



L'AIR AGE GLOBALISM

E LA NASCITA DELL'IMPERO AMERICANO

MATTEO VEGETTI

L'attacco giapponese a Pearl Harbor decretò la fine dell'isolazionismo americano e l'esordio di una nuova presa di coscienza spaziale che assunse il nome di "Air Age" (età dell'aria). L'aria divenne l'elemento qualificante di una nuova epoca e di una nuova spazialità, intrinsecamente globale. Gli Stati Uniti intuirono le conseguenze e le potenzialità di questo mutamento, cogliendovi l'occasione per ridefinire la propria posizione nel mondo e per porre con ciò stesso le premesse per una lunga egemonia.

ARIA E MARE NELLA POLITICA AMERICANA

A

gli Stati Uniti si addice la massima di Halford John Mackinder secondo la quale la democrazia si rifiuta di pensare strategicamente fino a che non sia costretta a farlo per scopi difensivi. In effetti, prima degli eventi che l'avrebbero coinvolta nella Seconda guerra mondiale, obbligandola a un inedito sforzo d'immaginazione geografica, la politica estera americana non aveva bisogno d'impegnarsi troppo su questo versante, potendo confidare sul saldo principio spaziale definito dalla Dottrina Monroe (1823) e di volta in volta adattato ai mutamenti dello scenario internazionale. Com'è noto, la Dottrina interdive alle potenze europee ogni interferenza nel continente americano e simmetricamente dichiarava l'estraneità degli Stati Uniti alle questioni politiche appartenenti al Vecchio continente e alle sue colonie. Alla sua base c'era un principio morale risalente a Jefferson: l'America avrebbe dovuto possedere un emisfero proprio e un proprio sistema di interessi, polemicamente separato dall'Europa liberale delle monarchie e dal suo imperialismo coloniale. Nella coscienza culturale americana questo principio, solennemente celebrato come uno



dei cardini ideologici dell'indipendenza, ha messo radici tanto profonde da essere ancora oggi presente. Ma già nel 1904, con il cosiddetto *Corollario alla Dottrina Monroe* di Theodore Roosevelt, la Dottrina perse il suo originario significato difensivo, sancendo l'inizio di una politica estera espansionistica, volta a porre il Sud America sotto il dominio americano. A questa politica serviva tuttavia una Marina militare all'altezza, cosa di cui gli Stati Uniti erano del tutto sprovvisti. La lacuna venne colmata grazie agli sforzi dell'ammiraglio Alfred T. Mahan, consigliere strategico di Roosevelt. In testi fondamentali come *The influence of Sea Power on History* (1892) e *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (1897), Mahan aveva posto le basi teoriche per fare del suo Paese una potenza navale proiettata sugli oceani. A tale scopo Mahan dotò la Dottrina Monroe di un'interpretazione dinamica e aggressiva, ispirata alla storia dell'egemonia inglese sui mari e basata su tre postulati: la costruzione di una forte Marina da guerra; la creazione di un vasto sistema logistico di punti d'appoggio (porti o basi navali); il controllo dei mari come premessa indispensabile per dominare il commercio mondiale.

Eppure neanche l'ingresso nella Prima guerra mondiale decretò il tramonto dell'antico principio di isolamento emisferico inscritto nella Dottrina Monroe, se è vero che già all'indomani della pace di Versailles, incoraggiati dal popolare slogan *See America First*, gli Stati Uniti ripiombarono nella rassicurante ideologia isolazionista, alimentata dalla certezza di non poter subire attacchi sul proprio territorio.

Questa certezza avrebbe però potuto incrinarsi qualora i vertici della Marina avessero dato ascolto al generale William (Billy) Mitchell che, illuminato dalle tesi sostenute dal generale italiano Giulio Douhet nel celebre *Il dominio dell'aria* (1921), comprese con straordinaria lungimiranza le implicazioni spaziali e strategiche dell'aeronautica militare. Secondo la lezione di Douhet, quest'ultima avrebbe infatti stravolto il tradizionale rapporto tra potenze di terra e potenze marine, facendo sorgere una terza dimensione superiore a entrambe in senso fisico e gerarchico, data la possibilità dell'aeronautica di colpire indifferentemente sulla terra ferma e in alto mare. Inoltre, con l'ascesa dell'Arma aerea, le profondità dell'estensione terrestre, immuni agli attacchi navali, sarebbero diventate per la prima volta vulnerabili¹, mentre le distanze fisiche avrebbero progressivamente smarrito il loro significato difensivo, lasciando emergere scenari prima di allora inimmaginabili, come per esempio un conflitto tra Stati Uniti e Giappone².

1. DOUHET 2002, p. 13.

2. Scrive Douhet: «Parallelamente andrà accrescendosi la potenza offensiva degli aerei considerati come macchine da guerra, e nulla vieta pensare che in un non lontanissimo avvenire il Giappone possa attaccare gli Stati Uniti per via d'aria, o viceversa»; *ivi*, p. 45.



Will Rogers e William (Billy) Mitchell a Bowling Field, Washington, D.C., 25 aprile 1924. Come ogni buon teorico del potere aereo, Mitchell era egli stesso aviatore (© Library of Congress).



Mitchell comprese che il mutamento spaziale descritto da Douhet avrebbe investito soprattutto il tradizionale primato del *Sea Power*, mettendo perciò fatalmente in crisi il ruolo degli Stati Uniti come potenza mondiale, almeno se questi non si fossero rapidamente dotati di una forza aerea autonoma. E siccome quest'affermazione incontrò una forte resistenza, egli stesso s'incaricò di dimostrarla in un'esercitazione tenutasi al largo della Virginia tra il 2 giugno e il 21 luglio 1921, quando un gruppo di navi da guerra tedesche arresesi durante la Grande Guerra (tra cui la *Ostfriesland*, considerata inaffondabile) furono mandate a picco da una squadriglia di aerosiluranti. I controversi risvolti della vicenda costarono a Mitchell il deferimento innanzi alla corte marziale e la sospensione dal servizio. Ma questo non gli impedì di proseguire la sua battaglia culturale, fino ad avvertire, nell'udienza del 13 gennaio 1935, il Military Affairs Committee del pericolo che l'America potesse essere l'oggetto di un attacco aereo giapponese, sottolineando anche l'importanza dell'Alaska nella nuova geografia ingenerata dall'aeronautica.

Anche per queste ragioni la battaglia di Pearl Harbor – sul cui significato torneremo in seguito – avrebbe comportato la sua rapida e piena riabilitazione. Ma a raccogliere l'eredità di Mitchell fu soprattutto un ex pilota della Marina imperiale russa, Alexander P. de Seversky³, autore del bestseller *Victory through Air Power*⁴, pubblicato nell'aprile 1942 e subito tradotto da Walt Disney in un film dedicato al genio visionario, ma «ignorato e ridicolizzato», del generale Billy Mitchell. De Seversky perorava la costruzione di una possente flotta aerea capace di un'enorme autonomia per poter condurre «una guerra intra-emisferica attraverso gli oceani»⁵. Le basi aeree americane sarebbero infatti dovute rimanere in patria, poiché un loro dispiegamento all'estero (a eccezione della Gran Bretagna, ritenuta l'unico avamposto difendibile) avrebbe comportato spese insostenibili. Spesso criticato per il suo «isolazionismo aereo», de Seversky tentava in realtà di conciliare il tradizionale isolamento emisferico dell'America con l'ambizione di proiettare nel mondo la sua potenza. Quanto avrebbe consentito di risolvere il cronico dilemma degli Stati Uniti (divenire una forza globalmente egemone senza uscire dai propri confini) era appunto il provvidenziale espediente tecnico dell'aeronautica a lungo raggio, da impiegare in bombardamenti strategici sul suolo europeo (attraverso l'Oceano Atlantico) o giapponese (decollando dall'Alaska)⁶.

3. WARNER 1943, pp. 487-497. Per un'altra importante ricostruzione dei rapporti intercorsi tra Douhet, Mitchell, de Seversky, cfr. SHERRY 1987.

4. DE SEVERSKY 1942.

5. Ivi, p. 338.

6. L'aeroplano che de Seversky immaginava naturalmente non esisteva ancora. Ma fin dal 1941 gli Stati Uniti cominciarono a progettare il primo bombardiere intra-emisferico capace di colpire la Germania dal Nord America. Il progetto giunse però a realizzazione solo nel 1948. Si trattava del più grande aereo militare mai realizzato, il Convair B-36 "Peacemaker", che, arruolato nella Guerra fredda, in onore al suo nome non sparò un solo colpo fino alla sua dismissione. Durante la Seconda guerra mondiale l'assenza di bombardieri strategici intercontinentali fu parzialmente supplita dai Boeing B-29 "Superfortress".



Il territorio degli Stati Uniti concepito come una piattaforma aerea (DE SEVERSKY 1942, p. 316).

LA NASCITA DELL'AIR AGE

Gli effetti culturali dell'attacco giapponese a Pearl Harbor provocarono il crollo strutturale della coscienza spaziale fondata sui presupposti isolazionisti. La visione emisferica dello spazio globale (rafforzata e persino naturalizzata dall'uso delle tradizionali carte – dette *double circle* o *hemispherical projection* – nelle quali il mondo era convenzionalmente diviso in due metà, una occupata dalle Americhe e un'altra da tutte le restanti terre emerse) apparve improvvisamente superata dagli sviluppi tecnologici dei nuovi mezzi bellici. Secondo la testimonianza di George T. Renner, uno dei più acuti geografi del suo tempo, «queste concezioni cartografiche e geografiche superate e antiquate ricevettero il colpo di grazia il 7 dicembre 1941, e gli americani tardivamente realizzarono le vaste implicazioni e possibilità dell'*air power*. Dalle rovine di questa Pearl Harbor geografica crebbe il nuovo concetto della geografia dell'*Air Age*, ovvero della geografia globale, e la richiesta di nuove carte»⁷. La Geografia fu allora investita del compito di formulare

7. RENNER 1947, p. 209.



una rappresentazione del mondo tanto efficace da persuadere gli americani circa gli effetti profondi e irreversibili dell'avvenuto mutamento. A questo scopo si mobilitarono per prime le riviste americane popolari come «Fortune», «Life», «National Geographic», «Collier's». Più agili nel recepire il cambiamento rispetto alle istituzioni tradizionali e certamente più libere di sperimentare forme espressive innovative, esse rielaborarono creativamente le convenzioni geografiche per annunciare al grande pubblico l'inizio di una nuova epoca, definita "Air Age" per via del primato assunto dall'aria nella comunicazione, nell'economia e ovviamente nella guerra⁸. L'Air Age americana non è però riducibile a un'operazione di propaganda allo scopo di legittimare il coinvolgimento statunitense nella Seconda guerra mondiale (una guerra effettivamente percepita da una cospicua parte della popolazione come la più classica delle guerre imperialiste europee e perciò come la più aliena agli Stati Uniti). Si trattava invece di plasmare una coscienza spaziale all'altezza del mondo globale. Occorreva perciò, innanzitutto, una visione filosofica capace di creare un collegamento tra lo spazio conquistato dall'aeronautica (il principale simbolo della nuova epoca) e l'avvento di una dimensione spaziale del tutto nuova, tridimensionale e intrinsecamente globalizzata; una dimensione che avrebbe coinvolto nei suoi effetti l'ambiente di vita delle persone, la costruzione delle città, la politica estera, i rapporti tra i popoli, l'intera intuizione spaziale di ciò che è prossimo e lontano. La metafisica dell'aria doveva dunque predisporre gli americani a un grande sforzo adattativo, soprattutto dal punto di vista cognitivo. In Renner la questione si pone in modo del tutto esplicito, come dimostra, ad esempio, il seguente emblematico passaggio: «Il flusso quotidiano degli eventi nel mondo di oggi sfida l'uomo a pensare in termini globali («global terms»). La radio, il telefono, il telegrafo e l'aeroplano portano idee da tutta la Terra e forniscono notizie dal mondo di ora in ora. Sfortunatamente, comunque, leggere o ascoltare notizie globali (*global news*) non ci obbliga necessariamente a elaborare un pensiero globale»⁹. Renner rimarca allora l'improcrastinabile necessità di maturare un inedito *global thinking*, diretta espressione dell'età dell'aria: «Think "globally", vale a dire, entra nell'abito mentale di pensare il mondo come un'unità e osserva come un evento in una parte del mondo influenza un evento in un'altra. Una larga parte del trasporto è diventata atmosferica, superando le barriere terrestri e marittime; e l'atmosfera, a differenza del mare e della terra, è unità»¹⁰. In un'altra versione, quella di Nikolaus Louis Engelhardt (Acting Director of Research for the Board of Education a Newark, New Jersey, nonché creatore del programma pedagogico per gli studenti liceali *Education for the Air Age*), la rivoluzione spaziale aerea muta addirittura l'intero ambiente antropico: «Mari sconfinati, pericolose scogliere, irte montagne, distese ghiacciate, giungle profonde, tutte le barriere conosciute dall'umanità legata alla terra sono divenute semplici forme del paesaggio sotto lo sguardo globale dei viaggiatori in aeroplano su quell'oceano d'aria che è ora la terza dimensione

8. SCHULTEN 2001.

9. Ivi, p. 16.

10. Ivi, p. 428.

per una *air-free people*. Nessun aspetto dell'ecologia umana rimarrà inalterato da questa nuova strumentalità che non solo abolisce le distanze ma riforma (*reshapes*) anche le basi della geografia umana e rimodella (*remolds*) le relazioni interne ed esterne tra gruppi di popolazioni nazionali e continentali. Città, Stato, nazione e pure confini continentali svaniscono o diventano curiosi anacronismi per i viaggiatori della stratosfera sulle rotte dei grandi-cerchi che ruotano intorno a un pianeta privo di restrizioni topografiche»¹¹. Citazioni di questo tenore ricorrono frequentemente in Fuller¹², Wheeler¹³, MacLeish¹⁴, Hankins¹⁵, Van Zandt¹⁶, Engelhardt¹⁷, Raisz¹⁸, Packard¹⁹ e altri ancora, tutti impegnati ad arricchire il senso filosofico dell'Air Age mostrando i processi che restringono il pianeta e ordiscono un complesso sistema di interconnessioni e interdipendenze globali. Prende così forma un'idea di "globalizzazione" che ci è molto familiare. Se infatti, da un lato, il globale assume l'aspetto di un evento storico tanto profondo e radicale da richiedere una nuova visione del mondo, in netta discontinuità rispetto al passato, dall'altro esso si esplica proprio in quei fattori dinamici e connettivi che, in campo tecnico, economico e infrastrutturale, trasgrediscono gli ordini politico-spaziali più profondamente radicati nella tradizione moderna, a cominciare dalla statualità. Ma questo sorprendente esercizio teorico era essenziale anche al raggiungimento di un obiettivo più specificamente geopolitico e molto meno neutrale, vale a dire il superamento dei presupposti dell'isolazionismo riconducibili alla teoria emisferica della Dottrina Monroe. Se è vero che ogni conquista spaziale è preceduta da una presa di possesso intellettuale dello spazio, i geografi americani miravano a ricollocare gli Stati Uniti nello spazio globale²⁰, dopo aver inventato il "globale" come categoria filosofica, nei termini e nei modi che abbiamo appena richiamato.

11. ENGELHARDT 1942, p. V.

12. FULLER 1944.

13. WHEELER 1943.

14. MACLEISH 1942, p. 5: «Mai in tutta la loro storia gli uomini sono stati davvero in grado di concepire il mondo come uno: una singola sfera, un globo avente le qualità di un globo, una terra rotonda nella quale tutte le direzioni alla fine si incontrano, nel quale non c'è centro perché ogni punto o nessuno è il centro – una terra eguale che tutti gli uomini occupano come eguali».

15. HANKINS 1944, p. III: «Shakespeare ha detto "All the world's a stage". Oggi potremmo dire che tutto il mondo è il nostro vicinato, dal momento che l'aeroplano ha trasformato il nostro mondo intero in una comunità. Dobbiamo pensare nei termini di questa nuova relazione. Dobbiamo adeguare i nostri sentimenti, le nostre intelligenze, le nostre conoscenze alla vita globale».

16. PARKER VAN ZANDT 1944.

17. ENGELHARDT 1943, p. 10: «Il mondo si è ristretto. Non possiamo più pensare in termini di continenti isolati. L'Air Age è cominciata».

18. RAISZ 1944.

19. PACKARD ET AL. 1944, p. 7: «Le genti della terra sono diventate, nel bene o nel male, una comunità globale» (p. 7); inoltre, p. 8: «Invece di pensare esclusivamente in termini di emisferi occidentali e orientali, con le rispettive masse di terra separate da migliaia di miglia d'acqua, e la regione del polo nord solo come una vasta distesa di ghiaccio e neve, siamo giunti a realizzare che gran parte delle masse terrestri sono nell'emisfero settentrionale, che formano un anello intorno al polo nord, e che sono a poche ore di volo l'una dall'altra».

20. HENRIKSON 1980.



Lo storico Geoffrey Parker così commentava la visione spaziale di Haushofer, stabilendo una relazione diretta con quella di Hitler: «Haushofer riteneva che il potere che controlla l'Europa dell'Est controlli l'Heartland, una regione mistica situata nella Russia occidentale. Il potere che controlla l'Heartland controlla l'Isola del Mondo. Il potere che controlla l'Isola del Mondo controlla la terra. Hitler prese sul serio questa indicazione e conquistò in effetti quasi tutto l'Heartland. La sua ossessione per lo spazio geografico lo condusse verso il disastro di Stalingrado» (PARKER 1985, p. 59).

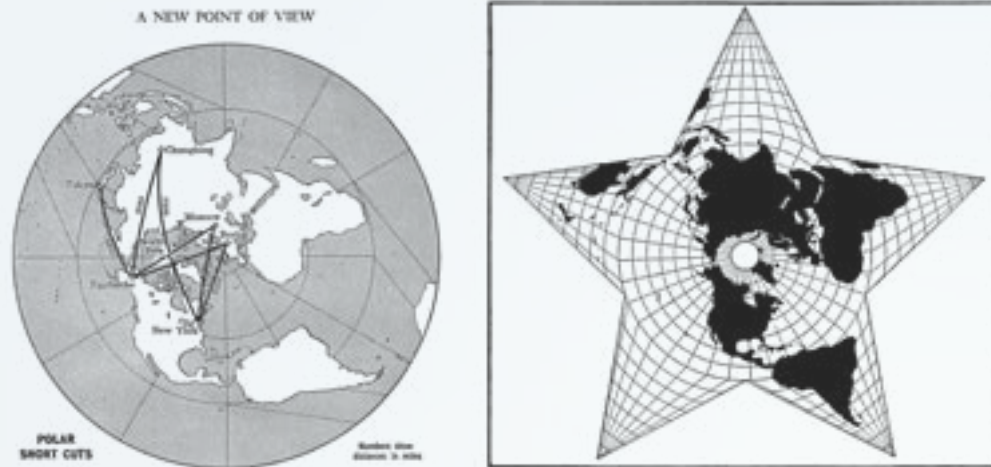
Per comprendere il nucleo concettuale di quest'operazione occorre però richiamare la più celebre mappa della Geopolitica, vale a dire la carta presentata da Mackinder nel celebre discorso intitolato *The Geographical Pivot of History* (1904)²¹. Come è noto il geografo inglese intendeva avvertire il governo britannico del grave pericolo rappresentato dalla potenziale genesi di un dominio politico terrestre sull'area da lui definita *Heartland*. Concretamente, qualora la Germania fosse riuscita ad annettersi la Russia, o anche a costituire un'alleanza russo-tedesca, sarebbe sorta una potenza così estesa da risultare non solo invulnerabile al *Sea power* inglese, ma teoricamente in grado di dotarsi essa stessa di una potente flotta, realizzando così una formidabile sintesi tra terra e mare. Ora, la ragione per cui la carta di Mackinder divenne il principale obiettivo polemico dell'*Air Age* è semplice: viziata da una visione del mondo ancora napoleonica, essa relegava l'America ai margini dello scacchiere della politica mondiale (nell'area della mappa definita *Outer or insular crescent*), estraniandola dall'Europa e più ancora dall'*Heartland*, ovvero dall'area geografica dove, specie dopo l'*Operazione Barbarossa*, si giocavano i destini del pianeta. Il problema posto dalla carta di Mackinder era dunque duplice: da un lato pareva fatta apposta per rafforzare gli argomenti a favore dell'isolazionismo; dall'altro si supponeva incarnasse il simbolo dell'imperialismo hitleriano, dal momento che già negli anni Trenta Karl Haushofer – considerato in America come la mente occulta della strategia militare tedesca – l'aveva adottata come fonte d'ispirazione (figura sopra).

21. MACKINDER 1904.



HARRISON 1942, riedito nel 1944, pp. 8-9. A commento dell'immagine si legge che qualora non ci fosse un mare centrale, ovvero un Mediterraneo globale, come quello offerto dall'Oceano Artico, ci potrebbe essere «un solo globo, ma difficilmente un solo mondo». L'esistenza di un solo mondo politico-sociale dipende dal raggruppamento delle terre emerse intorno a un unico centro.

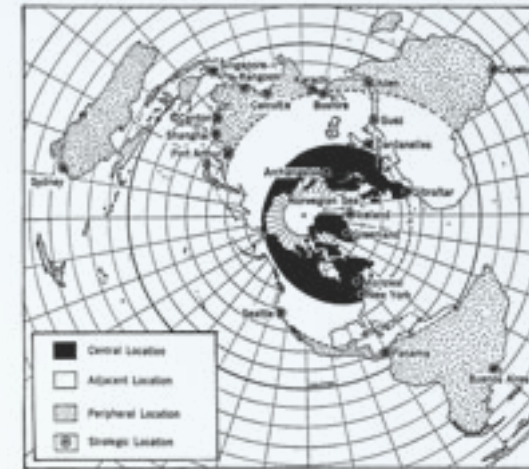
La risposta dei geografi e dei cartografi americani fu di grande efficacia ed eleganza. In tempi estremamente rapidi, essi diedero vita a una nuova classe di carte spesso dinamiche o interattive, basate su un'inusuale proiezione polare azimutale che enfatizzava gli effetti dall'*Air Age* e nel contempo sfidava i presupposti della Geopolitica di Mackinder (figura sopra). La storia di questa prospettiva (risalente a Cassini, che nel 1682 la



A sinistra, da PACKARD ET AL. 1944, p. 7. A destra. Il mondo mostrato come un monosfero (RENNER 1942, p. 31). Poco oltre si legge: «L'aeroplano ha abolito il mondo trisferico ed emisferico; ha creato il mondo monosferico».

realizzò sul pavimento dell'Osservatorio di Parigi, e ripresa in età contemporanea dal geografo inglese James Fairgrieve, il principale allievo di Mackinder) è qui meno importante dell'intenzione cui si deve la sua riscoperta: guardando il globo da una prospettiva centrata sul polo nord, l'America appariva d'un tratto appartenere allo stesso anello di terre emerse cui appartenevano l'Europa e l'Unione Sovietica (figura sopra a sinistra). Il mondo assumeva così la forma di un «monosfero» (come lo battezzò Renner nel libro del 1942 *Human Geography in the Air Age*): uno spazio politico unitario riunito intorno all'Oceano Artico, come fosse un "Mediterraneo globale" (figura nella pagina successiva). Si rendeva in tal modo otticamente evidente l'inconsistenza delle tesi isolazioniste e del loro presupposto geografico, ovvero la teoria emisferica, mentre l'*Heartland* appariva improvvisamente tanto prossima agli Stati Uniti da risultare una questione della quale l'America era necessariamente investita (figura sopra a destra). Come si legge nel capolavoro *Look at the World*, il libro che raccoglie le carte create dall'architetto e cartografo Richard Edes Harrison per la rivista «Fortune», «L'Oceano polare artico è la vera minaccia per l'*Heartland*, e l'aria, della quale Mackinder non poteva sapere molto e che Haushofer sembra aver dimenticato, minaccia la regione ancor più direttamente»²².

22. HARRISON 1944, p. 33. Inoltre: «I tedeschi sono abili coniatori di espressioni geografiche e parlano molto di Geopolitik; ma c'è scarsa evidenza del fatto che abbiano buon senso geografico. Essi hanno esaltato il Drang nach dem Osten, ma hanno trascurato un Drang nach dem Norden. Il controllo delle isole del Nord Atlantico avrebbe per loro significato molto di più che le conquiste in Africa o Sud America, alla quale si sono dedicati in modo aperto o segreto»; ivi, p. 23. Sulla riflessione geopolitica del tempo, cfr. anche WEIGERT 1942.



Le regioni centrali del mondo (*Heartland*) circondate da quelle mediane e periferiche (*Fringelands*), (RENNER 1942, p. 31). Nella didascalia di un'altra rappresentazione di quei mesi si legge: «Heartland coincide con l'Eurasia, ovvero con la posta per la quale l'esercito tedesco ha marciato una volta ancora contro il mondo. È un concetto esposto prima della Grande Guerra dal britannico Sir Halford Mackinder, che comprese il declino dello *seapower* innanzi agli eserciti terrestri meccanizzati. Per uno Stato terraneo come la Germania era un programma pronto all'uso per la Seconda guerra mondiale. I nazisti lo gonfiarono dentro qualcosa chiamato "geopolitica", e cominciarono a renderlo una terribile realtà. Il mondo della geopolitica, come qui si mostra, consiste di un grande continente al quale sono appese le penisole dell'Europa e dell'Africa. Australia, Nord America, e Sud America sono isole senza importanza. Gli oceani, bacini separati sulla mappa, perdono rilevanza strategica. "Chi controlla Heartland controlla il mondo", perché ha aggirato il *seapower* catturando tutte le sue basi» (Fuller 1943, p. 41). L'*Air Age* poteva dunque denunciare l'anacronismo di questa visione del mondo semplicemente opponendo a essa l'ottica globale delle sue carte.

In definitiva le mappe dell'*Air Age* erano portatrici di un triplice discorso visivo: 1) la Dottrina Monroe poteva essere archiviata come antiquata e inidonea al mondo generato dalla terza dimensione aerea; 2) la teoria di Mackinder – falsata dal suo inconsapevole eurocentrismo – aveva finito per ingannare proprio quei geografi tedeschi che l'avevano adottata; 3) gli Stati Uniti avrebbero dovuto occupare il posto che la nuova geografia aerea assegnava loro, un posto centrale nel destino degli equilibri globali messi in gioco dalla guerra. Per usare le parole di Renner: «Il fatto che le Heartlands dell'Eurasia e del Nord America ora si fronteggiano reciprocamente attraverso il Mediterraneo artico apre un intero nuovo mondo di relazioni tra regioni ricche di risorse naturali e umane... Grandi flotte aeree attorno al globo presagiscono la crescita di una comunità economica internazionale nella quale gli Stati Uniti troveranno nuove responsabilità e nuove opportunità»²³.

23. RENNER 1947, p. 348.



Le rotte aeree del presente e dell'avvenire (RENNER 1945, p. 500).

IL DOPPIO VOLTO DEL GLOBALISMO AMERICANO

L'internazionalismo dell'Air Age assunse diversi significati, spesso tra loro ideologicamente alternativi o antagonisti. Quello di stampo wilsoniano, il più classico e il più tipico del periodo prebellico, intriso di idealismo pacifista e di legalismo, non scomparve neppure dopo l'attacco a Pearl Harbor, ma sopravvisse in molte forme. La più significativa tra esse è quella resa celebre dall'espressione *One world*, titolo di un fortunato libro di Wendell Willkie, il candidato repubblicano alle elezioni presidenziali del 1940 sconfitto da Roosevelt e poi divenuto suo stretto collaboratore. Willkie fu incaricato da Roosevelt di compiere il giro del mondo in aeroplano per stringere relazioni diplomatiche con gli Alleati. La missione, durata appena quarantanove giorni, dal 26 agosto al 14 ottobre 1942, convinse Willkie a propagare una vera e propria filosofia globalista fondata sulla seguente premessa: «Se avessi avuto qualche dubbio sul fatto che il mondo era divenuto completamente interdependente, questo viaggio lo avrebbe del tutto dissipato»²⁴.

24. WILLKIE 1943, p. 1.

Il mondo postbellico sarebbe stato per Willkie già pronto per l'istituzione di un governo centrale sovranazionale organizzato in senso federale²⁵, un'idea che il *World Federalist Movement* si era a suo modo già incaricato di propagare. Del resto, il principio secondo il quale il mondo doveva essere organizzato *regionally*, considerata non solo la distribuzione irregolare delle risorse planetarie ma anche le diversità di culture sul globo, era stata caldeggiata anche da Churchill, e poi elaborata da molti geografi, politologi e saggisti. Il giornalista Clarence Streit aveva, per esempio, cominciato a proporre l'idea di un governo mondiale – ispirato al federalismo americano – formato dalla federazione delle quindici principali nazioni democratiche del pianeta²⁶. In una prospettiva analoga, Ely Culbertson, eccentrica intellettuale cosmopolita, immaginava a sua volta un sistema di polizia globale a garanzia di una confederazione composta da undici grandi spazi: ampie sfere d'influenza guidate da una potenza maggiore (l'America con il suo Sud America, l'Impero britannico con le sue colonie, l'Europa continentale, l'Unione Sovietica ecc.) e organizzate da un'istituzione centralizzata («the Government of the World Federation») che avrebbe preso su di sé il monopolio del diritto alla guerra, assicurando a ogni membro della confederazione il diritto a essere difeso²⁷. Il geografo Samuel Van Valkenburg pensava poi che certe nazioni, dotate di comuni interessi, potessero essere raggruppate insieme in un condiviso programma regionale socio-economico integrato col piano di governo nazionale e internazionale²⁸. Il vicepresidente Henry A. Wallace, in *The Century of Common Man* (1943), caldeggiava infine l'istituzione di un governo mondiale multipolare, nel quale gli Stati Uniti non avrebbero dovuto giocare un ruolo egemone²⁹.

Nel complesso, la corrente di stampo federalista e pacifista dell'internazionalismo americano non restò un'ideologia priva di conseguenze pratiche. Lo dimostra l'istituzione dell'Onu, nel cui logo campeggia non a caso la tipica mappa dell'Air Age (sebbene rotata di 90 gradi, proprio al fine di dissimulare o correggere la centralità che quella mappa assegnava agli Stati Uniti). Ma tra il 1941 e il 1943 la politica estera americana si era già dotata anche di un concetto più realistico di internazionalismo. La versione più popolare di questa corrente è forse rappresentata dall'idea di *American Century*³⁰ propugnata da Henry Luce, che in opposizione ai *Globaloney* (come Clare Boothe Luce, la moglie di Henry, bollò spregiativamente le versioni ingenuamente ecumeniste dell'internazionalismo durante un discorso alla Camera dei rappresentanti del

25. WILLKIE 1943.

26. STREIT 1940.

27. CULBERTSON 1943.

28. VAN VALKENBURG 1942, pp. 258-284.

29. WILLKIE ET AL. 1943, pp. 373-374.

30. LUCE 1941, p. 64.



1943), intendeva sostenere il primato degli interessi della politica americana nel futuro scacchiere mondiale, che avrebbe dovuto strutturarsi intorno all'egemonia degli *States*. Il famoso articolo di Luce venne distribuito nelle scuole e nelle università americane, ottenendo così una forte rilevanza propagandistica. Ma il manifesto scientifico della prospettiva realista è in realtà il trattato di Spykman, *America's Strategy in World Politics* (1942). Qui l'aria non rappresenta affatto la premessa materiale e simbolica all'ecumene terrestre, ma una *frontiera* aperta su un nuovo mondo, un'occasione per ottenere il controllo sullo spazio globale e, in subordine, per garantire l'accesso americano ai mercati mondiali. Si trattava, insomma, di delineare i principi di un nuovo imperialismo economico, lontano e anzi avverso al colonialismo inglese, ma garantito da una attenta «aeropolitica»³¹, ovvero da una politica volta a custodire avanzate postazioni aeronautiche e marittime, conciliando la visione di Mahan con quella di Mitchell.

Anche grazie alla Guerra fredda la prospettiva realista prevalse decisamente su quella federalista. Quest'ultima, tuttavia, non scomparve, ma divenne molto rapidamente uno strumento utile a legittimare la prima su un piano filosofico-morale, dotando così le politiche egemoniche degli Stati Uniti di una *auctoritas* globale (certo non universalmente riconosciuta, ma molto influente sulle democrazie occidentali) fondata sui principi della preservazione della pace, della disseminazione della democrazia nel mondo, del diritto all'autodeterminazione dei popoli, del riconoscimento della Dottrina Monroe, progressivamente estesa all'intero pianeta. L'uso spesso strumentale dell'Onu da parte della politica estera statunitense è in questo senso paradigmatico. L'organizzazione che più intimamente rappresenta i valori del globalismo umanitario dell'Air Age è stata infatti sovente ignorata da parte degli Usa, oppure è stata invocata per suffragare strumentalmente scelte unilaterali ammantandole di un mandato internazionale.

Fino al 1945 – fino a Hiroshima – quest'ultima è stata fondamentalmente contraddistinta dall'*Air Power*. La bomba atomica, è vero, ha segnato da questo punto di vista un'ideale compimento, ma si è trattato in realtà del compimento di una fase storica, non dell'Air Age in quanto tale. Nel corso della Guerra fredda la potenza materiale e simbolica dell'aeronautica si è infatti evoluta nell'astronautica, ovvero nella corsa alla conquista della volta celeste, attraverso i satelliti e vettori spaziali. Infine, dagli anni Novanta in poi, il dominio dell'aria ha preso le sembianze della rete, le cui origini affondano proprio, non a caso, nell'Air Age (e più in particolare nel progetto militare Arpanet)³².

Ognuna delle tre fasi storiche che abbiamo menzionato ha continuato in realtà a crescere in relazione alle altre, alimentando lo sviluppo della globalizzazione che arriva fino a noi. Non solo, dunque, l'Air Age non è ancora tramontata, ma dal momento che gli Stati Uniti hanno saputo mantenere un indubbio primato lungo tutta la sua complessa storia, si può dire, a scapito di un sempre più accentuato multilateralismo della politica internazionale, che il «secolo americano» non sia ancora volto al termine 🌐

31. Il termine è stato coniato da Burnet Hershey (HERSHEY 1943).

32. In proposito, cfr. VEGETTI 2017.

BIBLIOGRAFIA

- E. CULBERTSON, *Summary of the World Federation Plan. An outline of a practical and detailed plan for world settlement*, The World Federation, New York 1943.
- G. DOUHET, *Il Dominio dell'Aria e altri scritti*, Aeronautica Militare-Ufficio storico, Roma 2002.
- N.L. ENGELHARDT, *Education for Air Age (A Guide for Teachers and Administrators)*, Macmillan, New York 1942.
- IDEM, *Toward New Frontiers of Our Global World*, Noble and Noble, New York 1943.
- R.B. FULLER, *Heartland*, «Life» (1 marzo 1943).
- IDEM, *Fluid Geography*, «The American Neptune» IV (1944) 2, pp. 119-136.
- J. GOTTMANN (ed.), *Centre and Periphery. Spatial Variation in Politics*, Sage Publications, Beverly Hills-London 1980.
- G.C. HANKINS, *Our Global World: A Brief Geography for the Air Age*, The Gregg Publ. Co., New York 1944.
- R.E. HARRISON, *One world one war. A map showing the line-up and the strategic stakes in the first global war*, Supplemento «Fortune Magazine» (marzo 1942).
- IDEM, *Look at the World. The Fortune Atlas for World Strategy*, Alfred Knopf, New York 1944.
- A.K. HENRIKSON, *America's Changing Place in the World: From "Periphery" to "Centre"?*, in J. GOTTMANN (ed.), *Centre and Periphery. Spatial Variation in Politics*, Sage Publications, Beverly Hills-London 1980, pp. 73-100.
- B. HERSHEY, *The Air Future. A Primer of Aeropolitics*, Duell, Sloan & Pearce, New York 1943.
- H.R. LUCE, *The American Century*, «Life» X (1941) 7, pp. 61-65; IDEM, *The American Century*, Farrar & Rinehart, New York 1941.
- H.J. MACKINDER, *The Geographical pivot of History*, «The Geographical Journal» XXIII (1904) 4, pp. 421-437.
- A. MACLEISH, *The Image of Victory*, «Atlantic Monthly» CLXX (1942), pp. 4-13; poi in H.W. WEIGERT – V. STEFANSON (eds.), *Compass of the World. A Symposium on Political Geography*, Macmillan, New York 1944.
- W. MITCHELL, *Winged Defense: The Development and Possibilities of Modern Air Power, Economic and Military*, Putnam, New York 1925.
- L.O. PACKARD ET AL., *Our Air-Age World. A Textbook in Global Geography*, Macmillan, New York 1944.
- G. PARKER, *Western Geopolitical Thought in the Twentieth Century*, Croom Helm, London 1985.
- J. PARKER VAN ZANDT, *The Geography of World Air Transport, America Faces the Air Age*, I, The Brookings Institution, Washington 1944.
- E. RAISZ, *Atlas of the Global Geography*, Global Press Corporation, New York 1944.
- G.T. RENNER, *Human Geography in the Air Age*, Macmillan, New York 1942.
- IDEM, *Global Geography*, Thomas Y. Crowell Company, New York 1945.
- IDEM, *Global Geography*, Thomas Y. Crowell Company, New York 1947.
- S. SCHULTEN, *The Geographical Imagination in America, 1880-1950*, The Chicago University Press, Chicago 2001.
- A.P. DE SEVERSKY, *Victory Through Air Power*, Simon & Schuster, New York 1942.
- M.S. SHERRY, *The rise of American Air Power. The Creation of Armageddon*, Yale University Press, New Haven-London 1987.
- C.K. STREIT, *Union Now. The proposal for inter-democracy Federal Union*, Harper & Brothers, New York 1940.
- S. VAN VALKENBURG, *America at War. A geographical analysis*, Prentice-Hall, New York 1942.
- M. VEGETTI, *L'invenzione del globo. Spazio, potere, comunicazione nell'epoca dell'aria*, Einaudi, Torino 2017.
- E. WARNER, *Douhet, Mitchell, Seversky: Theories of Air Warfare*, in E. MEAD EARLE ET AL. (eds.), *Makers of Modern Strategy. Military thought from Machiavelli to Hitler*, Princeton University Press, Princeton 1943.
- H.W. WEIGERT, *General and Geographers. The Twilight of Geopolitics*, Oxford University Press, New York 1942.
- M. WHEELER, *A Note on the Exhibition*, «The Bulletin of the Museum of Modern Art» XI (1943) 1, pp. 22-24.
- W.L. WILLKIE, *One World*, Simon & Schuster, New York 1943.
- W.L. WILLKIE ET AL., *Prefaces to Peace. A Symposium consisting of the following: One World by Wendell L. Willkie (complete). The problems of Lasting peace by Herbert Hoover and Hugh Gibson (complete). The Price of Free World Victory by Henry A. Wallace (from the new book "the century of the common man"). Blue-print for Peace by Summer Welles (from the new book "The world of the four freedoms")*, Simon & Schuster, Doubleday, Reynal and Hitchcock, Columbia University Press, New York 1943.