

RECENSIONI

Biagi, F. *Henri Lefebvre. Una teoria critica dello spazio*, Jaca Book, Milano, 2019.

Non sembra del tutto stravagante affermare che gli studiosi anglosassoni abbiano conosciuto il lavoro di Lefebvre con almeno venti anni di ritardo rispetto alle sue pubblicazioni originali. Come è noto, fu grazie alla traduzione dal francese all'inglese de *La production de l'espace*, avvenuta nel 1991 a cura del situazionista Donald Nicholson-Smith, che gli inglesi si accorsero della portata del pensiero di Lefebvre. Da quel momento, si sono aperte le cateratte degli studi a lui dedicati e non si contano più le traduzioni, i saggi, gli articoli degli studiosi anglofoni che si sono applicati nell'esegesi della sterminata produzione letteraria lefebvrina.

In Italia la ricezione letteraria di Lefebvre ha avuto un decorso diverso ma, ciò nonostante, gli esiti non sono stati dissimili. Anzi, il ritardo accumulato in Italia nella (ri)scoperta di Lefebvre è stato ancora più marcato. Se agli studiosi anglosassoni possiamo riconoscere almeno due ragioni oggettive per le difficoltà nell'approcciare il lavoro di Lefebvre, per il *milieu* intellettuale italiano, sembra più appropriato parlare di mistificazione. Andiamo con ordine. Agli anglosassoni - abbiamo detto - possiamo scontare due difficoltà: la prima, banalmente, è la barriera linguistica. Un popolo che parla l'idioma che è divenuto lo standard internazionale della comunicazione (scientifica e non), è storicamente poco incline a sforzarsi di parlare/leggere in un'altra lingua. Potrà sembrare una constatazione triviale, ma non sono molti gli studiosi anglosassoni disposti a impantanarsi nella lettura degli scritti di Lefebvre *in francese*. Chi conosce lo stile di scrittura del filosofo francese capirà bene l'utilizzo del corsivo: per chi, invece, non lo conosce, valga questo commento di Harvey Molotch: «Lefebvre scrive

densamente, con digressioni e allusioni gratuite ad altri studiosi, con frasi misteriose e con uno sviluppo inconsistente e disorganizzato dei contenuti. Lefebvre scrive in modo terribile!». La seconda difficoltà è di natura culturale: la filosofia di matrice anglo-americana è da sempre profondamente impregnata dalle correnti analitiche e pragmatiste, il che - soprattutto in Gran Bretagna - ha tenuto gli studiosi anglosassoni ben alla larga dagli eccessi della *French Theory* e dalle sue manifestazioni antecedenti. Lefebvre, pur non essendo in alcun modo arruolabile in quella moda intellettuale, era pur sempre, agli occhi dei filosofi albionici, un "pensatore francese", se non addirittura un *modern eccentric French*.

In Italia, invece, le traduzioni di Lefebvre si resero in genere disponibili entro un paio di anni rispetto all'uscita francese. Questo fatto, tuttavia, non è sufficiente per dimostrare che il pensiero del filosofo francese abbia suscitato, al tempo, particolari interessi. La questione, considerata retrospettivamente, ci porta piuttosto a scoprire che - nonostante alcuni affermino che Lefebvre fu il *vate* dell'*intelligencija* sociologico-urbanistica dei turbolenti anni Settanta - in realtà, attraverso un'analisi dei fatti di quel periodo, fu invece il suo assistente a Nanterre, Manuel Castells, con le sue teorie urbane impregnate di strutturalismo althusseriano (l'anticristo di Lefebvre), a diventare *de riguer* nei circoli intellettuali italiani degli anni Settanta. In Italia, Lefebvre fu presto tradotto, ma fu altrettanto presto dimenticato. La casa editrice Dedalo di Bari, che aveva pubblicato (nel 1977) i primi due volumi de la *Critique de la vie quotidienne*, editi in francese nel 1947 e nel 1961, si defilò al momento di completare il lavoro con la traduzione del terzo volume, scritto da Lefebvre nel 1981. L'oblio è durato circa quaranta anni, quando, nel 2014 è apparsa la ritraduzione italiana (non impec-

cabile, purtroppo) de *Le droit à la ville* seguita, quattro anni dopo, da *Espace et Politique* (noto come *Le droit à la ville II*) e dalla riedizione anastatica di *La production de l'espace*. A differenza del passato, questa volta, gli studiosi italiani si sono accorti di Henri Lefebvre. Le ragioni della riscoperta sono ben descritte degli autori di alcuni dei saggi pubblicati in questo volume della rivista, ai quali rimando.

A questo punto mi devo scusare con Francesco Biagi, autore di *Henri Lefebvre. Una teoria critica dello spazio*, per questa mia lunga prolusione che toglie spazio alla recensione del suo eccellente libro. Tuttavia, è proprio per le condizioni che ho descritto sopra, che il suo lavoro è particolarmente importante nel panorama della ricerca sociale "filosoficamente orientata" e "politicamente impegnata". In primo luogo, dobbiamo essere grati a Biagi per avere colmato una imperdonabile lacuna, rendendo accessibile ai lettori italiani una monografia che tratteggia con efficacia sia la lunga e straordinaria vita del filosofo francese. Il libro ci parla delle relazioni intrattenute da Lefebvre con Breton e i surrealisti, con Tzara e Dada come appartenente al gruppo del gruppo dei giovani *Philosophies* della Sorbona; le angosciose vicende con il Partito Comunista Francese, culminate in una rottura insanabile dopo il rapporto Krusev del 1956; le influenze e le incomprensioni reciproche con i situazionisti). Ci racconta anche l'avventuroso viaggio di Lefebvre alla ricerca di una teoria dello spazio, che, come ci avverte l'autore, non può essere disgiunta dalla critica della vita quotidiana e dal concetto di utopia. In secondo luogo, il libro di Biagi rappresenta un autorevole richiamo all'ordine nei confronti della crescente e preoccupante tendenza a riscoprire Lefebvre "à la carte". Qui mi riferisco alla proliferazione di citazioni lefebvriane (con «il diritto alla città» in testa), talvolta enunciate in tono completamente ignavo della profondità, della raffinatezza e, soprattutto, della radicalità del pensiero del filosofo francese. In particolare, mi riferisco alle citazioni pronunciate a favore di istanze implicitamente neoliberaliste come quelle

della Banca Mondiale o di altre agenzie o agende sovranazionali. *Henri Lefebvre. Una teoria critica dello spazio* è una guida indispensabile per affinare il pensiero sulla città e sulla società urbana: un passaggio obbligato se si è interessati a comprendere - attraverso lo sguardo immaginifico e vitale di un pensatore marxista che ha conservato per tutta la vita «la giovinezza nel cuore» - come le trasformazioni dello spazio si rivelino la condizione essenziale per «cambiare (disalienare) la vita» dalla monotonia e dalle banalità che il capitalismo quotidianamente ci infligge. Infine, c'è da augurare al lavoro di Biagi un destino simile a quello della traduzione inglese de *La production de l'espace*: dare - finalmente - avvio a una più che auspicabile corrente italiana di studi lefebvriani. Come testimonia l'ampia latitudine concettuale dei temi trattati dagli autori di questo numero della rivista, l'opera del filosofo francese è campo estremamente fertile.

Guido Borelli

S. Lehman-Frisch, *Sociologie de San Francisco*, Paris: La Découverte, 2018.

La serie di agili testi di sociologia della città pubblicati dalle edizioni La Découverte nella collezione Repères, dopo aver esplorato diverse realtà francesi e aver dedicato un testo alla capitale della Germania unificata, si sposta aldilà dell'Atlantico con un lavoro su San Francisco, scritto da Sonia Lehman-Frisch professore di geografia alla Università di Paris Nanterre.

San Francisco con 850.000 abitanti è la quarta città della California e la seconda, dopo New York, per densità di popolazione. Fa parte di una vasta area metropolitana che comprende le nove contee limitrofe e che prende il nome di *San Francisco Bay Area*. San Francisco occupa un posto speciale nell'immaginario urbano americano e non solo, essendo conosciuta per la sua vivacità ed effervescenza culturale - è stata la patria della Beat Generation e della cultura hippie - e per la sua tolleranza,

qui è nata una delle comunità LGBT più grandi e importanti al mondo.

La città è stata fondata nel 1776 dagli spagnoli e in seguito alla indipendenza è entrata a far parte del territorio del Messico fino alla guerra messicano-statunitense del 1846-1848. In questa occasione insieme ai territori della attuale California è stata annessa agli Stati Uniti. La corsa all'oro partita con l'annessione è il primo motore di una vertiginosa crescita demografica, in un solo anno dal 1848 al 1849 la popolazione passa da 1000 a 25.000 abitanti. La fine dell'Ottocento è caratterizzata dall'investimento dei proventi della corsa all'oro in diversi settori economici: in quello bancario, in quello commerciale per via del suo porto e nel settore ferroviario, che si sviluppa grazie alla costruzione della First Transcontinental Railroad. La crescita economica favorisce un importante flusso di manodopera immigrata- quella cinese ad esempio è impiegata nella costruzione della ferrovia- che connota fin da subito la città come multietnica. Nel 1906 un terribile terremoto e un successivo devastante incendio la distruggono quasi completamente, ma viene ricostruita in pochissimo tempo. Dopo la Seconda guerra mondiale San Francisco consolida la sua base industriale e il suo sviluppo urbano segue le direttrici delle grandi città industriali americane. La classe medio-alta si sposta dal cuore della città verso i sobborghi e di contro le aree lasciate libere da quello che in letteratura viene definito *white flight* sono occupate da popolazioni afroamericane, a partire dagli anni Quaranta e da popolazioni asiatiche e ispaniche negli anni Sessanta. Negli anni Ottanta la crisi del sistema fordista e il processo di delocalizzazione industriale comportano, come del resto nelle altre grandi realtà industriali statunitensi, un declino della città e un conseguente avvio di una stagione di ristrutturazione economica e rivitalizzazione delle aree degradate. La ristrutturazione della economia urbana in chiave terziaria pone le basi per un ritorno verso la città delle classi medie bianche e l'inizio di un processo di gentrificazione. Quest'ultimo è accentuato negli anni

successivi dalla vicinanza della città con la *Silicon Valley*, luogo per eccellenza della innovazione tecnologica e della 'creatività', da cui proviene una nuova ondata di gentrifiers. A partire da questo quadro l'autrice di *Sociologie de San Francisco* si chiede se esista una eccezionalità di questa città nel quadro del panorama urbano del nord America e quali sono gli elementi sociologici costitutivi della sua identità singolare. Per rispondere a questo interrogativo il lavoro è suddiviso in sei capitoli, ognuno dei quali prende il titolo da diverse definizioni che sono date a San Francisco. Il primo capitolo *The city of neighborhoods* tenta di dimostrare che l'identità della città è fondata su una organizzazione sociale e spaziale altamente «leggibile» nel senso dato a questo termine da Kevin Lynch ne *L'immagine della città* (Lynch, 1969). Innanzitutto, l'Autrice si sofferma sulle colline, un elemento identitario forte che non ha però rappresentato un ostacolo alla organizzazione a griglia tipica delle città statunitensi. Un altro importante elemento di strutturazione della città è il principio di zonizzazione (*zoning map*), l'ordine che la sua applicazione ha comportato è profondamente ancorato alle rappresentazioni degli abitanti. Lo *zoning* ha infatti chiaramente separato le funzioni: il centro (*downtown*) che occupa una parte del nord-est della città e che ospita il quartiere degli affari, quello delle istituzioni pubbliche, gli spazi commerciali e culturali; i quartieri industriali situati ad est della città sul fronte mare, e infine i quartieri residenziali che si estendono sul restante territorio. La deindustrializzazione, che ha caratterizzato una fase importante della economia di San Francisco, ha ovviamente contribuito alla diminuzione del peso della zonizzazione, favorendo importanti cambiamenti nell'utilizzo dei suoli dei quartieri industriali (da *South Market* a *Hunters Point*). Le zone lasciate vuote dalle attività industriali sono state occupate, a partire dagli anni Novanta, da imprese operanti nell'alta tecnologia e da promotori immobiliari la cui azione ha favorito l'ingresso di nuovi residenti più facoltosi di quelli precedenti.

Queste aree infatti ancora adesso sono abitate in parte dalla frazione più modesta della popolazione, che rischia di essere ulteriormente marginalizzata dalle trasformazioni in corso. Altra caratteristica su cui il testo si sofferma sono le infrastrutture di trasporto e mobilità. San Francisco è una città ben servita dal punto di vista del trasporto pubblico anche se l'auto rimane il mezzo di trasporto maggioritario. È stata una delle prime *walking cities* degli Stati Uniti ed è anche la città in cui è nato nel 1992 il movimento di ciclisti *Critical Mass*. L'ultimo aspetto identitario con cui si chiude il capitolo è legato alle differenti popolazioni che nel tempo si sono stanziate nella città. Come già ricordato in precedenza San Francisco è storicamente connotata come una città multi-etnica e ancora oggi sono quartieri etnici di *Chinatown* zona di insediamento della comunità cinese, il *ghetto* di quella afroamericana e il *barrio* di quella ispanica a costituire i punti di riferimento principali della sua geografia sociale. Il secondo capitolo, intitolato *City by the bay*, allarga lo sguardo al rapporto fra San Francisco e le altre città presenti nella *Bay area*, come San José e Oakland. Quest'ultima nella seconda metà del XIX secolo ha visto un forte incremento demografico trainato dalla economia industriale basata sul suo porto, sulla industria agro-alimentare, su quella siderurgica e dell'automobile. Dopo la Seconda guerra mondiale è invece il sud della baia, la valle di Santa Clara oggi denominata *Silicon Valley*, ad essere protagonista di un periodo di forte sviluppo grazie al boom della industria informatica. Ed è proprio lo sviluppo della *Silicon Valley* il tema che è esplorato nel terzo capitolo a partire dalla definizione di San Francisco come città dell'innovazione (*City of innovation*). La vicinanza della *Silicon Valley* ha avuto un impatto importante per San Francisco, rendendola una città attrattiva perché creativa, secondo il modello descritto da Richard Florida. Le alte tecnologie hanno favorito una forte crescita economica a partire dal 2010 facendo scendere al 4% la disoccupazione. I settori di punta della

nuova economia della città oltre alle alte tecnologie sono la finanza, il turismo e l'industria del divertimento. Ma il successo si è accompagnato anche alla crescita delle disuguaglianze e ad una polarizzazione dei salari. Infatti, il settore informatico e delle alte tecnologie offre salari molto alti, ma non altrettanto si può dire per quello turistico e del divertimento in cui spesso sono impiegati immigrati che ricevono salari bassi in regimi di impiego precari. Le contraddizioni che si sono accompagnate alla affermazione di San Francisco come città creativa e innovativa sono ulteriormente tematizzate nel quarto capitolo intitolato *diverse city*. La prima parte ripercorre la storia del popolamento di San Francisco a partire dalle diverse ondate migratorie che hanno favorito la formazione di un *melting pot*. La seconda parte analizza la ricomposizione sociale che si è avuta a partire dalla ristrutturazione economica della città. E qui in maniera molto puntuale l'autrice ricostruisce le tappe del processo di gentrificazione che ha interessato in momenti diversi la storia della città. Una prima fase è negli anni Ottanta ed è legata all'*office boom* del downtown che ha favorito il ritorno in città degli yuppies. La seconda fase inizia con gli anni Novanta dovuta alla *dot-com boom* (la crescita di imprese legate ad internet) ed infine è il boom delle *start-up* degli inizi degli anni Duemila a favorire una nuova ondata di gentrificazione, ricordiamo ad esempio che Twitter e Uber hanno sede a San Francisco. L'effetto di questo lungo e lento processo è la crescita delle disuguaglianze di cui secondo l'autrice la gentrificazione è manifestazione. Oggi San Francisco è la seconda città più inegualitaria dopo Miami ed è anche la città più cara degli Stati Uniti. I poveri sono meno poveri che in altri contesti urbani statunitensi, ma i ricchi sono molto più ricchi. Il quinto capitolo (*Left coast city*) esplora quindi i rapporti fra la recente ricomposizione sociale della città e i valori progressisti che da sempre la politica locale rivendica (apertura, tolleranza e giustizia). San Francisco è stata la prima città americana a introdurre il salario minimo, numerose sono

le iniziative a favore dei senza tetto, degli immigrati e gli sfrattati. La città, in continuità con il movimento dei diritti civili degli anni Sessanta e Settanta, è stata teatro di importanti mobilitazioni: contro la crisi degli alloggi, contro la gentrificazione e le espulsioni, per la difesa dei diritti degli omosessuali. In questa parte del lavoro l'autrice mette ben in evidenza le tensioni fra la politica locale fondata sul progressismo e l'ingiustizia che accompagna il modello di città innovativa e creativa di cui San Francisco, come si è detto, è un esempio emblematico. Si viene cioè a creare un paradosso: «accogliendo e aiutando le popolazioni più vulnerabili, le politiche contribuiscono anche ad ampliare le disuguaglianze: al contrario, rifiutando loro un posto nella città, San Francisco diventerebbe senza dubbio una città meno ineguale perché composta esclusivamente da una popolazione ricca ... e quindi più ingiusta» (p.100). Il sesto capitolo (*Growing city*) è infine dedicato ai nuovi stili di vita che si sono imposti grazie alla presenza dei lavoratori della conoscenza e che hanno modificato il paesaggio urbano: ristoranti e caffè di moda, spa, mercatini bio hanno sostituito i vecchi e tradizionali luoghi di consumo e ritrovo. Tirando le fila del discorso l'autrice sostiene che l'eccezionalità di

San Francisco risiede nel riconoscimento e nella presa di coscienza delle contraddizioni che sono alla base del suo successo. Testimonianza di ciò sarebbero le continue mobilitazioni collettive e il ruolo attivo dei movimenti urbani, come ad esempio le recenti proteste contro i Google bus destinati ai lavoratori della *Silicon Valley*, che secondo gli attivisti sfruttano le infrastrutture pubbliche del trasporto senza alcuna contropartita finanziaria e contribuiscono alla gentrificazione, o quelle contro la piattaforma *Airbnb*, ideata proprio a San Francisco, accusata di accentuare la pressione sul mercato degli alloggi contribuendone alla crisi. Tuttavia, il riferimento alla geografia dei movimenti sociali e il richiamo alla storia politica della città non bastano a suffragare la tesi di fondo del libro. Infatti, nonostante la ricchezza di contenuti e gli stimoli che la lettura del libro offre, si sente la mancanza di un impianto interpretativo forte e questo fa sì risultino descrittive proprio le parti che meriterebbero un approfondimento maggiore e il ricorso a strumenti teorici più raffinati per corroborare l'ipotesi della eccezionalità di San Francisco. Il libro rimane comunque un utile strumento che ha il merito di evidenziare la complessità della costruzione di una identità urbana.

Sonia Paone