CARMEN ANDRIANI
MARCO ARMIERO
ALBERTO BERTAGNA
FRANCESCO CARERI
MANUEL GAUSA
DARIO GENTILI
MASSIMILIANO GIBERTI
JUAN LÓPEZ CANO
FABIO MANTOVANI
SARA MARINI
LORENZO PEZZANI
PAOLO PUTTI
FEDERICO RAHOLA
ALESSANDRO ROCCA
ELISABETTA ROSSI
FRANCESCO TOMASINELLI

€24,00

9 788857 587264

SELVE IN CITTÀ

A CURA DI
ALBERTO BERTAGNA
MASSIMILIANO GIBERTI

SYLVA

SELVE IN CITTÀ

A CURA DI

ALBERTO BERTAGNA
MASSIMILIANO GIBERTI

Mimesis

SELVE IN CITTÀ
a cura di Alberto Bertagna, Massimiliano Giberti

Le riflessioni raccolte nel libro conseguono da un doppio evento: *Selve in città. Percorsi attraverso i frammenti di Genova*, un seminario tenutosi il 26 febbraio 2021, e *Selve in città. Scenari per Begato*, un workshop svoltosi tra l'1 e il 26 febbraio 2021, entrambi immaginati e organizzati dai curatori di questo volume.

EDITORE
Mimesis Edizioni
Via Monfalcone, 17/19
20099 Sesto San Giovanni
Milano – Italia
www.mimesisedizioni.it

PRIMA EDIZIONE
gennaio 2022

ISBN
9788857587264

DOI
10.7413/1234-1234008

STAMPA
Finito di stampare nel mese di gennaio 2022
da Digital Team – Fano (PU)

CARATTERI TIPOGRAFICI
Union, Radim Peško, 2006
JJannon, François Rappo, 2019

LAYOUT GRAFICO
bruno, Venezia

IMPAGINAZIONE
Juan López Cano

© 2022 Mimesis Edizioni
Immagini, elaborazioni grafiche e testi
© Gli Autori

Il presente volume è stato realizzato con
Fondi Mur-Prin 2020-2021.
Il libro è disponibile anche in accesso aperto.

MIMESIS

COLLANA SYLVA
Progetto dell'Unità di ricerca dell'Università Iuav di Venezia nell'ambito del PRIN «SYLVA. Ripensare la "selva". Verso una nuova alleanza tra biologico e artefatto, natura e società, selvatichezza e umanità». Call 2017, SH2. Unità di ricerca: Università degli Studi di Roma Tre (coordinamento), Università Iuav di Venezia, Università degli Studi di Genova, Università degli Studi di Padova.

DIRETTA DA
Sara Marini
Università Iuav di Venezia

COMITATO SCIENTIFICO
Alberto Bertagna
Università degli Studi di Genova
Malvina Borgherini
Università Iuav di Venezia
Marco Brocca
Università del Salento
Fulvio Cortese
Università degli Studi di Trento
Massimiliano Giberti
Università degli Studi di Genova
Stamatina Kousidi
Politecnico di Milano
Luigi Latini
Università Iuav di Venezia
Jacopo Leveratto
Politecnico di Milano
Mario Lupano
Università Iuav di Venezia
Micol Roversi Monaco
Università Iuav di Venezia
Valerio Paolo Mosco
Università Iuav di Venezia
Giuseppe Piperata
Università Iuav di Venezia
Alessandro Rocca
Politecnico di Milano

SYLVA

SELVE IN CITTÀ

8—15 BRANI DI SPAZIO, BRANI DI TEMPO
ALBERTO BERTAGNA

16—23 DIETRO ALLA DIGA
MASSIMILIANO GIBERTI

DI COSA SI PARLA QUANDO SI PARLA DI SELVA?

26—34 SELVE RIBELLI.
DENTRO E CONTRO IL WASTEOCENE
MARCO ARMIERO

36—49 AMBIENTI OSTILI
LORENZO PEZZANI

50—59 LUNGO LE ROTTE MAROON
FEDERICO RAHOLA

60—67 RETI ECOLOGICHE POLIVALENTI
FRANCESCO TOMASINELLI

IL CIELO SI OSCURA, BEGATO FA PAURA

70—97 ERANO CASE POPOLARI
FABIO MANTOVANI

98—106 MANCATE OPPORTUNITÀ
JUAN LÓPEZ CANO

108—112 VENTO DI LIBECCIO
PAOLO PUTTI, ELISABETTA ROSSI

SCENARI PER BEGATO: VENTI DA VENEZIA

116—121 DIMENTICARE IL NOVECENTO
SARA MARINI

122—127 CODICE GENESI
ALBERTO PETRACCHIN

128—133 CITTÀ DIAMANTE
ELISA MONACI

134—139 DISCESA AL LIMBO
MARCO DE NOBILI, TERESA GARGIULO

140—145 PASSAGGI DI STATO
FRANCESCA ZANOTTO

146—151 CONNESSIONI TRA/AL SUOLO
MARTINA DUSSIN

152—157 SELVA AUTONOMA CON VISTA
NUVOLA RAVERA

SCENARI PER BEGATO: VENTI DA ROMA

160—163 HIC SUNT LEONES
FRANCESCO CARERI

164—169 ECO-BESTIARIO LIGURE.
MANUALE PER LA RICOSTRUZIONE
COLLETTIVA DELLA SELVA
LISA CARIGNANI, GINEVRA PIERUCCI

SCENARI PER BEGATO: VENTI DA MILANO

172—179 EPICA E BEFFARDA.
GLI ULTIMI GIORNI DELLA DIGA
ALESSANDRO ROCCA

180—185 INHABITED INFRASTRUCTURAL
LANDSCAPE
GINO BALDI, PIETRO BRUNAZZI

186—191 INTER SILVAS.
ZONE DI CONTAMINAZIONE
BEATRICE BALDUCCI, CHIARA PRADEL,
ISABELLA SPAGNOLO

192—197 LE QUALITÀ INTROVERSE.
RIAPRIRE LA VALLE
ALBERTO GEUNA, BOGDAN PERIC

198—203 MEDIAZIONE
VALERIO MARIA SORGINI,
GRETA MARIA TARONNA

SCENARI PER BEGATO: VENTI DA GENOVA

206—211 INFESTUS
GIOVANNI AMADU, ARIANNA MONDIN,
ANDREA PASTORELLO

212—217 SEWING CENTER(S)
GRETA BANCHELLINI

218—223 INNESTO
LUIGI MANDRACCIO, STEFANO MELI,
MATILDE PITANTI, GIOVANNA TAGLIASCO

MAMA TAKE THIS BADGE FROM ME I CAN'T USE IT ANYMORE

226—232 NELLA MIA FINE È IL MIO PRINCIPIO.
IL TEMPO SOSPESO DELLA DEMOLIZIONE
CARMEN ANDRIANI

234—249 MERAVIGLIOSA,
DISGRAZIATA ARROGANZA
MANUEL GAUSA

250—253 UNA SOGLIA PER BEGATO
DARIO GENTILI

254—255 EXIT
FABIO MANTOVANI

LUNGO LE ROTTE MAROON

FEDERICO RAHOLA

ECCESSI LOGISTICI

Esiste un racconto marginale, una storia non scritta a proposito del *Middle Passage*, il viaggio di mezzo delle navi negriere, della tratta e della diaspora *black*. La trama la ricostruisce Maria Teresa Alves in una performance di una quindicina di anni fa. Spargendo sementi di piante, frutti e ortaggi importati dalle ex colonie americane nelle sale di un museo britannico, l'artista brasiliana invitava a rileggere il terzo viaggio di quelle navi come ultimo passaggio "utile" di una complessa triangolazione logistico-estrattiva. Se infatti la prima rotta, da Liverpool o Bristol, poteva approdare sulle coste africane occidentali con un carico di stoffe, armi, denaro e mercanzie male assortite da scambiare con un "equivalente umano", e la seconda ha rapito, razziato e deportato in catene oltre dieci milioni di donne e uomini (quattro dei quali deceduti durante o in seguito al viaggio) verso territori da razziare e convertire all'economia delle piantagioni, la terza, quando non caricava materie prime o merci lavorate nelle colonie (zucchero, cotone), poteva consistere in un rientro delle navi in patria, per ulteriori traversate. Un viaggio a vuoto, insomma.

Una legge non scritta del commercio e della navigazione impone da sempre di evitare passaggi senza carico, economicamente a perdere e oltretutto azzardati, data l'instabilità dei natanti alleggeriti. Così, per ovviare a sprechi e rischi, le stive potevano essere riempite di merci occasionali: indigeni da esibire a corte, nelle fiere o negli zoo umani, animali esotici, sementi particolari, esemplari botanici e, in mancanza di meglio, al solo scopo di stabilizzare la navigazione anche di banale terra, *ballast*, zavorra. Alves riferisce che a partire dal XVII secolo diversi carichi di zavorra provenienti dal nuovo mondo vennero trasportati e interrati in altrettanti parchi urbani inglesi, soprattutto a Londra, tra i quali forse anche i giardini di Buckingham Palace, contribuendo a modificarne gli equilibri ecologici. Non è impossibile, poi, che sementi diverse e di provenienza la più disparata (inglese, spagnola, portoghese, africana, americana, ma anche indiana e dal far East) si stratificassero nelle stive delle navi rendendole altrettante serre e andando a costituire uno specifico *planetarium* involontario, ibrido e *cross-fertlized*. *Compost*, si direbbe oggi, e cioè il substrato o humus eterogeneo di quello che Gilles Clément definisce un giardino in movimento[1]. Se poi si moltiplica il tutto, considerando che ogni nave poteva essere impiegata in media tra le 20 e le 30 volte per traversate transatlantiche, in entrambe le direzioni e su tutti e tre i passaggi, si ottiene quale *side effect* qualcosa come un *green Atlantic*, uno spazio di reversibilità, contaminazione, ibridazione e riarticolazione che risulta una sorta di correlativo botanico di quello politico e

black descritto da Paul Gilroy♀, oltre che un residuo "contabile", la traccia indiretta della ramificata catena genocidaria che ha colpito due delle tre sponde dell'Atlantico scandendo l'intera storia dell'espansione coloniale e del moderno capitalismo razziale.

Questo tempo supplementare, *Middle passage*, riflette l'imperativo di sfruttare il movimento di ogni vettore, rispondendo a una razionalità specificamente logistica. Ma ci sono una serie di ulteriori aspetti, non pianificati, nella trama immaginifica ricostruita da Alves. Per esempio, l'indiretto effetto *maroon* sulla vegetazione metropolitana di questa ancora rudimentale ma già globalizzata ragione all'insegna di flussi organizzati e regolati. E quindi l'intreccio tra dinamiche estrattive, di sfruttamento, razzia e *piracy* di cui inesorabilmente (e inconsciamente) il paesaggio e la flora imperiali portano segni e recano traccia.

La metropoli globalizzata conserva tali tracce, inavvertite o rimosse, e soprattutto sembra interamente predisposta a questo tipo di dinamiche, concepita su simili passaggi e flussi. Al punto che se esiste qualcosa come una *forma urbis* globale, aldilà dei processi materiali che ne ridisegnano la superficie in termini per lo più seriali, monotoni e ricorrenti, nelle sue direttrici di fondo, lungo i suoi cardi e decumani, questa sembra essere totalmente plasmata dalla geografia reticolare, infrastrutturata e sincronizzata di tale sovra-ordinante ragione logistica, a misura di container. Eppure, come nel caso delle imprevedibili traiettorie di impollinazione spontanea che hanno contribuito a modificare e arricchire la vegetazione londinese, c'è sempre qualcosa che eccede e quasi raddoppia quella razionalità, andando oltre i suoi calcoli e i suoi effetti immediati: un surplus di movimento che produce nuovi insediamenti esogeni, radici e rizomi che abitano dentro e oltre i flussi indicando un altro modo di stare, (im)permanente, e quindi ambienti non pianificati, imprevisti, più o meno stabilizzati per abitanti stanziali e in movimento. Selve, forse, e comunque habitat per differenze possibili. Rispetto all'universo interamente razionalizzato della logistica questa eccedenza non si pone allora come semplice errore o *miscalculation*. Verosimilmente ne rappresenta un effetto collaterale, un eccesso involontario che cresce proporzionalmente in termini incrementali. E a indagarla più da vicino è possibile scoprire che oltre a essere esito di un'accelerazione (la derivata di movimento impressa al movimento) va a costituirne una superfetazione involontaria e quindi un'eterogenesi e un auspicabile rovesciamento: sintomo di un altro modo di abitare, letteralmente di gettare radici, dentro e contro i flussi. Si potrebbe a tal proposito parlare di una forma di sabotaggio, forse di diserzione, che accompagnando i flussi crea le condizioni per rovesciarli abitandoli. E si

potrebbe leggere questo surplus alla stregua di quanto Stefano Harney e Fred Moten ascrivono agli *Undercommons*⇊, enfatizzando la dimensione sotterranea di ciò che viene tenacemente prodotto come comune: qualcosa che sta dopo e sotto, sottraendosi a ogni ipotesi ordinativa e data (leggasi estrattiva, *dispossessed*), come un "wild beyond", una breccia, un "supplemento derivativo" e di emancipazione costruito sulla possibilità di un "being together in homelessness". Abitare nello spostamento, produrre rotte e spazi (im)permanenti, *roots and routes*⋀ *in between*: se nell'idea di *undercommons* è contenuto un modo diverso di vivere e condursi, di stare insieme e "fare casa" nell'assenza violenta di una casa, non è casuale che i due autori trovino risorse essenziali all'interno del serbatoio critico dei *black studies*. In generale, il riferimento immediato è contenuto nelle esperienze di disseminazione e condensazione proprie della condizione diasporica. Nel caso specifico, Harney e Moten citano il precedente storico della *Underground railroad* (UGRR): la rete di snodi, rifugi diurni e percorsi notturni che ha permesso a decine di migliaia di *runaway slaves* di sottrarsi alle catene delle piantagioni e al regime di sfruttamento e terrore razziale della *chattel slavery* trovando riparo nelle città libere degli stati abolizionisti del nord e, dopo il 1850 e l'adozione delle *fugitive laws*, in Canada⎣. Come per la zavorra imbarcata nel terzo tempo del *Middle Passage*, siamo di fronte a un'ulteriore diramazione sotterranea e sovversiva dello spazio dei flussi, in questo caso vissuta, consapevole, umana. Un esercizio di immaginazione cartografica suggerirebbe di pensare entrambe come possibili traiettorie *maroon* e *undercommon*, germinazioni clandestine sulle due sponde dell'Atlantico. Lasciando la prima, vegetale, sullo sfondo, ci concentreremo soprattutto sulla seconda, sulla sua consistenza storica, spaziale, politica.

ALTRE ROTTE

In un libro recente, scritto insieme a Luca Queirolo Palmas, abbiamo tentato di rintracciare forme di undercommons ed esperienze di "being together in homelessness" nella condizione tanto precaria ed estrema quanto tenace e carsica di migranti, richiedenti asilo e *refugees* costretti a percorsi interdetti, arrischiati e spesso letali verso e all'interno di quella che Etienne Balibar ha definito la *borderland* europea⊢. Per questo siamo andati anche noi a riprendere la vicenda storica della Underground Railroad. Si trattava, in un certo senso, di misurarsi sempre con un post del *Middle Passage*, il primo in realtà, e cioè il destino e le traiettorie del "secondo carico" delle navi negriere del quale il "giardino in movimento" prodotto dalla *ballast* accatastata nelle

stive sembra costituire un ulteriore possibile rivolo, forse anche il risvolto complementare. Del resto, se è lecito ipotizzare che la zavorra utilizzata per interrare e piantumare i giardini britannici abbia contribuito a modificare l'*ekos* metropolitano inglese, è un fatto storico inconfutabile (e per questo continuamente negato e ancora conteso) che le successive traiettorie per lo più sotterranee prodotte, dopo una serie di violentissime imposizioni, da molti dei corpi in catene trasportati nei viaggi di andata di quelle traversate hanno ridefinito un intero paesaggio sociale, storico e politico. Partivamo dal presupposto che, nel terrore assoluto e nello "spazio di morte" della tratta e della *chattel slavery*, le continue storie di fuga e insubordinazione di *runaway slaves* e *maroons*, e in particolare le rotte da questi costruite, attraversate e abitate (come nel caso della UGRR), per quanto esplorate a fondo contenessero qualcosa "ancora" da riscattare, e cioè da "spiegare" attraverso il presente non solo degli Stati uniti ma anche dell'Europa, contribuendo in parte a decolonizzare entrambi. Questa, in estrema sintesi, la scommessa al centro del libro, sin dal suo titolo, *Underground Europe*.

In realtà non siamo stati i primi a richiamare quella storia lontana per leggere un presente segnato da esperienze di fuga e mobilità verosimilmente diverse ma sempre braccate, perseguitate e illegalizzate, sia all'interno e tra confini nazionali (neutralizzate dal lessico della *governance* globale delle migrazioni nella categoria asettica di "mobilità secondaria") sia a ridosso di frontiere continentali sempre più impermeabili (costringendo a traversate spesso letali di mari e deserti sotto costante minaccia di naufragi, arresti, detenzioni e deportazioni), potendo contare sul solo supporto di alcuni minoritari gruppi solidali. Negli ultimi anni, infatti, diverse organizzazioni di attivisti e alcune ONG o reti di associazioni si sono esplicitamente riallacciate alla ferrovia sotterranea individuando un antecedente che permetteva di definire meglio il significato politico del loro intervento: vale per AlarmPhone, la piattaforma di supporto logistico e di *rescue* per soggetti *on the move* attiva in diversi paesi di transito e approdo; così come per le flotte solidali che tra infiniti ostacoli politici e legali continuano a solcare le acque di quello che è diventato il più immane cimitero del presente, e che nondimeno viene continuamente sfidato e attraversato (al punto che qualcuno, riprendendo sempre Gilroy, ha proposto di concepirlo come un *Black Mediterranean*). Più che sulla violenza omicida dei confini esterni e marittimi di Fortress EU-rope, la nostra attenzione si è concentrata su quella probabilmente meno esplicita che investe le rotte interne, infra-europee, di migranti e richiedenti asilo, interpretando lo spazio da queste prodotto, sulla scia di quello

costruito dalla *Underground railroad*, come una sorta di equivalente terrestre dell'orizzonte di reversibilità suggerito dall'idea di un Atlantico (o un Mediterraneo) nero, e intravedendo la traccia di una complessa infrastruttura politica e spaziale, una Underground Europe, unica via d'uscita dallo spazio asfissiante, mortifero e razzializzato di *borderland Europe*.

In tutti i casi, il fantasma della *Underground railroad* continuava ad aleggiare come una presenza incombente e non riconciliata, *not to pass on*. E al di là di esercizi di comparazione storica o geografica piuttosto difficili, sembrava importante riflettere sul senso, le ragioni e i possibili significati politici di questa presenza. Chiamare in causa una storia del passato, perché? Qualche prossimità o *intimacy* intrattiene con uno spazio-tempo lontano? Cosa può continuare a dire? Rispondere ha voluto dire innanzitutto confrontarsi di nuovo con quella vicenda, in un certo senso riaccenderla. E anche in questo caso si è trattato di immergersi in un dibattito affollato oltre che insidioso.

Per reale entità, portata e soprattutto per l'enfasi che l'ha circondata, la storia della ferrovia sotterranea è probabilmente da relativizzare e rimettere a fuoco. È anche possibile che si tratti di un mito, ma da riaprire, perché ancora conteso e soprattutto per il suo carattere costitutivamente di parte, essenzialmente *black*. Nel modo in cui la si è tramandata, nelle traiettorie che il suo racconto ha disegnato, quella storia è andata a occupare una posizione e un ruolo centrali all'interno delle narrazioni fittizie veicolate dalle storiografie nazionali. Vale per gli Stati Uniti, dove ha svolto una funzione redentiva o espiatoria rispetto all'anomalia, decisiva nella costituzione materiale del paese, della *peculiar institution*, la schiavitù, e alle traiettorie perentorie della linea del colore. E vale anche per il Canada, dove ha contribuito ad alimentare una narrazione di ospitalità e pluralità funzionale all'immagine "multi" del paese in cui è nata l'idea di multiculturalismo. In entrambi i casi, il racconto di una rete di sostegno agli schiavi in fuga (rappresentata come composta da alcuni neri liberi e soprattutto da "bianchi di buona volontà") ha permesso di collocare una vicenda originariamente sotterranea e *black* al centro di un pantheon nazionale forzatamente condiviso, finendo per rimuovere (e quindi riprodurre inconsciamente) la violenza normalizzata e continuamente riattualizzata di un razzismo strutturale, sistemico. Per questo non sorprende che, all'interno di un coro apparentemente unanime che ha di volta in volta riesumato, celebrato e tramandato quella storia, si siano registrate frequenti defezioni nere, come pure la volontà di relativizzarla se non proprio espellerla. Si tratta di un modo comprensibile di reagire a un'usurpazione, che verosimilmente

contiene in sé il nucleo di quanto più tardi si sarebbe declinato come *afro-pessimism*. Eppure, alla luce della sua particolare incollocabilità, del suo carattere esorbitante (quasi afrofuturista: il treno nel 1840 esisteva appena) e della sua collocazione anomala (incollocabilità di una storia di parte all'interno di una narrazione nazionale unitaria, ma anche incollocabilità di una trama intrecciata e mista dentro a una storia minoritaria e di parte), quella vicenda continua a interpellare e scompaginare il presente, non solo degli Stati uniti. Riprenderne in mano la trama e le traiettorie alterne, proiettandole su uno spazio-tempo lontano e sotto molti punti di vista incomparabile, ha voluto dire imbattersi in una serie di tracce e messaggi che ancora affiorano e insistono come nodi irrisolti, promesse tradite, futuri negati e da riscattare. Più precisamente, ha permesso di incontrare una manciata di parole in attesa di un risarcimento e una riattivazione. Tra queste, soprattutto, l'idea di rotta come spazio sotterraneo a un tempo costruito, percorso e abitato, e quindi quella più specifica di coalizione come pratica di incontro e cooperazione *along the way*, infine quella di *abolition*, come possibile orizzonte politico e tensione comune di reversibilità. Proviamo allora a ricapitolare e rispiegare sinteticamente questi "messaggi nella bottiglia".

La ferrovia sotterranea è stata una storia di rotte e vie di fuga clandestine, notturne e spesso indefinite, tutte scavate e percorse passo a passo dentro e contro uno spazio segnato da specifici confini (quelli che perimetravano una piantagione, quelli che separavano contee e singoli stati, lo spartiacque tra stati schiavisti e abolizionisti rappresentato dalla linea Dixon-Mason e, dopo il 1850 e l'approvazione del *fugitive act*, il confine tra Stati uniti e Canada e, in parte e successivamente, il Messico). Si trattava in primo luogo di fughe a scartamento ridotto, per lo più a ridosso delle piantagioni, trovando ripari temporanei nei pressi di fiumi e paludi che talvolta diventavano occasione per dar vita a comunità miste, *maroon*, o per un più azzardato ma quasi sempre organizzato viaggio a tappe verso un luogo percepito come libero. In quanto tale, quella storia restituisce l'idea di uno spazio di attraversamento ma anche di (im)permanenza, costruito e abitato: di tanti punti disseminati lungo una mappa che potevano indicare accampamenti improvvisati come comunità miste e più organizzate, espressione di forme di cooperazione e "modi di condursi insieme diversamente" rispetto a quelli imposti dalle catene delle piantagioni e della razza. Tali punti o snodi potrebbero allora essere concepiti come altrettanti "margini utopici" costruiti e vissuti da *maroon*, *runaways*, latitanti, nativi e militanti abolizionisti, tutti annodati attorno a un filo rosso oltre e contro il terrore e lo sfruttamento imposti

dalla linea del colore, della razza, ma anche della classe e del genere, andando a designare una sorta di contro-spazio, "unavailable for servitude", per riprendere l'invito folgorante di Toni Cade Bambara. Infine, questo contro-spazio, essenzialmente nero, può essere inteso come il terreno (im)permanente, l'humus o la selva su cui è potuta sedimentare una specifica coalizione al di là della linea del colore, animata da una particolare tensione politica abolizionista, ciò che Du Bois, in un testo del 1935, ha definito *abolition democracy*. *Routes/coalition/abolition democracy*: sono alcune delle parole che la vicenda storica della ferrovia sotterranea continua a recapitare a un presente temporalmente e spazialmente lontano. E che questo presente lontano può continuare a spiegare e contribuire a riscattare: ma come?

TO EUROPE

Uno sguardo sull'Europa di oggi, dal punto di vista situato di chi a vario titolo fugge, aspira, approda e tenta di muoversi tra e dentro i suoi territori, sembra restituire l'impressione di uno spazio pressoché inespugnabile dall'esterno e di un'immane trappola al suo interno. Si tratta di due immagini indubbiamente realistiche, verosimilmente complementari, sintetizzate nell'idea di una fortezza e in quella meno immediata ma più incisiva di una estesa e generalizzata *borderland*, uno spazio segnato da un arsenale di dispositivi di confine, materiali e giuridici, sempre più affilati e selettivi. A partire dal 2016, all'indomani della "breve estate delle migrazioni" e fino all'altroieri, a ridosso dell'emergenza pandemica, abbiamo percorso e attraversato *borderland Europe*, seguendo gli interstizi prodotti da una crisi generalizzata (dei confini, dell'asilo, delle migrazioni).

In particolare, ci siamo concentrati su alcuni spazi di frontiera violentemente sigillati che, a uno sguardo differente, potevano rovesciarsi in altrettante sotterranee situazioni di transito e passaggio: questione di punti di vista. Durante il viaggio abbiamo affiancato e talvolta supportato persone *on the move*, a loro volta in viaggio lungo rotte illegalizzate (quindi necessariamente sotterranee/clandestine) spesso imposte ma in ogni caso costruite, attraversate, abitate e rese praticabili anche grazie al sostegno di una schiera eterogenea di soggetti solidali.

Da questo viaggio prolungato e attraverso uno sguardo ravvicinato e complice abbiamo appreso come ogni trappola possa trasformarsi in un crocevia. È così a Ceuta, Melilla, Lampedusa, Pozzallo, Patrasso, Ventimiglia, Calais: bastioni della fortezza o strozzature di *borderland Europe* che nella mappa disegnata dalle rotte sotterranee della "mobilità secondaria" di migranti e *asylum*

seeekers diventano altrettante tappe o stazioni di una possibile *Underground Europe*. Ma un'analoga conversione emerge anche nei diversi accampamenti informali che costellano le rotte e i corridoi esterni, dal Marocco ai Balcani, come pure quelli interni, a ridosso di confini nazionali e nei pressi o al centro di molte capitali europee: zone precarie, spesso ai limiti della vivibilità, per esperienze di (im)mobilità forzata, governate sovente attraverso il movimento e sottoposte a un perpetuo moto browniano; ma anche luoghi di incontro e di incrocio. Come nel caso di una valle chiusa, un *cul de sac* sul confine mediterraneo tra la Francia e l'Italia, trasformata in una zona franca e abitata da una comunità mista e in transito; o in quello, sotto molti aspetti straordinario, di un albergo nel centro di Atene che la crisi economica e le politiche di *austerity* avevano reso un *terrain vague* e una coalizione di attivisti, migranti e richiedenti asilo ha rovesciato in una sorta di TAZ, dando vita a un'eterogenea collettività (im)permanente, un soggetto politico che ha lasciato un segno contribuendo a ridisegnare il paesaggio urbano circostante.

In questo arcipelago di incroci e snodi, dentro a una più generale trappola trasformata in un infinito corridoio, è possibile avvertire la tensione costante verso uno spazio percepito come libero, che a sua volta, per una sorta di effetto ottico, appare continuamente differito, spostato oltre, più in là (da Lesbo e le rive dell'Evros a Patrasso, da Patrasso a Trieste e da lì a Ventimiglia, e poi in Francia fino a Calais e oltre). A questo luogo astratto, ovunque si trovino, le persone *on the move* continuano di volta in volta ad assegnare il nome indefinito di una meta, *to Europe*.

E forse proprio questa dimensione aperta, quasi asintotica, ma sotterranea e *undercommon*, è l'unica ragione per cui vale la pena continuare a nominarlo, provando a riscattare una promessa violentemente tradita. La stessa contenuta nell'idea di *abolition democracy* e nell'esperienza storica della *Underground railroad*: "for all those unavailable for servitude". Del resto, come suggerisce Ruth Gilmore, il termine *abolition* ha meno a che vedere con il gesto preliminare e inderogabile di abbattere o eliminare (confini, frontiere, carceri, la violenza dello stato e del capitale, i regimi di differenza all'intersezione di classe, razza e genere) che con quello di creare e produrre. Nella precarietà spesso estrema che contraddistingue le diverse stazioni di *Underground Europe*, sulle tracce di quelle storiche della ferrovia sotterranea, è possibile scorgere questa specifica e costante aspirazione *undercommon*: *routes* che ambiscono a diventare *roots*, rotte che mettono radici. Come nel caso della zavorra che ha ravvivato i tristissimi giardini di Buckingham Palace, inselvatichendoli e salvandoli da ogni incubo di purezza.

G. Clément, *Il giardino in movimento*, Quodlibet, Macerata, 2011.

P. Gilroy, *The Black Atlantic. L'identità nera tra modernità e doppia coscienza*, Meltemi, Roma 2003.

S. Harney, F. Moten, *Undercommons. Pianificazione fuggitiva e studio nero*, Tamu, Napoli 2020.

E. Glissant, *Le Discours antillais*, Gallimard, Paris 1981.

W.H. Siebert, *The Underground Railroad from Slavery to Freedom: A Comprehensive History Underground Railroad*, The MacMillan Co., New York 1898; E. Foner, *Gateway to Freedom: The Hidden History of the Underground Railroad*, W.W. Norton & Co., New York 2015.

E. Balibar, *Europe as Borderland*, in "Environment and Planning D: Society and Space", 27 (2), 2009, pp. 190-205.

M. Taussig, *Cultura del terrore e spazio della morta*, in F. Dei (a cura di), *Antropologia della violenza*, Meltemi, Roma 2005.

L. Queirolo Palmas, F. Rahola, *Underground Europe. Lungo le rotte migranti*, Meltemi, Milano 2020.

G. Proglio, *Is the Mediterranean a White Italian–European Sea? The multiplication of borders in the production of historical subjectivity*, in "Interventions", 20 (3), 2018, pp. 406-427.

T. Morrison, *Beloved*, Knopf, New York 1987.

L. Lowe, *The Intimacies of Four Continents*, Duke University Press, Durham 2015.

D.W. Blight, *Why the Underground Railroad?*, in Id. (ed.), *Passages to Freedom: The Underground Railroad in History and Memory*, Harper & Co., New York 2004.

L. Gara, *The Liberty Line: The Legend of the Underground Railroad*, Kentucky University Press, Lexington 1961.

M. Stierl, *Of Migrant Slaves and Underground Railroads: Movement, Containment, Freedom*, in "American Behavioral Scientist", 2019, pp. 1-24.

T. Ingold, *Ecologia della cultura*, Meltemi, Roma 2001.

F. Rahola, *As we go along. Spazi, tempi e soggetti delle contro-condotte*, in "Materiali Foucaultiani", vol. IV, 7/8, 2015, pp. 275-294.

E. Bloch, *Marxismo e utopia*, Editori riuniti, Roma 1984; A. Gordon, *The Hawthorn Archive, Letters from the Utopian Margins*, Fordham University Press, New York 2017.

W.E.B. Du Bois, *Black Reconstruction. An Essay Toward a History of the Part Which Black Folk Played in the Attempt to Reconstruct Democracy in America, 1860–1880*, Harcourt, Brace and Company, New York 1935.

M. Tazzioli, *Governing migrant mobility through mobility: Containment and dispersal at the internal frontiers of Europe*, in "Environment and Planning C: Politics and Space", 3/19, 2019.

L. Giliberti, *Abitare la frontiera. Lotte neorurali e solidarietà ai migranti sul confine franco-italiano*, Ombre corte, Verona 2020.

O. Lafazani, *The significance of the insignificant: Borders, Urban Space, Everyday Life*, in "Antipode", 53 (4), 2020.

R. W. Gilmore, *Change Everything: Racial Capitalism and the Case for Abolition*, Haymarket Books, New York 2021.

Finito di stampare
nel mese di gennaio 2022
da Digital Team – Fano (PU)