

Explorations in Space and Society  
No. 22 - December 2011  
ISSN 1973-9141  
[www.losquaderno.net](http://www.losquaderno.net)

**Transit / Transience**

# 22Lo sQuaderno



# TABLE OF CONTENTS

## Transit / Transience

*a cura di / dossier coordonné par / edited by  
Andrea Mubi, Cristina Mattiucci*

*Guest artist / artist présenté / artista ospite  
Klavdij Sluban*

*Editoriale / Editorial*

### **Silvia Mattei**

*Klavdij Sluban, immagini in transito / Klavdij Sluban, images in transit*

### **Max Rousseau**

*De la ville comme trou noir à la ville comme pulsar*

### **Giuseppe Campesi**

*Borderscapes of Imperial Europe. Space, law and politics at the European periphery / Paesaggi di frontiera dell'Europa imperiale. Spazio, leggi e politica nella periferia europea*

### **Renato Miguel do Carmo**

*Is mobility a question of social inequality?*

### **Marco Caligari**

*Il porto e il container. Il cambiamento dello spazio commerciale e della sua rappresentazione*

### **Elena Ianni**

*Rimanere immobili è un modo praticabile di conservare le cose?*

### **Cristina Mattiucci**

*Mutazioni e permanenze. La schizofrenia dei paesaggi*

### **Andrea Mubi Brighenti**

*Transience of a people*

# EDITORIALE

Movimenti e transiti animano i pezzi che hanno contribuito a questo numero di *lo Squaderno*, così come esercizi di mobilità tra i saperi aprono alle molteplici riflessioni sul tema della non-permanenza (delle cose, delle nozioni, delle modalità, delle reti. . .).

Il numero propone così un'ampia lettura dei transiti che animano i nostri spazi e le nostre modalità di viverli, fino ad una esplorazione della natura più intima del transito, legata a percorsi personali, verso cui ci porta *Retour-Aller*, il viaggio fotografico di Mirko e Klavdij Sluban. Una dimensione in cui ci accompagna anche il testo di Silvia Mattei, che interpreta la poetica della creazione fotografica in relazione al movimento del "transito".

Max Rousseau e Giuseppe Campesi mettono in luce le profonde connessioni e le conseguenze politiche dei transiti nei territori, mostrando la natura al tempo stesso materiale e immateriale delle modalità di tali transiti. I due autori approfondiscono, rispettivamente, il rapporto tra capitalismo e spazio della città, e quello tra interdizione ai diritti delle popolazioni transittanti e mutazione della natura delle frontiere nell'Unione Europea.

Le tendenze delineate da Rousseau e Campesi rispetto al nuovo spazio urbano e ai confini dell'Europa trovano una puntuale rispondenza anche in altri tipi di spazi: Renato Carmo ci invita a riflettere sugli effetti delle politiche di mobilità sulla disegualianza sociale nelle aree rurali marginali, mentre Marco Caligari analizza lo spazio portuale nella seconda metà del ventesimo secolo, periodo in cui si afferma la "rivoluzione del container" con il suo profondo impatto non solo sulla logistica globale ma anche sulla vita sociale del porto.

Affrontando la questione del rapporto tra mobilità e immobilità da un punto di vista ecologico e termodinamico, Elena Ianni sposta l'accento sul rapporto tra modello economico dominante (ma in effetti in piena crisi) e sostenibilità ambientale. Chiedendosi se rimanere immobili sia un modo praticabile di conservare le cose, Ianni risponde con un chiaro e argomentato "no". Cristina Mattiucci nel suo contributo articola poi un'interpretazione dei transiti e delle stratificazioni

spaziali, nella dimensione paesaggistica specificamente umana fatta di mutazioni e permanenze.

Infine, rileggendo il tardo Pasolini, Mubi invita a reinserire la dimensione temporale "epocale" dei transiti all'interno del complicato e tormentato rapporto con il concetto di "popolo" che il grande intellettuale italiano intrattenne proprio attraverso la constatazione di una fondamentale transizione antropologica del paese.

CM, AMB

# EDITORIAL

This issue of *lo Squaderno* pivots around movements and transits, proposing a series of reflections on the topic of impermanence – of things, notions, modalities, networks. . . Spanning across different disciplines, it offers a survey on the transits that animate our social spaces and the ways we live in them. The most intimate nature of transit, linked to personal paths, is illustrated by *Retour-Aller*, the photo series by Mirko and Klavdij Sluban. With reference to Sluban's work, Silvia Mattei interprets the poetics of photographic creation precisely through the prism of 'transit'.

In the following two pieces, Max Rousseau and Giuseppe Campesi highlight the political consequences of people's transits across different territories, revealing their material as well as immaterial nature and effects. The authors focus, respectively, on the relationship between capitalism and city space, and on the relationship between the denial of migrants' rights and the transformation of the nature of European borders.

The trends highlighted by Rousseau and Campesi can be found in others types of social spaces too: Renato Carmo researches upon the effects of the politics of mobility on social inequality in marginal rural areas, while Marco Caligari analyses the transformation of harbours in the second half of the twentieth century, that is, during the "container revolution", with its deep impact not only on global logistics but also on the social life of harbours themselves.

In her piece, Elena Ianni interrogates from an ecological and thermodynamic perspective the nexus between the hegemonic economic model, currently undergoing a deep crisis, and environmental sustainability. Questioning whether staying still can be a feasible way of preserving the state of things, Ianni answers with a round and informed "no". Cristina Mattiucci then interprets transits and spatial stratifications in their specifically human dimension of landscape, which, she argue, is always made of a mix of variances and permanencies.

In conclusion, Mubi follows the late Pasolini in order to reinsert the "epochal" temporal dimension of transits within the complex and tortured relation with the concept of "the people", which the great Italian intellectual faced through the recognition of a fundamental anthropological transformation of his country.

CM, AMB



# Klavdij Sluban, immagini in transito

**Silvia Mattei**



Tre settimane in una nave cargo a destinazione America centrale, una settimana sulla ferrovia Transiberiana, da Mosca a Pechino, e tre giorni sulla Transtibetana, da Pechino a Lhasa; periplo del mar Baltico e del mar Nero, innumerevoli deviazioni durante i viaggi nei Balcani, senza dimenticare le “parentesi fotografiche” nelle carceri minorili dell’ex-Yugoslavia, dell’ex Unione Sovietica e della Francia. Klavdij Sluban non ha fretta, non è un reporter a caccia di eventi, ma un viaggiatore-fotografo che si abbandona ai tempi lunghi e alla “gestazione” della scoperta. Per lui fotografare e viaggiare sono i verbi di un’unica azione e di un’unica necessità esistenziale: dare un ritmo al tempo che scorre e attestare la propria presenza. La sua macchina fotografica crea il rapporto con il mondo che egli attraversa preferibilmente a piedi, favorendo l’esperienza dell’alterità. La fotografia di Sluban si fonde dunque con il viaggio, di cui è tanto il frutto quanto il preambolo: le immagini nutrono ricerche più ampie e impongono nuove partenze. Si tratta di scatti rari e preziosi che possono formare una serie solo dopo anni di andate e ritorni sul campo. I suoi reportages sono cicli di lunga durata, raccolti in pubblicazioni dal contenuto denso: *Balkans Transit* (cinque anni); il ciclo dei Caraibi, *Paradise Lost* (quattro anni); le *Transverses* intorno al mar Nero (dieci anni); l’esperienza fotografica con i giovani detenuti in Francia e nel mondo, *Entre Parenthèses* (quindici anni); i viaggi sulle grandi linee ferroviarie *All’Est dell’est* (sei anni).<sup>1</sup>

Le fotografie di Sluban sono tutte immagini del passaggio, si soffermano sui tempi morti della storia, inquadrano situazioni inconcluse, fissano il movimento e rendono visibile lo squilibrio tra ciò che è immobile e ciò che si muove. Il suo scatto fotografico non è che l’istante in cui culmina una lunga attesa fatta di osservazioni che sanno cogliere il dettaglio e inquadrare ciò che sta ai margini dell’evidenza e degli eventi: la ringhiera di un carcere, vista dall’interno, uno sguardo assorto dietro una finestra, la silhouette di un passante a malapena intravisto, un arbusto nella steppa, i fiocchi di neve sulle rotaie, le mani di giocatori di dama in un’affollata strada di Shanghai. . .

Non si tratta però di un’attesa immobile o premeditata, ma di un’attesa mobile e mutevole che dipende più dal rapporto del fotografo con la propria macchina che dalla prossimità ai paesaggi o ai soggetti fotografati. Sluban non fa ritratti, non chiede il permesso di fotografare

Silvia Mattei vive a Parigi, dove lavora per la galleria di fotografia Paris-Beijing e si occupa di comunicazione e organizzazione di eventi nel campo dell’arte contemporanea. Filosofa di formazione (Università di Bologna e Université de Paris Ouest Nanterre la Défense), ha studiato il tema del viaggio in Voltaire e ha recentemente pubblicato la sua tesi di dottorato, *Les voyages de la raison* (Paris: L’Harmattan, collection Ouverture philosophique, 2010). Attualmente le sue attività e ricerche vertono sulla fotografia contemporanea.

[silvia.mattei@gmail.com](mailto:silvia.mattei@gmail.com)



<sup>1</sup> L’ultimo libro fotografico di Klavdij Sluban è stato pubblicato dai cinque editori europei coinvolti nello European Publishers Award for Photography (EPAP). Sluban ha conseguito il premio nel 2009 con il suo lavoro *Transsibériades*. In Italia, il volume porta il titolo *All’Est dell’est* (introdotto da un testo di Erri De Luca, edito da Peliti Associati). Per una bio-bibliografia dettagliata di Klavdij Sluban, si rimanda al sito web ufficiale del fotografo, <http://www.sluban.com/> e alla voce Wikipedia [http://fr.wikipedia.org/wiki/Klavdij\\_Sluban](http://fr.wikipedia.org/wiki/Klavdij_Sluban).

e non si ferma quasi mai per “fare una foto”; resta in movimento e a volte non guarda nemmeno nel mirino. La messa a fuoco non dipende unicamente dagli occhi, poiché l'estetica (fotografica) del passaggio richiede il coinvolgimento di tutto il corpo: solo quando la macchina fotografica diventa una protuberanza del corpo il fotografo può registrare il transito e dipingere non l'essere, ma il passaggio (come volle anche Montaigne). I momenti in cui s'incrociano il tempo del fotografo e gli infiniti frammenti del mondo lasciano la loro impronta sulla pellicola e si traducono in immagini dai valori alterati: mosso, sfocato, sgranato, fuori campo, inclinazione della linea d'orizzonte, contrasti molto marcati, vertigine dell'in-

quadratura. Lo scatto restituisce la visione e l'immagine rende visibile lo scarto tra il possibile e il reale, ovvero il legame tra l'immaginazione dell'artista e ciò che scorre davanti ai suoi occhi.

*Il percorso si snoda tra le immagini del passato e del presente che, sovrapponendosi, scandiscono il tempo di un viaggio la cui meta è collocata nella dimensione mentale del ricordo e della commemorazione*

Osservando le immagini di Sluban,

è difficile individuare le intenzioni del fotografo e riconoscerne lo *studium*. È il *punctum* che colpisce lo spettatore, in entrambe le accezioni del termine fornite da Roland Barthes nelle sue riflessioni sulla fotografia: dal punto di vista della forma, le zebraure inattese dettate dal caso, quei punti sensibili e quei dettagli che confondono la visione e “pugnalano” lo sguardo; dal punto di vista dell'intensità, la percezione del tempo sospeso e annientato nell'immagine, la rappresentazione pura del noema “ciò è stato”, la *vertige du Temps écrasé*.<sup>2</sup>

La serie *Retour-Aller*, che illustra questo numero di *lo Squaderno*, è un viaggio intimo, durato una notte e un giorno, un viaggio pregno di ricordi e guidato dalla memoria. La rotta Parigi-Livold che separa Klavdij Sluban dalla sua famiglia è stata percorsa innumerevoli volte dal fotografo franco-sloveno, fino a diventare, come dice lui stesso, “una nozione dello spirito”. Il reportage di un'unica andata condensa quarant'anni di viaggi sulla rotta usurata da tanti passaggi. Il percorso si snoda tra le immagini del passato e del presente che, sovrapponendosi, scandiscono il tempo di un viaggio la cui meta è collocata nella dimensione mentale del ricordo e della commemorazione. Le fotografie permettono di ricostituire il legame tra il tempo della memoria e il tempo del viaggio presente. L'album di famiglia annuncia la meta, mentre le immagini degli edifici recentemente costruiti sulla rotta, del fedele compagno di viaggio, il cane Max, dei passanti nei luoghi di transito (un uomo assopito nella sua auto, una donna sdraiata nell'aiuola di un'area di sosta, il viso di un'autostoppista) sono tutti segni di una realtà immanente.

Tuttavia, queste immagini dell'attualità non mitigano la vertigine del tempo sospeso. Queste fotografie *on the road* Parigi-Livold immortalano situazioni di transito e spazi in cui milioni di individualità potenzialmente s'incrociano, senza però mai entrare in relazione tra loro. Le immagini che riportano il tempo mentale del viaggio a un presente tangibile, sono immagini di “non luoghi” dove tutti transitano e nessuno abita (Marc Augé). La dimensione temporale delle immagini del presente rimane pertanto sospesa e accresce la percezione della meta come percorso della memoria. Ri-percorrendo lo spazio di un *Retour-Aller* (Ritorno-Andata), Klavdij Sluban confonde l'ordine del tempo: spazi e tempi si sovrappongono in un viaggio “eterocronico” (Michel Foucault).

Klavdij Sluban fotografa quasi sempre in bianco e nero (in tal senso, *Retour-Aller* è un'eccezione) e solo con la sua macchina Leica manuale e analogica. Non usa mai macchine fotogra-

<sup>2</sup> Roland Barthes, *La Chambre Claire*, Paris, Gallimard, 1980, ed. 2008, p. 151.



fiche digitali che non gli permetterebbero di gestire la luce e le alterazioni che egli impone alla realtà tradotta in immagini. Attraverso la sua macchina fotografica le ombre diventano palpabili, i grigi e le sfumature appaiono densi, la luce si sgrana e acquista materialità. La diffidenza di Sluban nei confronti del digitale non è solo dovuta a una presa di posizione estetica, ma anche a un'incompatibilità temporale con il suo *modus operandi*. L'immediatezza del digitale, infatti, non lascia riposare l'immagine sulla pellicola, vanifica l'attesa tra la visione dello scatto e lo sviluppo della fotografia, annienta la possibilità di riscoprire un frammento del mondo che include il ricordo del tempo. La fotografia digitale, istantaneamente visibile sullo schermo, rischia di negare alle immagini (e al fotografo) il transito. La fotografia analogica, invece, non ha una temporalità lineare: non si tratta semplicemente della cattura di un'immagine "qui e ora", ma di un'impronta che si sviluppa come risposta alle immagini potenziali, che risorge solo nella camera oscura.

Daido Moriyama è forse uno dei fotografi della generazione appena precedente quella di Sluban che più insiste su quest'aspetto transitorio e mutevole della fotografia analogica. Moriyama segue una pratica artistica in cui predominano la visione molto personale dello *street photographer* (o, come si è definito lui stesso, *stray dog*)<sup>3</sup> e il lavoro in camera oscura, per sviluppare tutte le possibilità racchiuse in un'immagine. Rifiutando qualsiasi costrizione tecnica, egli scatta ed elabora le sue famose fotografie, perlopiù notturne, delle strade di Tokyo e del mondo, in una maniera che le rende "polifoniche": numerose visioni risuonano in un'unica fotografia, difficilmente identificabile come immagine fissa che ricorda un istante o un'esistenza passata. Le immagini di Moriyama sono l'impronta, transitoria e sempre esposta ai mutamenti, di una memoria fotografica pura. Così, alla domanda di definire la fotografia in una sola battuta, Daido Moriyama (e lo stesso potrebbe forse valere per Sluban) ha risposto: "un fossile di luce e ombra".<sup>4</sup>

## Klvdij Sluban, images in transit

Three weeks on a cargo ship heading towards Central America, one week on the Trans-Siberian railway from Moscow to Beijing, three days on the Trans-Tibetan railway from Beijing to Lhasa; all around the Baltic Sea and the Black Sea, with countless detours across the Balkan region as well as some photographic "parenthesis" in juvenile correctional centres in the former Yugoslavia, the former Soviet Union, and France. Klvdij Sluban is never in a hurry, he is not a reporter looking for events, rather, a traveller-photographer who abandons himself to the slow pace of creation through discovery. To him, doing photography and travelling are two verbs for the same action and the same existential need: to give a rhythm to the flow of time, to testify one's presence. His camera establishes the link with the world he crosses through, preferably on foot. Sluban's photography is one thing with travel, of which it is both the premise and the fruit: images nourish a larger research and ultimately impose a new need to leave. Rare and precious takes are to be assembled into a series only after years of to and fro in and out the field. His 'reportages' are in fact long-term cycles, now collected in publications such as *Balkans Transit* (five years); the Caribbean cycle *Paradise Lost* (four years); *Transverses* around the Black Sea (ten years); *Entre Parenthèses*, the photography workshops with juvenile delinquents around the world (fifteen years), *East to East* on the trains in central Asia (six years).

All Sluban's photographs are transit-images, they linger on the dead time of history, frame inconclusive situa-

---

3 Nelle collezioni fotografiche *Memories of a dog* e *The Times of the dog* (1995-2008), Daido Moriyama si serve dell'immagine di un cane randagio come proprio alter-ego.

4 Daido Moriyama, *A dialogue with Photography*, Tokyo, Seikyusha, 1985/95. Sito web ufficiale del fotografo:

<http://www.moriyamadaido.com/>

tions, capture movement and make the imbalance between the fixed and the unhinged visible. His photographic take is but the instant in which a long wait culminates, made of minute observations of details laying at the margin of evidence and events: a prison's gate seen from the inside, an absorbed gaze behind a window's glass, a just glanced passerby's shape, a dried branch in the steppes, snowflakes along the railroad, hands of players in a busy Shanghai street.

It is not a still or deliberate waiting, though, rather a mobile and changing one, which depends more on the photographer's relation to his own camera than on the proximity to the pictured landscapes and subjects. Sluban does not make portraits, he neither asks for permission to shoot nor stops to "take a picture". He rather keeps on walking, often not even looking into the rear-view mirror. The focus does not depend on eyes alone, since the aesthetics of landscape photography calls for the involvement of the whole body: only once the camera has turned into a bodily extension can the photographer record transit and depict, not being, but passage (as Montaigne had it). The moments in which the photographer's time and the countless fragments of the world meet leave the footprint on the film and translates into images with anomalous parameters: blurred, coarse-grained, out-of-frame, rotated, highly contrasted – the vertigo of the frame. The snapshots produce a sort of vision, and the picture marks the gap between the possible and the real, i.e. the link between the artist's imagination and what lies before his eyes, finally made visible.

Observing Sluban's pictures, one can hardly identify an intentional *studium*. What strikes is the *punctum*, in both meanings Roland Barthes attributed to this concept: from the point of view of form, the random striatedness of sensible points, of details that fuddle vision and 'stab' the gaze; from the point of view of intensity, the perception of suspended and annihilated time within the image, the pure representation of the phrase 'what has been', the *vertige du Temps écrasé*.<sup>1</sup>

The series *Retour-Aller*, which illustrates this issue of *lo Squaderno*, is an intimate journey though one night and one day, a journey soaked with memories and guided by remembrances. The route Paris-Livold which set the junior Klavdij Sluban away from his family has been travelled innumerable times by

the French-Slovene photographer, until the travel itself turned into a veritable 'spiritual notion'. So, the reportage of a single ordinary journey condenses 40 years spent along a consumed route. It is a path between images of the present and images of the past that, over-layering upon each other, dictate the time of a journey whose goal rests in remembrance and commemoration. The pictures in this series re-weave the link: the family photo album forecasts the destination, while the images of high rises, bridges, Max the dog, passers-by (a man sleeping in his car, a woman laying on the grass in a parking area) are all signs of an immanent reality.

However, similar factual images do not mitigate the vertigo of suspended time. On the contrary, they immortalize situations of transit and spaces where unknown travellers meet without establishing any contact. These images bring the mental time of the journey back into a tangible present, they are images of 'non-places' where everybody transit and nobody live (Marc Augé). Therefore, the temporal dimension of the images of the present remains suspended and enhances the awareness of the goal as a work of memory. Re-crossing the space of a *Retour-Aller* (*Return-Outward*), Klavdij Sluban blurs the order of time: spaces and times overlap in a 'heterocronic' trip (Michel Foucault).

Klavdij Sluban works in black and white (*Retour-Aller* is an exception), only with his manual analog Leica. He never uses digital cameras, since they would hamper to shape the light and the deformations that he imposes on a reality turned into images. His camera transforms shadows into palpable surfaces, greys and nuances become dense, the light acquires materiality as a coarse-grained substance. Sluban's distrust towards digital photography is due not only to an aesthetic stance but also to an incompatibility with his temporal *modus operandi*. The instantaneity of digital devices does not leave any time for the image to rest on the film and, by doing so, it voids the time lapse between shoot and development, annihilating the possibility of rediscovering a fragment of the world that includes the memory of time. Digital photography, immediately visible on the screen, runs the risk of denying to images (and to the photographer) the dimension of transit. Analog photography, by contrast, does not have a linear temporality: it is not simply a matter of capturing an image of the "here-and-now", but an imprint that develops as a reaction to potential images, only to resurrect in the camera obscura.

---

<sup>1</sup> Roland Barthes, *La Chambre Claire*, Paris, Gallimard, 1980, ed. 2008, p. 151.

Daido Moriyama is perhaps one of the photographers of the generation that precedes Sluban's who have most insisted on the transitory and ephemeral nature of analogical photography. Moriyama adopts an artistic practice in which a personal vision of street photography (or, as he himself defined himself, a stray dog)<sup>2</sup> couples with the work in the camera obscura in which all the possibilities enveloped in a single image can be unfolded. Rejecting any technical constraint, Moriyama shoots and elaborates his nocturnal images from Tokyo streets in a way that makes them 'polyphonic': many visions resonate within a single frame. They can hardly be identified as a fixed image of a past existence; rather, they form the – transitory and always exposed to change – footprint of a pure photographic memory. Asked to define photography, Daido Moriyama (and the same could be said, perhaps, of Sluban) answered: "a fossil of light and shadow"<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> See the collections *Memories of a dog* and *The Times of the dog* (1995–2008), where Daido Moriyama describes himself as a straw dog.

<sup>3</sup> Daido Moriyama, *A dialogue with Photography*, Tokyo, Seikyusha, 1985/95. <http://www.moriyama-aido.com/>



# De la ville comme trou noir à la ville comme pulsar

**Max Rousseau**



Le capitalisme et la ville entretiennent une étroite relation : les mutations du premier affectent le développement de la seconde, qui en retour contribue à modifier l'évolution du capitalisme. Mon objectif est ici de présenter brièvement la manière dont le rapport changeant à la mobilité peut être considéré comme l'un des (nombreux) éléments au centre de cette relation. Dans cette perspective, il s'agit d'observer comment, à un modèle de ville industrielle que l'on peut qualifier de « trou noir », succède un modèle de ville post-industrielle que l'on peut cette fois interpréter comme un « pulsar ».

La diffusion du modèle de la ville comme « trou noir » résulte de l'ancienne domination des intérêts du patronat industriel. En effet, l'accélération de l'urbanisation occidentale au 19<sup>ème</sup> siècle est indissociable de l'extension rapide du secteur secondaire. Or l'industrie se caractérise par un rapport à l'espace et au temps spécifique : les capitaux industriels sont en effet immobiles, et la profitabilité d'une usine repose sur son exploitation sur le long terme. Réaliser le capital industriel implique dès lors de s'attacher les services durables d'une main-d'œuvre ouvrière nombreuse. Or, celle-ci se voit offerte des possibilités accrues de mobilité (par le train puis l'automobile) qui facilitent la compétition pour la main-d'œuvre, par les salaires, entre bassins d'emploi industriels. Confrontés à l'impératif « stratégique » de mobilité du système capitaliste « dans son ensemble » (Harvey, 1989), lequel se concrétise de manière visible avec l'« haussmannisation » de Paris et la facilitation des flux dans une capitale elle-même de plus en plus connectée au territoire français (Sennett, 1979), les capitalistes « locaux » déploient une palette de « tactiques » – au sens qu'en donne Michel de Certeau (1990) – visant à construire la ville industrielle comme une sorte de « trou noir », où une main-d'œuvre de plus en plus distante se voit attirée puis « capturée » par le biais de toute une série d'incitations mises en place par le patronat industriel et les gouvernements locaux. Construction de logements publics ou patronaux confortables pour les ouvriers, d'équipements collectifs, fourniture de nouveaux services : l'objectif est que l'ouvrier, établi au plus près de « son » usine, ne soit pas tenté d'aller voir ailleurs.

Parallèlement, de nombreuses tactiques répressives sont déployées dans l'objectif de limiter la mobilité des couches populaires, comme la création par l'Etat français d'un « livret ouvrier » contrôlant et limitant les déplacements, ou encore la répression « visible » du vagabondage, exemple type d'une mobilité incontrôlable redoutée par le patronat et les pouvoirs publics. Dans la ville industrielle comme « trou noir » dont l'exemple le plus extrême reste les *company towns* qui se multiplient alors dans l'ensemble des pays occidentaux autour d'activités extractives ou manufacturières liées à une seule firme, les mobilités sont ferme-

Max Rousseau est docteur en science politique et post-doctorant en urbanisme au laboratoire RIVES (ENTPE). Ses travaux concernent notamment la gouvernance urbaine, les politiques de développement économique et la gentrification.

[max.rousseau@univ-st-etienne.fr](mailto:max.rousseau@univ-st-etienne.fr)



ment contrôlées et confinées à une échelle restreinte, celle du quartier où voisinent usines et cités ouvrières. Dans sa monographie du Creusot, Jean-Pierre Frey évoque ainsi une véritable « assignation à résidence étroitement surveillée et où aucune liberté d'expression du nouveau statut urbain n'est permise, en dehors de celle fixée par l'usine » (Frey, 1986 :158). Face à la stratégie systémique d'accélération des flux, les tactiques paternalistes des patronats industriels locaux visent ainsi, clairement, à « immobiliser » l'ouvrier.

Toutefois, à partir du milieu du vingtième siècle, le développement conjoint de l'automobile de masse et de l'urbanisme moderne débouche sur un relâchement d'une régulation des mobilités exercée désormais à l'échelle de la ville, voire du bassin d'emploi. La ville fordiste voit ainsi la mobilité se développer, mais il s'agit encore d'une mobilité sous contrôle, confinée entre le logement (à la périphérie) et le travail (en centre-ville). Le patronat industriel déploie alors des tactiques de plus en plus sophistiquées pour sédentariser l'ouvrier. On peut par exemple lire, dans le numéro de l'été 1951 du magazine édité par le patronat de Roubaix à destination des ouvriers textiles de la ville, ces conseils pour des vacances proches, peu onéreuses et ne nécessitant pas d'automobile :

Il convient (...) que les vacances restent les vacances, c'est-à-dire une période de détente et de resserrement de l'unité familiale. C'est à ces conditions que nous nous referons l'âme et le cœur en même temps que nous récupérerons les forces perdues au cours d'une année de labeur. C'est pourquoi nous souhaitons que vous puissiez malgré tout quitter votre cité, sinon pour de longs voyages qui coûtent cher, au moins pour des excursions dans notre région trop méconnue et dont les possibilités touristiques sont accessibles à vos bicyclettes, comme à votre matériel de camping. Du Mont de l'Enclus, au Mont Noir, au Mont-des-Cats et au Mont Cassel, de l'Avesnois si pittoresque, aux collines de l'Artois et du Boulonnais et aux Marais d'Arleux ou de Clairmarais, chers aux pêcheurs, vous n'aurez que l'embarras du choix. En route donc et bonnes vacances ! (*Chez nous* 5 : 1)

Toutefois, la généralisation des mobilités routinières de l'ère fordiste est dénoncée dès les années 1950 par différents mouvements contre-culturels, comme la Beat Generation aux Etats-Unis ou les situationnistes en France. En magnifiant le vagabondage ou en incitant à la « dérive », ces mouvements entendaient révéler le caractère aliénant de la nouvelle « société de masse ». En contribuant ainsi à saper le système fordiste, ils annoncent pourtant, malgré eux, l'évolution ultérieure du capitalisme.

A partir de la fin des années 1960, le capitalisme occidental subit en effet une nouvelle mutation, cette fois sous l'effet de l'intensification des flux à l'échelle mondiale et de la nouvelle division internationale du travail que celle-ci entraîne. Les capitaux et des emplois industriels se voient délocalisés, et la conception de la ville comme « trou noir » s'en trouve instantanément rendue obsolète. Parallèlement, la contestation des mobilités restreintes et routinières par les mouvements contre-culturels est détournée et amplifiée par les médias occidentaux, qui vantent désormais l'individu « entrepreneur de lui-même », celui qui n'hésite pas à s'affranchir de la contrainte spatiale pour construire sa carrière et sa vie. Cette injonction reflète une nouvelle stratégie systémique, celle de démultiplier aussi bien l'échelle que la fréquence des mobilités.

En effet, alors que l'économie occidentale se « tertiarise », le capital se montre de plus en plus indifférent à la localisation des travailleurs. Malgré la désindustrialisation massive à l'œuvre depuis quatre décennies en Occident, la ville constitue toujours le site privilégié de l'accumulation du capital. En revanche, les activités de conception se concentrent dans les villes-centres, tandis que la production est délocalisée en Asie ou en Amérique latine. Le bureau du *designer*, du chercheur, de l'architecte ou du communicant remplace l'usine. La rentabilité des investissements ne dépend plus de la présence d'une nombreuse main-d'œu-

vre ouvrière établie à proximité des usines, mais au contraire d'une main-d'œuvre qualifiée, supposée se déplacer d'une filiale à une autre. Par ailleurs, cette rentabilité dépend de plus en plus de la réussite à capter les flux de touristes et de consommateurs. Dès lors, la ville comme machine à mobilité apparaît comme l'un des principaux paradigmes de la ville post-fordiste, pensée pour une maximisation des profits qui ne repose plus ni sur le confinement géographique, ni sur le bien-être des couches populaires.

Les villes occidentales désormais affranchies de la tutelle des patronats industriels déploient dès lors un ensemble de tactiques visant cette fois à adapter leur ville à cette nouvelle donne : en France, de ce point de vue, l'opposition entre Paris et la province a disparu.

*La rentabilité des investissements ne dépend plus de la présence d'une nombreuse main-d'œuvre ouvrière établie à proximité des usines, mais au contraire d'une main-d'œuvre qualifiée, supposée se déplacer d'une filiale à une autre*

C'est sans doute une nouvelle fois dans la capitale que l'adaptation de la ville aux impératifs du néo-capitalisme apparaît pour la première fois d'une manière frappante. La Défense est un site industriel et ouvrier redéveloppé dans les années 1960 dans l'objectif d'accueillir les sièges sociaux des entreprises françaises les plus insérées dans la mondialisation, ainsi que d'entreprises étrangères. A cette extension de la portée des flux traversant la Défense correspond de manière évocatrice un urbanisme pensé de manière à les démultiplier. Comme le note Zygmunt Bauman (2000) dans sa discussion des « espaces civils mais non civiques », l'immense parvis qui constitue le cœur du quartier ne comprend ainsi aucun élément permettant au passant de stationner au sein de l'espace public : la seule manière de le faire est de détourner la fonction des marches de la Grande Arche, comme le font les travailleurs et les touristes en s'asseyant sur les marches pour déjeuner aux beaux jours.

Dans l'esprit des aménageurs urbains, les espaces de flux perpétuels tels que le parvis de la Défense, mais aussi les gares, les pôles d'interconnexion, voire les boulevards et les galeries marchandes, correspondent au marqueur d'une « ville qui gagne ». Cette conception est désormais partagée par de nombreux gouvernements de grandes villes européennes et se diffuse dans de nombreuses villes moyennes désireuses de bien figurer dans la compétition internationale. Evidemment, tous les urbains ne sont pour autant pas égaux face à la nouvelle injonction de mobilité urbaine : celle-ci garde un coût qui pèse fortement sur les budgets des plus pauvres.

Dans ce nouveau contexte, le prétendu faible degré de mobilité des populations urbaines paupérisées, notamment issues de l'immigration (qui, en fait, sont pour la plupart largement connectées à des réseaux locaux comme internationaux), est désormais perçu comme un frein à la croissance urbaine ainsi que comme une menace potentielle pour l'ordre public. De « trou noir », la ville postindustrielle désormais intégrée dans des intercommunalités « métropolitaines » est repensée comme un « pulsar » accélérant la mobilité quotidienne de ses résidents, permanents comme provisoires. La conception même des espaces publics urbains s'en trouve profondément modifiée. Sous couvert de « prévention situationnelle » et de raréfaction des « opportunités de délinquance », le mobilier urbain accusé de favoriser l'installation des indésirables (mendiant(e)s, prostitué(e)s, SDF. . .) se voit détruit, tels les bancs publics ou les abribus qui disparaissent à vue d'œil dans les villes occidentales. Derrière la répression de la « menace » constituée par ces corps urbains immobiles se joue une incitation à la mise en mouvement perpétuelle des corps urbains. En France, la loi dite de « sécurité intérieure » de 2003 crée de nouveaux délits et de nouvelles sanctions pour le

racolage, les rassemblements dans les halls d'immeubles, les squatteurs, la mendicité. Une caractéristique physique, *corporelle*, commune à ces « nouveaux ennemis » regroupés dans la même loi est notable : qu'il s'agisse des prostitué(e)s, des jeunes des quartiers déshérités se regroupant au pied de leur immeuble, des SDF ou des mendiants, ces groupes partagent la même *immobilité* dans la ville.

La diffusion générale du modèle (néo)libéral de la ville comme pulsar bouleverse notre conception de l'espace public. Celui-ci renvoie en fait à deux notions distinctes. D'une part, l'espace public philosophique, c'est-à-dire la capacité pour les citoyens de discuter et de critiquer l'Etat, fondamentale dans l'avènement de la démocratie. Selon Jürgen Habermas (1978), cet espace public apparaît dans les villes occidentales au cours du 18<sup>ème</sup> siècle, au moment où la bourgeoisie urbaine érudite commence à se réunir et à déstabiliser les Etats autoritaires en utilisant des arguments fondés sur la raison. La deuxième notion à laquelle renvoie le terme d'espace public est celle des urbanistes : il s'agit tout simplement des espaces dont tout le monde peut faire l'usage.

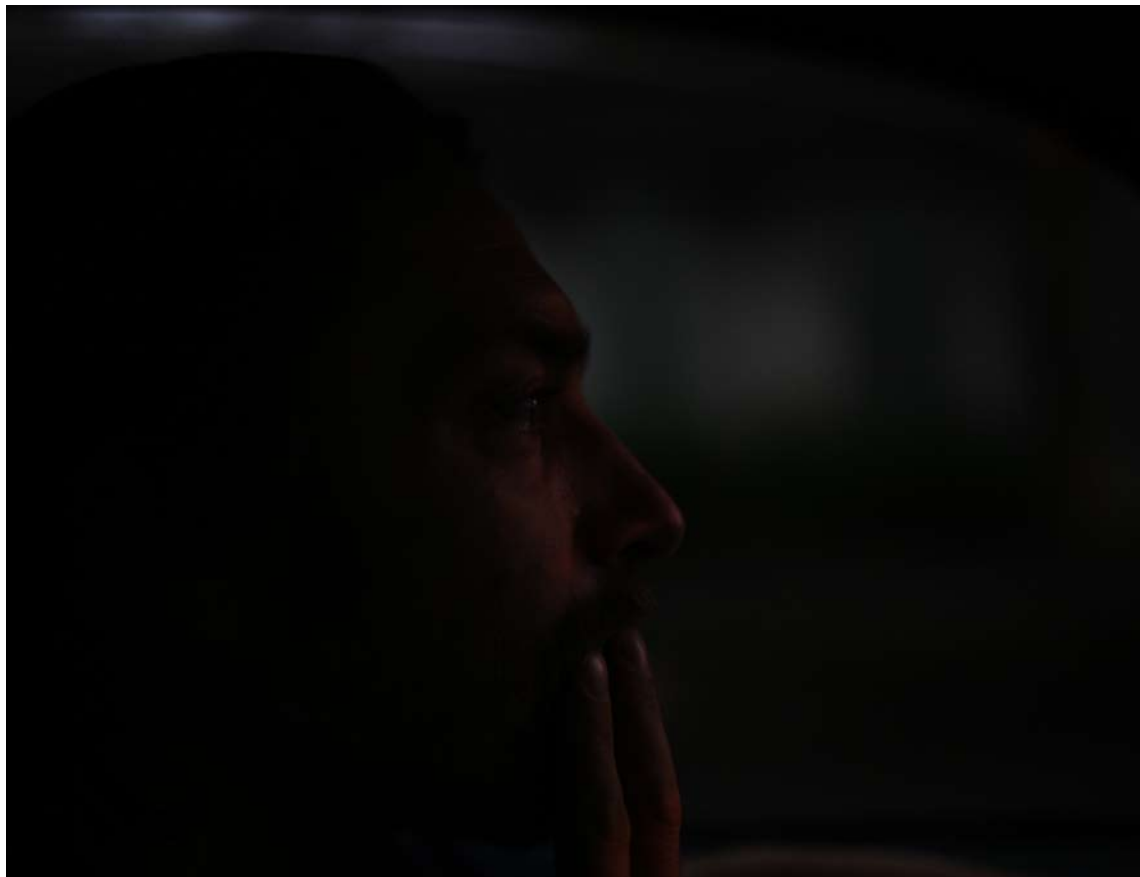
Le lien entre ces deux acceptions de l'espace public est évidemment crucial : pour discuter et raisonner politiquement, encore faut-il pouvoir se réunir dans des lieux ouverts à tous. En ce sens, l'espace public « géographique » est indispensable au bon fonctionnement de la démocratie. L'*agora*, lieu de rassemblement et de délibération des citoyens dans la Grèce antique, était une place centrale facilement accessible. Par ailleurs, elle n'abritait pas seulement les institutions politiques, mais également un marché : l'*agora* était le véritable centre de la cité. Une démocratie ne peut se passer de véritables espaces publics urbains. De ce point de vue, leur transformation actuelle en simples espaces de flux se révèle problématique.

#### ● Références

- Bauman, Z. (2000) *Liquid Modernity*. Cambridge : Polity Press.
- *Chez nous* 5, juillet-août 1951, p. 1.
- De Certeau, M. (1990[1980]) *L'invention du quotidien*, tome 1. Paris : Gallimard.
- Frey, J.-P. (1986). *La ville industrielle et ses urbanités*. Bruxelles : Mardaga.
- Habermas, J. (1978[1962]) *L'espace public*. Paris : Payot.
- Harvey, D. (1989) *The Condition of Postmodernity*. Londres : Blackwell.
- Sennett, R. (1979) *Les tyrannies de l'intimité*. Paris : Seuil.







*Abbiamo guidato da notte a notte.*

*Parigi – Lione – Tunnel del Monte Bianco – Val d’Aosta – Torino – Milano – Venezia  
(Mestre) – Ljubljana – Livold.*

*Su questa rotta, aperta per la prima volta dai miei genitori all’inizio degli anni Sessanta  
dalla Jugoslavia di allora, verso la Francia, a piedi. Poi così tante volte ripetuta in auto,  
in treno, a sfinire le nozioni di “qui” e di “laggiù”. Questa volta siamo partiti, mio figlio  
ed io: anche Marko ha fotografato mentre guidavo io.*

*Viaggio tutto di ricordi, dedicato a mio padre recentemente scomparso. Sovrapposizione di*



*immagini dell'infanzia passata "al paese", "in famiglia", accumulazione di ritratti di me che crescevo lontano dai miei, per poter inviar loro a Parigi la prova della mia sana crescita. "Più fotografato di Tito", diceva mia nonna. Immagini, anche, degli incontri con i miei genitori, l'estate, a Trieste. Strada lisciata a forza di andate e ritorni, di ritorni, di andate. Strada talmente consumata da diventare una nozione dello spirito, contro la quale vengono a infrangersi i ricordi. Strada di migrazioni che filano via in silenzio.*

*No man's road.*



# Borderscapes of Imperial Europe

Space, law and politics at the European periphery

**Giuseppe Campesi**



The emergence of the European Union (EU) as transnational political actor is paralleled by a complex redefinition of Member States' political boundaries along the new common external border. Many argued that the birth of the EU as a proper political actor is primarily exemplified by its external border control policy; others have seen the very creation of the Schengen space with its common external frontier as the political foundations of a new European Citizenship, built upon a new definition of belonging and otherness. The birth of the Schengen area of freedom, security and justice seems to replicate at the regional level the same geo-political dynamic which produced national spaces: a new political and economic trans-national unit is created by drawing a line which at the same time defines the rights of belonging. I believe this point of view is affected by a relevant degree of "methodological nationalism", which prevents political and social theory from understanding how contemporary patterns of European spatial government do not drive in the direction of classic State formation.<sup>1</sup>

Schengen was surely a highly significant point in recent European history, a point that could be seen in some sort of continuity along a line of crucial events of the European past (Westphalia 1648, Vienna 1815, Berlin 1878, Versailles 1918, Potsdam 1945). But, as William Walters aptly underlined, the implicit geo-politics of Schengen is not related with wars and struggles among great powers fighting to gain hegemony over the European space.<sup>2</sup> Behind the birth of the European space of freedom, security and justice there is a process of increasing de-dramatization of internal borders and of regional political and economic integration, but the de-securitization of the European political and economic border has in some way produced a parallel reinforcing of the "police border" called to control the movement of the so-called "clandestine" transnational actors.<sup>3</sup> The liberalization of borders does not produce automatically a spatiality freed from hegemonies, powers and controls; on the contrary, Schengen embodies a complex hierarchical politico-economic spatiality built upon a network of communications and circulations crossing the European space according to different "movement entitlements."

Giuseppe Campesi is Senior Research Fellow at the Faculty of Political Science of the University of Bari Aldo Moro.

[giuseppe.campesi@uniba.it](mailto:giuseppe.campesi@uniba.it)



1 W. Walters, "Rethinking Borders Beyond the State", in *Comparative European Politics*, 4(2-3), 2006, pp. 141-159.

2 W. Walters, "Mapping Schengenland: Denaturalizing the Border", in *Environment & Planning D: Society & Space*, 20(5), 2002, pp.561-580.

3 P. Andreas, "Redrawing the Line. Borders and Security in the Twenty-first Century", in *International Security*, 28(2), 2003, pp. 78-111.

The birth of this new European borderscape called to govern different mobility regimes is a perfect case study for investigating borders outside the classic perspectives of modern political and legal theory. The analysis I will develop on the new geo-legal and geo-political configurations of European borders will also provide an opportunity to shed light over the role European borders are playing in defining the new EU's hegemonic space.

### **Space, law and politics at the borders**

In modern political theory borders are commonly described as lines of separation between different sovereign political actors. They are seen as fields of forces where contrasting political factors attract, react, interplay among each other, trying to find a final equilibrium around a territorial demarcation of different spheres of influence.<sup>4</sup> Accordingly, modern legal theory describes borders as the formalized line of demarcation of different domestic jurisdictions. This point of view is well exemplified by Carl Schmitt's theory of *nomos* as spatial delimitation. According to the German philosopher and legal theorist, the ruling within a political space is always associated with the exclusive appropriation of that space, as the *Ordnung*, setting the rule, implies the *Ortung*, emplacement. Each domestic jurisdiction thus equates to a material territorial appropriation by the political power which is reflected in the etymological proximity of the concept *nomos* with the German predicate *nehmen*.<sup>5</sup>

Contemporary political and legal theory have outlined how globalization processes are deeply transforming the modern spatial dimension of law and politics, calling for a redefinition of our geo-political and geo-legal imagination. Modern nation States, with their colonial projection outside the metropolitan territories, are increasingly replaced by new geo-political and geo-legal formations which could be seen as transnational regional spaces of political and economic integration usually divided between a periphery of orbiting countries attracted around a core of one or more hegemonic countries.<sup>6</sup> The geostrategic function played by borders is in this situation radically changed: they are no longer called to divide the dangerous outside from the safe and peaceful inside, but to stimulate hybridization by increasing the flexibility of controls and the liberalization of circulations across the borders needed for regional political and economic integration.

William Walters aptly recalled the image of the firewall to synthesize the functions played by borders in contemporary transnational regional spaces. Borders are no longer seen as fencing lines called to protect political and economic sovereignty, but as spaces of transnational cooperation where a continuous filtering activity has to be played in order to separate risky unwanted circulations out of the remaining of valuable communications.<sup>7</sup> Schengen is a clear exemplification of the transformation of borders into a frontier zone of transnational police cooperation where the objective of sovereign powers involved in border control practices is no longer the definition of different spaces of political and legal appropriation, but the government of the circulations across the territory.<sup>8</sup>

This shift in border control practices from the appropriation of space to the government of circulations across space entails a complex revolution in the classic relationship among space,

---

4 J. Agnew, "Mapping Political Power Beyond State Boundaries: Territory, Identity, and Movement in World Politics", in *Millennium - Journal of International Studies*, 28(3), 1999, pp. 499-521.

5 C. Schmitt, *Der Nomos der Erde im Völkerrecht des Jus Publicum Europaeum*, Dunker & Humboldt, Berlin, 1974.

6 G. Blake, "State Limits in the Early Twenty-First Century: Observations on Form and Function", *Geopolitics*, 5(1), 2000, pp. 1-18.

7 W. Walters, "Border/Control", in *European Journal of Social Theory*, 9(2), 2006, pp. 187-203

8 E. Rigo, *Europa di Confine*, Meltemi, Roma, 2007.

law and politics as outlined in modern political and legal theory.

From the point of view of the relationship between space and politics, I've already argued that the frontier zone is no longer a field of forces where a confrontation among sovereign political actors takes place. What we are witnessing is indeed the increasing interdependency among border police forces called to govern the circulations across the transnational frontier zone, but this is not to say that hegemonic games have no room in drawing the new borderscapes. Police cooperation in the field of border control is on the contrary explicitly asym-

metrical and hegemonized by core countries using their political and economic influence in order to impose standard of governance to peripheral countries. The latter are thus transformed into buffer zones, called to govern their borders according to policy lines designed by core countries for protecting their hegemonic space of freedom, security and justice.

*Schengen is a clear exemplification of the transformation of borders into a frontier zone of transnational police cooperation where the objective of sovereign powers involved in border control practices is no longer the definition of different spaces of political and legal appropriation, but the government of the circulations across the territory*

From the point of view of the relationship between space and law, the frontier zone is no longer the locus of spatial coincidence between sovereignty and domestic jurisdiction; on the contrary this frontier zone is produced by means of a systematic disjunction of the political space of sovereignty from the legal space of jurisdiction.<sup>9</sup> This disjunction is produced by means of a double movement of introversion and extroversion of borders. The introversion of borders is produced by moving back the legal border of rights in order to put specific category of people and places under a peculiar regime of extraterritorial legal status. According to this administrative practice, immigrants, despite entering the domestic jurisdiction by their border crossing, could be placed under special legal regime of limited rights as if they had never reached the national territory. The extroversion of borders is produced by expanding the reach of the sovereign border of policing beyond the territorial dimension of domestic jurisdiction. According to this administrative practice, immigrants face the sovereign power of border control well before they may reach the legal border of rights.

## **European Imperial borderscape**

The new European borderscape well exemplifies the described relationship among space, law and politics. On the one side, Europe is witnessing the proliferation of spaces of legal indistinction, to recall the Giorgio Agamben's definition<sup>10</sup>, produced by the introversion of borders. The case of the transit zones at main international airports is well know and was also widely addressed by the European Court of Human Rights in the famous case *Amuur v. France* (1996); but we should also mention here the case of the southernmost European islands such as Malta, Lampedusa or the Canary Islands, where first aid to landing irregular migrants is offered in closed centers lacking a proper legal status and considered to be part of a wide "frontier zone" of limited legality.<sup>11</sup>

On the other side, Europe is stimulating the extroversion of borders by attracting into the European hegemonic orbit neighborhood countries well beyond the formal EU's borders. The

9 T. Basaran, "Security, Law, Borders: Spaces of Exclusion", in *International Political Sociology*, 3(2), 2008, pp. 339-354.

10 G. Agamben, *Homo sacer. Il potere sovrano e la nuda vita*, Einaudi, Torino, 1995.

11 J. Tóth, *A typology of Transit Zones*. European Parliament Briefing Paper, Brussels 2006.

political and legal relations around which the expanded EU's space is produced account for a truly post-colonial model of hegemony: firstly because this hegemony is not built upon hard military power, but by the soft power of political and economic influence used to export European standard of governance; secondly because this hegemony does not aim at territorial appropriation, but at controlling movements and circulations across the space surrounding the European Union; thirdly because this hegemonic sphere is not marked by a geo-political delimitation threshold beyond which the EU faces the sovereign powers of other international political actors limiting its expansion, but by an autolimitation threshold defined by a mobile process of self-understanding.





# Paesaggi di frontiera dell'Europa imperiale. Spazio, leggi e politica nella periferia europea

L'emergere dell'Unione Europea come attore politico transnazionale sta avvenendo parallelamente ad una complessa ridefinizione della politica degli stati membri rispetto alle frontiere, lungo i loro nuovi e comuni confini esterni.

Secondo molti commentatori la nascita dell'UE in quanto attore politico sarebbe innanzitutto esemplificata dalle sue politiche di controllo delle frontiere esterne; altri hanno visto la creazione stessa dello spazio di Schengen, con l'istituzione di comuni frontiere esterne, come la fondazione di una nuova cittadinanza Europea, costruita su una nuova definizione di appartenenza e di differenza. La nascita di Schengen come area di libertà, sicurezza e giustizia sembra replicare a livello regionale le stesse dinamiche geopolitiche che avevano prodotto gli spazi nazionali: una nuova unità politica ed economica transnazionale è stata creata disegnando una linea che allo stesso tempo definisce i diritti di appartenenza. Io credo che questo punto di vista sia affetto da un rilevante grado di "nazionalismo metodologico", che impedisce alle teorie politiche e sociali la comprensione di come il modello di governo dello spazio europeo non vada nella direzione della classica formazione di uno stato.

Schengen è stato sicuramente un punto molto significativo nella recente storia Europea, un punto che potrebbe essere visto in una certa continuità lungo la linea di eventi cruciali della storia europea (Westphalia 1648, Vienna 1815, Berlino 1878, Versailles 1918, Potsdam 1945). Ma, come William Walters ha opportunamente sottolineato, la geopolitica implicita di Schengen non si relaziona con guerre e scontri tra i grandi poteri in lotta per assicurarsi l'egemonia nello spazio europeo. Dietro la nascita dello spazio europeo come spazio di libertà, sicurezza e giustizia c'è un processo di crescente de-drammatizzazione dei confini interni e di integrazione regionale politica ed economica, ma la de-securitizzazione dei confini politici ed economici all'interno dell'Europa ha in

qualche modo prodotto un parallelo rafforzamento della polizia di frontiera chiamata a controllare il movimento dei cosiddetti attori transnazionali "clandestini". La liberalizzazione delle frontiere non produce automaticamente una spazialità libera da egemonie, poteri e controlli; al contrario, Schengen incarna una complessa spazialità politico-economica gerarchica costruita sopra una rete di comunicazioni e circolazioni attraverso lo spazio europeo, secondo diversi "diritti di movimento".

La nascita di questo nuovo *borderscape* europeo chiamato a governare differenti regimi di mobilità è un perfetto caso di studio per investigare le frontiere al di fuori della classica prospettiva della moderna teoria politica e legale. L'analisi che svilupperò sulle nuove configurazioni geopolitiche e geolegali delle frontiere europee fornirà inoltre una opportunità di fare luce sul ruolo che le frontiere Europee stanno giocando nel definire il nuovo spazio egemonico della EU.

## Spazio, leggi e politica ai confini

Nella moderna teoria politica i confini sono comunemente descritti come linee di separazione tra differenti attori politici sovrani. Essi sono visti come campi di forze dove fattori politici contrastanti attraggono, reagiscono, interagiscono tra di loro, cercando di trovare un equilibrio finale intorno ad una demarcazione territoriale di differenti sfere di influenza. Di conseguenza, la moderna teoria legale descrive le frontiere come la linea di demarcazione formalizzata tra diverse giurisdizioni domestiche. Questo punto di vista è bene esemplificato dalla teoria del *nomos* come delimitazione spaziale di Carl Schmitt. Secondo il filosofo e teorico legale tedesco, il dominio all'interno di uno spazio politico è sempre associato con l'esclusiva appropriazione di questo spazio. Secondo il filosofo e teorico legale tedesco, il dominio all'interno di uno spazio politico è sempre associato con l'esclusiva appropriazione di questo spazio, dato che l'*Ordnung*, definendo le regole, implicasse l'*Ordnung*, postazione. Ciascuna giurisdizione domestica in questo modo equivale all'appropriazione materiale di un territorio da parte del potere politico, che si riflette nella prossimità etimologica del concetto di *nomos* con il predicato tedesco *nehmen*.

La teoria politica e legale contemporanea ha fatto emergere come i processi di globalizzazione stanno profondamente trasformando la moderna dimensione spaziale di legge e politica, determinando la ridefinizione della nostra immaginazione geo-politica e geo-legale.

I moderni Stati-Nazione, con le loro proiezioni coloniali fuori i territori metropolitani, stanno venendo rimpiazzati in misura sempre crescente dalle nuove formazioni geo-politiche e geo-legali, che potrebbero essere viste come una spazio transnazionale e regionale di integrazione politica ed economica, di solito divisa tra una periferia di paesi orbita intorno ad un centro di uno più paesi egemoni. La funzione geostrategica giocata dai confini è in questa situazione radicalmente cambiata: essi non sono più chiamati a dividere il pericoloso “fuori” dal sano e pacifico “dentro”, ma a stimolare l’ibridazione attraverso l’aumento della flessibilità dei controlli e la liberalizzazione delle circolazioni attraverso i confini necessari per l’integrazione politica ed economica regionale.

William Walters richiama a proposito l’immagine del firewall per sintetizzare la funzione giocata dai confini negli spazi transnazionali regionali contemporanei. I confini non sono più visti come linee di recinto chiamati a proteggere la sovranità politica ed economica, ma come spazi di cooperazione transnazionale dove una continua attività di filtro deve essere esercitata al fine di separare circolazioni rischiose e non gradite dal resto delle comunicazioni preziose. Schengen è un chiaro esempio della trasformazione dei confini in una zona di frontiera di cooperazione della polizia transnazionale dove l’obiettivo dei poteri sovrani coinvolti nelle pratiche di controllo dei confini si traduce non tanto nella definizione di diversi spazi di appropriazione politica e legale, ma nel governo dei transiti sul territorio.

Questo passaggio verso le pratiche di controllo dei confini dall’appropriazione dello spazio del governo delle circolazioni attraverso lo spazio implica una complessa rivoluzione della classica relazione tra spazio, legge e politica, come sottolineato moderna teoria economica e legale. Dal punto di vista della relazione tra spazio e politica, io avevo già sostenuto che la zona di frontiera non è più un campo di forze dove prende forma il confronto tra gli attori politici sovrani. Quello di cui noi siamo testimoni è proprio la crescente interdipendenza tra le forze di polizia di frontiera chiamate a governare la circolazione attraverso le zone di frontiera transnazionali, ma questo non vuol dire che i giochi egemonici non abbiano posto nel disegno dei nuovi borderscapes.

La cooperazione della polizia nell’ambito del controllo delle confini è al contrario esplicitamente asimmetrica e dominata da i paesi centrali, che usano la loro influenza politica ed economica al fine di

imporre gli standard di governance ai paesi periferici. Questi ultimi sono dunque trasformati in buffer zone, chiamati a governare le loro frontiere secondo le regole stabilite dai paesi centrali per proteggere il loro egemonico spazio di libertà, sicurezza e giustizia.

Dal punto di vista della relazione tra spazio e legge, la zona di frontiera non è più il luogo di coincidenza spaziale tra giurisdizione sovrana e domestica; al contrario, questa zona di frontiera è prodotta per mezzo di una sistematica disgiunzione dello spazio politico di sovranità dallo spazio legale della giurisdizione. Questa disgiunzione si produce mediante un doppio movimento di introversione ed estroversione dei confini. L’introversione dei confini si produce facendo indietreggiare i confini legali dei diritti al fine di porre specifiche categorie di persone e luoghi sotto un peculiare regime di status legale extraterritoriale. Secondo questa pratica amministrativa, gli immigrati, nonostante entrino in una giurisdizione domestica attraversandone i confini, potrebbero essere sottoposti ad uno speciale regime legale di limitazione dei loro diritti, come se non fossero mai arrivati su un territorio nazionale. L’estroversione dei confini si produce espandendo la portata dei confini sovrani di sorveglianza al di là della dimensione territoriale della giurisdizione domestica. Secondo questa pratica amministrativa, gli immigrati si trovano di fronte al potere sovrano di controllo delle frontiere ben molto prima di poter arrivare al confine legale dei diritti.

### **Borderscape imperiale europeo**

Il nuovo borderscape europeo esemplifica bene la relazione descritta tra spazio, legge e politica. Da un lato, l’Europa è testimone della proliferazione degli spazi di indistinzione legale – per riprendere la definizione di Giorgio Agamben – prodotta dalla proliferazione degli spazi di introversione dei confini. Il caso delle zone di transito in molti aeroporti internazionali è ben noto ed è stato oltremodo trattato dalla Corte Europea dei Diritti Umani nel famoso caso *Amuur v. France* (1996); ma noi dobbiamo anche menzionare i casi di alcune isole più meridionali dell’Europa, come Malta, Lampedusa o le Canarie, dove il primo approdo di accoglienza ai migranti irregolari è fornito in centri chiusi, senza di un proprio status legale e considerati parte di un’ampia “zona di frontiera” di limitata legalità/legittimità.

Dall’altro lato, l’Europa va stimolando l’estroversione dei confini, attraendo nella sua orbita egemonica paesi vicini ben oltre i confini formali dell’EU.

Le relazioni politiche e legali intorno a cui si produce lo spazio espanso della EU rappresentano un vero e

proprio modello di egemonia postcoloniale: innanzitutto perché questa egemonia non viene costruita mediante un forte potere militare, ma attraverso il potere "leggero" dell'influenza politica ed economica usata per esportare gli standard europei di governance; poi perché questa egemonia non mira ad una appropriazione territoriale, ma a controllare movimenti e circolazioni attraverso lo spazio circostante l'EU; infine perché questa sfera egemonica non è segnata da una soglia di delimitazione geopolitica al di là della quale l'Europa si deve confrontare con i poteri sovrani di altri attori politici internazionali che ne limitano l'espansione, ma da una soglia autodeterminata definita da un processo mobile di auto-identificazione.



# Is mobility a question of social inequality?

Renato Miguel  
do Carmo



Since the 1980s globalization has brought deep social and economical changes, difficult to summarize. Nevertheless, I will take the risk of outlining three sociological processes that are interconnected and have witnessed continuous growth. I am referring to the intensification of *individualization*, economic and social *inequality* and *mobility* practices.

Regarding the first topic, in the late 1990s authors such as Ulrich Beck or Anthony Giddens have diagnosed the rise of individualization as one of the structural mechanisms that define so-called 'late modernity'. The concept of reflexivity has been used to characterize the focalization on individual biographic trajectories and identities. The self and his/her ability to produce social agency has been considered to be one of the core dimensions that constitute the contemporary society. According to Beck, with the erosion of the institutions that have structured industrial society and supported individual and collective interests (nuclear family, unions, parties, social state...) the self now finds on his/her own: one has to make use of one's reflexive capacity to face daily problems. Reflexivity enables subjects not only to accumulate knowledge about the surrounding social world (in its several dimensions: the cultural, the economic, the political...) but also to make decisions regarding present and future ways of life: decisions with respect to different sectors of daily life, such as career, family, consumption, leisure...

This individualization process is mainly analyzed with reference to urban and metropolitan spaces, neglecting others geographical contexts. For instance, it would be interesting to find out what forms of reflexivity are produced in rural spaces. Is reflexivity an intrinsic urban phenomenon? Is individualization increasing in rural areas, too? Christopher Ray (1999) has been one of the few authors to have worked on reflexive modernity from the point of view of the rural endogenous development.

The 'reflexive modernity' program proposed by Beck, Giddens and Lash (1994) has fostered intense theoretical debate in sociology. But since the beginning of the new century, this theory has also been the target of criticism, mainly because it has neglected the importance of some structural concepts such as social class. For example, in *The Risk Society*, Beck (1992) prematurely announced the end of class as a determinant concept for the analysis of modernity. However, since 2007, with the beginning of the financial and economic crisis, the topic of inequality as reappeared in the academic and scientific agenda. In fact, issues of social class and income distribution have been raised in several debates and discussions, taking their place in the public sphere. Indexes such as the Gini Index – which measures the level of income inequality – have become central. Recent books like *The Spirit Level* (Wilkinson and

Renato Miguel do Carmo is researcher at the Instituto Universitário de Lisboa, CIES-IUL.

[renato.miguel.carmo@gmail.com](mailto:renato.miguel.carmo@gmail.com)



Picket, 2009), and *The Haves and the Have-nots* (Branko Milanovic, 2011) have revealed the continuous growth of inequality in most European countries and the US. With some exceptions, like Northern-European countries, it is fair to say that the societies of the so-called developed world are now much more polarized than they were thirty years ago.

Recently, Will Atkinson (2010) has criticized individualization and reflexivity theories on the basis of the argument that they have neglected statistical trends pointing out the inten-

*In the dominant classes, individuals define their biography as a result of personal choices. On the other hand, the dominated tend to justify their life trajectories as a consequence of social and economical constraints, like income, education, and socialisation*

sification of social polarization. Societies continue to be stratified in social classes with different access to economic and cultural capital, as Pierre Bourdieu showed in his several studies since the late 1970s. In his recent book *Class, Individualization and Late Modernity:*

*in Search of the Reflexive Worker*, Atkinson proves that reflexivity is above all a matter of class. Individuals still belong in different classes, each endowed with its own type of reflexivity. In the dominant classes, individuals define their biography as a result of personal choices. On the other hand, the dominated tend to justify their life trajectories as a consequence of social and economical constraints, like income, education, and socialisation. According to Atkinson, the amplitude of one's reflexive choice depends on social position. So, if reflexivity is also a question of inequality, these two dimensions should be analyzed together.

Atkinson's is based on data about Bristol, but it would be interesting to apply this kind of analysis to less urbanized areas, finding for example if, in rural spaces, there is any link between reflexivity and inequality. In the studies I have carried out in rural areas of southern Portugal, reflexivity seems not only a question of economic and cultural capital, but also of age classes (Carmo, 2010). In spaces suffering from ageing and depopulation, age appears to be one of the independent variables that explain the production of different types of reflexivity.

For most elderly people, to move to another region or to a city is no longer an option. They are stuck in the place where they live. Only a disease or a misfortune will take them from their village or community. On the contrary, younger people have alternatives and their reflexivity is embedded in different future scenarios regarding the possibilities of staying or leaving. Thus, specific forms of reflexivity could be produced in rural spaces, distinct from those that are produced in urban ones. Can we conclude that reflexivity is also a question of space? In my opinion, this is a pertinent question to which sociologists and geographers should pay attention.

This takes us to the third concept: mobility. The issue of spatial mobility has increasingly proved crucial in the social sciences (Cresswell, 2006). This has in part to do with the impact of globalization and the development of the network society (Castells, 2000). There are several factors that produce mobility, but I would like to stress two that have created an enormous impact in the modernized countries. The first is *migration*, a phenomenon which reflexive modernity theory tends to miss. And how it is possible to theorize contemporary society without taking migration into account? The second is *sprawl*, an intense and dispersed form of commuting in expansion in metropolitan regions. I think sociologists should also look at sprawl as one of the components that structure individual daily life. In my opinion there is a strict connection between individualization and the fragmentation of mobility

practices, as it was partly demonstrated by Putnam (2001) in his study on social capital.

As mentioned above, it is becoming clear that mobility – and, specifically, migration and sprawl – is not entirely an urban phenomenon. Recent findings have shown that mobility practices are being produced in different rural contexts (Hedberg and Carmo, Eds., 2011). In rural communities, mobility is an important resource for people who intend to settle permanently, too. But those who haven't this ability or the conditions to move regularly are in serious risk of social discrimination, due to the lack of autonomy. In this sense, mobility is strongly related with social inequality. And this is particularly evident in rural areas. My studies in rural Portugal show that there is a cleavage between people who can move frequently to the cities and people who are stuck to their local dwellings. The latter are mainly elderly people, poor people, women, and migrants.

With the dismantlement of traditional bonds that used to characterize rural communities, immobility may easily lead to isolation and solitude. This is particular clear for elderly people. New types of stigmatization could arise from this perverse relationship between mobility and inequality. In a way, this reveals the dark side of individualization, whereby people have lost their traditional bonds, not because of personal choices, but due to social constraints. In rural spaces, 'individualization' may have meanings quite different from those outlined by reflexivity theory.

In this paper I have questioned some theories of modernity and globalization that focus on urban space only or, to be more precise, I have tried to show the limits of theories asserting the general validity of theses drawn from the condition of urban middle classes. These approaches have ignored other social and spatial contexts – such as the working class, or the rural space – that are still part of the contemporary society. As social scientists, it is our duty to bring those contexts back into scientific and public debate.



● *References*

- Atkinson, Will (2010) *Class, Individualization and Late Modernity: in Search of the Reflexive Worker*, Hampshire, Palgrave Macmillan.
- Beck, Ulrich (1992) *The Risk Society: Towards a New Modernity*, Sage, London.
- Beck, Ulrich, Giddens, Anthony and Lash, Scott (Eds.) (2000) *Modernização Reflexiva*, Oeiras, Celta Editora.
- Carmo, Renato Miguel do (2010) "Suburbanism as a way of staying alive': reinventing the rural", *Journal of Rural and Community Development*, 5 (3), pp. 78-93.
- Castells, Manuel (2000) *The Rise of the Network Society*, 2ª ed., Oxford, Blackwell.
- Cresswell, Tim (2006) *On the move: Mobility in the Modern Western World*, London, Routledge.
- Hedberg, Charlotta and, Carmo, Renato Miguel do (Eds.) (2011) *Translocal Ruralism: Mobility and Connectivity in European Rural Spaces*, London, Springer.
- Milanovic, Branko (2011) *The Haves and the Have-Nots. A Brief and Idiosyncratic History of Global Inequality*, New York, Basic Books.
- Putnam, Robert (2001) *Bowling alone: The collapse and revival of American community*.
- Ray, Christopher (1999), "Endogenous Development in the Era of Reflexive Modernity", *Journal of Rural Studies* 15 (3), pp.257-267.
- Wilkinson, Richard and Pickett, Kate (2009) *The Spirit Level. Why More Equal Societies Almost Always do Better*, London, Allen Lane/Penguin Books.



# Il porto e il container

## Il cambiamento dello spazio commerciale e della sua rappresentazione

**Marco Caligari**



Verso la fine degli anni Sessanta in molti porti del mondo si è prodotta una profonda trasformazione, legata alla cosiddetta “rivoluzione del container”. In questo articolo cerco di ripercorrere le dinamiche principali di questa trasformazione, per focalizzarmi poi sul caso del porto di Genova.

Nel mondo portuale a cavallo fra anni Sessanta e Settanta è mutato radicalmente il rapporto con gli strumenti del lavoro. La containerizzazione, in prima istanza, ha determinato una cesura storica rispetto al funzionamento della tecnologia e all’organizzazione del lavoro portuale. Questa innovazione si è caratterizzata attraverso due principi molto semplici: da un lato l’omologazione dei carichi in unità standardizzate per ridurre i tempi di permanenza nei porti e incrementare la produttività del lavoro, dall’altro la creazione di un effettivo sistema intermodale con un servizio porta-a-porta dal produttore al consumatore.

### **Il porto-emporio prima del container**

Fino alla seconda metà degli anni Sessanta le merci erano collocate in sacchi, casse, scatole, pacchi, e successivamente nei *pallet*<sup>1</sup> sollevati dai *forklift*<sup>2</sup>. Prima dell’avvento dei container lo spazio portuale si configurava come l’emporio delle merci, poiché il trasporto portuale si caratterizzava per la cosiddetta “rottura di carico”: il vettore di trasporto si arrestava in un magazzino o piattaforma, il suo carico veniva quindi scaricato e solo in secondo momento ricaricato su un altro vettore.

Il permanere presso l’emporio della merce, nella sua molteplicità, qualificava il paesaggio portuale e l’intero processo lavorativo. La rottura di carico determinava infatti la natura dello spazio, separando il movimento marittimo da quello terrestre. Il luogo principe del porto-emporio era il magazzino. A Genova, se ne occupava una speciale sezione della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie (CULMV) dotata di figure professionali specializzate con caratteristiche artigianali. Gli empori assumevano un aspetto del tutto particolare, a causa del grande assortimento di qualità e di quantità delle partite e del cambiamento di vettore di trasporto. Le tipologie di condizionamento delle merci erano numerose (prodotti

Marco Caligari, laureato in Storia all’Università di Bologna, sta svolgendo un dottorato di ricerca all’Università Cà Foscari con una ricerca sulla trasformazione dei porti di Genova e di Venezia. Diverse sezioni della sua ricerca in corso sono state presentate a livello internazionale, come al convegno XVI International Oral History Conference (Praga 2010) e al dipartimento di Storia della Södertörns högskola (Stoccolma 2010).

[caligari marco@gmail.com](mailto:caligari marco@gmail.com)



---

1 Termine internazionale che indica un’attrezzatura utilizzata per l’appoggio di vari tipi di materiale, destinati a essere immagazzinati nelle industrie, ad essere movimentati con attrezzature specifiche (carrelli elevatori e *trans-pallet*) e trasportati con vari mezzi di trasporto.

2 Il *fork lift* è un carrello elevatore movimentato da un motore per sollevare e movimentare materiale nei magazzini. È guidato da un operaio seduto ed diventato uno strumento indispensabile per la movimentazione dei pallet.

secchi alla rinfusa, prodotti liquidi alla rinfusa, sacchi, balle, fusti, casse, pezzi singoli, pezzi raggruppati...). L'amianto, ad esempio, diveniva elemento permanente del paesaggio portuale poiché era visibile ben oltre lo specifico momento del carico/scarico della merce dalle navi. Gli effetti negativi dell'asbesto si diffondevano oltre il tempo della movimentazione, poiché stazionava nei magazzini accumulato in sacchi e pallet.

## **L'introduzione del container e la nuova catena del trasporto delle merci**

*Il superamento della funzione storica del porto come emporio delle merci si è realizzata grazie all'instaurazione di una nuova filosofia logistica, secondo la quale i container devono attraversare il porto il più velocemente e la merce deve essere manipolata prevalentemente in luoghi altri*

Nella seconda metà degli anni Cinquanta Malcom McLean, imprenditore nordamericano del trasporto su gomma, riuscì ad imporre il *container* come elemento di unificazione del trasporto su gomma e di quello

marittimo. Il container non è una semplice cassa di metallo, bensì un sistema completamente nuovo di gestione della logistica.

Il superamento della funzione storica del porto come emporio delle merci si è realizzata grazie all'instaurazione di una nuova filosofia logistica, secondo la quale i container devono attraversare il porto il più velocemente e la merce deve essere manipolata prevalentemente in luoghi altri. La rottura storica si è realizzata proprio per l'inserimento dei porti all'interno della catena del "trasporto intermodale". La logistica intermodale si compone di due spazi, il porto e gli *inland terminal*. Secondo l'analisi di Frank Broeze, "l'aspetto maggiormente rivoluzionario fu il superamento dell'isolamento dello shipping nella catena dei trasporti. La logistica intermodale determinò un'integrazione fra trasporto marittimo e terrestre come mai accaduto prima".

### **Gli interporti e la nuova natura del porto**

Nel caso del porto di Genova, la diminuzione di importanza dei magazzini, sostituiti dal container stesso come luogo di permanenza delle merci, fu evidente: già negli anni Settanta la direzione del Consorzio Autonomo al Porto di Genova (CAP) parla di una "insularizzazione" del porto stesso. La nuova raffigurazione spaziale del porto si è modificata progressivamente, utilizzando terminologie che fino allora erano specifiche della fabbrica. Sergio Bologna ha proposto tale chiave interpretativa per descrivere la nuova relazione fra il porto, il tempo e l'organizzazione della logistica marittima: "la caratteristica propria e irripetibile della catena di montaggio è quella di aver costruito uno 'spazio artificiale' e un 'tempo artificiale', dipendenti il meno possibile da variazioni esogene [...] ma la bravura della logistica è stata quella di ridurre al minimo l'impatto delle 'esternalità' sul regolare funzionamento della catena".

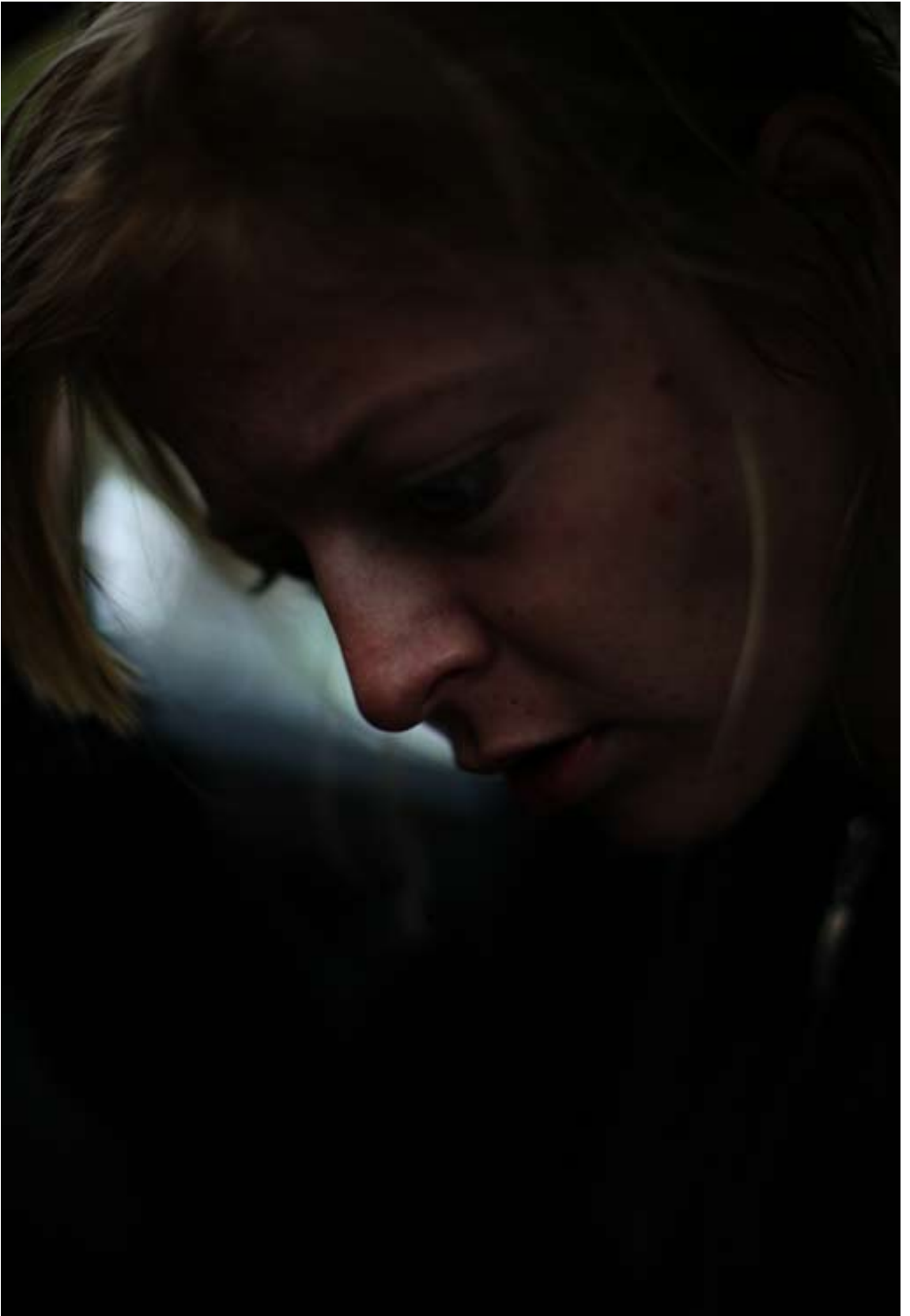
Nella prima metà degli anni Settanta i dirigenti del CAP hanno condotto diverse visite presso i terminal del Nord Europa. In particolare, in una visita condotta al terminal container di Göteborg il nuovo immaginario produttivista emerge con chiarezza: "l'architetto svedese Leindenboirg di Göteborg sta mettendo a punto un altro sistema [...] capace di movimentare 15.000 containers per nave nelle ventiquattro ore [...] ricorre al largo impiego di nastri trasportatori per il trasferimento dei container da deposito a nave e viceversa [...] l'intero sistema sarebbe altamente automatizzato".

A livello globale, negli anni Settanta la containerizzazione della merce nell'entroterra ha ormai cambiato la geografia della catena distributiva. In Italia, interventi come quello del

direttore addetto allo sviluppo dei trasporti della FIAT, l'ingegner Mario Persia, il quale già nel 1969 sosteneva che gli *inland terminal* dovessero possedere tutte le funzioni e le infrastrutture di un porto marittimo, o come quello dei dirigenti del CAP di Genova, che teorizzavano come "una parte delle attività destinata alla preparazione e formazione del carico può anche essere realizzata fuori dal porto", confermano ampiamente la ricezione di questa tendenza.

Intorno alla metà del ventesimo secolo la geografia del trasporto delle merci è stata profondamente trasformata dall'introduzione del container. Quest'ultimo può essere considerato come una vera e propria infrastruttura tecnica della globalizzazione economica. Lungi dall'essere una semplice trasformazione tecnica, la containerizzazione ha avuto profonde implicazioni sociali e culturali, in particolare rispetto alla vita dei luoghi di transito delle merci. In particolare, abbiamo visto che il vecchio modello del porto come emporio, in cui le merci venivano sbalate per essere caricate poi successivamente su un altro vettore, fu definitivamente superato. Naturalmente, queste trasformazioni hanno causato reazioni, conflitti e azioni sindacali, che in questo breve articolo non hanno potuto venire approfonditi. Si è però cercato di evidenziare come, a livello di immaginario e di rappresentazioni sociali, il nuovo modello di porto che gli attori più potenti del settore logistico sono riusciti a proporre in seguito alla containerizzazione è quello di un mero "casello autostradale" posto lungo immaginarie autostrade che collegano il mittente e il destinatario di prodotti pronti per la vendita o semilavorati.





# Rimanere immobili

è un modo praticabile di conservare le cose?

**Elena Ianni**



*At equilibrium, energy and matter are blind; far from equilibrium they begin to see.*  
Ilya Prigogine

*“Well, in our country,” said Alice, still panting a little, “you’d generally get to somewhere else — if you run very fast for a long time, as we’ve been doing.”*

*“A slow sort of country!” said the Queen. “Now, here, you see, it takes all the running you can do, to keep in the same place. If you want to get somewhere else, you must run at least twice as fast as that!”*  
Lewis Carroll

Elena Ianni è titolare di una borsa di ricerca post-doc Marie Curie presso l’Università di Trento. Si occupa dello studio delle relazioni tra diversità biologica e culturale. Negli ultimi anni ha lavorato all’interno di processi di organizzazione comunitaria e di gestione delle risorse con comunità indigene *tonaca* e *tseltal* in Messico.

[elena.ianni@ing.unitn.it](mailto:elena.ianni@ing.unitn.it)



No. Per lo meno secondo le leggi della biologia e della chimica.

Una delle ipotesi che spiegano l’evoluzione è la cosiddetta “Ipotesi della Regina Rossa”, formulata negli anni ‘70 dal biologo Leigh Van Valen. Van Valen suggeriva che le specie viventi, costantemente in corsa per la sopravvivenza, dovessero essere in costante mutamento per adattarsi ai cambiamenti evolutivi delle proprie prede o dei propri predatori. Il nome dell’ipotesi evolutiva deriva da un passaggio di “Attraverso lo specchio” di Lewis Carroll, in cui la Regina Rossa afferma “Qui, vedi, ci vuole tutta la velocità di cui si dispone se si vuole rimanere in un posto. Se si vuole andare da qualche parte, si deve correre almeno due volte più veloce di così”. Storicamente, era dato per certo il fatto che la maggior parte dei cambiamenti evolutivi fossero guidati dalla necessità di adattarsi all’ambiente. L’Ipotesi della Regina Rossa fece notare come in molti casi la selezione naturale sorge quando c’è un’interazione con altre specie, non con l’ambiente. Ciò suggerisce che i cambiamenti evolutivi sono stati creati da adattamenti di specie in costante lotta per la sopravvivenza. È stato notato ad esempio che, quando i batteri si evolvono sviluppando difese contro i virus, i virus fanno lo stesso, evolvendosi ad un ritmo più veloce e sviluppando una diversità più grande se paragonata ad una situazione in cui il batterio non si adatta a resistere all’aggressione del virus.

L’ipotesi della Regina Rossa ha arricchito la teoria darwiniana, innescando, nel campo di ricerca sull’evoluzione delle specie, un dibattito che lascia molto spazio a metafore sulla imprenditorialità e la concorrenzialità delle specie. Ma torniamo al nostro tema principale.

Nel 1886 il fisico austriaco Ludwig Boltzmann disse che la “lotta per la sopravvivenza” non è altro che una lotta per “l’energia disponibile” che arriva direttamente o indirettamente dal sole (Boltzmann, 1886). Boltzmann stabilì di fatto un “ponte” tra la teoria dell’evoluzione di Darwin e la fisica della termodinamica, ponendo altresì le fondamenta della teoria dei limiti della crescita, che sono alla base della moderna critica al nostro sistema di sviluppo.

In parole molto semplici, ma il più possibile accurate, cerchiamo di analizzare cosa ci dice di noi la termodinamica. In generale, l’evoluzione di un sistema fisico è caratterizzato da un movimento verso uno stato meno ordinato (e quindi più probabile) e lontano da stati più ordinati (e quindi meno probabili). Il secondo principio della termodinamica porta a descrivere la tendenza universale ineluttabile di qualunque sistema verso il disordine, cioè verso la massima entropia: questo implica perdita dell’informazione e della disponibilità di energia utile. Questa tendenza porta al cosiddetto equilibrio termodinamico, che è la morte dei sistemi biologici. Da questo punto di vista, ogni sistema vivente cerca di mantenersi lontano dall’equilibrio termodinamico. A tal fine, un sistema vivente necessita di *input* continui di energia dall’esterno, oltre che di meccanismi che espellano dal sistema l’entropia associata al convertire quest’energia disponibile in lavoro. In generale, i sistemi viventi si auto-organizzano grazie ai flussi di materia e di energia che ricevono dall’esterno e da sistemi in condizioni di temperatura e di energia diverse dalle loro. Due sono le strade che possono portare all’indesiderato equilibrio termodinamico:

a) quando tra due sistemi che scambiano energia sotto forma di calore le differenze di temperatura vengono meno, ovvero non c’è più scambio di energia utile;

b) quando un sistema rimane isolato e consuma le proprie risorse portando a un grande aumento di entropia interna e, in ultima analisi, alla propria autodistruzione.

Queste osservazioni sono la base della ricerca scientifica del Novecento che, attraverso Prigogine, Georgescu-Roegen e Daly — per citarne solo alcuni — arriva a una fortissima critica delle teorie classiche dello sviluppo economico: l’economia manca infatti di riconoscere le basi biofisiche della società e, soprattutto, l’inevitabilità del secondo principio della termodinamica.

Le leggi della termodinamica si applicano a tutti i sistemi economici, indipendentemente dalla loro concezione politica. La termodinamica indica infatti l’orientazione del tempo nei processi naturali: la realtà e la natura ci ricordano che il tempo non è privo di direzioni preferite, non è cioè isotropo come lo spazio. Il tempo possiede una direzione. L’entropia indica una precisa direzione degli eventi (il profumo che esce dal recipiente non vi rientra spontaneamente). Il tempo è infinito, e proprio la sua infinità ha reso possibile la formazione di cicli vitali del pianeta infinitamente lunghi se comparati con la brevità dei tempi storici. Cicli vitali lunghissimi, come ad esempio quelli dell’acqua e del carbonio, possono essere irrimediabilmente compromessi se non si pone un freno al consumo illimitato delle risorse, se non si comprende chiaramente ciò che è ormai divenuto un ritornello comune: non può esistere una crescita infinita su un pianeta finito. Non si tratta di una forzatura politica ed ideologica, ma di una semplice necessaria conseguenza delle leggi della fisica e della biologia.

Il pensiero dominante ignora ancora i concetti di entropia, di rendimento decrescente dell’energia, di indeterminazione, di complessità, di produttività decrescente delle risorse non rinnovabili. Tanto nell’economia *mainstream* quanto nel nostro pensiero comune il progresso viene misurato dalla velocità con cui si produce: si pensa che quanto più velocemente si adoperano le risorse della natura, tanto più il progresso avanza. In altre parole, più velocemente si trasforma la natura, più si risparmia tempo. Ma questo tempo economico è esattamente

l'opposto del tempo biologico. La realtà del mondo obbedisce a leggi ben diverse dalle nostre e riconosce il tempo entropico: quanto più velocemente si consumano le risorse e l'energia disponibile del mondo, tanto minore è il tempo che rimane a disposizione per la nostra sopravvivenza. Il tempo economico è inversamente proporzionale al tempo entropico. Nelle parole di Tiezzi (2001), un organismo che consuma più rapidamente di quanto l'ambiente produca per la sua sussistenza ha scelto un ramo secco nell'albero dell'evoluzione.

Daly, riprendendo e approfondendo analisi già puntualizzate da altri economisti propone con forza l'ipotesi di avviare un'economia in stato stazionario (*Steady State Economy*). Secondo Daly la crescita economica è di natura fisica. Solo se qualcosa *non* ha natura fisica può forse crescere indefinitamente. In senso fisico, infatti,

*La termodinamica è chiara: un sistema (una società) che faccia del proprio isolamento, del rifiuto della diversità, della paura e della conservazione dello status quo una fede politica, troverà la propria fine in quello stesso isolamento*

non si crea né si distrugge (produzione e consumo) alcunché, semplicemente si opera una trasformazione o una risistemazione. E il costo inevitabile per il raggiungimento di un ordine migliore in una parte del sistema (l'economia dell'uomo) genera un maggiore disordine in qualche altra parte (l'ambiente naturale). C'è un limite al disordine che può essere generato nel resto della biosfera senza impedire la capacità di sostentamento del sistema umano. Per questo, in una "economia in stato stazionario", lo stock del capitale (le risorse di base, le scorte di beni di consumo, la popolazione ecc.) dovrebbe essere mantenuto a livello costante, mentre la cultura, i principi etici, la tecnologia potrebbero variare liberamente. Sempre Daly ricorda che solo negli ultimi 200 anni la crescita è stata tale da essere avvertita nell'arco della vita di un singolo individuo e solo negli ultimi cinquant'anni ha assunto una priorità fondamentale ed è diventata realmente esplosiva. Nei tempi lunghi è la stabilità a rappresentare la norma, come è avvenuto nel 99% del tempo della presenza della nostra specie sulla Terra, mentre la crescita rappresenta l'eccezione.

Un mondo in cui l'economia non cresce sarebbe, secondo i critici, un mondo meno ricco e più ingiusto: un mondo senza sviluppo. Quello propongono i teorici dello stato stazionario, tuttavia, non è la fine dello sviluppo economico e dell'aumento della ricchezza ma l'inizio di uno sviluppo senza crescita nella produzione e nel consumo dei beni materiali. In un'economia dello stato stazionario la ricchezza si fonda non più sul consumismo e sulla crescita dei beni materiali, ma su un benessere fondato sullo sviluppo delle relazioni umane e della fruizione di beni comuni. Entrare nell'economia della conoscenza non significa costruire necessariamente uno sviluppo sostenibile; ma, fuori dalla società della conoscenza, la costruzione di uno sviluppo sostenibile è molto più difficile, se non impossibile.

Per cercare di contribuire alla salvaguardia della nostra Terra, bisogna capire che la natura dell'evoluzione e della storia consistono in una lotta permanente sotto forme continuamente diverse. Il tempo, inteso come numero di relazioni intercorse e come informazioni immagazzinate nel sistema energia-materia, modella le forme dell'evoluzione biologica. Il tempo non è un'astrazione, è parte integrante della materia, fa parte di ciò che esiste e non si può descrivere alcuna teoria politica, sociale, economica se non si tiene conto dell'irreversibilità del tempo stesso. Il problema del tempo è fondamentale, perché le strutture che ci connettono, e che sono parte integrante della co-evoluzione di natura e mente umana, sono intrinsecamente temporali. Senza tempo, non si può spiegare come tali strutture si modifichino e come vadano avanti. In una visione co-evolutiva, ambienti, nicchie e specie si sono evolute e si evolvono con tempi e ritmi diversi all'interno delle grandi leggi di natura che preesistono alla

mente e ai modelli ideologici dell'uomo. La natura non è mai uguale a se stessa: cambia, e cambiando manda flussi di informazioni continue alla mente dell'uomo. Uomo e natura sono perciò due entità in continua reciproca informazione.

Se la specie umana non fosse così irrimediabilmente antropocentrica e presuntuosa, si renderebbe conto che la nostra economia e la nostra società non sono e non possono essere esenti dai principi della termodinamica. Tutto ciò a cui il mondo sta tendendo, che possiamo sintetizzare con globalizzazione, la distruzione delle diversità biologiche e culturali, e l'omogeneizzazione dei processi di sviluppo — la "monocultura della mente" — porta irrimediabilmente alla morte termodinamica e alla distruzione. La termodinamica è chiara: un sistema (una società) che faccia del proprio isolamento, del rifiuto della diversità, della paura e della conservazione dello *status quo* una fede politica, troverà la propria fine in quello stesso isolamento. Nelle parole di Tiezzi e Marchettini (2001), la difesa eccessiva della propria diversità rispetto all'altro o la perdita completa di ogni diversità sono due aspetti della stessa stupidaggine termodinamica.

● *Riferimenti*

- Daly, H. E. (1992a). *Steady-state economics*. London, Earthscan Publications Ltd.
- Georgescu-Roegen N. 1977. The steady state and ecological salvation: A thermodynamic analysis. *BioScience* 27: 266–270.
- Jackson T. (2003) Sustainability and the 'Struggle for Existence': The Critical Role of Metaphor in Society's Metabolism. *Environmental Values*, 12: 289–316.
- Tiezzi E., Marchettini N. (2001) La sostenibilità e le questioni poste dalle leggi naturali. *Archivio di studi urbani e regionali*. 71-72: 1-12.
- Tiezzi E., 2001. *Tempi storici, tempi biologici. Vent'anni dopo*. Donzelli editore.



# Mutazioni e permanenze

## La schizofrenia dei paesaggi

**Cristina Mattiucci**



Quando abbiamo a che fare con il paesaggio<sup>1</sup>, abbiamo a che fare con le mutazioni ed i transiti.

La riflessione sul ritmo del tempo che sovrascrive — anche fisicamente — le tracce delle trasformazioni del territorio e sulla condizione *en mouvance* del paesaggio stesso mette spesso in crisi quanti si occupano di lavorare in generale con/nel territorio abitato, inevitabilmente portati a dilatare e in un certo senso cristallizzare (a meno di qualche proiezione verosimile) il proprio punto di vista ed il proprio tempo, operando dunque ineluttabilmente “già in ritardo”.

La successione di tempi e dinamiche connesse alle politiche di trasformazione urbana, le strategie di adattamento del paesaggio nella sua accezione complessa si susseguono in quelle cornici fisicamente “rigide” che sono talvolta gli spazi nelle nostre città, mentre al contempo gli immaginari e le pratiche degli abitanti agiscono di fatto con un certo proprio (altro) ritmo, generando non poche schizofrenie nelle letture degli studiosi e nelle istanze degli abitanti.

Riprendendo le osservazioni di Walter Benjamin (1955), osservatore attento e partecipe della vita di alcune città, la porosità di quei luoghi dove “struttura e vita interferiscono continuamente in cortili, arcate e scale. Dappertutto si conserva lo spazio vitale capace di ospitare nuove, imprevedute costellazioni. Là dove il definitivo, il caratterizzato vengono rifiutati” è sicuramente un segno di questa schizofrenia, che si registra nelle modalità in cui la fissità della struttura ed il transito della vita interferiscono, e che talvolta si può dilatare anche diacronicamente, quando la vita contemporanea interferisce con le strutture generate dalla sedimentazione, nel tempo lungo, di altre strutture.

La questione riguarda infatti in modo peculiare il rapporto con il passato, con la memoria fisica dei luoghi, che talvolta può determinare condizioni immutabili, entro le quali il contemporaneo fatica ad affermare le proprie ragioni; il valore della memoria si interpreta così mediante le lenti della nostalgia, provocando quelle incertezze e quelle fluttuazioni, tese verso una generica spinta alla conservazione, che non sempre interpretano le reali istanze della città contemporanea.

---

<sup>1</sup> Assumendo il termine in tutta la sua complessità, come paesaggio urbano ovvero territorio abitato, secondo la riduzione della distanza concettuale tra territori e paesaggi, uniti in un reciproco e dinamico scambio di influenze generative e connotati non solo per questioni fisiche, secondo quanto indicato da consolidati approcci di studio e di riferimento (cfr. tra gli altri *La mouvance. Du jardin au territoire: cinquante mots pour le paysage*, La Villette, 1999).

Cristina Mattiucci, attualmente impegnata in una ricerca Marie Curie presso il laboratorio di ricerca AMP-LAVUE — dell’Ecole Nationale Supérieure d’Architecture Paris-la Villette e l’Università degli Studi di Trento, si occupa di paesaggio nelle sue molteplici accezioni, con una predilezione per la sua natura di territorio abitato e di spazio pubblico.

[cristina.mattiucci@gmail.com](mailto:cristina.mattiucci@gmail.com)



Riprendendo alcune dicotomie ben indagate da Deleuze (quando rileggeva Bergson nel 1966), potremmo riconoscere come parte di questa schizofrenia possa derivare anche dal fatto che da una parte ci sono le immagini e le percezioni presenti (che sono reali) e dall'altra le immagini di un passato, di fatto virtuale (attraverso il quale per certi versi inevitabilmente "misuro" lo stesso presente).

La questione si fa oltremodo più complessa se si guarda alla fissità delle sedimentazioni

*La successione di tempi e dinamiche connesse alle politiche di trasformazione urbana si susseguono in quelle cornici fisicamente rigide che sono gli spazi nelle nostre città, mentre al contempo gli immaginari e le pratiche degli abitanti agiscono di fatto con un certo proprio (altro) ritmo, generando non poche schizofrenie nelle letture degli studiosi e nelle istanze degli abitanti*

fisiche nella città ed alla virtualità che esse contengono, insieme all'indubbio fascino che l'archeologia esercita (anche rispetto all'*archaios* - antico - più prossimo) e dalla quale però possono arrivare numerosi stimoli.

Riprendiamo dunque qui alcune interpretazioni che rovesciano un angolo della questione, rileggendo la memoria (delle/nelle strutture) in una prospettiva progettuale (e quindi di transito incessante) per suggerire invece la vita, il fare, come quel susseguirsi ed inseguirsi di modalità ancestrali che possono dare una rassicurante direzione al nostro sguardo sugli spazi.

Qualche stimolo a questo rovesciamento si ritrova nelle parole di Marc Augé, che in *Rovine e macerie* (2004) dissacra per certi versi il valore assoluto della memoria archeologica come testimone di un tempo, perché di fatto – visto con lo sguardo contemporaneo, punto di vista e momento che appiattisce il tempo – il paesaggio archeologico attuale non corrisponde a nessun momento preciso della storia, ma è la somma delle diverse fasi (storiche, architettoniche, monumentali) che si sono succedute e che impongono problemi e questioni che riguardano la prospettiva contemporanea (e futura, quindi in transito). Esempi interessanti sono infatti i diversi problemi che Augé individua nel rapporto con la presenza archeologica in città come Roma (in relazione all'archeologia urbana diffusa), Berlino (in relazione alle direzioni divergenti con cui si rapportano al passato tanto la modernità di Potsdamer Platz che la ricostruzione di percorsi minuti lungo i frammenti del muro) e Parigi. In particolare, Parigi viene compresa da Augé (ma l'analisi può essere facilmente estesa ad altri casi) attraverso la doppia posizione di studioso ed abitante che attraversa i quartieri della sua infanzia, chiedendosi cosa animi quel processo incessante di distruzione e ricostruzione in forme nuove. Attraverso questo processo la città sta cambiando, emulando talvolta un'autenticità posticcia, congeniata per esaudire l'immaginario di massa dei turisti che verranno.

Di fronte al possibile cortocircuito che questa consapevolezza della processualità della costruzione archeologica – ed anche della sua artificialità talvolta – determina, emerge confortante (quantomeno a dare rassicuranti capisaldi per le trasformazioni dei luoghi e per comprendere le istanze che esse dovrebbero cogliere) la reiterazione dei comportamenti umani nell'uso degli spazi, almeno nella loro essenza.

Qualche anno fa abbiamo condotto uno studio in forma di deriva in uno spazio pubblico archetipico sulle rive di un fiume (Brighenti e Mattiucci, 2012) ed è stato sorprendente ritrovare sulla riva dell'Adige trentino, negli atteggiamenti – anche fisici – con cui quello spazio veniva usato, le stesse modalità con cui le persone vivono ed hanno vissuto i *riverbanks* in altri luoghi ed altri contesti, come emergeva per esempio dal confronto con alcune immagini fotografiche di William Ronis, che ritraeva a metà Novecento la vita sulle rive della Senna.

E questo a prescindere dalle trasformazioni che quell'area stava subendo, in termini più propriamente fisici, con progetti di trasformazione e rigenerazione, che rendono evidente la natura mutevole delle stesse formule che definiscono lo spazio pubblico contemporaneo, con tutti i conflitti che può generare (Bianchetti, 2011).

Allo stesso modo, del resto, in alcuni quartieri delle città europee multietniche di oggi è possibile riconoscere i modi vari ma ricorrenti con cui gli abitanti delle diverse comunità si relazionano alla strada e ne vivono lo spazio, rifacendosi ad abitudini ataviche e collettive che si perpetrano in uno spazio fisicamente continuamente rinegoziato; basti pensare alla sovraesposizione delle comunità dell'Africa sub-sahariana per strada, nel momento di mercato, nelle occasioni di incontro, nella vita notturna.

Il reiterarsi di questi modi rivela dunque come paradossalmente, da un lato, le strutture siano in transito e come, dall'altro, qualche forma di permanenza si possa riconoscere nel *modus* delle persone e negli usi degli spazi. Ciò consente una sorta di riduzione delle mutazioni molteplici che determinano la sovrascrittura incessante nel paesaggio, all'alternarsi di conformazioni di volta in volta adattabili ad accogliere certe esigenze spaziali comuni, spesso e prevalentemente riconducibili al *reclaiming* di luoghi ove sia possibile uso collettivo e pubblico dello spazio. Su tale riduzione è allora forse possibile ancorare le nostre scelte sulla città *in progress*, potendo gestire la dinamicità della memoria (manifesta con il processo della sua sedimentazione fisica) con la rassicurante reiterazione dell'essenza dei comportamenti umani.

#### Riferimenti

- M. Augé (2004) *Rovine e macerie. Il senso del tempo*, Bollati Boringhieri.
- C. Bianchetti (2011) *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*, Donzelli.
- W. Benjamin (1955) *Immagini di città*, Einaudi (ed.it. 2007).
- A. Brighenti e C. Mattiucci (2012) "Visualising the riverbank" apparirà in *City*.
- G. Deleuze (1966) *Le bergsonisme*, Presses Universitaires de France.









# Transience of a people

**Andrea Mubi**



When he died in 1975, Pier Paolo Pasolini was working, among other things, on the manuscript of *Petrolio*, a novel which, he foresaw in a personal letter, would have occupied “the rest of his life”, and which would have come to constitute his own personal and intellectual *summa*. He was killed a few months later. The 1992 posthumous Einaudi edition, which curbed the two-thousand-page manuscript down to five hundred – and which was attacked for a number of aesthetic and, above all, moral(istic) reasons – best represents Pasolini’s time of the darkest visions, where an almost absolute lack of trust in the human being and the socio-historical context of his country emerges. Also due to its fragmentary state and style, reading *Petrolio* is a hard experience, which feels a bit like drinking a cup of sand.

A desperate vision of this kind is shockingly mirrored in the movie *Salò* as well as, more soberly, in *Lettere luterane*, a collection of features for the major Italian newspaper *Corriere della Sera*. In *Lettere*, for instance, Pasolini writes: “life is a bunch of meaningless and ironic ruins”. Sitting at a popular sea spa just outside Rome, he adds: “ten years ago, I used to love this crowd; now it disgusts me”. Overall, the condition of the country is depicted as culturally and socially hopeless: “Today’s Italy is destroyed just as it was in 1945; but its current destruction is even worse, for we are not amongst – however painful – ruins of houses and monuments, but amongst ‘ruins of values’: human and, what matter most, popular values.”

The landscape of moral, rather than material, ruins and misery, which Pasolini depicts, corresponds to a radical discontinuity in the social, economic and cultural fabric of the country. The triumph of ugliness in people and places, the advent of a “totalitarian” culture of consumerism, instant satisfaction and false tolerance, a culture of mass violence and delinquency, is compulsively conjured up. Ours is the age of the “disappearance of fire-flies”, of a former rural life-world that in a few years span has been blown away by the joint effects of ruthless modernization, low-quality construction, disregard for the environment, and pollution. Both the Italian landscape and its population have undergone a radical transformation through such epochal discontinuity. And the later Pasolini, who investigates the “shape of the city” in a short documentary film (see the piece by Piero Zanini in [lo Squaderno no. 16](#)), is also the author of the many finely detailed descriptions of urban and peri-urban streets, buildings, neighborhoods, railways stations and their moral tone which feature in *Petrolio*.

Although the critique of modernity and modernization is a recurrent topic among twentieth-century intellectuals, and of course not only in Italy (consider, e.g., the Frankfurt school), the later Pasolini expresses a peculiar hopelessness which is at the same time apocalyptic and restless. *Petrolio* hinges largely on the unsettling interplay between the sexual, the mystical

Andrea Mubi Brighenti is a sociologist who studies social territories in between publicity and commonality.

[andrea.mubi@gmail.com](mailto:andrea.mubi@gmail.com)



and the political. Perhaps, its political significance in the context of the “season of Italian mysteries” of the 1970s is best revealed by the disappearance of a seventy-page long chapter, “Lightings on ENI” (the major Italian oil company), whose recovery was announced in 2010 by a right-wing politician, but never shown. Also, Pasolini’s descriptions of the restructuring of Italian capitalism and the invisible rise of a new ruling class remain unparalleled. In the meanwhile, of course, it is the *pruderie* of observers and critics who unanimously screamed against the author’s “obscurity” which received most attention.

*The landscape of moral, rather than material, ruins and misery, which Pasolini depicts, corresponds to a radical discontinuity in the social, economic and cultural fabric of the country*

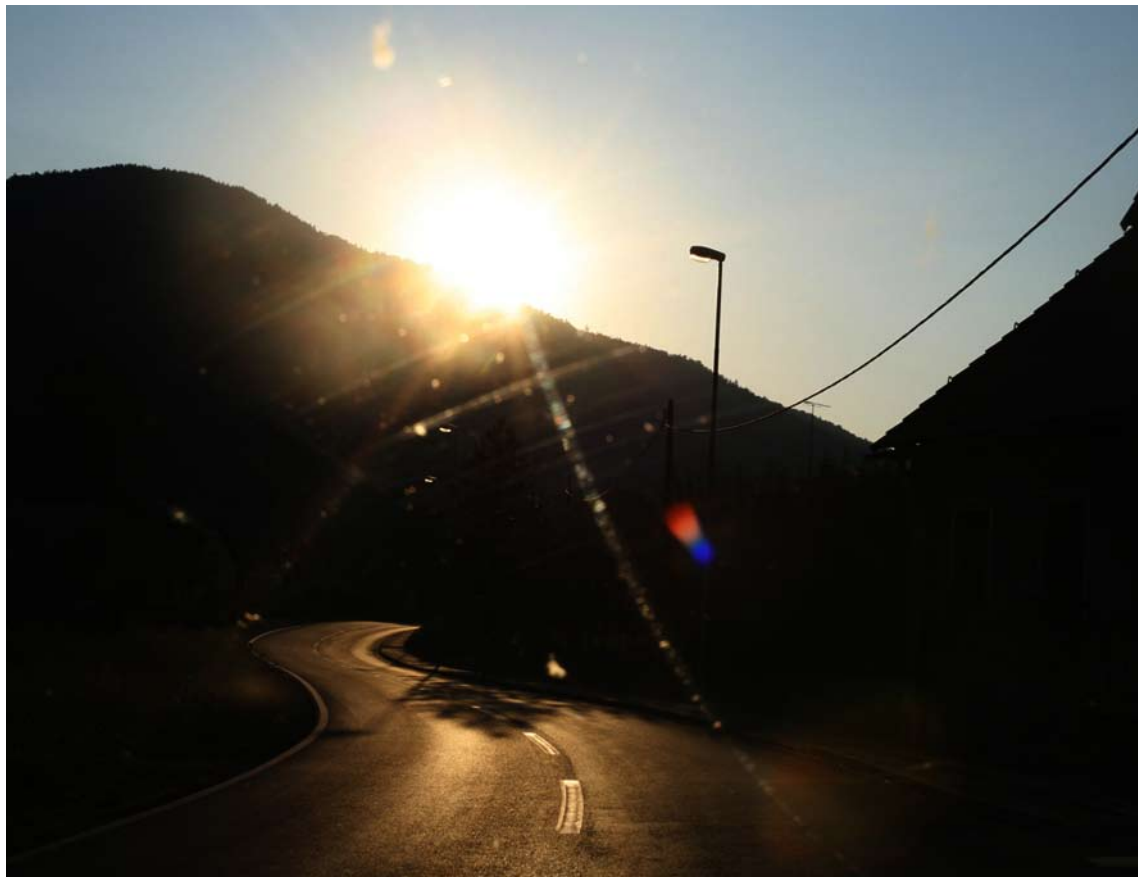
Indeed, Pasolini seemed to deliberately play obscenity, scandal, provocation and denouncement as critical tools. The game was risky and success, at best, mixed. Probably, in the end he both lost and gained. He lost, not only because the reactions he stirred were

mostly banal and superficial (and he was wounded by them) but also, more profoundly, because obscenity, scandal, provocation and denouncement themselves have increasingly turned into reactionary tools. Yet he also gained, insofar as he was arguably one of the very few intellectuals who fully understood the magnitude of the momentous change at stake. In doing so, he was largely prescient: in the mid 1970s he imaged a “Process” to the ruling class which, would have only taken place in the early 1990s with the “Tangentopoli” crisis; he envisaged “urban security” as a potentially explosive issue, an issue which in fact became huge and virtually omnipresent in political and media debates during the late 1990s; and he predicted that the advent of the new capitalism would have been hailed by both the right and the left as democratic and civilizing.

Whenever *Petrolio* and *Salò* stage the obscene lust for sex and power, the desire of being a master and having a slave at one’s own full disposal, the compulsiveness and unboundedness of violent libido, Pasolini is not at all looking for some form of purification through the ritual or the liturgy, as it has been sometimes suggested. Instead, he is making a clear reference to the socio-historical coming of that obscure “real power”, that neo-capitalism, which he regarded as the new and utterly definitive fascism. This is perhaps easier to appreciate today, at the time when neoliberalism as an ideology and a practice has fully unfolded to its consequences and, while apparently reaching its climax, it in fact undergoes its most serious, and not improbably fatal, crisis. While the former Pasolini had celebrated sex as a factor of liberation from *bourgeois* mentality (somehow in Marcuse’s vein), the later Pasolini of the *Lettere* abjures his own *Trilogia della vita*, since he realizes that sexual enjoyment has been turned into a factor of violence, degradation and affliction. Ultimately, this is the affliction, or maybe better the self-affliction, of a people, which he declares to have loved and now no longer being able to love. “The unhappy youth” of Italy deserve to be punished for their fathers’ guilt, Pasolini reasoned, if they fail to free themselves from that guilt: their very unhappiness is the unmistakable proof of their guilt.

So, this is ultimately a piece about a people, the land and the face of a people, as well as the transience of a people and, perhaps, the possibility of reappearance of a people.





## **Io Squaderno 22**

### ***Transit / Transience***

**a cura di / edited by // Cristina Mattiucci, Andrea Mubi**

**Guest Artist // Klavdij Sluban**

*Io Squaderno* is a project by Cristina Mattiucci, Andrea Mubi Brighenti and Andreas Fernandez helped and supported by Raffaella Bianchi, Paul Blokker and Giusi Campisi

La rivista è disponibile / online at [www.losquaderno.professionaldreamers.net](http://www.losquaderno.professionaldreamers.net). // Se avete commenti, proposte o suggerimenti, scrivetece a / please send you feedback to [losquaderno@professionaldreamers.net](mailto:losquaderno@professionaldreamers.net)



22

In the next issues  
Migrants' city

# squad