

Città d'America nel nuovo millennio

Bruno Cartosio*

La seconda rivoluzione industriale aveva creato le grandi città statunitensi, la terza le ha distrutte. La terza, policentrica e contraddittoria: *post-industriale* nel Nordamerica e in altre aree centrali, ma *industriale* nelle periferie produttive del mondo e tendenzialmente *pre-industriale* ovunque nella cancellazione o assenza delle tutele – salariali, previdenziali, sociali – a garanzia dei lavoratori. Proprio per il suo policentrismo e per le interrelazioni che legano tra loro Detroit, Silicon Valley e Shenzhen l'osservazione della sua frazione nordamericana non basta più per capire dove stiamo andando. Ne sono prova anche l'estensione e i caratteri della crisi depressionaria mondiale da essa provocata.

La schematizzazione è forte. È, però, il nocciolo di un'ipotesi di lettura complessiva della realtà attuale che mi sembra necessario tenere sullo sfondo delle parziali considerazioni che verranno proposte qui. A sostegno dell'affermazione di apertura si può portare il caso di Detroit; chi la voglia negare può avanzare, con qualche ragione, il caso di New York: la prima è la città industriale per eccellenza ora in crisi totale; la seconda è la metropoli, una volta *anche* industriale, che nella trasformazione epocale dal secondo dopoguerra in poi ha mantenuto il suo primato di *Empire city*, centro del sistema finanziario americano e mondiale, senza subire crisi sociali esiziali. Più in piccolo, così come tante altre città sono crollate insieme con i muri delle loro fabbriche, anche San Francisco o Pittsburgh sembrano essere sopravvissute al passaggio epocale. Si vedrà, dunque, quali siano la portata e i limiti, ma forse anche l'utilità dell'ipotesi di partenza, limitatamente agli Stati Uniti.

Arrivammo alla Michigan Central Station di Detroit presto di mattina. Era l'inverno del 1969-70, il mio primo trascorso dall'altra parte dell'Atlantico. Eravamo partiti da Montréal la sera prima e avevamo viaggiato tutta la notte in mezzo alla neve, la neve farinosa del grande freddo continentale che il treno sollevava intorno a sé come polvere. Jessie e Marty Glaberman erano venuti a prenderci. Ci accompagnarono in macchina verso East Jefferson, verso casa loro, all'altro capo del ventaglio che le grandi arterie aprono dal fiume verso l'interno con Woodward al centro.

Nella monumentalità del piano terreno della grande stazione neoclassica era evidente la parentela stilistica con gli edifici termali romani e, ci spiegarono i nostri ciceroni, con il Grand Central Terminal di New York, progettato dagli stessi architetti negli stessi anni di inizio Novecento. All'uscita dalla stazione, nonostante il leggero nevischio, alzammo gli occhi per vedere il resto della stazione, gli altri diciassette o diciotto piani – senza fronzoli decorativi, moderni – che avevano fatto di quell'edificio la "stazione ferroviaria più alta del mondo" al tempo della sua costruzione nel 1913.

Oggi non ci sono neppure più i binari. L'edificio è abbandonato e vuoto, le grandi sale sono spoglie e i vetri rotti. È circondato da un reticolato sormontato dalle spirali di quel filo spinato d'acciaio – tagliente, oltre che pungente – che cent'anni fa una qualche mente perversa ha chiamato concertina, cioè organetto. La stazione, del cui recupero si parla da decenni, è proprietà privata: appartiene allo stesso miliardario Manuel Moroun, cui appartiene l'Ambassador Bridge, il ponte che collega Detroit con la canadese Windsor, sull'altra sponda del fiume. Ma mentre la stazione è abbandonata dal 1988, quando l'Amtrak sospese i collegamenti ferroviari, sul ponte continuano a fluire i due terzi del traffico commerciale su gomma tra gli Stati Uniti e il Canada della regione.

Le metropoli di fine Ottocento – New York, Chicago, St. Louis e poi Detroit – erano le grandi città cresciute progressivamente con i commerci e i primi insediamenti industriali. Avevano avuto poi un'impennata demografica nei decenni a cavallo dei due secoli, grazie allo sviluppo economico impetuoso che aveva attratto milioni di immigrati soprattutto dall'Europa e, in parte minore, dal resto del mondo. L'iniziativa privata era il motore della crescita economica. La stessa iniziativa che traeva profitti da finanza, commercio e industrie di trasformazione – quelle agricole ed estrattive erano lontane dalle grandi città, pur facendo capo, in molti casi, alla metropoli orientale e a Wall Street – traeva profitti anche dal rispondere all'urgenza di adeguare le stesse città alle necessità dell'accoglienza. Vennero costruite case popolari, scuole e ospedali; prolungate strade e condutture di acquedotti, fognature, gas ed elettricità; incrementati trasporti e servizi amministrativi, di manutenzione e di polizia; ampliate le reti dei rifornimenti alimentari...

Nei *tenements*, le case destinate a ospitare lavoratori e immigrati (ma le due categorie sociali in realtà si sovrapponevano), l'acqua arrivava inizialmente solo al piano terreno, poi fu portata ai pianerottoli e infine negli appartamenti. Idem le latrine. Si partiva dalla ruvida constatazione che nelle campagne e montagne e spesso nelle città dei paesi d'origine acquedotti e fogne non esistevano. Quindi si poteva continuare così. Ma a fine secolo si giunse a miglioramenti – la legge newyorkese del 1901 impose che ogni stanza avesse una finestra – che fossero coerenti con l'assunto secondo il quale la statunitense era una civiltà nuova e superiore a quelle da cui gli immigrati provenivano. In fondo anche il salario, una novità per molti immigrati (come anche il lavoro industriale), rientrava in questa idea di una nuova società in cui a ogni fascia sociale spettava legittimamente una quota della ricchezza prodotta in cambio del lavoro prestato. Inutile dire quanto grande fosse lo sfruttamento del lavoro e quanto piccole fossero le quote spettanti ai ceti più bassi (per i quali, tuttavia, quella era spesso l'America). Non è questo il punto, qui; soltanto non si pensi che diritti, salari e rispetto sociale fossero regalati dai ceti dominanti: tutto dovette essere rivendicato e conquistato. E lo fu.

Oggi, quella sorta di legittimazione sociale minima che presiedeva al riconoscimento del diritto di tutti a servizi elementari ma fondamentali è in pericolo o non c'è più. La grande fabbrica è stata smantellata, e con essa quella legittimazione che aveva preso corpo intorno a essa. Nella lunga crescita produttiva della seconda rivoluzione industriale le città crescevano perché vi si costruivano case dopo case; nella crisi produttiva e mutazione politico-culturale che di quella rivoluzione

segnano la fine, le case vengono abbandonate e abbattute. A Detroit sono state abbattute 200.000 abitazioni dal 1960 in poi. Un terzo del territorio comunale è *vacant land*, scrive Mark Binelli, e gli edifici vuoti sono oggi 80 o 90.000.

Cambiano le dimensioni, ma gli stessi processi si ripetono a Filadelfia, Cleveland, St. Louis, Chicago, Baltimora... in tutto il paese. Tra il 2000 e il 2010 il numero degli alloggi abbandonati – e non ancora abbattuti, a causa dei costi che il farlo comporta – è aumentato di 4,5 milioni, pari al 44 per cento. Spariscono anche le città: secondo uno studio dell'Università della California negli ultimi quindici anni "si sono dissolte" 130 città, in gran parte di piccole dimensioni.

Per l'iniziativa privata industriale-commerciale che ha abbandonato le sue città storiche la crescita demografica non è più un affare: non ha posti di lavoro da offrire (come cent'anni fa) e tanto meno bisogni sociali e culturali cui senta la responsabilità di dovere rispondere. I residenti che rimangono, distribuiti come sono a macchia di leopardo o in zone marginali, costituiscono in molte aree quantità di *consumatori* trascurabili, che è diseconomico servire. Le amministrazioni pubbliche, volenti o nolenti, si comportano allo stesso modo. Ancora Detroit: in interi quartieri l'illuminazione stradale è stata ridotta o soppressa; i servizi di polizia, antiincendio, nettezza urbana e pronto soccorso sono stati cancellati o drasticamente ridotti; i trasporti urbani, già scarsi nella città dell'automobile, non esistono quasi più. Infine, nei primi mesi del 2014, con un gesto che, si potrebbe dire, più altamente rappresentativo non si può, l'azienda che gestisce l'acquedotto ha tagliato la fornitura dell'acqua ai cittadini morosi. Morosi perché poveri. L'avevano già fatto anche altrove. Poi, a Detroit, una parte dei cittadini e varie associazioni hanno creato un movimento di protesta che ha imposto una moratoria: a luglio l'acqua è stata riportata temporaneamente a quelle case a cui era stata tolta.

Tutto questo è successo perché la produzione industriale e le grandi fabbriche che avevano creato Detroit non ci sono più. La seconda rivoluzione industriale se ne è andata e di essa, in questa terza che si occupa d'altro, rimangono le rovine umane e materiali. Negli anni della Grande depressione che le contraddizioni intrinseche alla seconda rivoluzione industriale avevano provocato dopo il crollo di Wall Street del 1929 erano *comunque* diventate realtà strutturali tre conquiste istituzionali: l'ammissione che il lavoro come stabile fonte di reddito era un diritto degli individui; la legittimazione formale dei sindacati, e quindi il riconoscimento dei lavoratori come soggetto sociale collettivo; l'assunzione della responsabilità della protezione sociale da parte dello stato centrale. Su queste tre gambe la società statunitense e lo stesso sistema produttivo fecero passi da gigante nel quasi mezzo secolo successivo. Questa è la storia del secolo americano fino agli anni Settanta del Novecento, quando iniziò la terza rivoluzione industriale e arrivarono alla fine gli anni d'oro del capitalismo americano. Quando, cioè, le difficoltà economico-finanziarie, la corruzione politica, la sconfitta militare e la scoperta della propria vulnerabilità energetica spinsero i ceti dominanti a cercare nuove strade, delocalizzando le grandi industrie e abbandonando al loro destino le città che le avevano ospitate e nutrite con la loro forza lavoro. In altre parole, tagliando quelle gambe.

La nuova grande crisi aperta al culmine della terza rivoluzione industriale, alla fine del decennio scorso, ha chiuso definitivamente e in modo clamoroso i conti

con il secolo passato: il lavoro non è più un diritto riconosciuto, e gran parte delle occupazioni sono a bassi salari, temporanee e insicure; le organizzazioni sindacali vengono delegittimate e cancellate; le politiche dello stato centrale non hanno più come presupposto e finalità la protezione delle persone. Con il termine globalizzazione si sintetizza il processo-contenitore che caratterizza questa rivoluzione: la finanziarizzazione dell'economia, senza cui non sarebbe possibile far circolare i capitali necessari per trasportare il lavoro industriale dai luoghi dove si era conquistato le protezioni di cui si è detto – e quindi la sottrazione del lavoro a quelle fasce sociali che lo ritenevano un diritto per indebolirle socialmente, culturalmente, politicamente – verso luoghi del mondo dove non è protetto. Luoghi in cui, se la storia si ripetesse, sarebbero eventualmente necessarie lotte pluridecennali per ottenere quello che i lavoratori statunitensi avevano conquistato e difeso per tutta la durata del tipo di società prodotto dalla seconda rivoluzione industriale. Quello che rimane, negli Stati Uniti, è che le disuguaglianze sociali progressivamente ridotte, con alti e bassi, e arrivate al minimo storico alla fine degli anni Sessanta, sono aumentate dai Settanta in poi e oggi sono più profonde che a fine Ottocento, prima della seconda rivoluzione industriale.

Nella sintesi impietosa del plurimiliardario Warren Buffett, le classi dominanti statunitensi, che avevano visto le conquiste dei lavoratori come limitazioni del loro potere, hanno combattuto una pressoché unilaterale guerra di classe e l'hanno vinta. Ai loro occhi di vincitori l'unica vera legittimazione sociale che rimane piena e indiscutibile è quella che circonda e protegge i *grandi* ricchi, i ricchi e in parte – comunque in proporzioni decrescenti a seconda della posizione nella scala sociale – coloro le cui attività e consumi sono funzionali all'accumulazione della ricchezza dei ricchi. Il resto non conta. E le grandi aree urbane in cui questo resto rimane, maggioranza nelle città, sono terra sconsecrata, *partes infidelium*.

I muri degli stabilimenti e di altri edifici rappresentativi del passato, quando o finché rimangono in piedi (come gli scheletri vuoti della fabbrica Packard o della Michigan Central o del Ford Auditorium, costruito nel 1955 e raso al suolo nel 2011), simboleggiano dunque la fine di un'era, non solo il fallimento di una città o di un'industria. La popolazione di Detroit si è più che dimezzata rispetto a cinquant'anni fa (aveva 1.510.000 abitanti nel 1970, avendone già persi 350.000 rispetto a vent'anni prima, ne aveva 714.000 nel 2010 e 681.000 nel 2013). Nelle aree commerciali più vicine al centro i grandi edifici sono stati abbandonati da uffici e negozi. Nelle estese aree residenziali della città che una volta vantava il più alto tasso di proprietà familiare delle abitazioni, interi isolati sono vuoti o contengono due, tre casette sparse, intorno alle quali crescono le incolte praterie urbane o rimangono (temporaneamente) poche altre case disabitate e sigillate (*boarded up*), ma non ancora abbattute o incendiate. E intorno ai sopravvissuti sorgono qua e là gli orti urbani degli intraprendenti che coltivano ortaggi negli spazi una volta occupati dalle case, ma si creano anche i *food deserts*, i deserti alimentari in cui è impossibile trovare un luogo in cui si vendano alimenti freschi.

La deindustrializzazione è stata il disastro epocale delle città simbolo della grandezza produttiva novecentesca degli Stati Uniti. Oltre a Detroit e Flint, le città

dell'auto del Michigan, le città dell'acciaio di Youngstown, Gary e Buffalo, e poi Cleveland, St. Louis, Cincinnati, Akron, Dayton, Toledo, Newark, Filadelfia-Camden e decine di contee e centri grandi e piccoli hanno perso da metà a un terzo della loro popolazione tra il 1970 e il 2010. Il crollo demografico delle città, inizialmente dovuto anche alla fuga verso i *suburbs* da parte di chi economicamente era in grado di farlo, ha infine comportato ovunque crolli dei gettiti fiscali, cui si sono aggiunti a partire dagli anni Ottanta i tagli nei trasferimenti federali alle amministrazioni locali. In questi anni anche molti *suburbs* sono stati raggiunti dall'impovertimento, che è cresciuto proporzionalmente più che nelle città. I servizi pubblici sono stati progressivamente ridotti e quanto più la popolazione si riduceva e impoveriva, tanto più il mercato ritraeva le proprie terminazioni commerciali: ai disagi prodotti dall'insufficienza dei posti di lavoro e da servizi pubblici sempre meno presenti, efficienti ed economici si sono sommati quelli derivanti dalla non convenienza per le imprese private a servire una popolazione sempre più scarsa, impoverita e invecchiata. I *corner stores*, i negozi sotto casa, non c'erano più da tempo; ora anche i supermarket se ne sono andati, oppure hanno fatto sparire dai loro banchi le merci deperibili come uova e latte, frutta e verdura, carne e pesce freschi.

È qui che il discorso si estende al di là delle città disastrose. È proprio per questo gli studi sui *food deserts* sono particolarmente significativi. Alcuni esempi. Negli ultimi anni, Atlanta, la capitale della Georgia, ha recuperato le piccole quote di popolazione che aveva perduto e la sua popolazione è oggi di poco inferiore a quella del 1970. Anche nel suo caso le analisi mettono in evidenza la distanza eccessiva – e crescente: spesso superiore alle cinque miglia – delle persone dai luoghi di approvvigionamento, la difficoltà o impossibilità per tante di loro di accedere ad alimenti freschi, la coincidenza tra queste difficoltà e l'inevitabilità di un'alimentazione malsana che produce o favorisce obesità, diabete, malattie cardiovascolari.

Alle stesse conclusioni arrivano gli studi sui deserti alimentari presenti nell'area metropolitana di New York e in vaste aree rurali del paese. È sintomatico che un articolo del "New York Times" del 5 maggio 2014 esordisca con queste parole: "Il continuo declino nel numero dei supermercati di quartiere ha reso più arduo trovare alimenti freschi e accessibili vicino a casa per milioni di newyorkesi". Il corsivo è mio. Due giorni dopo, lo stesso giornale pubblicava un altro articolo in cui si raccontava la crescita dell'agricoltura urbana – attraverso l'esperienza rappresentativa dei coniugi Wilks di Brooklyn – grazie a cui sempre più persone bonificano e coltivano gli spazi vuoti tra le case, producendo ortaggi per sé e in qualche caso per il mercato: "Questo movimento dell'agricoltura urbana è cresciuto ancora più vigoroso altrove. Centinaia di agricoltori sono al lavoro a Detroit, Milwaukee, Oakland e altre aree che, come l'East New York, hanno residenti poveri, alti tassi di obesità e diabete, scarsi accessi a prodotti freschi e terra disponibile". Anche qui il corsivo è mio, a evidenziare la sproporzione tra i milioni che nella sola New York vivono la scarsità e le centinaia di esperienze individuali, familiari o collettive che cercano in varie città di ovviare al disagio in cui si trovano. Ma su questo torneremo.

Dopo quella prima volta ho continuato ad andare regolarmente a Detroit per tutti i due decenni successivi, perché se era vero che il Novecento era il secolo dell'automobile, imper-

niato sull'auto e i salari, i consumi, la mobilità che essa garantiva, Detroit ne era il centro. In quei vent'anni è da Detroit che ho osservato la fine della seconda rivoluzione industriale e ho visto che cosa essa implicava. Ho percorso i luoghi della rivolta del 1967 e ho visto nascere quel vero e proprio monumento all'infinita presunzione di sé della Motor City che è l'enorme Renaissance Center, inaugurato nel 1977, e nello stesso arco di tempo ho visto chiudere lo stabilimento a molti piani della Uniroyal che stava tra la Jefferson Avenue e il fiume lungo la strada che dal "RenCen" portava a Bewick Street. Nell'agosto del 1973, ero andato ai cancelli dello stabilimento di stampaggio della Chrysler di Mack Avenue, occupato in risposta al licenziamento di sette operai, uno bianco e sei neri, che facevano attività sindacale al suo interno. Quell'azione a gatto selvaggio era venuta subito dopo un analogo sciopero di cinque giorni alle forge di Lynch Road. L'occupazione fu sgomberata dalla polizia; ci tornammo ugualmente: fuori non rimanevano che un po' di cartoni e sacchetti di carta e un po' di altra gente come noi. Douglas Frazer, il presidente del sindacato dell'auto, la Uaw, aveva rilasciato un unico commento: "La Chrysler non deve farsi mettere in ginocchio dagli operai". Furono gli operai e la stessa Uaw a essere messi in ginocchio. Le fabbriche chiusero i battenti a decine e si spostarono prima al Sud e poi oltre confine.

Nel corso degli anni successivi apparvero sempre più evidenti i segni della crisi. Il trasloco in massa dei bianchi verso i suburbs al di là della Eight Mile Road – il confine tra la Detroit nera e i suburbs bianchi, allora tra i più segregati degli Stati Uniti – aveva lasciato la città agli afroamericani proprio nel momento in cui essi perdevano il lavoro. Divennero maggioranza, benché anche molti di loro se ne andassero. L'afroamericano e democratico Coleman Young divenne sindaco nel 1974. Ottenne aiuti per l'edilizia popolare, commerciale e industriale dallo stato federale negli anni della presidenza di Jimmy Carter. Una parte di quei fondi fu impiegata per fare impiantare entro i confini di Detroit la nuova fabbrica della Cadillac, ma per farlo un intero quartiere operaio fu raso al suolo: vennero abbattute 1500 case, 16 chiese, 144 esercizi commerciali diversi, due scuole e un ospedale. Quando l'ho vista, la vecchia Poletown in cui rimanevano ancora in piedi alcune case non ancora sgomberate sembrava Hiroshima dopo la bomba.

Nel 1983, James Boggs mi accompagnò nella zona intorno a casa sua, un quartiere operaio in cui lui e sua moglie Grace Lee conoscevano tutti: "Qui abitava una famiglia che è tornata al Sud, là anche, meno di due mesi fa; qui la casa è stata abbattuta prima dell'inverno scorso; lì e lì c'erano due famiglie: una è sparita dalla sera alla mattina, l'altra ha traslocato in casa con un'altra – dividono le spese. Questi stanno per andarsene, sono stati sei o sette mesi senza avere i soldi per l'affitto...". I neri "diventano sindaci di città morenti", sintetizzavano i Boggs guardando lontano. "Vengono messi lì non per risolvere i problemi creati dai capitalisti americani, che sono problemi insolubili, ma per fargli mantenere un po' d'ordine". Impossibile dargli torto: su un versante, il 1° luglio di quell'anno il sindaco, che aveva già arruolato migliaia di volontari per fare lavoro d'ufficio nelle stazioni di polizia (per poter mettere più agenti nelle strade), impose il coprifuoco alle ore 22 per i giovani sotto i diciotto anni; sull'altro, il Renaissance Center dichiarò l'insolvenza. La criminalità e la nuova abitudine di incendiare le abitazioni vuote furono rallentate ma non fermate; il RenCen fu salvato: era troppo grande e simbolicamente ingombrante per essere lasciato andare in rovina. In cima alla sua torre centrale, alta 221,5 metri, spicca oggi la grande GM della General Motors, anch'essa too big to fail e salvata dal fallimento nel 2009 dalla presidenza Obama.

La città, invece, è stata lasciata, o fatta, andare in fallimento: il 18 luglio 2013 ha dichiarato bancarotta, sommersa da almeno 18 miliardi di debiti, ed è stata affidata a un commissario. Altre contee (Jefferson County, Alabama) e città meno importanti (Stockton, California) l'avevano preceduta nella bancarotta nel 2012. Altri centri dell'auto dei suoi dintorni come Pontiac e Highland Park, dove Henry Ford impiantò la prima catena di montaggio, e Flint, sede storica della GM, si trovano in condizioni quasi altrettanto gravi. Tuttavia, non tutte le città che hanno subito la fine della seconda rivoluzione industriale sono *ora* in condizioni paragonabili. Nel suo *Apocalypse Town* Alessandro Coppola ha analizzato e descritto accuratamente tanto gli effetti disastrosi dello *shrinkage*, l'accoppiata di deindustrializzazione e crollo demografico, quanto i tentativi e le mobilitazioni con cui le comunità hanno cercato di farvi fronte. Nonostante i traumi, il disastro di Detroit non si è ripetuto con la stessa distruttività a Youngstown (Ohio), né a Gary (Indiana), né a Buffalo (New York), né a St. Louis (Missouri) in cui pure è mancata – come a Detroit – la felice compresenza di progettualità politica, impegno delle università e reinvestimento di capitali privati, che ha salvato Pittsburgh. Le antiche piccole città minerarie di Cripple Creek (Arizona) e Deadwood (South Dakota) sono state salvate dal gioco d'azzardo, cioè dalla loro trasformazione in piccole Las Vegas. Butte, nel Montana, sopravvive in gran parte grazie ai turisti che vi passano per vedere con i loro occhi l'immenso scempio lasciato dalla miniera di rame a cielo aperto dell'Anaconda.

Nessuna delle città deindustrializzate, forse con la sola eccezione di Pittsburgh, è stata salvata dal subentrare della terza rivoluzione industriale – o *post-industriale*. In qualche luogo la tenuta sociale è stata maggiore che a Detroit, benché la trasformazione radicale provocata dalla scomparsa delle attività manifatturiere o minerarie non abbia trovato finora alternative economiche tali da cancellare gli effetti della deindustrializzazione. In questo senso la città del Michigan, forse troppo simbolicamente legata a un'industria dell'auto da decenni in crisi e sempre salvata (ma le cui fabbriche si sono allontanate sempre più da Detroit), rappresenta la punta più rappresentativa della crisi epocale: amministrativa e finanziaria, urbanistica, sociale, culturale.

In realtà, era stata New York ad aprire la lunga stagione delle crisi alla metà degli anni Settanta. La crisi economico-politica e finanziaria nazionale si intrecciò allora con la fine dell'industria dell'abbigliamento, la sostanziale chiusura del suo porto e la perdita di oltre 100.000 posti di lavoro industriali, portando la città sull'orlo della bancarotta. La sua ristrutturazione economica e sociale nella direzione del terziario e dei servizi alla finanza fu lunga e infine coronata da un successo contraddittorio: la perdita di popolazione è limitata, ma le disuguaglianze sociali sono aumentate. E forse il primo tentativo di riqualificazione economica non imposto da una crisi produttiva ebbe luogo nella regione di Boston. Ricerca e produzione legate allo *hi-tech*, che allora erano le nuove tecnologie, erano state avviate con successo a partire dagli anni Cinquanta lungo l'anello della Route 128. Il declino nazionale degli anni Settanta aveva messo in crisi anche Boston. Fu soltanto dopo l'esplosione della Silicon Valley californiana, che ebbe un parziale rilancio la "Silicon Valley dell'Est".

Anche la più piccola Pittsburgh ha perso metà della sua popolazione tra il 1960 e il 2010. La siderurgia che aveva caratterizzato e condizionato per un secolo l'esistenza della città e dell'intera regione circostante arrivò al crollo alla fine degli anni Settanta: tra il 1977 e il 1987 l'area di Pittsburgh perse poco meno del cinquanta per cento dei posti di lavoro nel settore. Ma a partire dalla metà degli anni Ottanta, al culmine della crisi, nella bianca Pittsburgh presero avvio i progetti di ristrutturazione urbana e diversificazione economica che hanno infine portato la città "centrale" e, meno, la sua area metropolitana a diventare un esempio di transizione riuscita tra la seconda e la terza rivoluzione industriale. Altre esperienze sono state molto più equivoche. Filadelfia, per esempio, ha perso popolazione e ha avviato una riqualificazione economica in senso post-industriale, ma la più piccola Camden, la sorella povera situata proprio di fronte a lei, sulla sponda del fiume che appartiene al New Jersey, è precipitata in un baratro analogo a quello di Detroit. Equivoca è stata anche l'esperienza di Baltimora. Coppola ha mostrato molto bene come la ristrutturazione edilizia ed economica abbia riguardato la sola parte di città attorno al vecchio porto, lasciando aperte nel resto dell'area urbana tutte le profonde contraddizioni che caratterizzano la crisi delle città.

In chiara controtendenza, San Francisco, che negli ultimi cinquant'anni ha incrementato i suoi residenti di circa centomila unità. Ed è proprio la città californiana, in cui le disuguaglianze sociali sono cresciute più che in tutte le altre grandi città, che oggi incarna più pienamente gli sviluppi demografici, occupazionali e socio-economici che caratterizzano i luoghi della rivoluzione *post-industriale*. La popolazione è cresciuta perché l'espansione dello *hi-tech* in tutte le sue forme e applicazioni ha trovato lì – a contatto di gomito, per così dire, con San José e la Silicon Valley da una parte e con Sacramento dall'altra – un terreno fertile, su cui è cresciuta la domanda sia di posti di lavoro qualificati e ben pagati (anche se ormai vengono ridotti anche gli stipendi dei favoleggiati ingegneri del software), sia di quelle altre occupazioni temporanee o a tempo parziale, sottopagate, che costituiscono il risvolto di tutte le società della conoscenza. Da sempre una città o un'area in crescita, quale che sia il motore principale della crescita, crea un indotto occupazionale che travalica i settori più dinamici. La novità che si è affermata negli ultimi decenni è che l'indotto dei costruttori, manutentori e dei lavoratori nei servizi è costituito di individui i cui salari sono bassi e la cui condizione lavorativa è instabile. "Ai nostri giorni è molto più probabile che un americano lavori in un ristorante che in una fabbrica", ha scritto l'economista Enrico Moretti nel suo *La nuova geografia del lavoro*. Non solo, nella società post-industriale la *temp economy*, l'economia basata sul lavoro temporaneo o saltuario o a tempo parziale, è diventata *permanent*, cioè la forma di occupazione dominante.

Nel suo studio Moretti afferma che l'occupazione cresce nelle città delle nuove tecnologie e che a queste città appartiene il futuro. L'economista guarda soprattutto alla vasta area che ha proprio San Francisco al proprio centro. Ma se lì il lavoro cambia, in gran parte del resto degli Stati Uniti il lavoro sparisce. Non basta l'aerospaziale a compensare la scomparsa dell'acciaio o dell'auto o dei televisori. Inoltre, oggi "lavorano nelle *fabbriche* di computer meno addetti che nel 1975, quando il personal computer non era ancora stato introdotto", scrive Moretti. Vale la pena ci-

tarlo per esteso: “L’iPhone e l’iPad sono stati concepiti e progettati dagli ingegneri della Apple a Cupertino, in California. Questa è l’unica fase del processo di produzione realizzata negli Stati Uniti. Vi rientrano il design del prodotto, lo sviluppo di software e hardware, la gestione commerciale, il marketing e altre funzioni ad alto valore aggiunto. [...] I componenti elettronici dell’iPhone – sofisticati ma non innovativi quanto il design – sono fabbricati in gran parte a Singapore e Taiwan. L’ultima fase della produzione è quella a più elevata intensità di manodopera, con gli operai che assemblano a mano le centinaia di componenti che costituiscono il telefono e lo predispongono per la distribuzione. Questo stadio, in cui il fattore essenziale è il costo del lavoro, si svolge nella periferia di Shenzhen. Lo stabilimento è uno dei più grandi al mondo e le sue dimensioni sono già in sé qualcosa di straordinario: con 400.000 dipendenti [...] Se comprate un iPhone online, vi viene spedito direttamente da Shenzhen. E quando raggiunge il consumatore americano il prodotto finale è stato toccato da un solo lavoratore americano”.

Lo *hi-tech*, senza il suo risvolto manifatturiero, non è in grado di garantire un’*e-stesa* occupazione – e tantomeno stabile, ad alti salari e *benefits* – analoga a quella che aveva prodotto la grande fabbrica, che aveva generato insieme la classe operaia e la *middle class*. Di entrambe, sulla pubblicistica quotidiana, periodica ed editoriale che non sia al servizio delle élites, non si leggono che epicedi. In realtà, vale per lo *hi-tech* quello che Kevin Phillips aveva scritto anni fa a proposito della finanziarizzazione dell’economia: “La finanza non può alimentare una vasta classe media, poiché soltanto un piccolo gruppo scelto di ciascuna popolazione nazionale [...] può ripartirsi i profitti della borsa e dell’intermediazione finanziaria”.

Non sono più tornato a Detroit. Leggo. Leggo della Detroit che non c’è più: la parabola della seconda rivoluzione industriale è compiuta; lì era cominciata un po’ più di un secolo fa e lì è finita. E leggo di quella che non c’è ancora, del suo “cuore di ferro rugginoso” – le parole che Nelson Algren indirizzava alla sua città del cuore, Chicago, valgono anche per la vecchia Motor City – che batte ancora, nonostante tutto.

La sempre vigile Grace Lee Boggs, novantaseienne quando pubblicò The Next American Revolution nel 2011, scriveva della sua “fortuna di essere vissuta tanto a lungo da poter registrare il colpo mortale ricevuto dall’illusione che le innovazioni tecnologiche e una crescita economica senza fine possano garantire felicità e sicurezza” alla popolazione degli Stati Uniti. Se questo è uno dei possibili punti di partenza per ragionare, da una parte, su come riprendere l’iniziativa dal basso nella fase attuale, dall’altra parte introduce all’idea di comunità cui lei stessa si è attenuta in tutti questi anni: “Invece di mettere tutte le nostre energie organizzative nel pregare la Ford e la General Motors di rimanere a Detroit, o nel pregare il governo di [conservarcele]”, dobbiamo puntare ad andare oltre. La crisi epocale della città ha creato gli spazi per “un tipo di comunità che era impossibile negli anni in cui i posti di lavoro erano tanti e l’industria era in espansione”. Esiste ora la possibilità di dare vita a forme di socialità solidale che costruiscano un nuovo futuro sulle devastazioni lasciate in eredità dai fallimenti del capitalismo novecentesco. Uno studio della Michigan State University ha stabilito che la città è proprietaria di quasi cinquemila acri di terra non occupata che, se coltivata, potrebbe fornire il 75 per cento della verdura fresca e il 40 per cento della frutta necessarie ai residenti. È anche sulla base di questo genere di dati

che Grace e gli attivisti del Boggs Center for Social Progress puntano per dare concretezza ai loro progetti. "Invece di comperare tutto il nostro cibo nei negozi, dobbiamo impiantare orti comunitari e scolastici e creare mercati di produttori", scrive per esempio Grace, avendo bene in mente che su quei terreni si possono produrre tanto alimenti, quanto – e forse soprattutto – nuove forme di comunità per un nuovo futuro.

Attratti dagli infimi costi di acquisto e di affitto arrivano giovani artigiani, artisti, musicisti, intellettuali e professionisti – e speculatori, che scommettono su un nuovo futuro della città – che sfidano la cattiva fama di Detroit e vedono aprirsi possibilità di immettere nuova vita nei grandi spazi liberi e nei tanti edifici diventati disponibili a poco prezzo. Alle nuove comunità, sottolinea Grace, spetterà la produzione della nuova arte e cultura di cui la nuova Detroit avrà bisogno per tornare a vivere. Della loro presenza ed eterogeneità parla diffusamente anche Mark Binelli, che dedica alcune pagine allo Heidelberg Project, definito "forse il più visibile e duraturo simbolo della positività del 'fai da te' di Detroit". Quel "progetto" l'avevo visto nascere dal nulla a un angolo di strada nei primi anni Ottanta.

Allora Tyree Guyton aveva appena cominciato a trasformare in "arte povera" materiali e oggetti diversi, quasi sempre di risulta, spesso ridipingendoli con colori vistosi e sistemandoli lungo i muri e intorno alla propria abitazione su Heidelberg Street. Quell'apparente ammasso di rottami era molte cose contemporaneamente: ridestinazione creativa di oggetti d'uso fuori uso, anzitutto; rispondeva poi all'idea che la conservazione dei frantumi di vita e memoria racchiusi in ogni pezzo avesse un intrinseco valore salvifico e infine intendeva che nel loro assemblaggio pubblico e nella varietà dei colori venisse simboleggiata la ricca umanità che il quartiere e la città avevano avuto fino a quel momento. Lo svuotamento progressivo del quartiere, liberando spazi sempre maggiori, ha permesso che l'eccentrica iniziativa di un singolo crescesse – nonostante l'ostilità di passate amministrazioni comunali – e debordasse sulle case e nei terreni vuoti circostanti e su un lungo tratto della stessa strada, il cui asfalto grigio è ora ingentilito da grandi dischi di vernici multicolori. Oggi il Progetto esprime perfettamente la "visione boggsiana del futuro di Detroit", scrive Binelli: "Un artista afroamericano di classe operaia, grazie a un'azione solitaria e ostinata, ritaglia un mondo migliore dai dintorni disastriati. Heidelberg Street, anni fa data per morta, è diventata una fermata obbligatoria per i turisti da tutto il mondo, e non si sente mai che qualcuno sia stato scippato o infastidito o che gli oggetti d'arte di Guyton siano stati rubati o vandalizzati".

Della deindustrializzazione negli Stati Uniti si sa tutto, il fenomeno è stato esplorato pezzo per pezzo a partire dagli anni Settanta. Nel 1982, il libro di Barry Bluestone e Bennett Harrison per primo forniva il quadro delle forze all'opera e delle dinamiche e implicazioni del fenomeno in atto. Altri, come gli autori di *Beyond the Waste Land*, indicavano le responsabilità che nel declino avevano le teorie neoliberiste cui si rifaceva la politica reaganiana: la spietata *trickle-down economics* e le follie dell'economia dell'offerta, secondo cui erano da arricchire i ricchi perché poi il benessere sgocciolasse, letteralmente, fino ai livelli sociali più bassi. Nessuno dei processi che quegli autori – e molti altri dopo di loro negli Stati Uniti e altrove – analizzavano e denunciavano come socialmente ed economicamente distruttivi venne fermato. Anche i collegati processi dell'evoluzione tecnologica, della finanziarizzazione dell'economia e della crescita delle disuguaglianze sociali

– l’arricchimento abnorme del vertice della piramide sociale e il parallelo impoverimento della sua ben più vasta base – sono stati ampiamente analizzati, soprattutto dopo l’insorgere della recessione nel 2008.

In tali dinamiche non c’è stato nulla di naturale o inevitabile, non si è trattato di quello che negli Stati Uniti chiamano un *act of God*. Diceva il vero il già citato Warren Buffett: i ricchi hanno attuato una violenta guerra di classe e l’hanno vinta. L’oggi è figlio *anche* di quella vittoria.

Tra i movimenti sociali più recenti Occupy Wall Street ha avuto il merito di dare pubblicità ai temi della disuguaglianza, costringendo l’opinione pubblica e lo stesso presidente Obama a denunciare la gravità delle condizioni di vita di decine di milioni di cittadini. Oggi le crisi delle città e dei *suburbs*, la disoccupazione e la sottooccupazione, la realtà dei *food deserts*, delle deficienze alimentari dei poveri e delle malattie a esse collegate sono ben note. Si è scritto molto, soprattutto sui quotidiani locali, anche dell’agricoltura e dell’artigianato urbani e degli innumerevoli tentativi che in ogni singola città vengono attuati in funzione sia della sopravvivenza, sia nella prospettiva di una ricostruzione dal basso del tessuto sociale. Chi scrive o parla di questi temi sui vari media dà conto quasi sempre con lodevole attenzione dei tanti tentativi di rivitalizzazione tentati dall’alto e (più spesso) dal basso, delle innumerevoli piccole e meno piccole iniziative che si impiantano nel deserto urbano cercando di trarre qualche beneficio per le comunità locali.

A cinquant’anni dalla legge sui diritti civili, firmata da Lyndon B. Johnson il 2 luglio 1964, tra le eredità che la *vecchia* società ha lasciato e che la *nuova* società non è stata finora in grado di risolvere rimane la discriminazione razziale. La fascinazione linguistica per il post-, unita all’aspettativa di immediate ricadute sociali dell’elezione di un afroamericano alla Presidenza (fatta discendere con leggerezza eccessiva dal suo pur straordinario valore simbolico), ha spinto molti negli anni scorsi a parlare di società post-razziale. Invece la discriminazione razziale non solo non ha smesso di accompagnare l’impoverimento delle famiglie e di intere aree topografiche e demografiche, ma è stata accentuata dalle crescenti difficoltà del vivere nei luoghi di cui si è parlato sopra. La forma di violenza che arriva alle pagine dei giornali o ai telegiornali è quasi sempre quella eclatante delle sparatorie nelle scuole, nei campus, nelle strade; meno spesso nei servizi sullo stato delle città viene esplicitata la multiforme violenza intrinseca nelle condizioni di vita di cui si è detto.

Tra queste, una delle continuità più evidenti con il passato è l’atteggiamento discriminatorio delle forze di polizia. È sintomatico che la più recente delle sollevazioni urbane sia scaturita anch’essa, come gran parte delle precedenti a partire dagli anni Sessanta, dall’uccisione immotivata di un giovane nero disarmato da parte di un poliziotto. A Ferguson è toccato a Michael Brown, il 9 agosto 2014. A intervalli, non sempre, fatti come questo portano l’esasperazione nera alla protesta di massa (che ha ogni volta sviluppi e durate diverse) e ai pezzi di apertura sui media nazionali e internazionali. Rimane il fatto che dei corpi di polizia locale sempre più pesantemente militarizzati esercitano un’azione di controllo-repressione sempre più violenta. La giornalista Melissa Harris-Perry ricordava il 15 agosto

2014 che “in questo paese un agente di polizia bianco ha ucciso una persona nera almeno due volte ogni settimana nel periodo tra il 2006 e il 2012”.

La seconda metà dello scorso mese di agosto è stata occupata dalle cronache delle proteste afroamericane a Ferguson, una comunità suburbana di 21.000 residenti a nord di St. Louis, dove abitava Brown. Tutti hanno parlato dell'impoverimento di Ferguson e della sua trasformazione da sobborgo di bianchi (85 per cento nel 1980) a comunità a maggioranza nera (67 per cento nel 2012). Alcuni hanno riferito della crescita combinata delle tensioni razziali e dell'impoverimento; le prime connesse *anche* alla quasi totale *bianchezza* delle forze di polizia, il secondo all'alta disoccupazione, al crollo dei redditi (pari a un terzo nell'ultima dozzina d'anni) e al raddoppio dei poveri nello stesso periodo.

Pochi hanno collegato il disagio sociale di Ferguson a quello dell'intera St. Louis e delle aree metropolitane statunitensi. Lo ha fatto Elizabeth Kneebone per la Brookings Institution: “Nell'ambito delle 100 maggiori aree metropolitane del paese, il numero delle comunità suburbane in cui oltre il 20 per cento dei residenti vive al di sotto della soglia di povertà federale è più che raddoppiato tra il 2000 e il 2008-12. In quasi tutte le maggiori aree metropolitane la povertà nei *suburbs* non è soltanto aumentata negli anni 2000, ma si è concentrata nelle zone di maggiore povertà. Nel 2008-12, il 38 per cento dei residenti nei *suburbs* viveva in aree con tassi di povertà pari o superiori al 20 per cento. Per i neri residenti in quelle comunità il tasso era del 53 per cento”. Questo non vuol dire che negli Stati Uniti ci siano mille altre Ferguson sul punto di esplodere, avverte Kneebone, che conclude però ricordando che è in crescita continua il numero delle comunità che si trovano in situazioni analoghe, senza “credibili vie d'uscita”. È sempre assai lunga la strada per arrivare a quell'obiettivo che Martin Luther King, nel suo ultimo anno di vita, aveva definito la “ricostruzione della società”.

* Bruno Cartosio ha insegnato Storia dell'America del Nord all'Università di Bergamo e fa parte della redazione di “Ácoma”. Le sue ultime pubblicazioni sono: *I lunghi anni Sessanta. Movimenti sociali e cultura politica negli Stati Uniti* (Feltrinelli, 2012) e *La grande frattura. Concentrazione della ricchezza e disuguaglianze negli Stati Uniti* (Ombre corte, 2013).

PERCORSI DI LETTURA ULTERIORE

Berube, Alan, *All Cities Are not Created Unequal*, Brookings Institution, Metropolitan Opportunity Series, 52, 20 febbraio 2014; al sito: <http://brookings.edu/research/papers/2014/02/cities-unequal-berube>;

Binelli, Mark, *Detroit City Is the Place to Be: The Afterlife of an American Metropolis*, Picador, New York 2013;

Bluestone, Barry e Bennett Harrison, *The Deindustrialization of America: Plant Closing, Community Abandonment, and the Dismantling of Basic Industry*, Basic Books/Harper, New York 1982;

Boggs, Grace Lee, *The Next American Revolution: Sustainable Activism for the Twenty-First Century*, University of California Press, Berkeley 2011;

Bowles, Samuel, David Gordon e Thomas Weisskopf, *Beyond the Waste Land: A Democratic Alternative to Economic Decline*, Anchor Press/Doubleday, Garden City, NY 1983;

Burns, Rebecca, *Stranded in Atlanta's Food Deserts*, "Atlanta Magazine", Marzo 2014; al sito: <http://www.atlantamagazine.com/features/2014/03/03/stranded-in-atlantas-food-deserts>;

Cartosio, Bruno, *La grande frattura. Concentrazione della ricchezza e disuguaglianze negli Stati Uniti*, Ombre corte, Verona 2013;

Id., *Sindaci neri: e poi ?*, in Bruno Cartosio, a cura di, *Senza illusioni. I neri negli Stati Uniti dagli anni Sessanta alla rivolta di Los Angeles*, Shake Ed., Milano 1995;

Coppola, Alessandro, *Apocalypse Town. Cronache dalla fine della civiltà urbana*, Laterza, Roma-Bari 2012;

Davey, Monica, *A Picture of Detroit Ruin, Street by Forlorn Street*, "New York Times", 17 febbraio 2014;

Id. e Mary Williams Walsh, *Billions in Debt, Detroit Tumbles Into Insolvency*, "New York Times", 18 luglio 2013;

Gonzalez, David, *The Lost Supermarket: A Breed in Need of Replenishment*, "New York Times", 5 maggio 2008;

Harris-Perry, Melissa, *The Deaths of Black Men in America*, MSNBC, 16 agosto 2014; al sito: <http://www.msnbc.com/melissa-harris-perry/watch/the-deaths-of-black-men-in-america-318795331819>;

Hatton, Eric, *The Temp Economy*, Temple University Press, Philadelphia 2012;

Id., *The Rise of the Permanent Temp Economy*, "New York Times", 26 gennaio 2013;

Kneebone, Elizabeth, *Ferguson, Mo. Emblematic of Growing Suburban Poverty*, Brookings Institution, 15 agosto 2014; al sito <http://www.brookings.edu/blogs/the-avenue/posts/2014/8/15-ferguson-suburban-poverty>;

Labor Today: Wages and Salaries Still Lag as Corporate Profits Surge, editoriale, "New York Times", 31 agosto 2014;

Linkon, Sherry Lee e John Russo, *Steeltown U.S.A.: Work and Memory in Youngstown*, University Press of Kansas, Lawrence 2002;

McMillan, Tracie, *Urban Farmers' Crops Go From Vacant Lot to Market*, "New York Times", 7 maggio 2008;

Moretti, Enrico, *La nuova geografia del lavoro*, Mondadori, Milano 2013;

Id., *Così America ed Europa dicono addio alle fabbriche*, "La Stampa", 5 agosto 2013;

Id., *L'America riparte da Internet. Le città hi-tech creano più lavoro*, "La Stampa", 28 luglio 2013;

Nichols, John, *An 'Affront to Democracy' Steers Detroit Toward Austerity*, "The Nation", 18 luglio 2013;

Id., *Detroit's Fight for Water Rights Is Showing How to Battle (and Beat) Austerity*, "The Nation", 22 luglio 2014;

NYC Food Deserts: Talk and Action, 13 maggio 2008, al sito: <http://foodmapper.wordpress.com/tag/food-desert/>;

Oleck, Joan, *Rebuilding Detroit, One House at a Time*, "New York Times", 18 marzo 2014;

Phillips, Kevin, *Boiling Point: Republicans, Democrats, and the Decline of Middle Class Prosperity*, Random House, New York 1992;

Sargent, Greg, *"There's been class warfare for the last 20 years, and my class has won"*, "Washington Post", 30 settembre 2011;

Uberti, David, *The death of a great American city: why does anyone still live in Detroit?*, "The Guardian", 3 aprile 2014;

Williams, Timothy, *Blighted Cities Prefer Razing to Rebuilding*, "New York Times", 12 novembre 2013;

Wisely, John, *Detroit not alone in shutting off water to prod people to pay bills*, "Detroit Free Press", 1° agosto 2014.