

SALVATORE SAVOIA

Funzione e struttura del diritto nell'eterotopia della nave.

Riflessioni su un possibile modello di società pluralista.

Introduzione

Michel Foucault, prima nelle due conferenze radiofoniche tenute su France Culture il 7 e il 21 dicembre 1966, nell'ambito di un programma dedicato all'utopia e alla letteratura, presentato da Robert Valette, poi nella conferenza al Cercle d'études architectuales di Tunisi il 14 marzo 1967 e pubblicata postuma nel 1984 in "Architecture, Mouvement, Continuité" col titolo *Des espaces autres*, utilizza il termine medico eterotopia per indicare quei «luoghi che si oppongono a tutti gli altri e sono destinati a cancellarli, a compensarli, a neutralizzarli o a purificarli»¹. Mentre l'utopia – termine derivante dal greco *outopos*, "non luogo" – è uno spazio privo di un luogo reale, l'eterotopia è, invece, un luogo reale, separato però dal "normale" contesto quotidiano. L'eterotopia è un controspazio: un luogo riscontrabile in ogni cultura, strutturato come spazio definito, ma assolutamente differente da tutti gli altri spazi sociali, dove questi ultimi sono al contempo rappresentati, contestati e rovesciati. Foucault distingue due tipi di eterotopie: quelle di crisi e quelle di deviazione. Le prime sono luoghi privilegiati, sacri o interdetti, riservati a chi si trova, in relazione alla società e all'ambiente umano in cui vive, in uno stato di crisi biologica. È il caso degli adolescenti, delle donne nel periodo mestruale, delle partorienti, dei vecchi. Sono, invece, eterotopie di deviazione quegli spazi nei quali sono

¹ M. FOUCAULT, *Die Heterotopien/ Der utopische Körper*, Frankfurt a. M., Suhrkamp, 2005 trad. it. di A. MOSCATI, *Utopie. Eterotopie*, Napoli, Cronopio, 2011, p. 12.

collocati quegli individui «il cui comportamento è deviante rispetto alla media o alla norma richiesta»². Si tratta delle case di riposo, delle cliniche psichiatriche, delle prigioni. Lo studioso francese individua poi alcuni principi che sovrintendono il funzionamento di ogni eterotopia. Innanzitutto, nel corso della sua storia un'eterotopia può funzionare in modo differente in base alle trasformazioni che subisce. Il cimitero, da luogo sacro ed immortale posto nel cuore della città, diventa spazio-altro da collocare al suo esterno perché sono i morti a causare le malattie. Altro principio è il potere di ogni eterotopia «di giustapporre, in un unico luogo reale, diversi spazi, diversi luoghi che sono tra loro incompatibili»³, come il cinema, il teatro, il giardino. Ma la rappresentazione di uno spazio – e l'eterotopia è uno spazio-altro – implica sempre la nozione di tempo, come ci ricorda Bachtin⁴. Le eterotopie si aprono così alle eterocronie, una sorta di “tempo-altro”: ci sono, pertanto, luoghi connessi all'accumulazione del tempo, come musei e biblioteche, e luoghi che costituiscono una sospensione del tempo quotidiano, come le fiere, i luna park e i villaggi vacanze. Ancora: ci sono luoghi legati al passaggio e alla trasformazione, come le caserme, che trasformano i bambini in adulti e i paesani in cittadini, e le prigioni. Un'ultima caratteristica delle eterotopie è la presenza di un sistema di apertura e di chiusura che le isola nei confronti dello spazio circostante. Si entra in una eterotopia o perché costretti – è il caso delle prigioni – o perché sottomessi a dei riti o ad una purificazione. Secondo Foucault, le eterotopie stabiliscono con lo spazio restante una funzione, che, tuttavia, si dispiega tra due poli estremi: esse, da spazi illusori, rivelano il carattere illusorio di ogni spazio reale all'interno del quale la vita umana è relegata, oppure creano un *altro* spazio così perfetto ed ordinato da far apparire quello reale come caotico e disordinato. La nave è l'eterotopia presa in considerazione nel presente lavoro. La nave, eterotopia per eccellenza, un luogo senza luogo, è lo *spazio-altro* che conduce verso *altri* luoghi, ma anche verso l'*altro*. È uno spazio in movimento che rappresenta il più grande serbatoio di immaginazione. Ebbene, dall'esame dei caratteri delle eterotopie

² *Ibid.*, p. 16.

³ *Ibid.*, p. 18.

⁴ Cfr. M. BACHTIN, *Estetica e romanzo*, trad. it. di C. STRADA JANOVIČ, Torino, Einaudi, 1979, p. 232.

così come presentati da Foucault, si propone una descrizione della nave, quale *spazio-altro* dove l'unica libertà concessa ai migranti è quella dell'immaginazione. Che diventa illusione quando i migranti escono dallo *spazio-altro* della nave per vivere (ne)gli spazi degli *altri*, cioè di chi esclude. Il presente contributo intende, infine, ricostruire la struttura e la funzione del diritto nell'eterotopia della nave, evidenziandone la capacità di essere contestazione dello spazio in cui viviamo. La nave, infatti, mostra la differenza tra l'eterotopia, lo *spazio-altro*, e gli *altri-spazi*. Eppure, la nave può consentire di delineare un modello alternativo di società pluralista.

La nave come spazio dell'alterità

La nave è per Foucault l'eterotopia per eccellenza. È un “luogo senza luogo”, che si apre all'infinito del mare. È un frammento galleggiante di spazio, uno spazio nello spazio, che scorre sulle acque. La nave evoca l'idea di movimento (dalla radice del sanscrito *nav-ata*, cioè muovere), ma anche quella di staticità (il galleggiamento). Uno spazio che esiste per il mare. E non può esistere senza il mare. Infatti, le locuzioni latine *navi* e *navibus* sono tradotte “per mare” o “via mare” e il verbo latino *navigare* con “mettersi in mare”. La nave, secondo Foucault, ha una duplice valenza: essa è stata «non solo il più grande strumento di sviluppo economico [...], ma anche il più grande serbatoio di immaginazione»⁵. Tuttavia, nelle conferenze sulle eterotopie lo studioso francese non si occupa della nave quale mezzo fondamentale per lo sviluppo commerciale e mercantile delle città del Mediterraneo. Né del controllo che l'Occidente riusciva a mantenere sulle colonie attraverso le navi. A Foucault interessa l'aspetto onirico della nave, il suo essere, appunto, “serbatoio di immaginazione”. Quell'immaginazione che, accedendo al non-sapere, diventa stimolo per la conoscenza. D'altronde, nel poema epico di Omero i Ciclopi, gente barbara e selvaggia senza assemblee deliberative, leggi e giudici, non dispongono di navi, mezzo non solo di commercio ma anche di conoscenza e comunicazione tra le genti, né sono in grado di costruirne. Nelle conferenze sulle eterotopie, Foucault contrappone la civiltà con le navi alla civiltà senza navi. Lo spazio

⁵ M. FOUCAULT, *Spazi altri*, “a cura di” S. VACCARO, Milano-Udine, Mimesis, 2011, p. 32.

della nave è lo spazio della libertà dove l'immaginazione produce i sogni e i sogni riproducono l'immaginazione. La nave che trasporta migranti o avventurieri, commercianti o profughi è un "serbatoio di immaginazione". E lo è perché la nave libera l'immaginazione in quanto galleggia o si muove sul mare, cioè su quello spazio aperto, privo di ostacoli o di divisioni nette, che Deleuze definisce liscio⁶. La nave è così quello spazio galleggiante dove si vivono avventure di pirati e di corsari. Ma è anche quello spazio che conduce verso avventure fantastiche. Non è un caso che in molti romanzi del Settecento, il secolo dei viaggi, la nave sia il mezzo che consente di giungere in terre sconosciute e misteriose rendendo possibile l'apertura verso nuovi orizzonti. In *Candido* di Voltaire e ne *I viaggi di Gulliver* di Jonathan Swift il *topos* del viaggio per mare riproduce nuove cosmografie e cosmogonie fantastiche dove avventura ed immaginazione si intrecciano. Nella prima conferenza sulle eterotopie, Foucault paragona lo *spazio-altro* della nave al lettone dei genitori, anch'esso eterotopia, perché i bambini ci possono giocare e trasformare in oceano, «perché tra le sue coperte si può nuotare; ma quel letto è anche il cielo, perché sulle sue molle si può saltare; è il bosco perché ci si può nascondere; è la notte, perché fra le sue lenzuola si diventa fantasmi; ed è il piacere, perché al ritorno dei genitori si verrà puniti»⁷. Una civiltà senza navi è una civiltà senza bambini dove non vi è la possibilità di sognare. Nella civiltà senza navi non ci sono i sogni, lo spionaggio sostituisce l'avventura e la polizia prende il posto dei corsari. La civiltà senza navi è la civiltà del controllo. Foucault sembra anticipare, in questo modo, alcuni nuclei concettuali dei suoi studi sul meccanismo del "sorvegliare e punire" e sul rapporto tra corpo e potere. Il "serbatoio di immaginazione" della nave è quello spazio che può essere osservato secondo due dimensioni: una spaziale, che interessa l'alterità, l'altra temporale, che riguarda il futuro. In relazione alla letteratura romantica tedesca, Collini sostiene che «Tutto ciò che avviene sul mare è metafora e rinvia ad altro: alla fuga

⁶ Cfr. G. DELEUZE – F. GUATTARI, *Mille piani. Capitalismo e schizofrenia*, "a cura di" M. CARBONI, trad. it. di G. PASSERONE, Roma, Castelvecchi, 2010, pp. 451-458. Il liscio e lo striato sono due concetti essenziali per la filosofia politica di Deleuze. Essi sono due modalità dello spazio: deserti, steppe, mare sono esempi di spazio liscio, cioè di spazio aperto. Lo striato è, invece, lo spazio chiuso, ripartito secondo intervalli necessari, regolari, ineliminabili; è lo spazio quadrettato.

⁷ M. FOUCAULT, *Utopie. Eterotopie*, cit., p. 28.

dalla Storia-prigione nel tentativo di fondare una seconda società insulare alternativa, al confronto con l'Altro e alla sua esorcizzazione-colonizzazione, alla scrittura come prassi autoreferenziale»⁸. Il viaggio per mare, nell'immaginario poetico e letterario, è metafora dell'esistenza umana. Lo stesso naufragio, come evidenzia Blumenberg, è metafora delle difficoltà della vita: ora prova da superare ora evento al quale l'uomo dovrà prima o poi sottoporsi⁹. La nave è, quindi, quello spazio galleggiante, che conduce verso l'altrove, verso mondi sconosciuti. È quel mezzo che sia nella cultura classica sia in quella cristiana sfida la certezza dei confini assegnati dalla natura: varcarli significa entrare in uno spazio caratterizzato dall'imprevedibilità, dall'instabilità, dal disorientamento. E tutto ciò che va oltre la certezza stabilita dalla natura o da Dio deve essere demonizzato. È significativo, allora, che tra le promesse dell'Apocalisse di Giovanni ci sia anche quella che nello stato messianico, nella Gerusalemme nuova, non ci sarà più il mare. Nella concezione semitica il mare, profondo e misterioso, spesso caotico e abitato da animali enormi e spaventosi - "la bestia che viene dal mare" si legge nel libro 13 dell'Apocalisse -, è il simbolo del male. Virgilio, nella quarta ecloga, predice, invece, la fine della navigazione nell'età dell'oro, in cui non ci sarà più bisogno di navigare nemmeno per commercio perché la terra offrirà tutto spontaneamente. Nella cultura classica e cristiana il mare ha, dunque, una valenza negativa, essenzialmente perché rimanda all'ignoto. Infatti, ai tempi di Virgilio, il Mediterraneo si chiama *mare nostrum*, locuzione che indica il mare vicino e conosciuto, contrapposto all'Oceano, estraneo ed insondabile. Da qui, la previsione dei doveri umani degli antichi di garantire l'*hospitium*, l'accoglienza, ai naufraghi perché un popolo «che impedisce loro di toccare la riva, che li ricaccia in mare, negando ad essi perfino di sostare sul bordo estremo del lido, non può che essere *barbarus*: i suoi costumi non sono degni d'essere definiti civili, umani»¹⁰. Ritorna, allora, l'immagine di Polifemo, il Ciclope che non conosce ospitalità, senza idea di giustizia, mentre afferra due compagni di Ulisse per farne il suo pasto.

⁸ P. COLLINI, *Wanderung. Il viaggio dei romantici*, Milano, Feltrinelli, 1996, p. 16.

⁹ Cfr. H. BLUMENBERG, *Naufragio con spettatore. Paradigma di una metafora dell'esistenza*, trad. it. di F. RIGOTTI, Bologna, Il Mulino, 1985, p. 28.

¹⁰ M. BETTINI, *Homo sum*, Torino, Einaudi, 2019, p. 15.

Ma il mare può essere anche *monstrum*. È sempre Virgilio ad evidenziare questo carattere. È notte. Il cielo è sereno. I marinai dormono. Solo Palinuro, il pilota, veglia, dedito alla sua mansione. Quand'ecco che dal cielo scende il dio del Sonno, che, prese le sembianze dell'amico Forbante, lo esorta a riposare, lasciando che la nave proceda da sola. Palinuro non si lascia convincere: non si fida del *monstrum*. Mentre il mare ha una valenza negativa, la nave è lo spazio del ritorno dall'ignoto. Nell'*Odissea* la nave è il mezzo attraverso il quale fuggire dalle terre inospitali dove Ulisse e i suoi compagni sbarcano. E allora la nave va ancorata in luoghi nascosti, perché è lo spazio sicuro dove fare ritorno dopo aver esplorato un nuovo luogo mitico. È lo spazio dove rinfrancarsi delle fatiche di un combattimento. È lo spazio del ritrovarsi. La nave è così il luogo della salvezza perché riporta Ulisse e i suoi uomini entro lo spazio certo dei confini fissati dalla natura o dagli dei. Ma questo spazio va protetto. E la sua protezione, nella mitologia classica, come ci ricorda Ovidio nei *Tristia*, è affidata alla bionda Minerva, la cui immagine è collocata a poppa. Nel momento in cui i confini sono stabiliti dagli uomini, il mare si presenta come spazio liscio senza divisioni nette, pertanto in grado di aprire nuovi orizzonti del sapere. Contrapposto al liscio è lo striato, spazio diviso, quadrettato, sedentario, inseparabile dall'idea della disposizione delle cose secondo dei punti fissi e dall'idea di proprietà privata. Trovare un modo per striare il mare è un problema che ha impegnato gran parte della storia umana. E allora la nave si configura come spazio della violenza. È il mezzo che fa sbarcare sulle coste dei paesi latinoamericani la violenza dei *conquistadores* europei nella forma del saccheggio delle sue preziose risorse o in quella del traffico degli schiavi. È il mezzo che trasporta con gli europei, come bibliche piaghe, il vaiolo e il tetano, malattie polmonari di vario tipo, malattie intestinali e veneree, il tifo, la febbre gialla. Gli organismi degli indigeni non potevano opporre alcuna difesa alle nuove malattie. Secondo l'antropologo brasiliano Darcy Ribeiro, oltre la metà della popolazione indigena d'America, d'Australia e delle isole oceaniche morì per contagio al primo contatto con gli uomini bianchi. Anche nel momento in cui la contemporaneità frantumava le vecchie e rassicuranti stabilità (confini territoriali, delimitazioni statuali, organizzazioni di sistemi sociali), la nave continua ad essere spazio di morte per gli

immigrati che dall’Africa giungono sulle coste della Sicilia e degli Stati che si affacciano sul Mediterraneo. La nave è, quindi, lo spazio che conduce verso altri mondi, sconosciuti e inquietanti, mitici e favolosi. Ma è anche l’eterotopia navigante che conduce verso l’*altro*, cioè verso lo straniero, figura mitica, stereotipo culturale, condizione esistenziale che diventa tema della comunicazione politica. Nella cultura greca gli uomini si dividono in due categorie contrapposte: i Greci e i “barbari”, cioè gli *altri*. Il termine *bárbaros* ha una connotazione escludente in quanto indica i non Greci, i “forestieri”, coloro che “sono di fuori”. Ulisse e i suoi uomini sono per Polifemo “forestieri” perché estranei al mondo dei Ciclopi. Ma il termine *bárbaros* ha anche una connotazione negativa. I barbari sono coloro che balbettano. E lo straniero balbetta «perché quando parla greco sembra che abbia la bocca “impastata”» e «i suoni che emette sono percepiti come “aspri”»¹¹. Nel termine *bárbaros* c’è, quindi, tutto lo scarto che separa i Greci dai non-Greci, questi ultimi rappresentati come genti selvagge, crudeli, rozze, brutali, incivili, pertanto inferiori. Aristotele giunge perfino ad affermare che i barbari fossero schiavi per natura¹².

Per la cultura dei Romani, almeno originariamente, gli stranieri non sono *bárbaros*. Lo straniero è definito *peregrinus*, colui che *per-agreat*, “che va”, che “attraversa un territorio”; oppure *externus*, *exterus* o *extraneus*, quello “che sta fuori”, come tale opposto a *domesticus*, colui che appartiene alla *domus*, cioè alla casa; o ancora è *alienus* in opposizione a *noster*. Lo straniero è anche l’*hostis*, un termine che nel latino arcaico non designava il nemico, ma l’ospite, «colui che compensa il mio dono con un contro-dono»¹³. Solo in un momento successivo i Romani assumono il termine *barbarus* (ossia il greco *bárbaros*) nel loro sistema linguistico e culturale per designare i “non Romani”. Inizia così quel percorso che, distinguendo nettamente “noi” dagli “altri”, passando per la distinzione tra cristiani e non cristiani¹⁴, è culminato, all’epoca del consolidamento degli

¹¹ *Ibid.*, p. 37.

¹² ARISTOTELE, *La Politica*, 1252a.

¹³ E. BENVENISTE, *Le vocabulaire des institutions indo-européennes, 1. Economie, parenté, société*, Paris, Les Editions de Minuit 1969; trad. it. *Il vocabolario delle istituzioni indoeuropee, Volume primo. Economia, parentela, società*, Torino, Einaudi, 1976, p. 64.

¹⁴ Con l’avvento del cristianesimo, il pellegrinaggio ai luoghi santi genera non soltanto un codice dell’ospitalità per accogliere i viaggiatori, ma anche una vera e propria industria alberghiera. Tuttavia, questa ospitalità ha i suoi limiti: essa è riservata esclusivamente ai cristiani. Il non-cristiano è uno

Stati nazione, con la differenziazione tra straniero e cittadino. La cittadinanza, che con la Rivoluzione francese si era affermata come la base dell'uguaglianza politica, da dispositivo di inclusione si è trasformata oggi in dispositivo di esclusione e «nella fonte della più drammatica differenza di *status*: quella tra cittadini e non cittadini»¹⁵. Secondo Luigi Ferrajoli, il diritto alla cittadinanza è così diventato quel “meta diritto” ad avere diritti, dal quale dipende la titolarità di diritti civili e di molti diritti sociali¹⁶. A tal proposito, Giorgio Agamben parla di “biopolitica dello stato moderno” in seguito alla quale i diritti dell'uomo, intesi in senso universale, sono sostituiti da quelli del cittadino, sottoposti alla sovranità nazionale. Agamben riconduce la separazione tra umanitario e politico, che sembra caratterizzare la società contemporanea, proprio allo scollamento tra i diritti dell'uomo e quelli del cittadino¹⁷. Ritorna, allora, in tutta la sua attualità, alla luce delle migliaia di corpi che giacciono sul fondo del Mediterraneo e delle politiche migratorie adottate dall'Unione europea, la frase di Joseph de Maistre: «Io conosco dei francesi, degli inglesi, dei tedeschi, non conosco uomini»¹⁸. Ma il mare, al di fuori di determinati limiti, non conosce nazionalità. Il mare non conosce i diritti dei cittadini. E non importa che nella maggior parte dei casi una nave abbia comunque una sua nazionalità. La nave che “batte bandiera” di uno Stato è considerata, infatti, a tutti gli effetti territorio dello Stato di bandiera. Per il mare esiste solo il suo diritto. Ecco un'altra ragione per la quale il mare libera l'immaginazione serbata nello spazio galleggiante della nave: esso spezza la continuità tra uomo e cittadino, «mettendo in crisi la finzione originaria della sovranità moderna»¹⁹. L'alterità dello spazio della nave ha un'altra valenza. L'altro non è solo l'altro spazio della nave o lo straniero, l'altro dell'altro, o, ancora - come vedremo a breve -, l'anormale: il folle e il criminale. La nave come spazio

straniero al quale è preclusa l'ospitalità cristiana. Per approfondimenti cfr. J. KRISTEVA, *Etranger à nous-mêmes*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1988 trad. it. *Stranieri a noi stessi. L'Europa, l'altro, l'identità*, Roma, Donzelli, 2014, p. 93.

¹⁵ L. FERRAJOLI, *Manifesto per l'uguaglianza*, Bari-Roma, Laterza, 2018, p. 23.

¹⁶ *Ibid.*, p. 24.

¹⁷ Cfr. G. AGAMBEN, *Homo sacer. Il potere sovrano e la nuda vita*, Torino, Einaudi, 1998, pp. 141-147.

¹⁸ J. DE MAISTRE, *Considérations sur la France*, London, 1797, Vol. VI, p. 64, citato in T. TODOROV, *Noi e gli altri. La riflessione francese sulla diversità umana*, Torino, Einaudi, 1997, p. 259.

¹⁹ M. AIME, *Eccessi di culture*, Torino, Einaudi, 2004, p. 98.

dell'alterità consente di mettere in comunicazione genti divise dal mare. In passato, questa funzione era molto più marcata e visibile. Nell'era fisiocratica le culture si modellavano in seguito ai più o meno numerosi contatti con l'esterno e i due strumenti di trasporto, e quindi di movimento, erano costituiti dal cavallo e dalla nave. Tuttavia, l'architettura di navi e carri era in proporzione diretta con i limiti naturali (tanti carpentieri, tante navi; tanti prati, tanti cavalli)²⁰, che diventavano i limiti del sapere. I Ciclopi narrati da Omero non conoscono la navigazione. Ad essi è precluso il contatto con gli altri. Polifemo è descritto, infatti, come il mostro feroce che non si mischia con gli altri. I Ciclopi, gente senza navi, sono prigionieri della e nella loro isola. L'avvento della tecnologia determina un'accelerazione dei movimenti sia fisici sia, di conseguenza, culturali. Il carro trainato dai cavalli non è più né un mezzo di trasporto di persone e di merci né un mezzo di circolazione delle notizie. La nave è, invece, uno dei tanti "strumenti di movimento". I fatti non circolano più attraverso i giornali o i resoconti; diventano eventi planetari perché coperti ed esaltati dai media. Marc Augé si chiede in che misura il nostro immaginario sia deformato dalle finzioni che si susseguono in quella sovrabbondanza di informazioni che ogni giorno ci colpisce. Questa è la surmodernità, un'accelerazione della storia in cui la rapidità ha annullato le distanze e ha determinato un nuovo rapporto tra lo spazio e il tempo. Ed ecco allora l'altra dimensione, quella temporale, attraverso la quale può essere osservata la nave quale "serbatoio di immaginazione".

L'altro tempo della nave

Nella società postmoderna cambia il rapporto tra la categoria di spazio e quella di tempo. Nel Medioevo, almeno nell'esperienza occidentale, lo spazio esprimeva un insieme gerarchizzato di luoghi. C'erano i luoghi sacri e i luoghi profani, i luoghi protetti e i luoghi aperti e privi di difesa, i luoghi urbani e i luoghi rurali. Questa gerarchizzazione dei luoghi rifletteva la stratificazione propria della società medievale, in quanto i criteri della nascita e del valore regolavano l'inclusione degli uomini nella società per il fatto che essa, riferita

²⁰ Cfr. *Ibid.*, p. 51.

ai sistemi parziali, fissava inclusioni ed esclusioni²¹. Ma lo spazio conosceva anche delle opposizioni. Per la teoria cosmologica ai luoghi sovracelesti si opponevano i luoghi celesti. E il luogo celeste, a sua volta, era opposto a quello terrestre. Queste gerarchie e queste opposizioni costituivano lo spazio medievale, che era lo spazio della localizzazione, dove il tempo era deciso e stabilito da Dio *ab aeterno*. Il Cristianesimo descrive il futuro come il tempo della possibile fine del mondo. È una fine presentata come imminente, possibile in ogni momento. Fino al XVI secolo, la storia della Cristianità è, quindi, una storia di attese del tempo finale. Ma è anche la storia della salvezza. La tradizione ebraico-cristiana sviluppa, nell'ambito della personalizzazione del rapporto del singolo con Dio, la rappresentazione di una colpa individuale, da cui è possibile la redenzione²². La concezione di spazio medievale è messa in discussione da Galileo, il quale, nel momento in cui scopre che è la terra a girare intorno al sole, costituisce uno spazio infinito ed infinitamente aperto. Lo spazio non è più lo spazio della localizzazione, ma dell'estensione. Il luogo di una cosa non era altro che un punto nel suo movimento. E lo stato di quiete di una cosa era il suo stesso movimento indefinitamente rallentato. Tuttavia, è soltanto con l'Illuminismo e, in particolar modo, con la Rivoluzione francese, ad essere visibile la trasformazione della struttura temporale. Cambia, infatti, l'orizzonte dell'attesa: non più accorciamento, ma accelerazione del tempo. A partire dal XVIII secolo il proprio tempo non è esperito solo come fine e come principio, ma come età di transizione. L'esperienza della transizione è caratterizzata dall'attesa della diversità del futuro e dal cambiamento dei ritmi temporali dell'esperienza, appunto, l'accelerazione, in virtù della quale il proprio tempo si distingue da quello passato. Robespierre, nel discorso sulla Costituzione tenuto il 10 maggio 1793, invita i suoi concittadini ad accelerare la rivoluzione al fine di instaurare la libertà. Dichiarò, infatti: «È arrivato il tempo di ricordarlo ai suoi veri destinatari: i progressi della ragione umana hanno preparato questa grande rivoluzione, spetta a voi ora in modo particolare il compito

²¹ Cfr. N. LUHMANN – R. DE GIORGI, *Teoria della società*, Milano, FrancoAngeli, 1991, pp. 283-284.

²² Cfr. R. KOSELLECK, *Futuro passato. Per una semantica dei tempi storici*, Genova, Marietti, 1986, p. 14.

di accelerarla»²³. Le parole di Robespierre evidenziano come l'orizzonte dell'attesa si sia invertito rispetto al passato. La trasformazione della struttura temporale si collega all'idea di movimento. Il tempo acquista un carattere dinamico e compaiono le espressioni rivoluzione, progresso, sviluppo che hanno a che fare con l'idea di cambiamento. La società moderna, che secondo Luhmann nasce con la differenziazione dei sistemi di funzione²⁴, realizza un nuovo rapporto con la dimensione temporale. I vecchi sistemi e i vecchi requisiti di stabilizzazione delle aspettative – come il diritto naturale o la tradizione – ormai non operano più. Le garanzie e le assicurazioni non vanno più cercate nel passato. Il problema riguarda il futuro, che promette di essere sempre diverso. La semantica del movimento che si forma a partire dal XVIII secolo rende visibile la possibilità di esperire un futuro aperto. Si comincia a pensare che lo sviluppo avrebbe ridotto o alimentato le differenze esistenti tra le varie regioni del mondo. Poi che lo sviluppo potesse essere accelerato per ridurre i tempi necessari alla sua realizzazione. Poi, ancora: si radica la convinzione che la rivoluzione avrebbe trasformato i requisiti strutturali delle differenze. La società moderna è, quindi, la società in cui è possibile esperire un futuro aperto, sempre diverso, dove il tempo diventa disponibile come una dimensione per ordinare complessità²⁵. Nella società moderna è, dunque, la categoria del tempo ad essere centrale e a creare lo spazio dei diritti. Con la Rivoluzione francese non soltanto cambia l'orizzonte dell'attesa, ma si forma un nuovo spazio di aspettative non controllato più dalla religione o dal sovrano. La borghesia diviene l'interprete della moderna filosofia della storia e si emancipa dalla tutela ecclesiastica e dalla sudditanza all'assolutismo. Nel momento in cui l'attesa cristiana della fine perde il suo carattere di continua attualità e il tempo si apre al nuovo, prima in maniera limitata con la prognosi politica, poi in modo illimitato con la nascita della società moderna, la borghesia, con la

²³ *Ibid.*, p. 65.

²⁴ Cfr. N. LUHMANN – R. DE GIORGI, *Teoria della società*, cit., pp. 290-301.

²⁵ Cfr. N. LUHMANN, *Sociologia del diritto*, Bari, Laterza, 1977, p. 141. La società moderna è caratterizzata dalla complessità e dalla contingenza. Con il termine complessità si indica che vi sono sempre più possibilità di quelle che sono attuabili. Con il termine contingenza si indica, invece, che le possibilità di ulteriore esperienza possono anche realizzarsi in modo diverso dalle attese. Complessità significa necessità di selezione; contingenza: pericolo di delusione e necessità di correre dei rischi.

propria opera, manifesta il desiderio di accelerare l'avvento di questo futuro. La Rivoluzione francese rende possibile, infatti, la realizzazione di una parte essenziale del programma della borghesia vittoriosa: l'eliminazione dei vincoli feudali che limitavano la pienezza dei poteri proprietari²⁶. La Dichiarazione dei diritti dell'uomo e del cittadino del 1789 dichiara "sacra ed inviolabile" la proprietà individuale. Nella cultura postmoderna la categoria di spazio è considerata, invece, come dominante. Fredric Jameson parla di spazializzazione del tempo per descrivere la posizione subordinata del tempo rispetto allo spazio. La categoria del tempo è sì importante, ma essa appare in funzione dello spazio. Ed è proprio lo spazio a creare il tempo del diritto e il tempo del non-diritto. La società moderna, descritta da Luhmann come eterarchica ed acentrica, si è caratterizzata per il dissolvimento dei confini spaziali. In essa la sovranità, altra categoria fondativa della modernità, si è dilatata «sull'intero pianeta, affidata a soggetti privi di ogni legittimazione democratica, in cui si incarna il nuovo sovrano che governa un impero tendenzialmente sconfinato, per la volontà di potenza degli attori economici, per le relazioni di mercato, per la costruzione di questo mondo nuovo e interconnesso operata dalla Rete»²⁷. Nella società postmoderna sembra esserci, invece, un ritorno alla valorizzazione del confine, che diviene un «elemento di organizzazione dello spazio»²⁸ operando come dispositivo di inclusione ed esclusione e stabilendo, pertanto, il tempo del diritto e quello del non-diritto: «chi è entro il confine, così come chi lo attraversa, ottiene un paniere di diritti (diritti civili, in primis, poi a determinate condizioni anche diritti politici, economici, sociali, culturali), chi è oltre il confine, invece, rischia di vivere sì nella *cosmopolis* dei diritti, ma in realtà in uno spazio esente dai diritti; una sorta di *no-rights zone*, dove l'umanità diventa oggetto di traffico, di profitto, di sfruttamento, di violenza, di discriminazione assoggettata com'è a trattamenti inumani o degradanti»²⁹. Sempre a proposito della predominanza dello spazio sul tempo, Foucault, nella

²⁶ Cfr. R. KOSELLECK, *Critica illuminista e crisi della società borghese*, Bologna, Il Mulino, 1994, pp. 171-180.

²⁷ S. RODOTÀ, *Vivere la democrazia*, Bari-Roma, Editori Laterza, 2019, p.95.

²⁸ S. CASSESE, *Territori e potere*, Bologna, Il Mulino, p.72.

²⁹ A. PISANO', *Migrazioni, diritti e confini: i doveri dell'Europa dei diritti*, in A. C. MANGIAMELI, "a cura di", *Immigrazioni, marginalizzazione, integrazione*, Torino, Giappichelli, 2018, p. 108.

conversazione con Paul Rabinow, ricorda come lo spazio sia fondamentale in ogni forma di vita comunitaria e in ogni esercizio del potere. D'altronde, David Harvey sostiene (limitatamente all'ambito urbano) come la concezione di spazio elaborata da Foucault sia più vicina al postmodernismo che al modernismo³⁰. Infatti, Foucault, nella seconda versione della conferenza sulle eterotopie, sostiene come «L'epoca attuale potrebbe essere considerata l'epoca dello spazio»³¹ contrariamente al XIX secolo caratterizzato dalla prevalenza del tempo e della storia.

La nave, «frammento galleggiante di spazio»³², è, a sua volta, un frammento di territorio, di città, di paesaggio. Per i migranti, essa diviene una sorta di appendice della propria terra, del proprio mondo, e si trasforma in un mondo a parte, completamente separato dalla vita quotidiana della terraferma. Lo scrittore Edmondo De Amicis, nel romanzo *Sull'Oceano*, descrive il proprio viaggio sulla nave *Galileo* diretta in America Latina, dove i passeggeri a bordo, prevalentemente emigranti italiani, considerano lo spazio della nave come un frammento del proprio paese natò. Così, una volta sbarcato a Montevideo, De Amicis, guardando il *Galileo* allontanarsi, dà voce alle proprie emozioni: «[...] il cuore mi batté nel dirgli addio, come se fosse un lembo natante del mio paese che m'avesse portato fin là. Esso non era più che un tratto nero sull'orizzonte del fiume smisurato, ma si vedeva ancora la bandiera, che sventolava sotto il primo raggio del sole d'America, come un ultimo saluto dall'Italia che raccomandasse alla nuova madre i suoi figliuoli raminghi»³³. La nave scorre sul mare portando con sé non solo le certezze del passato, ma anche le aspettative e le incertezze di un futuro infinitamente aperto. Lo spazio della nave diviene un microcosmo dove si crea una vera e propria eterocronia, cioè un tempo altro, completamente separato ed autonomo da quello normale e quotidiano. Il tempo della nave è, allora, in funzione dello spazio. Foucault, nella conferenza tunisina *Des espaces autres* del marzo 1967, nel descrivere il quarto principio dell'eterotopologia, pone in rilievo il rapporto tra eterotopie ed eterocronie, evidenziando i meccanismi di

³⁰ Cfr. D. HARVEY, *La crisi della modernità*, trad. it. di M. VIEZZI, Milano, Il Saggiatore, 1997, p. 371.

³¹ M. FOUCAULT, *Spazi altri*, cit., p. 19.

³² *Ibid.*, p. 32.

³³ E. DE AMICIS, *Sull'Oceano*, Milano, Garzanti, 2016, p. 257.

rottura nel tempo tradizionale che intervengono nei contro-luoghi. «Le eterotopie» scrive Foucault «sono connesse molto spesso alla suddivisione del tempo, ciò significa che aprono a quelle che si potrebbero definire, per pura simmetria, delle eterocronie»³⁴. Alle eterotopie del tempo che si accumula all'infinito, come i musei e le biblioteche, Foucault contrappone le eterotopie che sono in relazione al tempo per ciò che esso ha di più futile, come le fiere, le feste e i villaggi vacanze.

Lo spazio navigante della nave è certamente lo spazio del viaggio. E il tempo del viaggio è il tempo dell'immaginazione, della fantasia. È un tempo altro impiegato dal migrante per costruire la realtà di uno spazio che si potrebbe rivelare illusorio.

La nave come serbatoio dell'immaginazione

La nave, sulla quale viaggiano i migranti, ci ricorda Foucault, è un formidabile “serbatoio di immaginazione”, in quanto, come abbiamo precedentemente sostenuto, essa libera l'immaginazione. Questo “serbatoio” è alimentato dai media, che hanno trasformato l'universo della comunicazione sociale ed hanno offerto nuove risorse e discipline per la costruzione di soggetti e di mondi immaginati. Le migrazioni di massa (volontarie o forzose) non sono certamente un fatto nuovo nella storia dell'umanità. Il Nuovo Testamento narra di Abramo e di Sara che, con tutto il loro *clan*, abbandonano la loro terra di origine, Carran (*Gen.* 12, 1-9), per la Terra della Promessa da dove, una volta giunti, sono costretti ad allontanarsi a causa di una carestia. E sempre per una carestia, tutti i figli di Israele devono chiedere ospitalità all'Egitto (*Gen.* 41, 56-57). A segnare la differenza tra la migrazione dei nostri giorni e quella del passato sono le immagini, i modelli e le narrazioni che passano attraverso la mediazione di massa. Secondo Appadurai, «per gli emigranti, sia le pratiche di adattamento a nuovi ambienti sia l'impulso a muoversi o a tornare sono fortemente influenzati da un immaginario massmediatico che spesso travalica lo spazio nazionale»³⁵.

³⁴ M. FOUCAULT, *Spazi altri*, cit., p. 28.

³⁵ A. APPADURAI, *Modernità in polvere*, Milano, Raffaello Cortina editore, 2012, p. 14.

L'immaginazione, nella forma di sogni, canzoni, miti e storie, è da sempre parte del patrimonio di tutte le società in qualche modo organizzate dal punto di vista culturale. Nel passato, la costruzione di nuovi e possibili mondi era limitata poiché, in assenza dell'universalità delle immagini a disposizione, l'immaginazione era affidata esclusivamente alle narrazioni della tradizione orale, prima, e della scrittura, dopo.

Nell'epoca moderna, con l'impiego dei media, l'immaginazione possiede una maggiore forza nell'esperienza sociale. Infatti, sempre più persone possono concepire un più vasto repertorio di vite possibili, alcune delle quali entrano nelle immaginazioni vissute della gente comune in modo più penetrante di altre. I media così non sono solo fonti dirette di nuove immagini e di nuovi scenari possibili da vivere, ma, come sostiene Appadurai, sono «marcatori semiotici estremamente potenti»³⁶. Pertanto, ognuno vede la propria vita attraverso il prisma delle vite possibili messe a disposizione dai media. «Queste sceneggiature» afferma Appadurai «possono essere disaggregate (e di fatto lo sono) in insiemi complessi di metafore per mezzo dei quali la gente vive e aiutano a costruire narrazioni dell'Altro e narrazioni germinali di vite possibili, fantasie che potrebbero diventare premesse al desiderio di acquisizione e movimento»³⁷. Se in passato l'immaginazione consentiva di superare i limiti della finitezza dell'esperienza sociale, oggi essa svolge una triplice funzione. Innanzitutto, essa diventa impulso all'azione e al movimento. Mondi immaginati, costruiti dalle immaginazioni storicamente localizzate di persone e gruppi diffusi sul pianeta, sono spesso alla base di quei flussi globali che Appadurai definisce come etnorami: individui in movimento che sembrano in grado di influenzare la politica delle (e tra le) nazioni. La deterritorializzazione – di persone, merci e capitali – così prodotta è ormai un connotato del mondo moderno. La nave rende possibile la deterritorializzazione dell'immaginazione. Essa conduce sì in mondi immaginati, ma realizza l'affrancamento dell'immaginazione dalla località. L'immaginazione del migrante svolge poi un'altra funzione: su di essa si fonda la libertà dell'uomo nei confronti della realtà. Per Sartre, l'immaginazione diviene il fondamento

³⁶ *Ibid.*, p. 73.

³⁷ *Ibid.*, p. 50.

della capacità dell'uomo di prendere le distanze dalla realtà. Il mondo nuovo immaginato dai migranti sulla *Galileo* è il tentativo di liberarsi da miserie e dolori nella consapevolezza che «la maggior parte delle creature umane è più infelice che malvagia e soffre di più di quella che faccia soffrire»³⁸. Infine, l'immaginazione, ricordando Bloch, è al servizio della speranza. «In altri crocchi [...] predicavano degli ottimisti: un mondo nuovo, non più tasse, non più leva, non più tirannie: la terra germogliava a toccarla appena con l'aratro, la carne a cinquanta centesimi il chilogrammo, paesi di quattromila anime dove non si vedeva la grinta di un "signore". E citavano casi di rapide fortune, i granai ricolmi, i lavoratori dei campi che pagavano un professore apposta per i loro figli. "Viva l'America!" Finirete di tribolare, sangue d'un cane»³⁹. Con queste parole De Amicis illustra le aspettative dei migranti durante il loro ultimo giorno di viaggio sul *Galileo*. Ansie e timori, inquietudini e preoccupazioni pervadono gli animi dei migranti di ieri e di oggi mentre la nave scorre sul mare seguendo quella stella polare rappresentata dal principio-speranza, inteso come apertura al cambiamento. Perché ad orientare la scelta dei migranti di abbandonare le certezze del "vecchio mondo" per le incertezze del nuovo è l'opposizione al principio di realtà, concepito da Bloch come passiva accettazione del già dato. E la realtà cui si oppongono i migranti è quell'universo del non-diritto, che si traduce nella negazione della soddisfazione dei primari bisogni umani. La speranza che muove i migranti è il linguaggio dell'utopia.

Il corpo utopico del migrante tra diritto e non-diritto

Dal greco ou-topía, non-luogo, utopia è un luogo fuori da ogni luogo. L'utopia è la cancellazione del luogo reale e con essa anche la cancellazione della realtà del luogo: la Città del Sole di Campanella e l'Eldorado descritto da Voltaire nel *Candido* ne sono validi esempi.

L'utopia moderna nasce con la crisi di inizio Cinquecento. L'utopia è terra promessa da conquistare e non un'età perduta. La figura di Colombo diviene così nell'età delle

³⁸ E. DE AMICIS, *Sull'Oceano*, cit., p. 256.

³⁹ *Ibid.*, p. 225.

scoperte il simbolo delle utopie: «la nuova Terra non sarebbe mai raggiungibile se non ci muovesse l'impeto escatologico, la mania anche religiosa che ha animato le imprese dei grandi navigatori; il possibile non si realizza se non si tenta ciò che al passato appariva impossibile»⁴⁰. L'uomo della scoperta, colui che solca i mari, rincorre l'orizzonte calcolando e progettando di andare sempre oltre. L'utopia si presenta, allora, come l'idea di un evolversi della storia verso un futuro aperto valido ad orientare l'agire presente. Futuro che l'uomo è ritenuto capace di perseguire e raggiungere obbedendo alla propria ragione e alla propria natura. Utopia ha a che fare, quindi, con il futuro. E il futuro con la progettualità. Hegel riconosce, infatti, la natura prefigurante e progettuale dell'utopia. Utopia che richiede la presenza di un corpo. Per Foucault, il corpo, “spietata topia”, appare il contrario di ogni utopia. Eppure, il corpo è l'attore principale di tutte le utopie. Essa è quel nucleo utopico a partire dal quale è possibile sognare, immaginare, parlare, percepire “le cose al loro posto”, ma anche negarle “attraverso il potere infinito delle utopie” immaginate. Il corpo del migrante è un corpo utopico: è da esso che si irradiano e prendono forma tutti i luoghi possibili, reali o utopici. Almeno fin quando questo corpo abita lo spazio dell'eterotopia della nave. Perché vi è un preciso rapporto di interdipendenza tra l'utopia e l'eterotopia, che può essere descritto secondo una dimensione spaziale, una temporale ed una sociale.

Per quanto riguarda la dimensione spaziale, intanto l'utopia è la cancellazione di un luogo reale in quanto il corpo, da cui prendono forma tutte le utopie, abita lo spazio di una eterotopia: un luogo reale fuori da tutti i luoghi reali. Detto diversamente: l'utopia di uno spazio liberato da miserie e dolori è possibile nel momento in cui il corpo del migrante sale sulla nave, eterotopia per eccellenza. Prendendo in considerazione la dimensione temporale, l'utopia proietta il corpo utopico del migrante nel futuro, mentre l'eterotopia lo àncora al presente. Il futuro, ci ricorda Koselleck, dipende dalle decisioni prese al presente. La nave del migrante, che scorre sul mare, è il tempo del presente, della speranza, della costruzione di un futuro privo di sofferenze, persecuzioni, torture.

⁴⁰ M. CACCIARI – P. PRODI, *Occidente senza utopie*, Bologna, Il Mulino, 2019, p. 71.

Infine, in una dimensione sociale le utopie «consolano: se infatti non hanno luogo reale si schiudono tuttavia in uno spazio meraviglioso e liscio; aprono città dai vasti viali, giardini ben piantati, paesi facili, anche se il loro accesso è chimerico». Le eterotopie, invece, «inquietano, probabilmente perché minano segretamente il linguaggio, perché vietano di nominare questo e quello [...]»⁴¹. Il corpo del migrante è lo spazio materiale dove il potere esercita il proprio dominio e su cui lascia dei segni. Sono i segni della tortura, delle violenze subite, delle sofferenze del viaggio: ustioni, privazioni materiali. Ed è proprio attraverso i segni sul corpo che si svolge la narrazione della modernità. È una narrazione che riflette la relazione tra il diritto e la violenza: per Benjamin, la “violenza che pone il diritto” (*rechtsetzende Gewalt*) si converte sempre in “violenza/potere che conserva il diritto” (*rechtserhaltende Gewalt*). Il corpo del migrante abita la nave, che oltre ad essere spazio nello spazio che scorre sulle acque e che conduce sia verso *altri mondi* sia verso l'*altro*, è anche lo spazio che rende visibile l'esclusione degli *altri*, cioè di coloro che sono percepiti come diversi, come “anormali” direbbe Foucault. Nel Medioevo erano i pazzi e i criminali, nell'età moderna sono i migranti.

Nel XV secolo appare nell'immaginario letterario tedesco il *Narrenschiff*, la nave dei folli, «strano battello ubriaco che fila lungo i fiumi della Renania e i canali fiamminghi»⁴². Nel 1494 è pubblicato, a Basilea, un lungo poema allegorico in versi rimati, dal titolo *Das Narrenschiff*, scritto in dialetto alsaziano dal poeta satirico Sebastian Brant. Il testo, caratterizzato da una sferzante satira dei costumi dell'epoca, è corredato da numerose xilografie, alcune delle quali attribuite al pittore ed incisore Albrecht Dürer. La nave, stipata di folli e guidata da folli, si dirige in un viaggio fantastico verso il paradiso dei folli, *Narragonien*, passando per *Schlaraffenland*, il paese di Cuccagna, fino al tragico epilogo della tempesta e del naufragio. Al di là delle finzioni letterarie, appare opportuno evidenziare il sostrato reale da cui Brant e Dürer prendono spunto: i pazzi, nel Medioevo, vivevano un'esistenza vagabonda. Spesso quelli stranieri erano allontanati dalle mura

⁴¹ M. FOUCAULT, *Spazi-altri*, cit., p. 57.

⁴² M. FOUCAULT, *Histoire de la folie à l'âge classique suivi de mon corps, ce papier, ce feu et la folie, l'absence d'oeuvre*, Paris, Éditions Gallimard, 1972 trad. it. *Storia della follia nell'età classica*, a cura di M. GALZIGNA, Milano, Rizzoli, 2018, p. 66.

delle città mentre quelli originari erano alloggiati in case speciali e mantenuti a spese della collettività. Talvolta accadeva che i folli fossero affidati a battellieri che li trasportavano da un luogo ad un altro in una sorta di eterno pellegrinaggio. L'imbarco dei folli sulla nave e la loro navigazione non sono spiegati da Foucault solo con l'utilità sociale o con la sicurezza dei cittadini. L'acqua assume una forte connotazione simbolica - essa purifica - mentre la navigazione «abbandona l'uomo all'incertezza della sorte; là ognuno è affidato al suo destino, ogni imbarco è potenzialmente l'ultimo. È per l'altro mondo che parte il folle a bordo della sua folle navicella: è dall'altro mondo che arriva quando sbarca»⁴³. La nave segna così la separazione tra l'uomo di follia e l'uomo di ragione impedendone il dialogo. Essa rende visibile l'incomunicabilità prodotta dalla costituzione della follia come malattia mentale: da una parte, l'uomo di ragione delega il medico a trattare la follia come malattia; dall'altra parte l'uomo di follia «non comunica con l'altro se non attraverso l'intermediario di una ragione altrettanto astratta, che è ordine, costrizione fisica e morale, pressione anonima del gruppo, esigenza di conformità»⁴⁴. La nave diviene lo spazio di reclusione della follia, una vera e propria prigione, che esclude il folle dalla città e lo trattiene su una sorta di luogo di passaggio da un mondo all'altro. Foucault associa la follia all'acqua: la ragione fa parte della terraferma, mentre la "disragione" appartiene all'universo acquatico. Pertanto, il folle deve essere posto all'esterno della città, al suo *liminare*; egli rimane sulla soglia stessa in una posizione altamente simbolica: «L'acqua e la navigazione hanno davvero questo significato. Prigioniero della nave da cui non si evade, il folle viene affidato al fiume dalle mille braccia, al mare dalle mille strade, a questa grande incertezza esteriore a tutto. Egli è prigioniero in mezzo alla più libera, alla più aperta delle strade: solidamente incatenato all'infinito crocevia. È il Passeggero per eccellenza, cioè il prigioniero del Passaggio. E non si conosce il paese al quale approderà, come, quando mette piede a terra, non si sa da quale paese venga. Egli non ha verità né patria se non in questa distesa infeconda fra due terre che non possono appartenergli. È questo il rituale che, a causa di questi valori, è

⁴³ *Ibid.*, p. 70.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 42.

all'origine della lunga parentela immaginaria che si può constatare lungo tutta la cultura occidentale? O, al contrario, è questa parentela che dal fondo dei tempi ha evocato e poi fissato il rito dell'imbarco? Una cosa almeno è certa: l'acqua e la follia sono legate per lungo tempo nei sogni dell'uomo europeo»⁴⁵. Altro spazio di esclusione dell'anormale è la nave prigioniera, l'*hulk*, un vero e proprio luogo di restrizione fisica per detenuti, prigionieri di guerra o internati civili. Compare in Gran Bretagna nel XVII secolo per risolvere il problema del sovraffollamento delle carceri prodotto sia da una legislazione penale particolarmente severa sia dalla cattura di numerosi nemici durante la guerra dei sette anni. L'*hulk* genera una fiorente economia: aziende private gestivano navi prigioniere per deportare prigionieri in Australia e in America. La nave prigioniera è lo spazio che rende visibile la marginalizzazione dell'*altro* operata dal diritto. Ma in essa il diritto non ha accesso. La prigioniera galleggiante è lo spazio del non-diritto, prodotto proprio dal diritto, dove, come ci ricorda Louis Garneray in *Mes Pontons*, un comitato di otto membri nominato a maggioranza promulgava le norme che i prigionieri avrebbero dovuto rispettare. E la violazione di queste regole era sanzionata dallo stesso comitato. Ad operare l'esclusione dell'*altro*, nel Medioevo il folle e il criminale, nella società moderna il migrante - almeno per ciò che riguarda il presente lavoro - è il diritto. Ad escludere il migrante, che è costretto a restare sulla nave in attesa dell'individuazione di un porto sicuro o di essere soccorso da chi è abilitato, è, in particolare, il diritto penale. E ciò in quanto esso opera attraverso una meta-distinzione: quella tra esclusione ed inclusione. Il diritto penale esclude il migrante dallo spazio degli altri, dallo spazio di chi lo esclude, e lo include nello spazio degli esclusi, prima nella nave o nel gommone dove coltiva l'illusione di un futuro diverso o dove è costretto ad attendere che l'esercizio della solidarietà non si trasformi in crimine, e dopo nei centri di accoglienza, variamente definiti, per nascondere che si tratta di spazi di reclusione per uomini liberi. La nave rende visibile, quindi, la funzione escludente del diritto penale. Già, perché le politiche migratorie sono sempre più disciplinate dal diritto penale e, in particolare, dalla logica del diritto penale del nemico.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 71.

La nave è lo spazio della sospensione del diritto. È lo spazio-altro dell'esercizio di un duplice potere. Innanzitutto, di un potere non istituzionalizzato, esercitato dai trafficanti di esseri umani che hanno potere di vita e di morte sui migranti. Ma è anche lo spazio fisico di esercizio di un potere istituzionalizzato: quello dell'Europa e degli Stati che si affacciano sul Mediterraneo, che sembrano aver criminalizzato la solidarietà in nome della sicurezza. La nave è così lo spazio in cui i migranti sono trattati come non-persone e dove talvolta si manifesta e si rende visibile la violazione dei diritti umani⁴⁶.

La nave è, allora, lo *spazio-altro* della violazione dei diritti umani. Ma anche della violenza del diritto. Violazione (dei diritti umani) e violenza (del diritto) sono due facce della stessa medaglia, perché la radice dei due termini è la medesima: *vis*, dal latino forza. Ma quando il diritto si confonde con la forza, esso smette di essere diritto. E diviene non-diritto. La nave è, quindi, lo *spazio-altro* che rende visibile la marginalizzazione dell'*altro* – il migrante, il folle, il criminale – ma anche l'invisibilità del diritto. Eppure, la nave, quale eterotopia, indica un modello alternativo di società, che vada oltre una strategia politica che si sforza di costruire il fantasma di un popolo omogeneo, non plurale, e che funziona sulla base della contrapposizione amico e nemico.

Riflessioni conclusive. La nave come esempio di una società pluralista

La nave è un micro-cosmo, un frammento galleggiante di spazio con un proprio tempo. Ma è anche lo spazio abitato da corpi, ognuno dei quali con una propria storia, un proprio vissuto, proprie aspettative. La nave è lo spazio della diversità. E questa diversità è talvolta resa visibile dalle norme che disciplinano la vita a bordo. Norme che spesso non fanno altro che riprodurre le diseguaglianze sociali presenti sulla terraferma. I viaggiatori sono così suddivisi tra prima, seconda e terza classe, ad ognuna delle quali corrisponde un differente trattamento. De Amicis, nel romanzo *Sull'Oceano*, così descrive la differenziazione dei passeggeri: «La compagnia [...] era svariaticissima [...] E non era

⁴⁶ L. FERRAJOLI, *Politiche contro i migranti in violazione dei diritti umani*, in https://www.questionegiustizia.it/articolo/politiche-contro-i-migranti-in-violazione-dei-diritti-umani-_21-03-2019.php

soltanto un grosso villaggio [...] ma un piccolo Stato. Nella terza classe c'era il popolo, la borghesia nella seconda, nella prima l'aristocrazia; il comandante e gli ufficiali superiori rappresentavano il Governo; il Commissario, la magistratura»⁴⁷.

Altre volte, i viaggi in mare dei migranti sono caratterizzati dall'annullamento di ogni diversità: da quella di sesso a quella della religione, da quella dell'etnia di appartenenza a quella della razza. È il caso di quei migranti che attraversano il Mar Mediterraneo su gommoni, spesso destinati ad affondare. Eppure, tanto nell'uno quanto nell'altro caso, la nave e il gommone sono l'esempio tangibile di come sia possibile una convivenza sociale nonostante le differenze. Una piccola società – o un piccolo mondo come lo definisce De Amicis – che si incontra e si regola attraverso proprio le differenze. La nave rappresenta così la “zona di incontro”, metafora con quale la filosofa austriaca Isolde Charim presenta il suo concetto di società pluralistica⁴⁸. La nave è lo spazio in cui è possibile una convivenza sociale nonostante le differenze. E questa convivenza è resa possibile dalla speranza che «l'immenso peso dei dolori scemi lentamente nel mondo, e l'anima umana migliori»⁴⁹. La nave è, dunque, l'esempio di una società dove le differenze non costituiscono un ostacolo alla convivenza. Essa è lo “spazio della pluralità” di Hannah Arendt, nel quale l'incontro e il confronto delle differenze non sopprimono le differenze stesse, ma le lasciano così come sono. I migranti che con le loro diversità culturali, religiose e di sesso fanno esperienza del viaggio in mare (sulla nave o sul gommone) indicano quale sia la strada da percorrere per giungere ad una società pluralista: il ritiro del proprio io o del “noi escludente” accettando un ritiro identitario, accettando cioè di essere “meno io”. La nave, con le differenze dei suoi passeggeri, indica anche i limiti della pratica dell'integrazione, che la politica ripropone sistematicamente perché offre l'immagine di una società statica che crede di poter rimanere com'è anche dopo l'adattamento dei nuovi arrivati e, quindi, con la neutralizzazione delle differenze.

⁴⁷ E. DE AMICIS, *Sull'Oceano*, cit., p. 22.

⁴⁸ Cfr. I. CHARIM, *Ich und die anderen, wie die neue pluralisierung uns alle verändert*, Wien, Zsolnay.

⁴⁹ E. DE AMICIS, *Sull'Oceano*, cit., p. 256.