del riscaldamento e pompe di vapore è una «biopolitica infrastrutturale»<sup>31</sup> residua generata dalle complesse pianificazioni alla base dell'economia centralizzata dell'Unione Sovietica: invece di scomparire con il crollo del sistema, questa logistica sotterranea e le forme di vita che da essa dipendevano è rimasta testardamente in piedi, rendendo di fatto impossibile la privatizzazione totale desiderata dagli architetti del libero mercato. Nel caso di Gyumri, la devastazione provocata dal terremoto ed il conflitto geopolitico che si sono intersecati al crollo, amplificandone gli effetti, hanno demolito esattamente quelle testarde connessioni infrastrutturali attraverso le quali la biopolitica residua descritta da Collier è rimasta in vita, le stesse, per altro, che meno di un secolo prima avevano costituito la connessione infrastrutturale tra Impero e l'Unione. La città, dunque, e il luogo che ne era stato il fulcro vitale, la stazione, hanno continuato ad esistere per i passati tre decenni ma «espropriate» dai loro ruoli precedenti. Descrivendo il profondo dissestamento seguito al collasso dell'URRS, Caroline Humphrey, introduce la figura degli «espropriati»<sup>32</sup>. «Gli espropriati sono persone cadute fuori

<sup>29</sup> S. LUSSAC, *The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its Geopolitical Implications for the South Caucasus*, «Caucasian Review of International Affairs», 2, 4/2008, pp. 212-224.

<sup>30</sup> S.J. COLLIER, *Post-Soviet Social*.

<sup>31</sup> *Ivi*, p. 50.

<sup>32</sup> C. HUMPHREY, *The Unmaking of Soviet life: Everyday Economies After Socialism*, Ithaca (NY), Cornell University Press, 2002, p. 20.

dall'unità primaria della società»<sup>33</sup>. Le migliaia di persone le cui vite sono state determinate dalla logistica ora abietta della ferrovia, si sono all'improvviso trovate espropriate dalle geografie socio-tecniche all'interno delle quali avevano strutturato la loro vita, molte sono state spinte a migrare, rendendo Gyumri la città con il più alto numero di emigranti di tutta l'Armenia<sup>34</sup>. Allo stesso modo, osservando la stazione di Gyumri un profondo senso di espropriazione prevale. Le molteplici e contrastanti forme logistiche che l'hanno attraversata, le arterie che qui convergevano e con esse gli immaginari che ne giustificavano le operazioni e determinavano lo sviluppo esistono adesso solamente in forma di sedimenti materiali, ibernati nelle carcasse dei treni fermi sui binari e nelle descrizioni dei pochi che ancora vi sono impiegati. La dilagante ed incrementale espropriazione descritta da Humphrey come condizione di milioni di ex-cittadini sovietici, indica, però la continuata rilevanza dei processi e soggettività che popolavano la stazione per la riproduzione delle attuali operazioni che dominano lo spazio post-sovietico. Osservando la stazione nella sua condizione attuale di quieta abiezione, i sedimenti, gli attriti, ed il susseguirsi di movimenti condensati all'interno di questa infrastruttura rimangono dunque percettibili. Le diverse logiche logistiche – estrattiva, umanitaria, geopolitica, informale – che nel secolo che ha preceduto l'interruzione dei flussi di circolazione hanno animato la stazione intersecandosi sotto successivi sistemi produttivi, così come le soggettività che si sono mosse e formate in relazione ad questi diversi regimi, sono tracciabili a partire dalle carcasse ossificate che adesso occupano la ferrovia rendendola un punto di partenza da cui osservare le nuove diramazioni logistiche che un tempo in essa convergevano ed adesso puntano altrove.

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> A. ATOYAN, *Family Alienation and Labor Migration: A Case Study from Gyumri*, in G. RASULY – M. SIX, *Migration and its Impact on Armenia*, Vienna, ASSA, 2017, pp. 3-19.



Figura 2: la stazione di Akhalkalaki – foto di Tekla Aslanishvili

La nuova scintillante stazione del Baku-Tbilisi-Kars (BTK) si erige dieci chilometri fuori Akhalkalaki, tra terre agricole e pascoli apparentemente abbandonati. Akhalkalaki è un municipio nel sud-est della Georgia, incastrato tra due confini, rispettivamente a trenta e quaranta chilometri dal valico turco ed armeno. Questa zona, che viene spesso descritta come «la Siberia georgiana» a causa del clima arduo che in inverno raggiunge i trenta gradi sottozero, è popolata da una minoranza armena, discendente dagli armeni ottomani esiliati dall'Anatolia Orientale dopo il genocidio del 1915. Progettata dall'architetto tedesco Jürgen Meyer, la nuova stazione è una grande struttura bianca composta da forme fluide e motivi generati algebricamente. In Georgia, Meyer ha costruito un impressionante portfolio di progetti pubblici e privati

durante la presidenza di Mikheil Saakashvili – il leader della «Rivoluzione delle Rose» che dal 2003 al 2013 ha governato il paese. I progetti dell'architetto tedesco che spaziano da infrastrutture di transito a musei e sculture monumentali, sono distribuiti su tutto il territorio georgiano e forniscono uno dei contributi visivi più distinguibili alla realizzazione di ciò che Saakashvili ha definito (la sua) nuova Georgia, marcadone i confini sia estetici che territoriali. Molto è stato scritto sulla peculiare relazione di Saakashvili con l'architettura. Spesso definito «architetto in capo» dell'intero paese<sup>35</sup>, l'ex presidente ha tentato di materializzare attraverso costose acrobazie architettoniche la sua visione per il paese: uno sviluppo basato sulla privatizzazione di spazi e servizi e sulla deregolamentazione dell'economia volta ad attrarre investimenti privati, ispirato liberamente al successo di Singapore<sup>36</sup>.

Questo sforzo verso la liberalizzazione del mercato, rinnovato dopo il termine della presidenza di Saakashvili da parte della coalizione «Sogno Georgiano»<sup>37</sup> attualmente al potere ha implicato l'eliminazione di ogni sorta di barriere al flusso di capitali. In meno di venti anni, il paese ha smantellato ogni traccia del sistema di previdenza sociale e proprietà collettiva sovietico, non solo privatizzando ma anche revocando la maggior parte delle licenze e stabilendo tariffe di transito molto basse ed un regime fiscale marcato dalla *flat-tax*, sancita addirittura dalla Costituzione<sup>38</sup>. In aggiunta a questo regime, già scarso di barriere all'accumulazione di capitale, il paese in vista della trasformazione in centro logistico è in procinto di costruire un sistema di zone industriali libere all'interno delle quali le imprese possano essere esentate da ulteriori oneri fiscali. Inoltre, la Georgia è orgogliosa di avere un «codice del lavoro flessibile», senza un salario minimo garantito e con un sistema di ispezioni non vincolante che garantisce l'effettivo mantenimento di pratiche di sfruttamento e l'effettiva esenzione

<sup>35</sup> O. HATHERLEY, *Saakashvili Didn't Need Interesting Architects to Design the New Georgia*, «Dezeen», November 19, 2015, <https://www.dezeen.com/2015/11/19/owen-hatherley-opinion-mikheil-saakashvili-politics-architecture-new-georgia-ukraine/>, letto il 20.06.2020.

<sup>36</sup> A. ONG, *Ecologies of Expertise: Assembling Flows, Managing Citizenship*, in S.J. COLLIER – A. ONG (eds), *Global Assemblages*, Oxford, Blackwell, 2007, pp. 337-353.

<sup>37</sup> Traduzione del nome georgiano: ქარული ოცნება.

<sup>38</sup> S. JAPARIDZE, *The Oligarch's Constitution*, «Jacobin», June 12 2017, <https://jacobin-mag.com/2017/06/georgia-constitution-georgian-dream-taxes-article-94>, letto il 20.06.2020.

per le imprese da oneri quali indennità di disoccupazione per gli impiegati, indennità di malattia ed il rispetto di adeguate norme di sicurezza<sup>39</sup>. È questa rete immateriale di regolamenti, orientata alla protezione del capitale privato e del valore azionario<sup>40</sup> a posizionare le popolazioni locali, le risorse e i territori come merci che possono essere acquistate e, in caso di fallimento, abbandonate dagli investitori. Sommate, queste riforme e pratiche di de-regolarizzazione formano un vero e proprio regime di infrastrutture immateriali: fondamenta sulle quale si appoggiano le reti di materiali e tecnologie che compongono la visione logistica per il paese.

Gli effetti di anni di deregolamentazione sulle popolazioni locali sono mascherati da una forma di persistente «futurismo»<sup>41</sup>. Peter Pels definisce il «futurismo» come «una propensione temporale verso un futuro marcato da una promessa di progresso»<sup>42</sup>, al centro di visioni futuristiche c'è una tendenza a considerare il presente come una fase transitoria i cui problemi verranno dissolti una volta che la promessa di progresso diverrà realtà. La promessa di connettività infrastrutturale<sup>43</sup> occupa, dunque, uno spazio centrale all'interno del più vasto orizzonte futurista, dandogli allo stesso tempo un corpo materiale e riproducendone il linguaggio tecnologico. È altresì cruciale constatare che, come Pels ed altri descrivono, nonostante dietro ad ognuno degli orizzonti «futuristi» che hanno sostenuto le varie reiterazioni delle modernità<sup>44</sup>, vi siano una varietà di paesaggi temporali ed etiche altre, incongruenti tra loro e mosse in direzioni opposte, l'orizzonte tecnologico del «futurismo» e l'immaginario logistico che sostiene sono caratterizzato dalla fascinazione per la novità. La promessa di progresso si basa dunque su una (s)composizione che permette di trasformare vecchie

<sup>39</sup> HUMAN RIGHTS WATCH, *No Year Without Deaths: A Decade Of Deregulation Puts Miners At Risk*, August 22, 2019, <https://www.hrw.org/report/2019/08/22/no-year-without-deaths/decade-deregulation-puts-georgian-miners-risk>, letto il 20.06.2020.

<sup>40</sup> Si veda M. LABBAN, *Against value: Accumulation in the Oil Industry and the Biopolitics of Labour Under Finance*, «Antipode», 46, 2/2014, pp. 477-496.

<sup>41</sup> P. PELS, *Modern Times: Seven Steps Toward an Anthropology of the Future*, «Current Anthropology», 56, 6/2015, pp. 779-796.

<sup>42</sup> *Ivi*, p. 782.

<sup>43</sup> Si vedano i contributi raccolti nel volume A. NIKHIL – A. GUPTA – H. APPEL, (eds), *The Promise of Infrastructure*, Durham (NC), Duke University Press, 2018.

<sup>44</sup> S. BUCK-MORSS, *Dreamworld and Catastrophe: The Passing of Mass Utopia in East and West*, Cambridge (MA), MIT press, 2002.

reti infrastrutturali, come il caso della Baku-Tbilisi-[Gyumri]-Kars, in nuove imprese tecnologiche.

Il successo di Meyer, di conseguenza, sta nella sua percepita capacità di dare un corpo a questo «futurismo» altrimenti impalpabile, letteralmente trasformandolo da orizzonte ad infrastruttura. Nel caso della stazione di Akhalkalaki, algoritmi di software di progettazione avanzata hanno perfettamente curvato il suo corpo bianco, creando una struttura che è allo stesso tempo fuggitiva e imponente. La sua sagoma curva si presta perfettamente all'immaginario socio-tecnico alla base dello sviluppo logistico attuale nella regione, ricalcando con le sue forme libere, il flusso non vincolato di merci e informazioni che viaggiano attraverso reti di transito. In queste strutture sperimentali prende corpo una visione in cui il potere computazionale è dispiegato per (auto)organizzare la gestione dello spazio, del lavoro e del commercio<sup>45</sup>. Facendo un passo indietro però, questo esercizio di «sublime tecnologico»<sup>46</sup> appare in brutale contrasto con i processi che popolano la ventosa steppa caucasica del suo sfondo.

<sup>45</sup> T. ASLANISHVILI – E. GAMBINO, *Remaking Anaklia: Landscapes of Trial and Error across the New Silk Road*, «Holen Und Bringen», Anfrage // Werkleitz (Festival Catalogue), 2018, pp. 64-72.

<sup>46</sup> F. JAMESON, *Postmodernism, or, the Cultural Logic of Late Capitalism*, Durham (NC), Duke University Press, 1991.



## 2. Attriti e sedimentazioni



Figura 3: la steppa vista dalla stazione di Akhalkalaki – foto dell'autore.

La lunga e ancora incompleta gestazione della [nuova]ferrovia Baku-Tbilisi-Kars è stata puntellata da interruzioni e cambiamenti. La decisione di dirottare la ferrovia verso Akhalkalaki fu presa nel periodo immediatamente successivo al conflitto tra Armenia e Azerbaijan, nel 1993, con l'esplicito obiettivo di isolare l'Armenia costruendo un corridoio di transito parallelo<sup>47</sup>. La nuova connessione ricalca un'estensione esistente della linea originale ampliandola attraverso il confine Turco-Georgiano a Kartsakhi fino a Kars. Dopo lunghe negoziazioni ed interruzioni, la costruzione del *hub* georgiano del BTK, è stata annunciata da Saakashvili nel 2007, quindici anni dopo l'iniziale ideazione della linea ferroviaria e un decennio prima della sua effettiva inaugurazione nel 2017. Nonostante l'inaugurazione del 2017, la linea è tutt'ora incompleta con un traffico di container minimo e nessuna capacità di trasporto passeggeri<sup>48</sup>. Le ampie sale della stazione di Meyer rimangono dunque deserte, gli interni una volta scintillanti ora giacciono ricoperti di guano e polvere.

<sup>47</sup> S.E. CORNELL, *Turkey's role: Balancing the Armenia- Azerbaijan Conflict and Turkish-Armenian relations*, in S.E. CORNELL (ed), *The International Politics of the Armenian-Azerbaijani Conflict*, 2017, pp. 89-105.

<sup>48</sup> Nonostante molteplici annunci, si veda A. Kerimkhanov, *Azerbaijan Railways ready to launch passenger transportation via BTK*, «Azernews», Jul. 30, 2019, <https://www.azernews.az/business/154240.html>, visto il 20.06.2020.

Durante il periodo Sovietico, il municipio di Akhalkalaki era all'interno dell'estesa zona di confine tra l'URSS e la Turchia ed era quindi sottoposto a controllo militare. Gli abitanti locali, dunque, vivevano in un isolamento inusuale rispetto al resto dell'Unione, dovendo chiedere permessi speciali per visitare la capitale Tbilisi o altre regioni. Il crollo del sistema sovietico e la consecutiva demilitarizzazione della zona negli anni novanta, hanno contribuito alla creazione di nuovi confini che hanno spinto la popolazione verso una differente forma di isolamento<sup>49</sup>. Oggi la distanza degli abitanti di Akhalkalaki dallo stato georgiano è esplicita sin dalle più superficiali interazioni: qui solo una minoranza dei locali parla georgiano e l'armeno occidentale ed il russo sono le lingue più diffuse. Questo è dovuto ad una mancanza di disposizioni da parte dello stato che non solo non ha sviluppato una strategia di integrazione linguistica sostenibile ma, soprattutto, non è riuscito a provvedere opportunità d'impiego per la popolazione locale che è dunque spinta a cercare lavoro altrove. Più dell' 80% degli uomini della regione sono migranti stagionali in Russia dove lavorano per tre quarti dell'anno, mentre coloro che rimangono vivono di economia di sussistenza e sono dipendenti dai guadagni di chi migra. La necessità di migrare esacerba la marginalizzazione della popolazione e la precarietà della loro posizione nei confronti dello stato centrale: i cittadini georgiani infatti hanno difficoltà ad ottenere un visto per la Russia, molti lavoratori stagionali hanno passaporti russi che tengono in segreto nonostante la proibizione del governo georgiano di avere doppia cittadinanza. Gli spostamenti dei residenti di Akhalkalaki, dunque, sono consentiti dal tacito consenso delle autorità locali di non denunciare la comune pratica di tenere uno o più passaporti segreti, un consenso precario e revocabile di fronte a proteste o istanze di governo non accolte dalla popolazione<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> N. CHITADZE, *Samskhe-Javakheti as a potential flash point in Georgia: ethnic-confessional composition and integration challenges*, «Caucasus International», 5, 3/2015, pp.101-115.

<sup>50</sup> Per un'analisi di simili dinamiche di contenimento e sfruttamento si vedano: I. PEANO, *Migrants' struggles? Rethinking citizenship, anti-racism and labour precarity through migration politics in Italy*, in S. LAZAR (ed), *Where Are the Unions? Workers and Social Movements in Latin America, the Middle East and Europe*, Londra, Zed books, 2017; N. DE GENOVA, *Migrant illegality and deportability in everyday life*, «Annual Review of Anthropology», 31/2002, pp.419-447; B.NEILSON - S.MEZZADRA, *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globale*, Bologna, Il Mulino, 2013.

Nonostante siano cittadini georgiani, la minoranza armena di Akhalkalaki è di fatto soggetta a molteplici livelli di espropriazione. Secondo Humphrey

gli espropriati includono: rifugiati che arrivano in Russia dagli stati successivi della CSI, disoccupati, migranti, soldati dimessi, pensionati, invalidi e famiglie monoparentali, senz'altro oltre che persone che vivono in vari modi illegali, come i lavoratori a contratto senza permesso di soggiorno nelle grandi città<sup>51</sup>.

Queste diverse esperienze di espropriazione che all'inizio furono istantanee, nei decenni che hanno seguito il crollo dell'Unione Sovietica sono altresì diventate incrementali. Questo è certamente il caso per molti abitanti di Akhalkalaki che sono contemporaneamente marginali nel paese di cui sono cittadini, estranei in Armenia e migranti nei loro luoghi d'impiego e dunque esposti ovunque allo sfruttamento e ad ulteriore espropriazione. Questa condizione di marginalità territoriale e di molteplice e rinnovata espropriazione, già il risultato delle (s)composizioni tra logistiche passate di vario tipo che si sono intersecate nella creazione di questa zona di confine, provvede lo sfondo anche per la promessa futuristica della Baku-Tbilisi-Kars, ponendo le basi per l'ipersfruttamento<sup>52</sup> della forza lavoro impiegata in questo futuro snodo logistico.

Analogamente alla linea originale, anche la costruzione della nuova rotta è il risultato di un intreccio di attori statali, commerciali e privati uniti da relazioni geopolitiche, finanziarie ed estrattive mediate da confini di vario tipo<sup>53</sup>. Tracciando i flussi finanziari che l'hanno resa possibile, alcune di queste tensioni diventano evidenti. Per costruire il tratto georgiano della ferrovia Saakashvili ottenne un prestito praticamente senza interessi dal Baku State Oil Fund (SOFAZ), la compagnia statale formata a seguito del crollo dell'Unione Sovietica per gestire le risorse petrolifere del paese. Il primo prestito, ricevuto nel 2007, era di \$200 milioni con un interesse del 1%. Il denaro avrebbe dovuto coprire quasi tutti i costi di costruzione dei 178 km georgiani. Tuttavia, poco dopo l'annuncio di Saakashvili la guerra russo-georgiana del

<sup>51</sup> C. HUMPHREY, *The Unmaking of Soviet Life*, p. 20.

<sup>52</sup> H. LEWIS - P. DWYER - S. HODKINSON - L. WAITE, *Hyper-precarious lives: migrants, work and forced labour in the Global North*, «Progress in Human Geography», 39, 5/2015, pp. 580-600.

<sup>53</sup> Per un'analisi delle intersezioni tra finanza, estrazione e operazioni logistiche si veda B. NEILSON - S. MEZZADRA, *The Politics of Operations: Excavating Contemporary Capitalism*, Durham (NC), Duke University Press, 2019.

2008 e la crisi finanziaria globale, hanno radicalmente scosso l'economia nazionale, costringendo a fermare lo sviluppo del BTK. Da allora il progetto è proseguito a singhiozzi, con pompose (r)inaugurazioni ed ulteriori blocchi. Nel febbraio 2016, sotto la supervisione del nuovo governo georgiano, tuttavia, un incontro tra i tre paesi ha stabilito di completare il progetto entro un anno<sup>54</sup>. Nel corso di questo decennio di interruzioni il costo del progetto si è gonfiato fuori misura e un secondo prestito da parte di SOFAZ di circa \$ 600 milioni, questa volta con il 5% di interessi è stato necessario. Alla sua apertura nel 2017, quindi, il BTK era finanziato esclusivamente da fondi azeri e turchi, ponendo la Georgia non solo come paese di transito tra due poli di un'alleanza geopolitica, ma anche come debitore di due economie molto più estese<sup>55</sup>. La posizione subordinata della Georgia nell'ambito della cooperazione trilaterale si riflette sull'esecuzione del progetto sul territorio georgiano. Gestito ufficialmente dalle Ferrovie Georgiane, il progetto è difatti controllato dai governi azeri e turchi e gestito tramite appalti da diverse compagnie private dei due paesi. Come è divenuto evidente durante le varie fasi della costruzione, la frammentazione della struttura gestionale di questo tratto d'infrastruttura ha effettivamente interposto una serie di barriere tra la popolazione e le operazioni dell'infrastruttura rendendo pressoché impossibile ogni richiesta di rendicontabilità da parte dei lavoratori impiegati nella costruzione e degli abitanti che hanno dovuto cedere i loro terreni per la costruzione della ferrovia<sup>56</sup>.

Nonostante l'esplicita funzione anti-armena della ferrovia, la costruzione di questa infrastruttura fu inizialmente accolta dalla popolazione locale con grande entusiasmo, le varie fasi di costruzione, secondo Saakashvili, avrebbero creato migliaia di posti di lavoro e finalmente avviato la regione verso lo sviluppo<sup>57</sup>. Al seguito dell'annuncio, più

<sup>54</sup> Si vedano B. JARDINE, *With new railway, Turkey seeks to isolate Armenia and integrate Azerbaijan*, «Eurasianet», Jun. 29, 2018, <https://eurasianet.org/with-new-railway-turkey-seeks-to-isolate-armenia-and-integrate-azerbaijan>, B. JARDINE, *Full Steam Ahead: Long-Awaited Baku-Tbilisi-Kars Railway Opens*, «Eurasianet», 10 October 2017, <https://eurasianet.org/full-steam-ahead-long-awaited-baku-tbilisi-kars-railway-opens>, letti il 20.06.2020.

<sup>55</sup> E. DAVTYAN, *Trilateral cooperation between Turkey, Georgia and Azerbaijan in the sphere of transport*, «Ysu.edu», 2018 [http://ysu.am/files/02E\\_Davtyan-1494499698-.pdf](http://ysu.am/files/02E_Davtyan-1494499698-.pdf), letto il 20.06.2020.

<sup>56</sup> Come è emerso dalla mia ricerca etnografica ad Akhalkalaki tra il 2018-2019.

<sup>57</sup> Testimonianza di diversi abitanti di Akhalkalaki che hanno partecipato alle inaugurazioni.

di 2000 curriculum vennero depositati al municipio, provenienti da tutti i villaggi attorno al percorso pianificato. Ad oggi, solo una manciata di persone sono state impiegate nel progetto, tutte per ricoprire ruoli secondari come personale di sorveglianza o per impieghi giornalieri di bassa manovalanza. Per anni, tra le controversie che si addensavano attorno al progetto, le speranze di coloro che avevano depositato i curriculum rimanevano vive, nutrite dalle immagini degli spettacolari progetti che sembravano prendere forma nelle altre regioni georgiane e dalla costante riproduzione dell'orizzonte futurista di sviluppo tramite le comunicazioni del governo ed eventi vari. Nel 2010, però quando il cantiere fu finalmente ristabilito, la compagnia incaricata di portare a termine il progetto – l'azienda Marabda-Kartsaki, un ente speciale sotto la giurisdizione diretta del governo georgiano ma operata da appaltatori azeri – è arrivata con la sua forza lavoro: lavoratori specializzati azeri e turchi e manodopera non specializzata proveniente dalla città di Marneuli, una zona a maggioranza azera a sud di Tbilisi. Questi sono stati ospitati sin dal loro arrivo all'interno di dormitori costruiti nel cantiere situato a più di dieci chilometri dal centro abitato e controllato giorno e notte da personale di sicurezza. Seclusi dunque all'interno del cantiere i lavoratori hanno avuto pochissimi contatti con la popolazione locale e questa distanza ha, da un lato, nutrito la diffidenza dei locali e, dall'altro, garantito la totale separazione dei diversi gruppi impiegati nell'opera, effettivamente prevenendo la condivisione di eventuali istanze di lotta<sup>58</sup>. In seguito alla caduta di Saakashvili, nel 2012, e l'interruzione del progetto, Marabda-Kartsaki è stata dissolta e liquidata. In questo processo molti stipendi di lavoratori, sia stranieri che locali, e le compensazioni per l'uso di terreni di proprietà degli abitanti del luogo sono rimasti non pagati. Ad oggi molti villaggi hanno dispute aperte con il municipio nel tentativo di recuperare almeno parte delle paghe e diversi gruppi di lavoratori hanno organizzato scioperi selvaggi, negli anni, però, la speranza di ricevere un compenso adeguato ha lasciato spazio solo a rabbia e rassegnazione.

<sup>58</sup> D. PERROTTA – D. SACCHETTO, *Il ghetto e lo sciopero: braccianti stranieri nell'Italia meridionale*, «Sociologia del Lavoro», 128/2012, pp.152-166.

I confini geopolitici che questa linea è stata progettata per rafforzare, hanno dunque nutrito una moltitudine di altri confini, etnici, spaziali, finanziari, gestionali e discorsivi che ne governano il funzionamento ed organizzano i paesaggi temporali ad essa collegati. Nei dieci anni di promesse, interruzioni, operazioni finanziarie e materiali, sfruttamento e conflitti che hanno segnato la (s)composizione di questo tratto logistico, le linee fluide della stazione di Meyer, materializzazione di un regime di accumulazione flessibile e di un futuro di prosperità tecnologica, sono diventate simbolo di processi oscuri dove l'esproprio di terre e lo sfruttamento della manodopera s'intersecano con altri processi d'espropriazione sedimentati che ne amplificano la portata. La geopolitica d'esclusione materializzata da questa nuova ferrovia, che era stata ignorata dalla popolazione al tempo dell'inizio dei lavori, è adesso portata in superficie in primo luogo dal fallimento della promessa fatta da Saakashvili di migliorare le condizioni di vita e lavoro degli abitanti della regione e dal successivo arrivo di manodopera straniera, proveniente da zone percepite dagli abitanti di Akhalkalaki come oppressori storici - la Turchia e l'Azerbaijan. Se da una parte, oggi la linea è percepita da molti come un diretto attacco alla popolazione locale, luogo di traffici illeciti e processi sconosciuti ed il primo passo verso la sottomissione dei territori armeni al progetto panturchista portato avanti dell'Azerbaijan e la Turchia con la complicità della Georgia. Allo stesso tempo i lavoratori azeri e turchi vivono seclusi all'interno dei cantieri,

ignorati, incolpati o temuti dalla popolazione locale e controllati dai loro datori di lavoro, con scarse possibilità di avanzare istanze riguardo alle condizioni di impiego.



Figura 4: un binario morto in prossimità del confine turco – foto di Tekla Aslanishvili.

In questo articolo ho presentato due territori logistici coinvolti nel processo di (s)composizione della linea ferroviaria Baku-Tbilisi-[Gyumri]-Kars. Le due stazioni su cui la narrazione si sofferma sono presentate qui come luoghi di sintesi per i processi e i conflitti che hanno animato la storia recente di questa linea ferroviaria, al fine di esporre le frammentazioni, i diversi registri di movimento e le gerarchie spazio-temporali che nutrono il presente logistico. La sedimentazione di processi storici e movimenti che convergono nei vari punti di un sistema logistico, contribuendone alla (s)composizione, è spesso appiattita dal «futurismo» che impregna la spinta logistica del presente.

Partendo dalle memorie infrastrutturali che compongono diversi territori, ho dimostrato come sia possibile interrogare i contrastanti paesaggi temporali e geometrie di potere messe in circolazione dalla promessa di connettività logistica. A seguito della sua disconnessione dall'ultimo, fondamentale, tratto della linea ferroviaria, la stazione di Gyumri rimane, apparentemente congelata nel tempo, ridotta a museo/cimitero di un passato logistico glorioso e degli immaginari socio-tecnici che lo sostenevano. D'altra parte, la futuristica stazione di Akhalkalaki, anch'essa semi deserta, appare come l'indice di un progresso ancora da manifestarsi. I processi che l'hanno attraversata nella sua breve vita, però, riconducono alle geografie di esclusione, i movimenti migratori e le contestate geometrie di potere cristallizzate nella desolazione della stazione di Gyumri. Se la prosperità iniziale e, inseguito, l'espropriazione logistica di Gyumri sono state accompagnate dalla migrazione di migliaia di persone, l'attivazione dello snodo di Akhalkalaki è predicata sull'intersezione di migrazioni presenti e storiche intersecate a confini di diversa natura.

La visione di fluidità ed avanzamento tecnologico che mobilita la spinta logistica, come hanno osservato molti critici, è predicata sulla mobilitazione di una serie di relazioni apparentemente 'altre', siano esse geopolitiche, etniche, economiche o spaziotemporali che permettono il successo dei processi di accumulazione. Osservando i processi oggi in atto attorno alla costruzione del BTK, appare chiaro come le paure, gli attriti e i conflitti che si addensano attorno a questa mega infrastruttura non sono antitetici ma bensì complementari alle ambizioni futuristiche di connettività logistica avviate sotto il governo di Saakashvili e perseguite da quello attuale all'interno come orizzonte futuristico di progresso e inclusione. Lo spazio logistico che prende forma attorno alla nuova stazione, nonostante la sua apparente alterità, è mosso dunque da processi simili a quelli messi in circolazione da altre imprese logistiche sulla Via della Seta, dal porto di Calcutta, alle *smart cities* di Songdo e Neom, alle mega infrastrutture al confine tra Cina e Pakistan<sup>59</sup>. Questi spazi apparentemente disegnati per porre

<sup>59</sup> L. BEAR, *Navigating Austerity: Currents Of Debt Along A South Asian River*, Stanford, Stanford University Press, 2015; O. HALPERN - G. GUNEL, *FCJ-215 Deming Unto Death: Smart Cities, Environment, And Preemptive Hope*, «The Fibreculture Journal», 29/2017, pp.1-23; M. AKHTER, *Geopolitics of the Belt and*



fine ai ritardi e gli attriti che impedivano il transito fluido di merce e corpi attraverso confini, appaiono fitti di intersezioni tra forme di espropriazione vecchie e nuove. Come le riforme alla base della deregolamentazione dell'economia georgiana che complementano la costruzione del futuro corridoio di transito, anche i vari tipi di espropriazione che popolano i futuri snodi svolgono la funzione di infrastruttura immateriale, pilastro sul quale prendono forma le operazioni della logistica globale contemporanea.

*Road Space, State and Capital in China and Pakistan*, in B. NELSON – N. ROSSITER – R. SAMADDAR (eds), *Logistical Asia: The Labour of Making A World Region*, Singapore, Palgrave Macmillan, pp. 221-243.



## Postfazione

*Logistica delle migrazioni, costituzione della società e semantiche di classe*  
Maurizio Ricciardi

### 1. Il politico postcoloniale

Una storia costituzionale globale non è possibile senza dare conto del significato politico delle migrazioni. I migranti sono un soggetto centrale della società-mondo, perché i loro movimenti condizionano in maniera decisiva le forme di comando politico e di governo amministrativo della società nel suo complesso. Essi sono dei protagonisti tutt'altro che minori della trasformazione dello Stato moderno in Stato globale, incidendo sulla sua capacità di stabilire i limiti della cittadinanza, imponendo una specifica dimensione transnazionale nei processi di decisione politica. Sotto la rubrica "logistica delle migrazioni" i saggi raccolti in questo volume indagano la presenza sociale e politica dei movimenti migratori dalla prima età moderna fino alla società-mondo contemporanea. Essi si servono del vocabolario e delle categorie forgiati all'interno dei *logistical studies* anche se, in alcuni dei contesti storici considerati e nelle rispettive fonti, peraltro molto puntualmente analizzate, il vocabolario logistico non compare. Esso è dunque utilizzato come uno strumento euristico per nominare i movimenti liberi e coatti che, anche se inizialmente inseriti nell'ordine della antica società per ceti, si sono poi rivelati una spinta decisiva al suo superamento. La scelta appare tuttavia anche più motivata se si considera che il governo amministrativo dei movimenti di uomini e di merci fa parte fin dall'origine della costituzione della società moderna e del suo Stato<sup>1</sup>.

La ricca introduzione al volume ricostruisce puntualmente i significati della logistica delle migrazioni, mostrando che, come la logistica nel suo complesso, anch'essa ha un carattere intrinsecamente politico. Il suo intreccio sempre più stretto con le

<sup>1</sup> P. SCHIERA, *Da un antico caso occidentale di logistics (il commissario) a variazioni sul tema della global governance*, «Scienza & Politica. Per una storia delle dottrine», 23, 45/2011, pp. 7-23: <https://scienzaepolitica.unibo.it/article/view/2711/2108>.

istituzioni sociali non consente solo l'ampliamento costante di strutture e processi economici<sup>2</sup>, ma produce e riproduce posizioni asimmetriche di potere. Il governo della mobilità di uomini e donne, oltre che di merci, dati e servizi è in altri termini è pienamente comprensibile solo a partire dagli assetti costituzionali della società con i quali è costretto a confrontarsi per confermarli o modificarli. Il problema che quindi si pone è come questo governo logistico si confronti con le modalità di classificare gli individui che hanno storicamente determinato i loro movimenti non solo tra diversi spazi geografici ma anche e soprattutto all'interno della società. La logistica delle migrazioni consiste in un'opera costante di inclusione ed esclusione, che cancella costantemente lo sfruttamento come rapporto politico<sup>3</sup>. Si tratta perciò di comprendere in che modo essa confermi i presupposti storici, politici e sociologici della modernità mentre, soprattutto grazie al governo logistico della mobilità, contribuisce a rendere inattuali gli schemi classici della società di classe e della mobilità sociale che la modernità stessa ha storicamente sviluppato.

Se il capitale logistico è costantemente alla ricerca di ambienti sociali dove quelle differenze di potere possano generare profitto, i migranti si muovono all'interno di una logistica delle disuguaglianze, nella quale le condizioni sociali in cui avvengono i loro movimenti sono gravate anche da forme storiche di dominio che determinano la ricerca più o meno 'libera' di un rapporto di lavoro salariato. Il patriarcato e il razzismo istituzionale come esito della dominazione coloniale sono elementi fondanti di quel postcoloniale politico, inteso come un «modo di narrare le presenze deregolate delle passate colonialità economiche, politiche e culturali trasformate all'interno del presente postcoloniale per naturalizzare e depoliticizzare l'ordine mondiale»<sup>4</sup>.

Il politico postcoloniale riconfigura in continuazione l'antitesi costitutiva della modernità politica tra l'Occidente e il Resto, perché essa non si esaurisce in un determinato momento e non può essere fatta risalire a una singola decisione, ma innesca un processo che ridefinisce costantemente le diverse possibilità di azione di coloro che

<sup>2</sup> G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016.

<sup>3</sup> L. BOLTANSKI - E. CHIAPPELLO, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999, p. 436.

<sup>4</sup> B. HESSE - S. SAYYID, *Narrating the Political Postcolonial and the Immigrant Imaginary*, in N. ALI - V. KALRA - S. SAYYID (eds), *A Postcolonial People: South Asians in Britain*, London, Hurst, 2006, pp. 16-17.

vivono nelle diverse parti del pianeta. Stuart Hall sottolinea che «l'Occidente» non riflette solamente una società occidentale già stabilita: esso è stato piuttosto essenziale alla stessa formazione di quella società»<sup>5</sup>. La cesura tra l'Occidente e il Resto deve essere considerata come un momento genetico della costituzione della società moderna, con la consapevolezza che all'interno di quest'ultima l'Occidente è «il fattore organizzativo in un sistema di relazioni di potere globale e il concetto o il termine per organizzare un modo complessivo di pensare e di parlare». Esso è stato ed è un centro di potere globale, perché è in grado di sedimentare e istituzionalizzare una semantica politica della quale ha detenuto a lungo il monopolio e quindi la possibilità di modificarla. Questo squilibrio costitutivo stabilisce di conseguenza le modalità di articolazione di un regime globale di disuguaglianze che non si esauriscono nella costruzione sistematica di una contrapposizione culturale tra aree diverse del pianeta. L'antitesi tra l'Occidente e il Resto non è solo una separazione, ma una modalità dinamica di comunicazione che dà forma materiale al rapporto non solo tra chi vive nelle diverse aree del pianeta, ma anche al loro interno.

Con la distinzione storica tra l'Occidente e il Resto non viene dunque stabilita una differenza assoluta, ma la condizione di possibilità per riconfigurare alcune soglie di potere che convivono con il «potere dominante» degli 'Occidentali' e lo legittimano. D'altra parte, come nota lo stesso Stuart Hall, proprio perché si pone come punto di arrivo di ogni forma esistente di organizzazione sociale, «senza il Resto (o i suoi "altri" interni) l'Occidente non sarebbe stato in grado di riconoscere e rappresentare se stesso come il culmine della storia umana»<sup>6</sup>. Ed è altrettanto vero che il presunto carattere progressivo della storia dell'Occidente è contraddetto dal fatto che «in molte parti del mondo l'espansione della colonizzazione occidentale *non* ha distrutto le barriere precapitalistiche allo sviluppo. Le ha conservate e rinforzate»<sup>7</sup>. L'affermazione dell'universale uguaglianza di tutti gli uomini è coincisa regolarmente con enormi disuguaglianze di fatto, con la discriminazione materiale e giuridica delle donne e con

<sup>5</sup> S. HALL, *The West and the Rest: Discourse and Power* (1992), in S. HALL, *Essential Essays*, vol. II: *Identity and Diaspora*, Durham And London, Duke University Press, 2019, pp. 141-184, p. 143.

<sup>6</sup> *Ivi*, p. 176.

<sup>7</sup> *Ivi*, pp. 180-181.

la produzione nelle colonie extraeuropee di soggetti sottratti al presupposto dell'uguaglianza sulla base del colore della loro pelle. Di tutte queste asimmetrie è stato variamente denunciato il carattere non contingente, ma costitutivo della stessa modernità sociologica<sup>8</sup>. I movimenti che le hanno rifiutate non hanno reclamato solo l'uguaglianza negata, ma si sono presentati come portatori di differenze che hanno infine messo in discussione la semplice riproposizione del discorso classico sulla disuguaglianza. Lo stesso discorso sulla differenza di classe ha di conseguenza conosciuto la sua crisi, perché non ha più potuto presentarsi come espressione dell'unica differenza produttrice di un senso politico antagonista, capace di criticare la società esistente in vista della sua trasformazione.

La cesura tra l'Occidente e il Resto continua a produrre i suoi effetti anche all'interno della società-mondo, sebbene non sia più una separazione stabile e istituzionalizzata, ma si riveli grazie a una serie di linee di frattura e di ricomposizione che producono spazi disomogenei nei due lati della cesura. Lo Stato nazione è diventato una struttura onnipresente per quanto subisca un processo di degenerazione<sup>9</sup>, mentre il capitalismo è penetrato in tutti gli spazi mondiali, imponendo una nuova misura delle gerarchie sociali che non cancella quelle storicamente esistenti, ma le ingloba dentro al suo movimento. All'interno della società-mondo i migranti restituiscono all'Occidente quella frattura rendendola ovunque presente e attiva. Proprio per questo essi sono soggetti costituzionali della società-mondo, perché ne rivelano la costituzione come sistema differenziale e globale di potere che deve amministrare i movimenti degli uomini e delle donne che si muovono tra il Resto e l'Occidente, mostrando la persistenza di quelle che Klaus Eder ha chiamato patologie sociali della modernità, intendendo quelle strutture che impediscono o interrompono la cooperazione societaria. Le patologie sociali investono la capacità di agire della società e la loro identificazione comporta la conoscenza dei modi in cui la società stessa apprende, giudica e riproduce le forme del suo funzionamento. Eder giustamente distingue la patologia

<sup>8</sup> G.K. BHAMBRA, *Rethinking Modernity. Postcolonialism and the Sociological Imagination*, Houndmills, Palgrave Macmillan, 2007.

<sup>9</sup> P. SCHIERA, *Lo Stato moderno. Origini e degenerazioni*, Bologna, CLUEB, 2004.

dell'apprendimento da quella sistemica, sostenendo che la prima consiste nel blocco della conoscenza che «potrebbe permettere il mutamento dei parametri del sistema». Intese in questo senso, le patologie sociali non sono delle eccezioni al funzionamento altrimenti normale della società, ma sono strutture costitutive che mentre bloccano la cooperazione societaria, stabiliscono delle gerarchie cognitive e quindi materiali. Il patologico deve essere cercato nelle condizioni sociali che «stanno alla base della creazione del sapere soggettivo e della capacità oggettiva di risolvere i problemi»<sup>10</sup>. Quella che Eder chiama «cooperazione distorta» è tale perché, fin dall'origine della modernità alcune patologie sociali, mentre permettevano la specifica cooperazione capitalistica, impedivano e bloccavano l'azione di quei potenziali soggetti della cooperazione che Stuart Hall ha identificato come Resto dell'Occidente, sapendo che, anche all'interno di quest'ultimo – come lo stesso Hall ricorda – le donne, i poveri o i lavoratori salariati sono stati costretti a una cooperazione subalterna.

La persistenza politicamente attiva di anacronismi come le forme economiche pre-capitalistiche, come le forme personali di dominio premoderne, quali il patriarcato e la schiavitù, l'attivazione conseguente di strutture ideologiche come il razzismo rendono problematico raccogliere in un'unica designazione la molteplicità di figure che quegli anacronismi producono. Proprio perché restituiscono in continuazione parti di quel Resto all'interno dell'Occidente, i movimenti migratori globali fanno della logistica delle migrazioni una componente costituzionale del politico postcoloniale che seleziona in continuazione le politiche del colore e del sesso che rendono contingenti, ma evidenti, le linee di confine con le quali i migranti e le migranti devono quotidianamente confrontarsi. Il razzismo, in particolare, è la struttura ideologica continua che posiziona e disciplina i comportamenti, determinando globalmente le forme post-coloniali di dominio. Esso è il «fatto bruto, la realtà corporea, mentre razza è il termine derivato, concepito o come causa immaginaria degli effetti del razzismo o come tentativo di fornire una spiegazione razionale»<sup>11</sup> del razzismo stesso. Assieme alle

<sup>10</sup> K. EDER, *Geschichte als Lernprozess? Zur Pathogenese politischer Modernität in Deutschland*, Frankfurt am Main, Suhrkamp, 1991, p. 34.

<sup>11</sup> W.J.T. MITCHEL, *Seeing Through Race*, Harvard (Mass.)-London, Harvard University Press, 2012, p. 19.

frontiere statali e allo sfruttamento capitalistico quelle linee stabiliscono procedure che determinano quelli che potremmo chiamare i presupposti costituzionali delle migrazioni che, definendo in maniera cogente il nesso tra la legalità, l'illegalità e la precarietà della condizione migrante, delimitano anche la quota di salario che spetta al lavoro migrante e le sue possibilità di accesso alle prestazioni sociali<sup>12</sup>. Sapendo che «la migrazione è radicata nella disuguaglianza»<sup>13</sup>, si pone il problema del modo in cui i migranti vengono incorporati nella teoria sociale per dare conto delle gerarchie sessuali e di razza, dal momento che, nonostante siano nella stragrande maggioranza dei casi dei lavoratori poveri, essi vengono considerati o a partire dalle differenze culturali di cui sono portatori, oppure come massima incarnazione dei diritti negati all' *uomo*.

## 2. Differenze e disuguaglianze

Di fronte alla molteplicità delle soggezioni, la sociologia delle disuguaglianze ha messo in discussione che i migranti e le migranti possano essere incorporati nella teoria a partire dal concetto di classe, ponendosi il problema di illuminare la differenza coloniale, quella razziale e quella sessuale che a lungo sono state dei punti ciechi all'interno del concetto onnivoro di differenza sociale. Di fronte a questa cecità del discorso sociologico non resta che concludere che la «teorizzazione del genere, della razza e dell'etnia non è riuscita a smantellare – o addirittura a sconvolgere – il canone della sociologia della disuguaglianza sociale al punto da incorporarle come dimensioni della stratificazione sociale al pari di quelle di classe e di status»<sup>14</sup>. Il problema che quindi si pone è se la logica delle migrazioni e la costellazione delle disuguaglianze nella quale essa si iscrive ecceda o renda desueta la possibilità di riferirsi alla società-mondo come una società di classe. La questione propone rilevanti tensioni teoriche,

<sup>12</sup> F. FINK, *Eine geistige Geschichte der Grenze. Wie der Liberalismus an der Grenze an seine Grenzen kommt*, München, Fink, 2011.

<sup>13</sup> R.L. BACH, *Western Hemispheric Integration and Migration in an Age of Terrorism*, in K. TAMAS – J. PALME (eds), *Globalizing Migration Regimes. New Challenges to Transnational Cooperation*, Aldershot, Ashgate, 2006, p. 273.

<sup>14</sup> M. BOATCĂ, *Class vs. Other as Analytic Categories. The Selective Incorporation of Migrants into Theory*, in T.-A. JONES – E. MIELANTS (eds), *Mass Migration in the World System: Past, Present, Future*, London, Boulder, 2010, p. 41.



perché mentre viene riconosciuto che «i punti ciechi sono il risultato della cancellazione delle dinamiche globali del potere da parte della sociologia»<sup>15</sup>, quest'ultima continua a considerare le disuguaglianze soprattutto come «uno specifico rapporto sociale tra persone» le cui caratteristiche dipendono «da contesti rilevanti per la disuguaglianza di raggio più limitato del mondo e che sono di conseguenza più riempiti di contenuti»<sup>16</sup>. In questo modo, tuttavia, proprio perché diviene centrale la dimensione immediatamente relazionale in cui si manifesta la disuguaglianza, quella transazionale e globale tende a essere frazionata in una serie di segmenti, la cui reciproca connessione rischia di passare in secondo piano quando non scompare completamente. Perde quindi decisamente di rilevanza il problema della costituzione della società, mentre viene privilegiata l'analisi dei differenti modi della sua riproduzione, assumendo come dato che la classe sia stata una specifica emergenza storica occidentale e che essa non lo è ancora, e tendenzialmente non lo sarà mai, nei paesi che non hanno conosciuto la specifica industrializzazione tipica della storia europea e statunitense.

L'innegabile rilevanza della critica del concetto onnicomprensivo di disuguaglianza sociale impone di riconsiderarne i contenuti e quindi gli effetti politici. Quando è stato rovesciato in una rivendicazione di uguaglianza esso è servito per contestare l'ordine della società moderna, facendo della differenza un'ingiustizia alla quale era possibile e necessario porre rimedio. Tuttavia, quando è stato considerato come uno stadio necessario e transitorio della differenziazione sociale, esso ha rappresentato un principio dinamico della stessa società, una condizione temporanea che l'evoluzione, la modernizzazione o la riforma avrebbero superato o riconfigurato in maniera radicale. L'affermazione della disuguaglianza come momento necessario della differenziazione sociale è il primo e necessario passo nella direzione del suo governo e quindi anche per una logistica delle migrazioni. Come ha scritto incisivamente Klaus Eder: «Il discorso della disuguaglianza non è altro che la legittimazione delle strategie continuative di classificazione e riclassificazione delle differenze esistenti

<sup>15</sup> M. BOATCĂ, *Global Inequalities Beyond Occidentalism*, Farnham (GB)-Burlington (USA), Ashgate, 2015, p. 228.

<sup>16</sup> A. WEIß, *Soziologie globaler Ungleichheiten*, Frankfurt am Main, Suhrkamp, 2017, p. 124.

nella società. Esso è allo stesso tempo retorica, apologia e razionalizzazione»<sup>17</sup>. La sociologia delle disuguaglianze incontra però la propria ulteriore crisi nel momento in cui la società-mondo è investita dal programma neoliberale, che non esita a tradurre tutte le disuguaglianze in espressioni di individualità separate che non possono in alcun caso essere il fondamento di un'azione collettiva<sup>18</sup>.

L'ormai secolare progetto sociologico di governo delle disuguaglianze viene contestato nella sua ipotesi di fondo, perché le cause della disuguaglianza non vengono più attribuite alla società, ma ai singoli individui e alle loro scelte. Il programma neoliberale nega che la società possa avere non solo una qualche responsabilità nella sua produzione, ma anche che possa o debba procurarsi i mezzi per diminuirne gli effetti<sup>19</sup>. La disuguaglianza individualizzata neoliberale mette in discussione la stessa comprensione sociologica della società, legittimando sul piano complessivo la distinzione tra uguaglianza formale e disuguaglianze materiali che storicamente ha invece stabilito il campo di tensione su cui il progetto sociologico si è proposto di intervenire. Il programma neoliberale ha fatto proprio il discorso delle differenze, depotenziandone la carica polemica, individualizzandole e riducendole alla loro circolazione autoreferenziale<sup>20</sup>. La coincidenza inaspettata tra la critica pratica dei movimenti sociali e l'affermazione del programma neoliberale mette in evidenza i limiti storici del discorso sociologico della disuguaglianza, mostrando come quest'ultima non sia semplicemente l'opposto simmetrico dell'uguaglianza, ma una trama ben più complessa che si è dipanata nel corso di tutta la modernità e che non può essere più istituzionalizzata all'interno del costrutto "società di classe", che per quasi tutto il Novecento è stato la

<sup>17</sup> K. EDER, *Gleichheitsdiskurs und soziale Ungleichheit: Zur Frage nach den kulturellen Grundlagen sozialer Ungleichheit in der modernen Klassengesellschaft*, in H. HAFERKAMP (ed), *Sozialstruktur und Kultur*, Frankfurt am Main, Suhrkamp, 1990, p. 181.

<sup>18</sup> M. RICCIARDI, *La fine dell'ordine democratico. Il programma neoliberale e la disciplina dell'azione collettiva*, in R. BARITONO – M. RICCIARDI (eds), *Strategie dell'ordine: categorie, fratture, soggetti*, «Quaderni di Scienza & Politica», 8/2020, pp. 283-303: <http://amsacta.unibo.it/6332/1/Quad%208%20ORDINE%20DEF-1.pdf>.

<sup>19</sup> M. RICCIARDI, *Tempo, ordine, potere. Su alcuni presupposti concettuali del programma neoliberale*, «Scienza & Politica. Per una storia delle dottrine», 29, 57/2017, pp. 11-30.

<sup>20</sup> S. ŽIŽEK, *Il soggetto scabroso. Trattato di ontologia politica*, Milano, R. Cortina, 2003.

struttura d'ordine capace di organizzare le differenze sociali in uno schema politicamente e socialmente consolidato.

L'obsolescenza di quel costrutto viene in realtà apertamente dichiarata anche dall'interno dello stesso discorso sociologico, registrando il trionfo dell'individualismo caratteristico della seconda modernità e affermando l'impossibilità di continuare a interpretare le dinamiche sociali a partire dal concetto di classe e di quello di ceto<sup>21</sup>. L'emergenza storica di un nuovo individualismo rivelerebbe che la società di classe è stata un tassello fondamentale per l'egemonia teorica e politica dello Stato-nazione<sup>22</sup>. Continuare ad affermarne la centralità sarebbe dunque solamente un effetto di quel nazionalismo metodologico che caratterizza ancora buona parte delle scienze sociali. La società di classe non è caratterizzata da un antagonismo potenzialmente incontrollabile, ma è il sottoinsieme ordinato all'interno di un mondo del quale risulta difficile se non impossibile individuare la misura e il rapporto reciproco tra le disuguaglianze che lo caratterizzano<sup>23</sup>. Essa funziona perché è un sistema corporato in cui le disuguaglianze hanno una misura oggettiva e risarcibile, ma non mettono mai in discussione la costituzione societaria che le produce. Ne risulta una visione oggettivistica delle disuguaglianze sociali che finisce per ignorare il carattere generale della società in cui esse si inscrivono, cancellando ogni riferimento potenzialmente polemico alla categoria di sfruttamento<sup>24</sup>. In verità, nonostante le critiche spesso feroci che ha ricevuto, va sottolineato che per Ulrich Beck «la fine della società nazionale di classe non è la fine della disuguaglianza sociale, ma proprio al contrario, la nascita di forme più radicali,

<sup>21</sup> U. BECK, *Jenseits von Stand und Klasse? Soziale Ungleichheit, gesellschaftliche Individualisierungsprozesse und die Entstehung neuer sozialer Formationen und Identitäten*, in R. KRECKEL (ed), *Soziale Ungleichheiten*, Göttingen, Schwartz, 1983, pp. 35-74; e U. BECK - E. BECK-GERNSHEIM, *Individualization: Institutionalized Individualism and its Social and Political Consequences*, London, Sage, 2002.

<sup>22</sup> D. CHERNILO, *A Social Theory of the Nation-State. The Political Forms of Modernity Beyond Methodological Nationalism*, Oxon-New York, Routledge, 2007.

<sup>23</sup> C. GELLERT, *Das Ende der Klassengesellschaft? Überlegungen zur Individualisierung sozialer Strukturen*, «Leviathan», 24, 4/1996, pp. 573-586.

<sup>24</sup> P. BOURDIEU, *Le sens pratique*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1980, p. 235 ha giustamente rimarcato che «la visione oggettivista non può conquistare la verità "oggettiva" dei rapporti tra le classi come rapporti di forza se non distruggendo tutto ciò che è di natura tale da conferire al dominio le apparenze della legittimità; ma viene meno all'oggettività omettendo di inscrivere nella teoria delle classi sociali la verità prima contro la quale essa si è costruita, e in particolare il velo dei rapporti simbolici senza i quali i rapporti di classe non potrebbero, in più di un caso, realizzarsi nella loro verità "oggettiva" di rapporti di sfruttamento».

nuove forme “cosmopolitiche” di disuguaglianza sociale, a cui (finora) non ci sono risposte istituzionalizzate (sindacati, stato sociale)»<sup>25</sup>. La fine dell'accoppiamento tra classe e disuguaglianza apre la strada all'indagine globale di queste ultime<sup>26</sup>, mettendo contemporaneamente sotto accusa quella parte del marxismo che fa della contrapposizione dualistica tra le classi una sorta di principio dinamico della società, finendo per accettare la logica della stratificazione sociale con la sua continua e necessaria scomposizione e ricomposizione. In definitiva, la domanda che si pone è se la molteplicità di disuguaglianze che emergono con sempre maggiore evidenza all'interno della società-mondo possano essere ancora comprese impiegando il concetto di classe.

### 3. Logica degli sfruttamenti

La militante e teorica femminista Christine Delphy ha espresso nella maniera più chiara la rivolta contro il «dogma comunista e socialista della posizione eminente, quasi unica, dell'oppressione di classe»<sup>27</sup>, che avrebbe preteso di integrare al suo interno le altre forme di dominazione e di discriminazione, finendo per subordinarle tutte al proprio specifico paradigma. Anche Delphy mette sotto accusa la nozione di «società di classe» che pretende di «includere tutte le oppressioni», come se esse fossero determinate esclusivamente dal modo di produzione capitalistico. L'esclusività del concetto di classe finisce così per negare che «le donne [sono] vittime di sfruttamento e di uno sfruttamento specifico. Idem per i neri, gli immigrati»<sup>28</sup>. Nella sua critica del marxismo, Delphy annuncia alcuni elementi che sono poi diventati frequenti nel dibattito politico che rivendica il riconoscimento specifico di ogni singola condizione di assoggettamento. La vasta fenomenologia delle dominazioni ordinarie

<sup>25</sup> U. BECK, *Beyond Class and Nation: Reframing Social Inequalities in a Globalizing World*, «The British Journal of Sociology», 58, 4/2007, p. 692. Cfr. anche W. ATKINSON, *Beck, Individualization and the Death of Class: A Critique*, «The British Journal of Sociology», 58, 3/2007, pp. 349-366.

<sup>26</sup> U. BECK, *Die Neuvermessung der Ungleichheit unter den Menschen: Soziologische Aufklärung im 21. Jahrhundert*, Frankfurt am Main, Suhrkamp, 2008.

<sup>27</sup> C. DELPHY, *Théorie générale de l'exploitation. Des différentes formes d'extorsion de travail aujourd'hui*, Paris, Éditions Syllepse, 2015, p. 67.

<sup>28</sup> *Ivi*, pp. 70-71.

può essere contrapposta alla centralità politica del lavoro salariato che, almeno nella descrizione che ne dà Marx, non è però il lavoro libero regolato da un contratto<sup>29</sup>, ma quello che in qualche forma diretta o mediata valorizza il capitale. Delphy rimprovera a Marx che il lavoratore libero di cui egli parla sarebbe in realtà «un imprenditore familiare» che si appropria del lavoro non pagato di tutti gli altri membri della sua famiglia. La categoria di plusvalore non può di conseguenza essere considerata come «modo generale o unico, ma come modo particolare, *specifico*, di estorsione del lavoro gratuito»<sup>30</sup>. Lungi dallo stabilire il nesso fondamentale dell'intera società, il rapporto di capitale è una relazione parziale tra altre, così come lo sfruttamento capitalistico non assume il carattere sistemico che il dominio sociale del denaro gli conferisce, perché riconoscere al plusvalore una specificità rispetto ad altre forme di sfruttamento, renderebbe «l'estorsione capitalistica non solo particolare, ma particolarmente particolare: essa sarebbe per “natura” diversa dall'estorsione diretta di lavoro»<sup>31</sup>.

Dal punto di vista storico è innegabile che sia esistita ed esista una molteplicità di forme di assoggettamento e che il lavoro salariato non sia l'unica forma, in certe aree e per lunghi periodi nemmeno quella preponderante, di messa al lavoro. Descrivendo la condizione di “sottosviluppo”, ma in realtà evidenziando elementi di una situazione oggi diffusa su una scala globale, Immanuel Wallerstein ha scritto che:

forme di produzione per il mercato basate sul lavoro non salariato, marginalizzazione e *squatting*, un esteso settore terziario, l'emergenza del ruolo sociale della casalinga, l'etnicità, il clientelismo, apparati statali corrotti e oppressivi ecc. – non sono né anomalie né sopravvivenze, ma creazioni del modo di produzione capitalistico che sono parti integranti del suo funzionamento<sup>32</sup>.

Forse non tutte queste emergenze sono effettivamente creazioni capitalistiche, ma il problema che si pone è qual è il loro eventuale rapporto funzionale con la valorizzazione globale del capitale e se la presenza di individui che vendono la loro forza lavoro

<sup>29</sup> M. RICCIARDI, *Il politico marxiano e l'arcano del salario*, in M. GATTO (ed), *Marx e la critica del presente*, Torino, Rosenberg & Sellier, 2020, pp. 133 – 142.

<sup>30</sup> C. DELPHY, *Théorie générale de l'exploitation*, p. 99.

<sup>31</sup> *Ivi*, p. 102. Sul rapporto tra marxismo e femminismo cfr. comunque P. RUDAN, *Il femminismo e Marx. Sul bordo di una frattura*, «Filosofia politica», 1/2019, pp. 267-284.

<sup>32</sup> I. WALLERSTEIN, *La scienza sociale: come sbarazzarsene. I limiti dei paradigmi ottocenteschi*, Milano, Il Saggiatore, 1995, p. 173.

è costitutiva del rapporto societario di capitale, oppure può essere derubricata a una emergenza storicamente e spazialmente determinata che non è più, se mai lo è stata, una struttura costitutiva della società moderna. Questa è una questione dirimente per la storia costituzionale della società e quindi anche per la logistica delle migrazioni. I migranti, infatti, possono essere considerati come la massima evidenza della capacità costituzionale del capitale di mettere al lavoro la libertà di individui che pretendono di potersi muovere per affermare la loro ricerca soggettiva e non per passare da una coazione a un'altra, sfidando non solo la dipendenza economica, ma anche il dominio patriarcale e l'oppressione razziale.

Per quanto la «teoria marxiana delle classi» sia considerata «un punto di riferimento centrale del pensiero sociologico sulla disuguaglianza», esso di norma ne prende immediatamente le distanze, affermando che «l'identificazione di *una* causa non è sufficiente per rilevare una molteplicità di disuguaglianze e di processi che generano disuguaglianza»<sup>33</sup>. Se per Delphy Marx semplifica in maniera inaccettabile le forme dello sfruttamento, per il pensiero sociologico egli è colpevole di un'inammissibile riduzione delle cause della disuguaglianza, che avrebbe ridotto solo a quella di origine economica, ignorando le differenze, le identità e le storie che si sono sviluppate sul piano globale. Senza entrare nell'analisi puntuale del pensiero marxiano, si tratta però di capire se quelli che Göran Therborn ha chiamato i *Killing Fields of Inequality*<sup>34</sup> rispondano a una costituzione globale della società, o se invece siano la manifestazione di processi autonomi e paralleli con cause storiche indipendenti, perché in questo caso si porrebbe sotto altra forma il problema della stratificazione delle differenze, della loro combinazione e intersezione. Vale comunque la pena chiarire che per Marx la classe non identifica uno strato della società, ma un potenziale movimento antagonista che si rivolge contro la società dentro la quale agisce. Questa concezione politica della classe pone senza dubbio la questione delle diverse condizioni in cui quel

<sup>33</sup> A. WEIR, *Soziologie globaler Ungleichheiten*, pp. 25-26.

<sup>34</sup> G. THERNBORN, *The Killing Fields of Inequality*, Cambridge, Polity Press, 2013, specificamente su Marx p. 40 e pp. 73-74.



pena ritornare alla teoria sociologica per vedere quale spazio essa prevede per la politicizzazione delle differenze.

#### 4. La semantica di classe

Ricostruendo la semantica storica del concetto di classe, Niklas Luhmann ha ricordato che le «società di classe» sono da sempre al centro dell'interesse sociologico e vengono opposte a quelle fondate su altri tipi di stratificazione sociale. Dal punto di vista storico nella costruzione del concetto di classe è fondamentale la registrazione della «distribuzione ineguale dei beni sociali». L'allocazione dei beni economici non è centrale perché sia effettivamente considerata come la sola rilevante, ma perché è quella che consente l'accesso a molti altri beni socialmente rilevanti come l'istruzione, la salute, l'influenza. La distribuzione ineguale di risorse economiche corrisponde in altri termini al possesso di quote differenziali di potere sociale. Proprio per questo alla base del concetto di classe c'è sempre una «schematizzazione *multidimensionale* della disuguaglianza», che si riferisce alla produzione sociale di potere e non alla disuguaglianza che «come tale è ubiqua e perciò da sola non può ancora essere un principio di stratificazione»<sup>37</sup>. Introdotto a partire dalla fine del Settecento, in particolare dai fisiocratici, il riferimento alla classe tematizza dunque un complesso di differenze, fornendo non solo una descrizione della società, ma indicando anche le linee di movimento al suo interno<sup>38</sup>. La società stessa, dunque, consiste delle differenze che la costituiscono, le quali possono apparire come manifestazioni della reciproca interdipendenza degli individui, oppure come espressione di una o più ineliminabili antitesi al suo interno.

Proprio in forza di questa sua possibile divergente interpretazione il riferimento alla classe trasforma storicamente la «semantica d'ordine in una semantica di lotta, l'ordine per ceti in un contrasto di classe»<sup>39</sup>. Proprio perché è organizzata secondo il

<sup>37</sup> N. LUHMANN, *Zum Begriff der sozialen Klasse*, in N. LUHMANN (ed), *Soziale Differenzierung. Zur Geschichte einer Idee*, Opladen, Westdeutscher Verlag, 1985, p. 119.

<sup>38</sup> M.-F. PIGUET, *Classe. Histoire du mot et genèse du concept des Physiocrates aux historiens de la Restauration*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1996.

<sup>39</sup> N. LUHMANN, *Zum Begriff der sozialen Klasse*, p. 124.



codice binario proprietario-non proprietario, la semantica di classe esprime per l'individuo che non ha accesso ai beni sociali la contingenza della sua posizione rispetto all'uguaglianza universale che viene contemporaneamente proclamata. Essa esprime la contraddizione tra la determinazione oggettiva e quella soggettiva dell'individuo all'interno della società. «Il concetto di individuo divenne così la forma, con la quale si rispose alla domanda dell'universale nel particolare, e la risposta suonava: il particolare è nella sua individualità qualcosa di universale, infatti ognuno è per gli altri quanto meno ciò: un individuo»<sup>40</sup>. In questo modo la sempre più evidente differenza di classificazione sociale ha trovato un risarcimento nell'individualità e nelle sue caratteristiche universali riferite non tanto all'appropriazione dei beni sociali quanto alla presenza in ognuno di una razionalità orientata all'ordine. Per tutto l'Ottocento e oltre, classe e individuo sono i poli di un discorso d'ordine che fa dell'appropriazione privata di beni sociali una prova della razionalità dell'individuo particolare e quindi della sua specifica capacità di contribuire all'universale.

Come riconosce lo stesso Luhmann, è su questa tensione all'ordine insita fin dall'origine nella semantica di classe che interviene la sua divergente declinazione marxiana. «Il mondo non è più in ordine – e retrospettivamente esso non lo è nemmeno mai stato a partire dall'introduzione dell'agricoltura, dello sfruttamento e della creazione di plus-valore. Al posto dell'unità di mondo e società Marx piazza il conflitto – e la speranza in un mondo diverso». Questa posizione fa della società una costruzione indipendente da qualsiasi legittimazione trascendente, ma anche da ogni cosmologia sociale. Essa produce le sue regole in base a contraddizioni che le sono immanenti, che sono universali solo nella misura in cui sono un effetto dell'universale dominio del capitale, mentre allo stesso tempo sono empiricamente determinate dalle specifiche storie e dalla specifica geografia del capitale stesso. Il riferimento soggettivo alla classe consente a tutti coloro che vi si riconoscono di affermare positivamente la propria condizione come contingente, perché collettivamente contestano l'ordine della società capitalistica che li produce come individui classificati in una specifica

<sup>40</sup> *Ivi*, pp.126-127.

posizione espropriata di potere e quindi subalterna. Non è tanto la posizione della classe proletaria all'interno della società a essere rilevante, ma come essa viene costantemente rideterminata dalla lotta di classe. Il concetto marxiano di classe non descrive una collocazione particolare all'interno della topografia della società, ma la dinamica grazie alla quale attraverso la lotta una classe di individui impone la ridefinizione della propria posizione all'interno della produzione e della riproduzione della società. Per questo Luhmann può concludere che essa funziona per Marx come un «universale sostituto [*Ersatzallgemeine*], perché il suo passaggio nella società senza classi risolve *per lui* il problema della contraddizione tra determinazione oggettiva e autodeterminazione»<sup>41</sup>.

Per Luhmann quella marxiana è solo una delle diverse semantiche della classe in un determinato periodo della sua evoluzione. Nonostante egli registri le molteplici dimensioni della disuguaglianza, non può tuttavia fare a meno di notare che «il problema sta nel raggruppamento e nel rafforzamento reciproco di tali tendenze verso la costruzione di disuguaglianze. Non sono le disuguaglianze come tali, bensì le loro interdipendenze a essere identificate come “classe” (o in qualsiasi altro modo)»<sup>42</sup>. Viene così indicato il problema politico fondamentale del riferimento alla classe. Esso non sta tanto nella valorizzazione di una specifica soggezione, dovuta a una particolare disparità, ma nella sua eventuale capacità di connettere nei discorsi e nelle pratiche le molteplici subordinazioni che classificano le posizioni di alcuni individui. Per Luhmann l'evoluzione stessa della società rende però impossibile la connessione di quelle interdipendenze. Nella società-mondo la differenziazione e la specializzazione dei sottosistemi funzionali stabiliscono un meccanismo di inclusione ed esclusione che non può essere più riferito a una società di classe. A divenire centrale è il riferimento alla società stessa e non le condizioni particolari dei singoli individui. Proprio per questo, e non per una qualche trasformazione delle forme produttive, secondo Luhmann, la perdita di centralità dell'organizzazione di fabbrica nella creazione e nel mantenimento dei posti di lavoro rende impossibile parlare di rapporti di classe di dominio e

<sup>41</sup> *Ivi*, p. 127.

<sup>42</sup> *Ivi*, p. 145.

di sfruttamento. La posizione di coloro che sono esclusi dalle condizioni anche minime di riproduzione dell'esistenza «non può essere descritta adeguatamente né dal punto di vista del moderno individualismo né dal punto di vista del dominio di classe (imposto internazionalmente)»<sup>43</sup>.

La società che produce meccanismi universali di inclusione stabilisce necessariamente anche quelli di esclusione, perché essa semplicemente non può prevedere una modalità universale di inclusione che si risolverebbe in un dominio universale e omogeneo. Quindi il problema societario non è per Luhmann includere tutti uniformemente, ma ridurre i rischi derivanti dall'eventuale esclusione. In questa società, il cui mondo è «eterogerarchico e acentrico»<sup>44</sup>, l'esclusione di alcuni non è necessariamente il segno di una mancata integrazione sociale. Per quanto Luhmann consideri che i postulati dei diritti dell'uomo tendano a rendere obsolete le esclusioni basate su specifiche caratteristiche fisiche o morali degli individui, è anche consapevole che in questo modo il problema viene «più coperto che risolto». I diritti umani non possono nascondere che solo l'inclusione produce persone, figure socialmente definite, riconoscibili e quindi soggetti di comunicazione, mentre nel caso dell'esclusione a essere in gioco sono «quasi esclusivamente i loro corpi», con una significativa abbreviazione degli «orizzonti temporali» e con la conseguente impossibilità di prevedere e di collocare nel tempo le conseguenze delle proprie azioni. La piena inclusione di tutti gli individui nella società è così una sorta di illusione che non tiene conto della possibilità che l'esclusione può essere sempre spostata in un altro sottosistema.

«L'esclusione fattuale da un sistema funzionale – nessun lavoro, nessun reddito monetario, nessun documento, nessuna relazione intima stabile, impossibilità di concludere contratti e nessun accesso alla protezione giudiziaria, nessuna possibilità di distinguere una campagna elettorale politica da un carnevale, l'analfabetismo e l'approvvigionamento carente di medicine e anche di alimenti – tutto ciò, infatti, limita ciò che è raggiungibile in altri sistemi e definisce parti della popolazione più o meno grandi, che spesso anche dal punto di vista abitativo sono separate e perciò invisibili».

<sup>43</sup> N. LUHMANN, *Inklusion und Exklusion*, in N. LUHMANN, *Soziologische Aufklärung 6. Die Soziologie und der Mensch*, Wiesbaden, Verlag für die Sozialwissenschaften, 2005<sup>2</sup>, p. 233.

<sup>44</sup> N. LUHMANN, *Di Gesellschaft der Gesellschaft*, Frankfurt am Main, Suhrkamp, 1998, p. 157.

Non è solo che l'inclusione deve confrontarsi con la contingenza più o meno materialmente dispiegata dell'esclusione; essa è possibile logicamente solo prevedendo l'esistenza del suo opposto. Questa asimmetria costitutiva finisce per assicurare la continuità a una società-mondo, il cui ordine, non avendo alcun fondamento universale, tende alla disintegrazione. Limitando le possibilità di scelta di alcuni segmenti della popolazione, l'esclusione riduce la complessità del sistema sociale. La conseguenza, solo apparentemente paradossale, è che «*l'esclusione integra in maniera molto più forte dell'inclusione*»<sup>45</sup>, perché essa crea circuiti di riconoscimento reciproco limitati e confinati tali da impedire la trasformazione dell'esclusione in antagonismo. Nel 1994, Luhmann vede operare questa *esclusione integrativa* in ampi segmenti della popolazione dei paesi cosiddetti in via di sviluppo, ma anche di paesi industrializzati come il Brasile, e in parti degli Stati Uniti. Oggi probabilmente essa potrebbe essere verificata indifferentemente nelle aree metropolitane dell'Occidente e di quello che un tempo era il suo Resto, anche grazie a politiche della sicurezza e della forza che ne garantiscono la continuità. Se per Luhmann non è possibile rendere questa condizione nei termini di un dominio di classe non è però nemmeno possibile trasferire alla società-mondo il tradizionale criterio della stratificazione sociale, che per lui è in definitiva solo una riproposizione anacronista di una struttura propria dell'antica società per ceti.

## 5. Classificazione e politicizzazione

La prospettiva luhmanniana, così radicalmente legata al mondo della società, coglie con precisione il nesso pratico tra logistica delle migrazioni e sociologia delle diseguaglianze<sup>46</sup>, tra i movimenti migratori e l'*esclusione integrativa* dei migranti. Men-

<sup>45</sup> *Ivi*, pp. 630-1.

<sup>46</sup> Nonostante il suo alto grado di astrazione l'approccio sistemico luhmanniano è alla base di una specifica tendenza degli studi sulle migrazioni non a caso particolarmente attenta alla spiegazione sistemica delle migrazioni irregolari: O. BAKEWELL, *Relaunching Migration Systems*, «Migrations Studies», 2, 3/2014, pp. 330-318; M. BOMMES - G. SCIORTINO, *In Lieu of a Conclusion: Steps Towards a Conceptual Framework for the Study of Irregular Migration*, M. BOMMES - G. SCIORTINO (eds), *Foggy Social Structures. Irregular*

tre dichiara come mera chimera l'inclusione e l'integrazione universali, che la stratificazione di classe e la società corporata di classe siano modelli oramai improponibili, essa mostra anche come confinamento e circolazione non si escludono reciprocamente, ma sono divenuti parte della costituzione della società. Il nesso tra sociologia delle disuguaglianze e la logistica delle migrazioni viene così messa alla prova della legittimità che esso riesce a produrre tanto in termini materiali, quanto e forse soprattutto in termini simbolici.

Sottolineando il carattere costitutivamente *ideologico* dei rapporti sociali, e quindi la necessità che per la loro riproduzione i dominati *accettino* la loro condizione, subendo quella egli chiama appunto violenza simbolica, Bourdieu richiama il problema centrale del rapporto di classe, ovvero quello della differenza che deve essere negata. Egli ha senza dubbio arricchito e raffinato il catalogo delle distinzioni sociali, ma altrettanto rilevante è la sua indagine dei modi in cui queste ultime servono relativizzare il rapporto tra chi possiede il capitale economico e chi non ce l'ha. Bourdieu pone chiaramente il problema della difficile politicizzazione di una posizione di classe, dalla quale non ci si può emancipare attraverso un processo tutto intellettuale che dovrebbe produrre la precisa consapevolezza della propria condizione, puntando a chiarire la molteplicità di relazioni che legittimano praticamente, prima di tutto nella comprensione stessa dei dominati, la loro classificazione. I processi che avvengono «nell'inconscio della classe piuttosto che nella coscienza di classe» impediscono che le relazioni di classe possano darsi come antagonismo. La molteplicità dei capitali ai quali gli individui possono accedere e dai quali dipendono in forma differenziata stabilisce anche i «modi di produzione» della conoscenza politica sulla loro stessa situazione.

Le molteplici classificazioni ai quali gli individui sono sottoposti sono degli ostacoli che impediscono la trasformazione di una distanza oggettiva per quanto variabile in una contestazione soggettiva della costituzione societaria. Lunghi dall'esaurirsi in

*Migration, European Labour Markets and the Welfare State*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2011, pp. 213-228; G. ECHEVARRIA, *Towards a Systematic Theory of Irregular Migration. Explaining Ecuadorian Irregular Migration in Amsterdam and Madrid*, Cham, Springer, 2020; M. BOMMES, *Immigration and Social Systems. Collected Essays of Michael Bommès*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2012.

una fenomenologia delle differenze, in un'analisi particolareggiata degli stili di vita, le distinzioni e la moltiplicazione delle forme di capitale rivelano l'effettualità dei modi di dominazione, che impediscono la politicizzazione della condizione di classe. Il peso dell'*habitus* impedisce di riconoscere il nesso tra l'esperienza particolare del dominio e la sua vigenza complessiva. «Questa dialettica tra il generale e il particolare costituisce il cuore della politica e soprattutto dell'attività di *politicizzazione*; con la necessità, per gli uni, che sono schierati con l'ordine costituito, di universalizzare i loro interessi particolari, e per gli altri di cogliere nella sua universalità la specificità della propria condizione»<sup>47</sup>. L'*habitus* è letteralmente la «classe incorporata»<sup>48</sup>, che non solo deve essere è distinta analiticamente dalla «classe oggettivata», ma deve essere anche indagata nei modi in cui opera praticamente per nascondere la genesi sociale e quindi storica e mutevole della dominazione.

Il problema che si pone non è dunque tanto se esistono le classi, quali sono le loro stratificazioni, ma come esse agiscono indipendentemente dalla volontà manifesta di coloro che le compongono<sup>49</sup>. Il tratto distintivo di classe emerge nei comportamenti quotidiani, inscritti nel corpo, letteralmente incorporati ed è evidente nel senso pratico che determina ogni agire. Il corpo classificato, il corpo che funziona «come promemoria», non riemerge, come per Luhmann, nel momento dell'esclusione radicale come negazione dell'azione ordinata della persona. «Sovraccarichi come sono di significati e di valori sociali, gli atti elementari della ginnastica del corpo e, soprattutto,

<sup>47</sup> P. BOURDIEU, *La Distinction. Critique sociale du Jugement*, Paris, Éditions de Minuit, 1979, p. 509. Cfr. anche R. LENOIR, *Espace social et classes sociales*, in L. PINTO – G. SAPIRO – P. CHAMPAGNE, *Pierre Bourdieu, sociologue*, Paris, Fayard, 2004, pp. 133-160; E.B. WEININGER, *Foundations of Pierre Bourdieu's Class Analysis*, in E.O. WRIGHT (ed), *Approaches to Class Analysis*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, pp. 82-117; C. OLIVER – K. O'REILLY, *A Bourdieusian Analysis of Class and Migration: Habitus and the Individualising process*, «Sociology», 44, 1/2010, pp. 49-66.

<sup>48</sup> «Parlare dell'*habitus* significa includere nell'oggetto anche la conoscenza che i soggetti sociali, che fanno parte di questo oggetto, si fanno di questo stesso oggetto; nonché il contributo di questa conoscenza alla realtà stessa dell'oggetto», P. BOURDIEU, *La Distinction*, p. 544.

<sup>49</sup> «I sociologi che si rifanno alle contraddizioni in cui cadono gli intervistati nelle loro identificazioni di classe per negare l'esistenza stessa delle classi, dimostrano soltanto di ignorare tutto del modo in cui funziona questo "senso" e, soprattutto, la situazione artificiale in cui proprio loro cercano di farlo funzionare» (*Ivi*, p. 551).

il loro aspetto specificamente sessuale, e quindi biologicamente precostituito, funzionano come le più fondamentali *metafore*, capaci di evocare tutto un rapporto con il mondo». Questa inclusione classificata all'interno del mondo non è decifrabile per Bourdieu a partire dall'attività consapevole degli individui, «per non parlare della pretesa borghese allo statuto di "persona"»<sup>50</sup>.

Nonostante oggi il concetto di persona continui a essere utilizzato indipendentemente dalla sua semantica storica, e quindi dai particolari contenuti sociali e politici che esso comunque veicola, la logistica delle migrazioni e la logica delle disegualianze che la sostiene mostrano i limiti pratici della mera riaffermazione di un universalismo che in definitiva cancella le differenze invece che approfondirne le contraddittorie connessioni. Mentre mettono definitivamente in mora ogni classificazione oggettiva della società, i movimenti dei migranti e delle migranti con la loro critica pratica dell'universale mostrano la possibilità di una politicizzazione delle differenze che può stabilire una comunicazione tra processi di soggettivazione diversi e indipendenti<sup>51</sup>.

<sup>50</sup> *Ivi*, pp. 552-553.

<sup>51</sup> M. RICCIARDI, *Appunti per una teoria politica delle migrazioni: potere sociale e politicizzazione della differenza*, in S. CHIGNOLA - D. SACCHETTO (eds), *Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi*, Roma, DeriveApprodi, 2017, pp. 108-124.

# QUADERNI DI SCIENZA & POLITICA

Collana diretta da Pierangelo Schiera

Editore: Dipartimento di Arti visive performative e mediali

Università di Bologna

*Quaderno N. 10 Anno 2020*

a cura di Michele Basso e Mario Piccinini

[Dottrine politiche, concetti, comunità di discorso. In dialogo con Merio Scattola](#)

*Quaderno N. 9 Anno 2020*

a cura di Matteo Cavalleri

[Il due in questione. Prospettive interdisciplinari sul riconoscimento](#)

*Quaderno N. 8 Anno 2020*

a cura di Raffaella Baritono e Maurizio Ricciardi

[Strategie dell'ordine: categorie, fratture, soggetti](#)

*Quaderno N. 7 Anno 2018*

Giorgio Grappi

[Il popolo inatteso: la questione antifederalista e la Costituzione degli Stati Uniti](#)

*Quaderno N. 6 Anno 2017*

Beatrice Potter

a cura e con una introduzione di Roberta Ferrari

[Marx e la politica del discorso economico. Due manoscritti inediti e altri scritti](#)

*Quaderno N. 5 Anno 2016*

Monica Cioli

[Arte e scienza internazionale. Il "modernismo" fascista negli anni Venti](#)

*Quaderno N. 4 Anno 2016*

Pierangelo Schiera

[Società e stato per una identità borghese.](#)

[Scritti scelti](#)

*Quaderno N. 3 Anno 2015*



*Luigi Del Grosso Destrieri*

con

Alberto Brodesco, Massimiano Bucchi, Pierangelo Schiera

[Indeterminazione, Serendipity, Random: tre “misure” dell’incertezza](#)

*Quaderno N. 2 Anno 2015*

Raffaella Sarti

[Servo e padrone, o della \(in\)dipendenza. Un percorso da Aristotele ai nostri giorni.  
I. Teorie e dibattiti](#)

*Quaderno N. 1 Anno 2013*

Pierangelo Schiera

[Dal potere legale ai poteri globali. Legittimità e misura in politica](#)