

Fare epoca.  
 Un commento agli ultimi capitoli  
 di *Land und Meer* di Carl Schmitt

Dario Gentili

1. *Se questa è un'isola*

«L'Inghilterra è un'isola»<sup>1</sup>: è con questa affermazione apparentemente ovvia che Carl Schmitt apre il XVII capitolo (*Mutamento della natura di isola*) di *Terra e mare*. L'affermazione risulta invece tutt'altro che ovvia se, dalla constatazione geografica, si passa a considerare la dimensione storica. Ebbene, da questo punto di vista, l'Inghilterra “diviene” un'isola, e lo diventa solo quando si rende «veicolo e centro della svolta elementare dalla terraferma al mare aperto»<sup>2</sup>. La “decisione” dell'Inghilterra tra terra e mare deve darsi storicamente: «[L'uomo] gode della libertà d'azione del suo potere e della sua potenza storica; può scegliere, e in determinati momenti storici può scegliere addirittura un elemento quale forma complessiva della sua esistenza storica, decidendosi e organizzandosi per esso attraverso la sua azione e la sua opera»<sup>3</sup>. È infatti solo nella storia che si producono svolte, allorché un elemento naturale confligge e si afferma su un altro. Di per sé, gli elementi naturali – tra cui, appunto, “terra” e “mare” – sono “dati” come lo è per la geografia l'insularità dell'Inghilterra; tuttavia, un elemento naturale fa storia se un soggetto storico-politico se ne fa portatore nel conflitto geopolitico. E tale ruolo è stato assunto appunto dall'Inghilterra nella modernità, a partire dal XVI secolo: «solo diventando un'isola in un senso nuovo e fino allora sconosciuto portò a compimento la conquista britannica degli oceani del mondo, vincendo così quella

<sup>1</sup> C. Schmitt, *Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung* (1942), Klett-Cotta, Stuttgart 1954; trad. it. di G. Gurisatti, *Terra e mare. Una riflessione sulla storia del mondo*, Adelphi, Milano 2002, p. 93.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> *Ivi*, p. 17.

prima fase storica della rivoluzione spaziale planetaria»<sup>4</sup>. È dunque solo con il prevalere della “nuova” isola britannica che – per dirla nei termini di un altro pensiero profondamente intriso di storicità, quello di Antonio Gramsci – il mare “fa epoca”, vincendo quella resistenza “vischiosa” che ancora faceva “durare” l’epoca della terra<sup>5</sup>. Schmitt può allora aggiungere questo capitolo marittimo a quella filosofia della storia hegeliana “terrestre” che culmina nel “mondo cristiano-germanico” e nello Stato prussiano quale forma politica<sup>6</sup>. Su tale impianto hegeliano di filosofia della storia, Schmitt elabora la nozione di “rivoluzione spaziale planetaria”, che gli consente di “sviluppare” Hegel: «Questo ampliamento [degli spazi dell’esistenza storica] può essere talmente profondo e sorprendente da comportare il mutamento non solo delle misure e dei parametri, non solo dell’orizzonte esterno degli uomini, ma anche della struttura del concetto steso di spazio. Allora si può parlare di una rivoluzione spaziale. Ma già ogni grande trasformazione storica comporta quasi sempre un mutamento dell’immagine di spazio»<sup>7</sup>. In questo caso, il “mutamento dell’immagine di spazio” comporta la ridefinizione dell’elemento del mare, che fa epoca in quanto “oceano”; ovvero il mare assume una dimensione “planetaria” adeguata alla trasformazione storica in corso: dal punto di vista oceanico, l’Eu-

<sup>4</sup> C. Schmitt, *Terra e mare* cit., p. 93.

<sup>5</sup> «è da notare come troppo spesso si confonda il “non far epoca” con la scarsa durata “temporale”; si può “durare” a lungo, relativamente, e non “fare epoca”; le forze di vischiosità di certi regimi sono spesso insospettite, specialmente se essi sono “forti” della altrui debolezza, anche procurata». A. Gramsci, *Quaderni del carcere*, a cura di V. Gerratana, Einaudi, Torino 2001, v. III, p. 1744. Per Gramsci, “fare epoca” imprime un mutamento, una svolta – per dirla con Walter Benjamin – al *continuum* “omogeneo e vuoto” della durata. Sulla differenza tra epoca e durata in Gramsci, cfr. A. Burgio, *Gramsci. Il sistema in movimento*, DeriveApprodi, Roma 2014, pp. 112-116; per un confronto tra la temporalità gramsciana e quella benjaminiana, cfr. M. Filippini, *Sulla temporalità gramsciana*, in D. Gentili, E. Stimilli, G. Guerra (a cura di), *Un incontro mancato. Walter Benjamin e Antonio Gramsci*, Quodlibet, Macerata 2023, pp. 79-96.

<sup>6</sup> Cfr. G.W.F. Hegel, *Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte*, a cura di K. Hegel, Duncker und Humblot, Berlino 1840; trad. it. *Lezioni sulla filosofia della storia*, a cura di G. Bonacina e L. Sichirrollo, Laterza, Roma-Bari 2010. La matrice hegeliana di *Land und Meer* è dichiarata dallo stesso Schmitt, sebbene il suo riferimento sia al paragrafo 247 di *Grundlinien der Philosophie des Rechts*, dove Hegel utilizza la metaforica degli elementi naturali della terra e del mare per spiegare la differenza nella dialettica storico-giuridica tra il momento della famiglia e quello dell’industria: la «vita familiare è condizione della terra», mentre «per l’industria l’elemento naturale che l’anima verso l’esterno è il mare». Schmitt, *Nota*, in *Terra e mare* cit., p. 111. Per approfondire il riferimento hegeliano di Schmitt, cfr. M. Vegetti, *L’invenzione del globo. Spazio, potere comunicazione nell’epoca dell’aria*, Einaudi, Torino 2017, pp. 11-13.

<sup>7</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., pp. 58-59.

ropa diventa un continente tra gli altri, perdendo quella centralità che ancora le riconosceva Hegel. Insomma, l’Inghilterra diventa un’isola soltanto quando l’immagine spaziale del mare si configura storicamente in oceano; l’Inghilterra diventa così un’isola in quanto “isola oceanica”.

Per Schmitt, ciò comporta che l’Inghilterra ha “deciso” per il mare, una vera e propria *Entscheidung* che l’ha “separata” dal continente europeo, “recidendo” le sue sorti storiche da quelle dell’Europa e del suo elemento terrestre: «Fu una trasformazione fondamentale dell’essenza storico-politica dell’isola stessa, e consisteva nel fatto che la terra, adesso, era vista ormai soltanto dal mare, mentre l’isola si trasformò, da frammento staccatosi dal continente, in una parte del mare, in una nave, o, meglio ancora, in un pesce»<sup>8</sup>. Si inverte pertanto il punto di vista tra terra e mare che, ancora nel XVII secolo, si riscontrava nel frontespizio di *Leviathan* di Thomas Hobbes: qui, il Leviatano si eleva sì dal mare, ma la prospettiva procede pur sempre dalla terra e dal territorio dello Stato, tant’è che le sue fattezze sono ancora umane e non quelle del grande pesce. In effetti, in *Der Leviathan in der Staatslehre des Thomas Hobbes* del 1938, sebbene tralasciando il punto di vista – dalla terra al mare – del frontespizio, Schmitt sottolinea come la concezione “terrestre” dello Stato di Hobbes non sia stata fatta propria dall’Inghilterra del tempo, che invece ha finito per costituire un impero marittimo:

L’importante concezione hobbesiana dello Stato – una concezione in anticipo rispetto al suo tempo – non si è attuata in Inghilterra, né presso il popolo inglese, bensì invece nelle potenze dell’Europa continentale. [...] Le energie del potere marittimo, gravide d’avvenire, stavano dalla parte della rivoluzione [presbiteriana]. La nazione inglese ne divenne signora e gradatamente si adeguò al rango di potenza mondiale senza le forme e gli strumenti dell’assolutismo statale. Il Leviatano inglese non è divenuto Stato<sup>9</sup>.

Lo ribadisce pochi anni dopo in *Land und Meer*; il Leviatano inglese si è staccato dalle coste del territorio britannico, a cui ancora lo tratteneva Hobbes, per impersonare effettivamente il “mostro marino” della tradizione biblica, il grande pesce: «[l’Inghilterra] poteva prendere il largo e, quale metropoli di un impero marittimo di di-

<sup>8</sup> Ivi, p. 95.

<sup>9</sup> C. Schmitt, *Der Leviathan in der Staatslehre des Thomas Hobbes. Sinn und Fehlschlag eines politischen Symbols* (1938), Klett-Cotta, Stuttgart 1982; trad. it. *Il Leviatano nella dottrina dello Stato di Thomas Hobbes*, in *Sul Leviatano*, a cura di C. Galli, il Mulino, Bologna 2011, pp. 119-120.

mensioni mondiali, cambiare luogo. La nave poteva levare l'ancora e gettarla di fronte a un altro continente. Il grande pesce, il Leviatano, poteva muovere alla ricerca di altri oceani»<sup>10</sup>.

Prima di procedere analizzando la rivoluzione spaziale marittima dell'Inghilterra nel suo apogeo e poi nel suo declino, sarebbe interessante venire ai nostri giorni e interpretare la Brexit sulla scorta della concezione dell'insularità inglese fornita da Schmitt. In fondo, infatti, il referendum sulla Brexit del 2016 rappresenta una nuova *Entscheidung* inglese, che esprime la volontà di “recidere” quei legami che stavano sempre più vincolando l'isola al continente e alle politiche dell'Unione Europea. Ha dunque, in seguito alla Brexit, l'Inghilterra di nuovo preso il largo, allontanandosi dalla terraferma e solcando gli oceani? Di certo, sul risultato del referendum ha inciso una certa nostalgia dell'impero marittimo e di quella separazione dall'Europa che ne era stata la condizione di possibilità. Tuttavia, quale che sia la valutazione della Brexit a quasi dieci anni dal referendum, sta di fatto che non si può certo sostenere che abbia fatto epoca, che abbia impresso una svolta al corso della storia, che abbia aperto a una nuova e inedita epoca del mare. Una volta che la rivoluzione spaziale oceanica si è compiuta, ha perso la sua valenza rivoluzionaria, di trasformazione e di innovazione. Al contrario, sembra piuttosto che con la Brexit l'Inghilterra si sia paradossalmente allineata ancor più agli altri Stati europei e a quelli di buona parte del mondo: un rigurgito “terrestre” di tenore protezionistico, sovranista, statalista, identitario<sup>11</sup>. Sembra quasi essere ritornata a quell'isola “terrestre” che Schmitt così descrive prima che acquisisca la sua coscienza oceanica di grande pesce: «La coscienza insulare è qui ancora affatto terribile, terrestre e territoriale. Accade anzi che il sentimento insulare si manifesti come un sentimento terrestre e territoriale particolarmente marcato. Sarebbe un errore insomma ritenere che ogni isolano, e ancora oggi ogni inglese, sia un corsaro nato»<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., p. 98.

<sup>11</sup> È molto significativo che al referendum sulla Brexit abbia fatto seguito un dibattito di carattere costituzionalista, in cui spesso è stata ripresa la teoria della sovranità di Schmitt; cfr. ad esempio T. Ahmed, E. Fahey (a cura di), *On Brexit: Law, Justice and Injustices*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham (UK)-Northampton (MA, USA) 2019. Paradossale che, nel recupero di Schmitt da parte dei Brexiteers, si sia ignorato che Schmitt a più riprese – come ho riportato – abbia sostenuto che l'Inghilterra non rientra all'interno del paradigma dello Stato moderno proprio per la svolta oceanica che ha impresso alla sua storia.

<sup>12</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., p. 95.

## 2. *Alle origini della Rivoluzione industriale*

L'epoca in cui l'isola britannica prende il largo e il Leviatano assume finalmente le fattezze del "grande pesce" si potrebbe definire la fase "romantica" dell'imperialismo inglese, tant'è vero che Schmitt ne trova i protagonisti in marinai, navigatori, esploratori, pirati e corsari. Non nasconde peraltro la sua ammirazione per «le audaci imprese marinare dei velieri, l'arte somma della navigazione, il duro addestramento e la selezione di una determinata specie umana»<sup>13</sup>. Si è ancora nell'epoca in cui "l'uomo può decidersi per la sua esistenza storica" e così può "scegliere" quale sia l'elemento naturale in cui tale esistenza storicamente si determina e prende forma. In fondo, fino ad allora, il conflitto tra terra e mare si svolgeva ancora all'interno di un cosmo antropocentrico, nonostante il globo terracqueo su spinta inglese avesse ridimensionato la centralità del continente europeo. L'Inghilterra è tuttavia pur sempre un "frammento staccato" dell'Europa e della sua cultura umanistica, benché abbia preso il largo. Ma è proprio sotto l'egemonia britannica che per Schmitt si consuma quello scarto, quel passaggio d'epoca che non tanto segna l'affermazione definitiva dell'elemento marino su quello terrestre – dall'Antichità in poi, infatti, ciò che prevale è il conflitto tra i due elementi – quanto piuttosto pone fine a questo stesso conflitto sotto l'egida dell'umano e del suo essere soggetto decisivo della storia. La dimensione oceanica dell'isola britannica comporta infatti l'accelerazione esponenziale dello sviluppo tecnico, che deve ora coprire distanze non più alla portata di navi a "trazione umana" (anche in senso concreto: erano le braccia degli schiavi il motore dei velieri), soprattutto in tempi di percorrenza che vanno sempre più ridotti. La Rivoluzione industriale giunge non certo in modo estemporaneo a sopperire a tali carenze dell'epoca romantica della conquista dei mari.

L'economia mercantile, una volta che il globo diventa mercato mondiale, finisce allora per favorire, anzi più esattamente, per implicare la supremazia della potenza tecnologica su quella storica dell'essere umano nella lotta per l'egemonia geopolitica: «L'epoca del libero commercio fu anche l'epoca del libero dispiegarsi della superiorità industriale ed economica dell'Inghilterra»<sup>14</sup>. Per diventare potenza mondiale, uno Stato deve ormai essere innanzitutto una potenza tec-

<sup>13</sup> Ivi, p. 101.

<sup>14</sup> Ivi, p. 99.

nologica<sup>15</sup>. Da questo momento in poi, a fare epoca non sono più le decisioni degli esseri umani; le epoche cominciano bensì a essere contrassegnate dall'evoluzione dell'innovazione tecnologica. A cambiare è insomma il soggetto che “fa epoca”, si tratta qui di una svolta che rappresenta piuttosto una “cesura” nell'andamento del corso storico scandito da “momenti epocali”. Lo si può riscontrare anche nella tonalità sempre più nostalgica che da qui in poi assume l'argomentazione schmittiana.

L'Inghilterra ha dunque inaugurato l'epoca del mare, ma anche l'epoca dell'industria, che ha preso avvio dal “libero mercato mondiale” che gli oceani hanno aperto. La stessa idea di libertà che per Schmitt l'Inghilterra “esporta” ovunque nel mondo – «Libero mare e libero mercato mondiale si unirono in un'idea di libertà di cui soltanto l'Inghilterra poteva essere il latore e il custode»<sup>16</sup> – sembra tuttavia rientrare a pieno titolo in quella narrazione “idilliaca” dietro cui, in *Il capitale*, Karl Marx riconosce la “genesi del capitalismo industriale”, la cui “accumulazione originaria” è stata resa possibile *anche* dal libero mercato mondiale via via sempre più egemonizzato dall'Inghilterra<sup>17</sup>: «La scoperta delle terre dell'oro e dell'argento in America, lo sterminio, la riduzione in schiavitù e il seppellimento nelle miniere della popolazione indigena, l'incipiente conquista e saccheggio delle Indie Orientali, la trasformazione dell'Africa in riserva di caccia commerciale alle pelli nere, contrassegnano gli albori dell'era di produzione capitalistica. Questi processi idilliaci sono *momenti essenziali dell'accumulazione originaria*»<sup>18</sup>. L'egemonia inglese si colloca al culmine di un processo storico, quello del colonialismo europeo, che attraverso il commercio su scala globale ha posto le basi della Rivoluzione industriale in Inghilterra: «Segue sulla loro scia la *guerra commerciale delle nazioni europee*, che ha come palcoscenico l'orbe terraqueo. [...] I diversi momenti dell'accumulazione originaria si ripartiscono ora, più o meno in successio-

<sup>15</sup> Ernesto Sferrazza Papa fa tuttavia notare che la “decisione britannica per l'esistenza marittima” fu indotta dalla supremazia dell'industria marittima inglese ancor prima dell'inizio della Rivoluzione industriale; cfr. E.C. Sferrazza Papa, *Modernità infinita. Saggio sul rapporto tra spazio e potere*, Mimesis, Milano-Udine 2019, pp. 144-145.

<sup>16</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., p. 99.

<sup>17</sup> In generale, per una storia non idilliaca del liberalismo e della sua idea di libertà, cfr. D. Losurdo, *Contro storia del liberalismo* (2005), Laterza, Roma-Bari 2020.

<sup>18</sup> K. Marx, *Das Kapital. Kritik der politischen Oekonomie* (1867), in *Marx-Engels Werke*, vol. XXIII, Dietz, Berlin 1962; trad. it. a cura di A. Macchioro e B. Maffi, *Il capitale*, UTET, Torino 2013, p. 767.

ne cronologica, soprattutto fra Spagna, Portogallo, Olanda, Francia e Inghilterra. Alla fine del secolo XVII, in Inghilterra, si combinano sistematicamente nel *sistema coloniale*, nel *sistema del debito pubblico*, nel *moderno sistema fiscale e protezionistico*<sup>19</sup>. Sorge insomma il capitalismo per come Marx lo ha concepito: ecco la cesura che fa epoca e che cambia il modo di fare epoca rispetto al passato. Solo con il protagonismo commerciale dell'Inghilterra in lungo e largo per gli oceani, le ricchezze scaturite dallo sfruttamento coloniale vengono investite in quello sviluppo tecnologico che rende possibile la Rivoluzione industriale e così il configurarsi del capitalismo industriale. Nel ripercorrere la storia del colonialismo europeo in America Latina, Edoardo Galeano lo evidenzia chiaramente: «*Il capitale accumulato con il commercio triangolare – manifatture, schiavi, zucchero – rese possibile l'invenzione della macchina a vapore: infatti, come dimostra Eric Williams nel suo documentatissimo saggio sull'argomento, James Watt venne sovvenzionato da mercanti che avevano fatto a quel modo la loro fortuna*»<sup>20</sup>.

In *Terra e mare*, Schmitt accenna solo una volta al capitalismo, ma è interessante notare che, pur riferendosi alle vicende marittime inglesi, non è a proposito dell'epoca della Rivoluzione industriale che ne scrive, bensì di quella romantica dei corsari e dei pirati. Siamo infatti ancora alla fine del XVI secolo, «periodo di fioritura del primo capitalismo di rapina»<sup>21</sup>, quando «centinaia e migliaia di uomini e donne inglesi divennero in quel tempo *corsairs-capitalists*, “corsari capitalisti”»<sup>22</sup>. Il capitolo è l'VIII, dedicato alla famiglia aristocratica Killigrew della Cornovaglia, e Schmitt riconduce lo spirito del capitalismo inglese a una sorta di spregiudicatezza imprenditoriale, quella pirateria che opera spesso al di fuori della legalità, approfittando del mare su cui non può radicarsi il diritto e i confini tra legalità e illegalità sono pertanto fluidi. Il colonialismo, invece, rientra per Schmitt nella dimensione del *nomos*, della «comune conquista europea del

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> E. Galeano, *Las venas abiertas de America Latina*, Siglo XXI, Messico-Madrid 1994; trad. it. di I. Bajni ed E. Liverani, *Le vene aperte dell'America Latina*, Sperling & Kupfer, Milano 2013, p. 97. Galeano si riferisce a *Capitalism & Slavery* di Eric Williams, che ha tematizzato il rapporto stringente tra Rivoluzione industriale e schiavitù; cfr. E. Williams, *Capitalism & Slavery* (1944), University of North Caroline Press, Chapel Hill 2021; trad. it. di L. Trevisani, *Capitalismo e schiavitù. Il colonialismo come motore della Rivoluzione industriale*, Meltemi, Milano 2024.

<sup>21</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., p. 48.

<sup>22</sup> *Ibid.*

Nuovo Mondo»<sup>23</sup> e dei suoi spazi pretestuosamente “liberi”<sup>24</sup>: «Senza tanto pianificare, i popoli europei erano concordi su un fatto, quello di considerare il territorio non europeo del mondo come territorio coloniale, ossia come oggetto di conquista e di sfruttamento»<sup>25</sup>.

Probabilmente a causa del radicamento terrestre che egli attribuisce al colonialismo in quanto tale<sup>26</sup>, Schmitt non riconosce nel colonialismo inglese e nella sua peculiarità la giuntura tra potenza commerciale e potenza industriale. Piuttosto, in diretta continuità con il criterio del “politico” da lui stabilito nel 1927<sup>27</sup>, è nella trasformazione della “guerra” che individua quel passaggio d’epoca che vede la potenza commerciale della stessa Inghilterra configurarsi in potenza industriale: «Mentre infatti la guerra di Crimea fu condotta ancora con navi a vela, quella di Secessione [americana] vide già l’impiego di navi a vapore corazzate, dando così inizio all’epoca della moderna guerra industriale ed economica. Anche in questo caso l’Inghilterra primeggiava, e conservò il suo consistente vantaggio fin quasi alla fine del XIX secolo»<sup>28</sup>. Nonostante rappresentasse la supremazia ormai ottenuta del mare sulla terra, la potenza marittima – cioè commercia-

<sup>23</sup> Ivi, p. 77.

<sup>24</sup> La colonizzazione degli “spazi liberi” del Nuovo Mondo rese possibile l’accordo e l’equilibrio tra le potenze terrestri europee e l’impero marittimo britannico, risultando fondamentale per la formulazione dello “jus publicum Europaeum”: «La comparsa di spazi liberi immensi e la conquista territoriale di un nuovo mondo resero possibile un nuovo diritto internazionale europeo a struttura interstatale. Nell’epoca interstatale del diritto internazionale, che va datata tra il secolo XVI e la fine del XIX, si conseguì un reale progresso: quello di circoscrivere e di limitare la guerra europea. [...] Esso si verificò solo perché si realizzò un nuovo ordinamento spaziale concreto, un equilibrio tra gli Stati territoriali del continente europeo in correlazione con l’impero marittimo britannico, avente sullo sfondo immensi spazi liberi». C. Schmitt, *Der Nomos der Erde im Völkerrecht des Jus Publicum Europaeum*, Duncker & Humblot, Berlin 1974; trad. it. di E. Castrucci, *Il nomos della terra nel diritto internazionale dello «jus publicum europaeum»*, a cura di F. Volpi, Adelphi, Milano 1991, p. 163. Sul passaggio nella riflessione dello Schmitt “internazionalista” da *Land und Meer* a *Der Nomos der Erde*, cfr. C. Galli, *Genealogia della politica. Carl Schmitt e la crisi del pensiero politico moderno*, il Mulino, Bologna 2010<sup>2</sup>, pp. 864-912.

<sup>25</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., p. 77.

<sup>26</sup> «Il mare rimane invece al di fuori di ogni ordinamento spaziale specificamente statale. Esso non è né territorio statale, né spazio coloniale, né zona occupabile. È dunque libero da ogni tipo di autorità spaziale dello Stato. La terraferma viene suddivisa secondo chiare linee di confine in territori statali e spazi di dominio. Il mare non conosce altri confini che quelli delle coste. Esso rimane l’unica superficie spaziale libera per tutti gli Stati e aperta al commercio, alla pesca e al libero esercizio della guerra marittima e del diritto di preda, senza preoccupazioni di vicinato o di confine geografico». Schmitt, *Il nomos della terra* cit., p. 207.

<sup>27</sup> Cfr. C. Schmitt, *Der Begriff des Politischen* (1927), Duncker & Humblot, München-Leipzig 1932; trad. it *Il concetto di «politico»*, in *Le categorie del «politico». Saggi di teoria politica*, a cura di G. Miglio e P. Schiera, il Mulino, Bologna 1972, pp. 87-165.

<sup>28</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., pp. 100-101.

le – dell’Inghilterra condivideva ancora il globo con le potenze terrestri, spartendone con esse la colonizzazione; ora, invece, facendosi potenza industriale, a cambiare è la forma della guerra, che perde la sua dimensione “politica” (che sia combattuta in terra o in mare), diventando “economica”: si apre una nuova epoca. Sebbene Schmitt la riconduca ancora al rapporto tra terra e mare – «questo passo significò nel contempo un nuovo stadio nel rapporto elementare fra terra e mare»<sup>29</sup> –, si è consumata quella cesura che mette in questione la sopravvivenza del rapporto stesso. Diventando la guerra “economica”, il mare non soltanto sottrae la guerra alla terra, al suo elemento naturale (e giuridico), ma esso stesso finisce così per perdere la sua qualità elementare. E non solo perché le guerre di cui scrive Schmitt, condotte da navi corazzate dall’industria, sono fin troppo “pesanti” per la sua fluidità, ma anche perché non è più l’elemento marino a caratterizzare il nuovo Leviatano. A leggere le parole di Schmitt, sembra proprio che, malgrado quanto abbia scritto poco prima, tale svolta epocale non rientri più nel rapporto tra terra e mare: «Adesso, infatti, da grande pesce il Leviatano si trasformò in macchina. Si trattò invero di una metamorfosi sostanziale straordinaria»<sup>30</sup>.

Ripeto, la vera svolta consiste nel fatto che non è più l’essere umano a esercitare la sua potenza storica sugli elementi naturali, terra o mare che sia, ma sono ora le macchine a dominare la natura: «Tra l’elemento del mare e l’esistenza dell’uomo si frappose un dispositivo meccanico. È evidente che un dominio del mare costruito sull’industria meccanica è ben diverso da una potenza marittima conquistata giorno per giorno nel più duro corpo a corpo con l’elemento marino»<sup>31</sup>. Per quanto ancora saranno gli esseri umani a manovrare tali macchine, come fu in passato con altri strumenti bellici quali l’artiglieria e le galee o i velieri, a essere cioè il soggetto della tecnica? Le macchine non sembrano più essere lo strumento mediante cui gli esseri umani si rapportano agli elementi della natura. Se ancora Schmitt può parlare di predominio del mare, questo non va più inteso come elemento naturale, bensì come quella dimensione dell’economico che ha acquisito la supremazia sul politico. Il Leviatano macchina è infatti la forma imperiale del Leviatano pesce, così come l’industria è l’economia politica del commercio: «l’esistenza puramente marittima – il segreto della potenza mondiale britanni-

<sup>29</sup> Ivi, p. 101.

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> *Ibid.*

ca – era stata colpita nella sua essenza. Tuttavia gli uomini del XIX secolo non se ne accorsero, perché il Leviatano, pesce o macchina che fosse, diventava in ogni caso sempre più forte e possente, e il suo regno sembrava non dovesse aver fine»<sup>32</sup>. Schmitt finisce quindi per stringere anche lui come Marx il nesso tra commercio e industria, ma a produrlo non è il capitale, bensì il Leviatano in quanto soggetto sovrano della guerra.

### 3. *Leviatano macchina*

La trasformazione intercorsa nello *status* del Leviatano – da grande pesce a macchina – aveva già improntato la riflessione di Schmitt su Hobbes di pochi anni prima in *Der Leviathan in der Staatslehre des Thomas Hobbes. Land und Meer* si pone in piena continuità. Che, secondo la tradizione biblica (*Libro di Giobbe*), una grande potenza incarni un animale terrestre (Behemot: orso, toro o elefante) o un grande pesce (Leviathan: coccodrillo, drago marino o balena), comunque si tratta di un animale. Ma quella del grande animale è solo una delle immagini del Leviatano di Hobbes, le altre sono: grande uomo e grande macchina. Il Leviatano configura quel “Dio mortale” che con il terrore impone la pace solo nel momento in cui in esso convergono e convivono l’animale e la macchina, in modo tale che il grande uomo configuri in effetti un “uomo artificiale”. Questa duplice natura del Leviatano – animale e macchina – doveva però avere l’essere umano al suo sommo capo, come suo soggetto sovrano: «Nella sua interezza di corpo e di anima, lo Stato è un “homo artificialis” e in quanto tale è una macchina. È un’opera compiuta da uomini, e in esso materia e artefice (“materia” e “artifex”), macchina e costruttore, sono la stessa cosa, cioè uomini»<sup>33</sup>. E tuttavia, secondo Schmitt, il destino del Leviatano era già inscritto nel suo atto di nascita presso l’“inglese” Hobbes: «Nel risultato storico finale, quindi, il “grande uomo” non ha potuto conservarsi come persona sovrano-rappresentativa [...]. Il Leviatano non divenne così altro che una grande macchina, un gigantesco meccanismo al servizio della sicurezza dell’esistenza fisica e terrena degli uomini da lui dominati e

<sup>32</sup> Ivi, p. 102.

<sup>33</sup> Schmitt, *Il Leviatano nella dottrina dello Stato di Thomas Hobbes* cit., p. 70. Insiste sulla trasformazione del Leviatano in macchina anche Carlo Galli nella sua *Introduzione* al volume; cfr. C. Galli, *Introduzione. Schmitt e Hobbes: una strana coppia?*, in C. Schmitt, *Sul Leviatano* cit., pp. 7-32.

protetti»<sup>34</sup>. Sebbene, come ho già evidenziato, Schmitt ritenga che lo Stato hobbesiano non sia poi stato realizzato in Inghilterra, è tuttavia l’Inghilterra che avvia il processo di tecnicizzazione del Leviatano: «Il risultato è che questa macchina, come tutta quanta la tecnica, si rende indipendente da ogni contenuto di fini o di convincimenti politici, e acquisisce la neutralità rispetto ai valori e alla verità propria di uno strumento tecnico. Si è così realizzato, a partire dal Seicento, un processo di neutralizzazione che, con intima coerenza, culmina nella tecnicizzazione generale»<sup>35</sup>. Abbiamo anche già considerato che, per Schmitt, l’Inghilterra si sia fatta portatrice di questo disegno della *Weltgeschichte* suo malgrado; la sua storia cosciente, infatti, l’ha condotta a impersonificare il Leviatano in quanto grande pesce, è invece il capitalismo – sosterebbe Marx – o lo sviluppo tecnologico della guerra – ha affermato Schmitt – a condurre al Leviatano macchina. Quella inglese era, nonostante la sua insularità oceanica, una coscienza ancora europea, quella del conflitto tra terra e mare, che è un conflitto tra grandi animali: «si tratta di una lotta per la vita tra forze elementari, in questo contesto i Leviatani appaiono come grandi animali»<sup>36</sup>. I protagonisti della guerra sono insomma ancora Stati, la cui sovranità sovrasta tanto l’animalità quanto l’artificialità del Leviatano. Ma nel momento in cui l’apparato burocratico e amministrativo dello Stato si rende autonomo dalla sua sovranità e, al contempo, finisce per configurare a propria immagine le macchine da guerra, ecco che il Leviatano diventa una macchina: «poiché quelli che si fronteggiano reciprocamente sono meccanismi di comando fortemente centralizzati, approntati col massimo impiego d’intelligenza umana, che si avviano muovendo una manopola sul quadro di controllo, allora i Leviatani appaiono come grandi macchine»<sup>37</sup>.

L’ultimo capitolo di *Land und Meer* si apre con Schmitt che annuncia «una seconda, nuova rivoluzione spaziale»<sup>38</sup>, provocata dallo sviluppo industriale e tecnologico. Non si tratta dunque di un nuovo capitolo del rapporto tra terra e mare, piuttosto di un “mutamento dell’immagine di spazio” che si presenta come una cesura rispetto al passato. La storia che è culminata con l’egemonia globale britannica è ormai giunta al termine. Il Leviatano macchina non consente più che sia uno Stato a rappresentare lo spirito del mondo e a guidarne

<sup>34</sup> Schmitt, *Il Leviatano nella dottrina dello Stato di Thomas Hobbes* cit., p. 70.

<sup>35</sup> Ivi, p. 77.

<sup>36</sup> Ivi, p. 87.

<sup>37</sup> *Ibid.*

<sup>38</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., p. 106.

le sorti. In *Land und Meer*, non sono nemmeno gli Stati Uniti a incarnare il nuovo Leviatano, Schmitt lo ha escluso nel capitolo precedente: discutendo *The Influence of Sea Power upon History* di Alfred Thayer Mahan, che teorizza una sorta di passaggio di testimone dall’Inghilterra agli Stati Uniti quale isola egemonica a livello mondiale, trova che tale posizione «non nasce dallo spirito degli antichi navigatori, bensì da un bisogno conservatore di sicurezza geopolitica»<sup>39</sup>. Sarà pure che Schmitt qui non voglia attribuire al nuovo nemico una valenza epocale, ma forse bisognerebbe riconoscergli anche una coerenza argomentativa: il Leviatano macchina non contempla uno Stato guida, la *leadership* mondiale di una sovranità che si concepisce ancora come tale. A riprova del fatto che non si può tornare indietro all’epoca dello Stato sovrano moderno, nel 1941, Schmitt introduce la nozione di *Großraum* (“grande spazio”) in quanto nuova condizione geopolitica aperta dal declino dell’impero britannico<sup>40</sup>. La rivoluzione spaziale industriale pone piuttosto gli Stati in competizione tra loro, ma non alla sua guida. Tant’è che la “sua” stessa Germania – potenza terrestre – può giocarsela ora con il grande pesce inglese: «In pochi anni, nel periodo dal 1890 al 1914, uno Stato del continente europeo, la Germania, recuperò lo svantaggio nei confronti dell’Inghilterra giungendo addirittura a superarla in settori importanti come la costruzione di macchinari, navi e locomotive»<sup>41</sup>. Attenzione, però: si tratta di una competizione “economica”, il cui esito può avere sì conseguenze geopolitiche, ma comunque l’egemonia si contende su quel piano economico – del capitalismo industriale – che non lascia la decisione alla sovranità degli Stati.

Una seconda rivoluzione spaziale non può allora essere determinata dagli elementi della prima – terra e mare – ma da nuovi ele-

<sup>39</sup> Ivi, p. 105.

<sup>40</sup> Cfr. C. Schmitt, *Völkerrechtliche Großraumordnung mit Interventionsverbot für raumfremde Mächte. Ein Beitrag zum Reichsbegriff im Völkerrecht* (1941), in *Staat, Großraum, Nomos. Arbeiten aus den Jahren 1916-1969*, a cura di G. Maschke, Duncker & Humblot, Berlino 2005, pp. 269-371; trad. it. *L’ordinamento dei grandi spazi nel diritto internazionale con divieto d’intervento per potenze straniere. Un contributo sul concetto di impero nel diritto internazionale*, a cura di G. Gurisatti, Adelphi, Milano 2015, pp. 101-198. In *Il nomos della terra*, Schmitt è più propenso a riconoscere agli Stati Uniti la *leadership* sul “grande spazio” dell’emisfero occidentale, ma comunque non smette di trovare nella sua politica motivi di ambiguità, oscillamenti e regressioni a un’epoca del mare ormai conclusa; cfr. Schmitt, *Il nomos della terra* cit., pp. 368-409. Sulla concezione schmittiana di *Großraum*, cfr. C. Resta, *Stato mondiale o nomos della terra. Carl Schmitt tra universo e pluriverso*, Antonio Pellicani editore, Roma 1999; C. Galli, *Lo sguardo di Giano. Saggi su Carl Schmitt*, il Mulino, Bologna 2008, pp. 129-172.

<sup>41</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., p. 106.

menti: aria e fuoco. Stavolta tuttavia non è la potenza storica degli esseri umani a deciderli, bensì le innovazioni tecnologiche di cui è sempre la guerra a essere il teatro: l'aeroplano in quanto «arma spaziale»<sup>42</sup>. Schmitt accenna soltanto brevemente a quelli che potrebbero essere i nuovi scenari aperti da questa seconda rivoluzione spaziale<sup>43</sup>, per ritornare al tema di *Land und Meer*: terra e mare. Al tempo della seconda rivoluzione spaziale, «viene a cadere anche quella separazione di terra e mare su cui si fondava il legame durato finora tra dominio marittimo e dominio mondiale. Viene a cadere cioè il presupposto della conquista britannica del mare, e con esso il *nomos* della terra in vigore fino a oggi»<sup>44</sup>. Schmitt sembra sostenere che si riapre la partita tra terra e mare e che, nel «nuovo *nomos* della Terra» che si prefigura, anche le potenze terrestri (europee, Germania *in primis*) potrebbero dire nuovamente la loro: «[il nuovo *nomos* del nostro pianeta] lo invocano le nuove relazioni dell'uomo con i nuovi elementi, e lo impongono le mutate dimensioni e condizioni dell'esistenza umana»<sup>45</sup>. Quella stessa economia industriale che si è sviluppata dal mare potrebbe ora offrire nuove opportunità alla terra – non fa forse riferimento il “fuoco”, a cui Schmitt guarda come al vero elemento “nuovo”, ai combustibili fossili custoditi nelle viscere della terra, che alimentano i «motori a scoppio che azionano le macchine volanti»<sup>46</sup>? In effetti, fino a tutt'oggi, le nuove guerre si combattono anche in nome del capitalismo estrattivista, per accaparrarsi quegli elementi naturali ridotti e quantificati in risorse per la crescita economica e lo sviluppo tecnologico. Ma appunto di guerre di matrice “economica” si tratta.

In conclusione di *Land und Meer*, Schmitt auspica che si diano «giuste misure» e «proporzioni sensate»<sup>47</sup> anche nel nuovo *nomos* che si sta formando; difficile non scorgervi quel rinnovamento nazista della potenza terrestre germanica e dell'uomo nuovo che essa propagandava<sup>48</sup>. Questa ripresa della potenza storica dell'essere

<sup>42</sup> Ivi, p. 107.

<sup>43</sup> Sviluppa l'ipotesi di Schmitt di una seconda rivoluzione spaziale caratterizzata dall'epoca dell'aria M. Vegetti, *L'invenzione del globo* cit.

<sup>44</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., pp. 109-110.

<sup>45</sup> Ivi, p. 110.

<sup>46</sup> Ivi, p. 108. Sulla storia e le implicazioni del “capitalismo fossile”, cfr. A. Malm, *Fossil Capital: The Rise of Steam Power and the Roots of Global Warming*, Verso, London-New York 2016.

<sup>47</sup> Schmitt, *Terra e mare* cit., p. 110.

<sup>48</sup> Da segnalare come proprio nell'ultima pagina del libro Schmitt abbia espunto quei riferimenti alla “lotta” e alla “guerra” quali levatrici del nuovo *nomos* presenti nell'edizione

umano, di nuovo in grado di fare epoca attraverso gli elementi, sembra una concessione di Schmitt alla congiuntura, tutt'altro che coerente con l'epoca aperta dal Leviatano macchina, che di per sé non contempla sovranità statale, politica, umana. Mi sembra invece che quella del Leviatano macchina – dell'economia politica del capitale in quanto guerra economica permanente – sia un'epoca che non fa epoca, almeno per quello che è il criterio di Schmitt. Piuttosto, per riprendere Gramsci, tale epoca si dispiega nella “durata”. Mi sembra insomma che, paradossalmente, Schmitt sia il miglior critico della valenza epocale di quei “ritorni alla terra” – penso ad esempio ai neo-sovranismi, tra cui si può annoverare anche la Brexit – che da qualche tempo sono all'ordine del giorno della politica mondiale. E non sarebbe questa la prima volta che si potrebbe usare Schmitt contro sé stesso.

### Abstract

L'articolo commenta gli ultimi capitoli di *Land und Meer* di Carl Schmitt, cercando sia di interpretarne sia di attualizzarne le questioni fondamentali. Si assume il concetto di “epoca” e la potenza storica dell'essere umano di “fare epoca” in simbiosi con gli elementi naturali per considerare se ciò sia ancora possibile – per Schmitt e in generale – dopo l'epoca del mare e dopo l'egemonia britannica degli oceani. Fondamentale risulta lo statuto che assume il Leviatano: se il Leviatano propugnato dall'impero britannico è ancora il “grande pesce” della tradizione biblica, in seguito, con l'affermarsi del capitalismo industriale e con la configurazione tecnologica ed economica della guerra, il Leviatano diventa macchina. Si pone quindi la questione se, nell'epoca del Leviatano macchina, è ancora possibile “fare epoca” secondo il criterio di Schmitt.

*The article comments on the last chapters of Carl Schmitt's Land und Meer, attempting both to interpret and actualise its fundamental questions. The concept of “epoch” and the historical power of the human being to “make epoch” in symbiosis with the natural elements is taken up to consider whether this is still possible – for Schmitt and in general – after the epoch of the sea and after the British hegemony of the oceans. Fundamental is the status that Leviathan assumes: while the Leviathan advocated by the British Empire is still the “great fish” of the biblical tradition, later, with the rise of industrial capitalism and the technological and economic configura-*

del 1942, quindi a Seconda guerra mondiale pienamente in corso. Cfr. F. Volpi, *Il potere degli elementi*, in C. Schmitt, *Terra e mare* cit., pp. 146-147.

*tion of war, Leviathan becomes machine. The question then arises whether, in the age of the machine Leviathan, it is still possible to “make epoch” according to Schmitt’s criterion.*

Parole chiave: Carl Schmitt, epoca, Leviatano, macchina, capitalismo industriale.

Keywords: Carl Schmitt, Epoch, Leviathan, Machine, Industrial Capitalism.