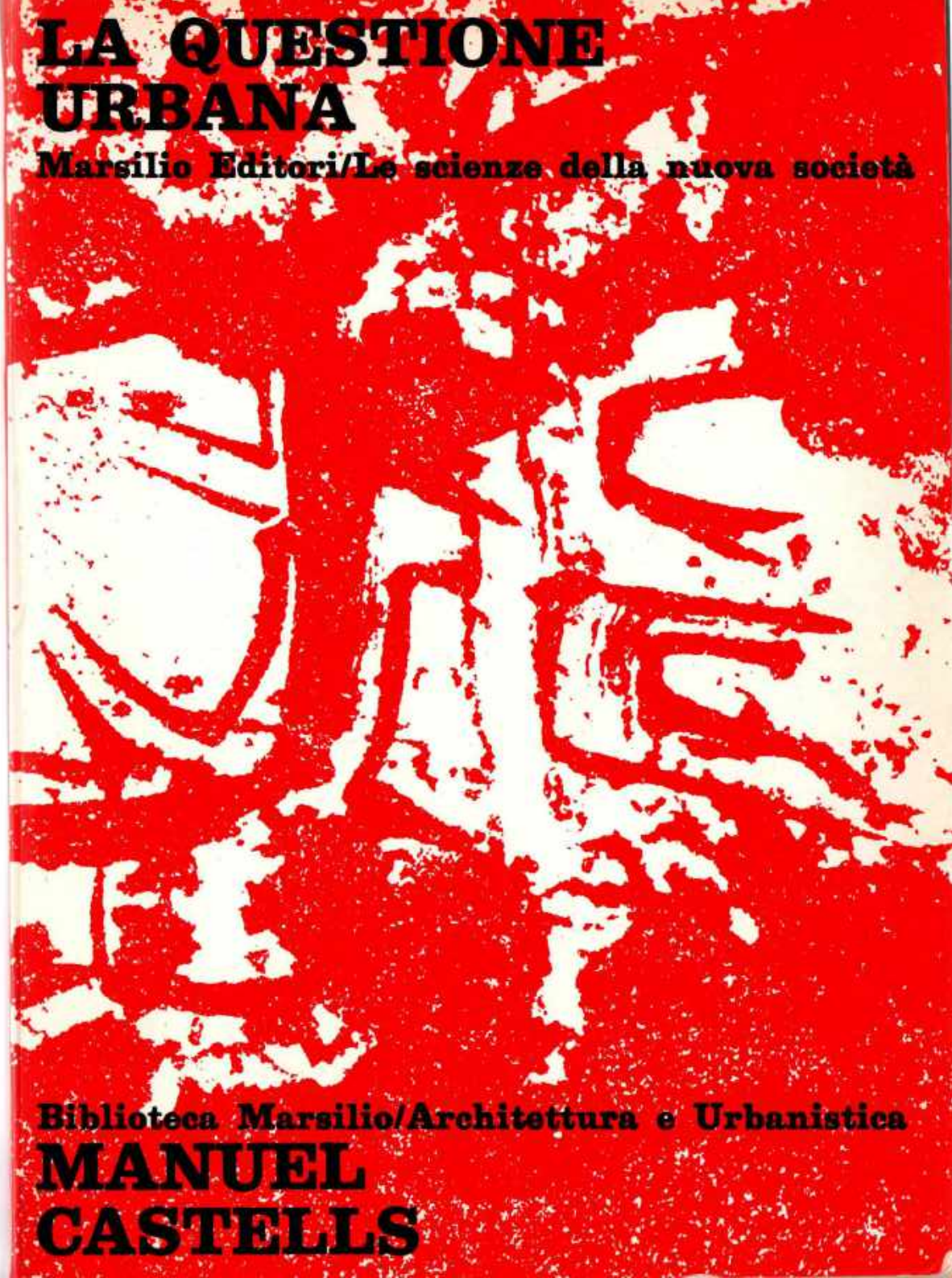


LA QUESTIONE URBANA

Marsilio Editori/Le scienze della nuova società



Biblioteca Marsilio/Architettura e Urbanistica

**MANUEL
CASTELLS**

l'articolazione dell'opera. Una prima parte riconosce il « terreno storico » al fine di dare un contenuto relativamente preciso al tema affrontato; poi, tentiamo di stabilire i contorni del discorso ideologico sull'« urbano », che vorrebbe essere la delimitazione di un campo di conoscenza « teorica » e di pratica sociale; tentando di spezzare questo involucro ideologico e di reinterpretare i problemi concreti che esso contiene, le analisi sulla struttura dello spazio urbano propongono una prima formulazione teorica dell'insieme del problema, ma mostrano, nello stesso tempo, l'impossibilità di una teoria che non sia imperniata sull'articolazione del problema « urbano » nei processi politici, cioè relativi all'apparato statale e alla lotta di classe. Il testo giunge così a una trattazione teorica e storica della « politica urbana ».

Una tale conclusione obbliga necessariamente all'introduzione di una nota le cui conseguenze concrete sono enormi: non c'è possibilità puramente teorica di risolvere (o superare) le contraddizioni che sono alla base del problema urbano; questo superamento viene solo dalla pratica sociale, cioè dalla pratica politica. Ma, perché una tale pratica sia giusta e non cieca, è necessario spiegare teoricamente i problemi così affrontati, sviluppando e specificando le prospettive del materialismo storico. Le condizioni sociali di emergenza di una tale riformulazione sono estremamente complesse, ma, in ogni caso, si può essere sicuri che esse esigono un punto di partenza storicamente legato al movimento operaio e alla sua pratica. Ciò che esclude ogni pretesa « avanguardista » di un'opera teorica piccolo borghese; ma ciò che non esclude l'utilità di un certo lavoro di riflessione, di documentazione e di indagine, in quanto componente di un movimento teorico-pratico che concerne il problema urbano, all'ordine del giorno nella pratica politica.

IL PROCESSO STORICO DI URBANIZZAZIONE

1.

Ogni materia ha una storia o, meglio ancora, essa è la sua storia. Questa tesi non risolve il problema della conoscenza di una certa realtà, al contrario, lo pone. Poiché, per leggere questa storia, per scoprire le sue leggi di strutturazione e di trasformazione, bisogna scomporre con l'analisi teorica ciò che è dato in una sintesi pratica. Tuttavia, è utile fissare i contorni storici di un fenomeno prima di cominciare a indagarlo. O, in altri termini, ci sembra più prudente intraprendere questa ricerca cominciando da una falsa innocenza teorica, « andando a vedere » per scoprire i problemi concettuali che si pongono ogni volta che si tenta di apprendere — ma invano — questo « concreto ». È in questo senso che lo studio della storia del processo di urbanizzazione sembra particolarmente indicato per affrontare il problema urbano, poiché esso ci introduce nel bel mezzo della problematica dello sviluppo della società, e ci rivela, nello stesso tempo, una imprecisione concettuale ideologicamente determinata.

Cioè, se è chiaro che il processo di formazione delle città è alla base delle reti urbane e condiziona l'organizzazione sociale dello spazio, troppo spesso si resta alla presentazione globale e senza specificazione di un tasso di crescita demografica, unendo in uno stesso discorso ideologico l'evoluzione delle forme spaziali di una società e la diffusione di un modello culturale sulla base di un dominio politico.

Le analisi del processo di urbanizzazione si pongono, di solito, in una prospettiva teorica evoluzionistica, seguendo la quale ogni formazione sociale è prodotta, senza rottura, per estrapolazione dagli elementi della formazione sociale precedente. Le forme di impianto spaziale allora sono una delle espressioni più visibili di queste modifiche¹.

¹ Cfr. Lampard, *The History of Cities in the Economically Advanced Areas*, in « Economic Development and Culture Change », 3, 1955, pp. 90-104, e anche L. Wooley, *The Urbanization of Society*, in « Journal of World History », 4, 1957. Più

Talvolta si è perfino utilizzata questa evoluzione delle forme spaziali per classificare le tappe della storia universale². In effetti, piuttosto che stabilire i criteri di periodizzazione, è assolutamente necessario studiare la produzione di forme spaziali cominciando dalla struttura sociale di base.

Spiegare il processo sociale che è alla base dell'organizzazione dello spazio non si riduce solo a porre il fenomeno urbano nel suo contesto. Una problematica sociologica dell'urbanizzazione deve considerarla in quanto processo di organizzazione di sviluppo e, di conseguenza, partire dal rapporto fra forze produttive, classi sociali e forme culturali (tra cui lo spazio). Una tale ricerca non può procedere unicamente per astratto, ma deve con l'aiuto di strumenti concettuali spiegare situazioni storiche particolari, sufficientemente ricche da fare apparire le linee di forza del fenomeno studiato, l'organizzazione dello spazio.

Tuttavia, la confusione ideologico-teorica esistente in questo campo ci obbliga a una localizzazione preliminare del nostro oggetto nello stesso tempo in termini concettuali e di realtà storica. Questa opera non ha niente di accademico e si presenta, al contrario, come un'operazione tecnicamente indispensabile per evitare le *connotazioni* evoluzionistiche e affrontare, con tutta chiarezza, un campo preciso della nostra esperienza.

1. IL FENOMENO URBANO: DELIMITAZIONI CONCETTUALI E REALTÀ STORICHE

Nella giungla di definizioni sottili di cui i sociologi ci hanno arricchito, si possono distinguere molto chiaramente due significati ben distinti del termine *urbanizzazione*³:

1. concentrazione spaziale di una popolazione, cominciando da certi limiti di dimensione e densità⁴;

in generale la collezione di saggi riuniti da O. Handlin e J. Burchard (a cura di), *The Historian and the City*, Cambridge Mass. 1963.

² Per esempio, i lavori di Grass, o, in una maniera più sfumata di Mumford.

³ Cfr. l'eccellente relazione scritta di H.T.M. Eldridge, *The Process of Urbanization*, in J. Spengler e O.D. Duncan (a cura di), *Demographic Analysis*, Glencoe, The Free Press, 1956; e anche D. Popenoe, *On the Meaning of Urban in Urban Studies*, in P. Meadows e E.H. Mizruchi (a cura di), *Urbanism, Urbanization and Change*, Reading Mass., Addison Wesley, 1969, pp. 64-76.

⁴ D.J. Bogue e Ph. M. Hauser, *Population, Distribution, Urbanism and Internal Migration*, World Population Conference, 1963; K. Davis, *The Urbanization of Human Population*, *Cities*, in «Scientific American», settembre 1965.

2. diffusione del sistema di valori, atteggiamenti, e comportamenti chiamato « cultura urbana »⁵.

Per la discussione della problematica relativa alla « cultura urbana », rimandiamo al capitolo 2⁶.

Si può tuttavia anticipare la nostra conclusione essenziale: si tratta infatti del sistema culturale caratteristico della società industriale capitalistica.

D'altra parte, e nella stessa linea di pensiero, si fanno coincidere urbanizzazione e industrializzazione, facendo equivalere i due processi a livello di scelta degli indicatori utilizzati⁷, per costruire le corrispondenti dicotomie rurale/urbano e impiego agricolo/impiego industriale⁸.

Infatti la tendenza intellettualistica dell'analisi dell'urbanizzazione si basa su una premessa: la corrispondenza fra un certo tipo di produzione tecnica (essenzialmente definito da una attività industriale), un sistema di valori (il « modernismo ») e una forma specifica d'organizzazione dello spazio, la città, i cui elementi caratteristici sono una certa dimensione e una certa densità.

Che questa corrispondenza non sia evidente, deriva da un semplice esame analitico dei grandi agglomerati preindustriali come quello effettuato da Sjöberg⁹. Alcuni autori¹⁰ restano coerenti nel rifiutare l'uso del termine « città » per designare queste forme di addensamento di popolazione rendendo così esplicita la confusione fra la problematica « urbana » e l'organizzazione *socio-culturale* data.

Questo legame fra forma spaziale e contenuto culturale può essere, a rigore, un'ipotesi (che esamineremo dettagliatamente nelle pagine seguenti), ma essa non può costituire un elemento di definizione dell'urbanizzazione, poiché la risposta teorica si troverebbe già insita nella maniera di porre il problema.

Se ci si attiene a questa distinzione, a costo di stabilire in se-

⁵ Cfr. E. Bergel, *Urban Sociology*, New York 1955; N. Anderson, *Urbanism and Urbanization*, in «American Journal of Sociology», LXV, 1959-60; G. Friedmann, *Villes et Campagnes*, Paris, A. Colin, 1953; J. Sirjamaki, *The Sociology of Cities*, New York, Random House, 1964; A. Boskoff, *The Sociology of Urban Regions*, New York, Appleton Century Crofts, 1962; N.P. Gist e S.F. Fava, *Urban Society*, New York, T.Y. Crowell, 1964.

⁶ Cfr., per la relazione, L. Wirth, *Urbanism as a Way of life*, in «American Journal of Sociology», luglio 1938.

⁷ P. Meadows, *The City, Technology, and History*, in «Social Forces», 36, dicembre 1967, pp. 141-147.

⁸ P.A. Sorokin e C.C. Zimmerman, *Principles of Rural-Urban Sociology*, New York 1929.

⁹ G. Sjöberg, *The Pre-industrial City*, Glencoe, The Free Press, 1960.

¹⁰ Cfr. L. Riesmann, *The Urban Process*, Glencoe, The Free Press, 1964.

guito dei rapporti teorici ed empirici fra le due forme, spaziale e culturale, ci si può affidare in un primo tempo a una definizione di H. T. Eldridge, che definisce l'urbanizzazione come un processo di concentrazione della popolazione a due livelli: 1. la proliferazione dei punti di concentrazione; 2. l'aumento della dimensione di ciascuno di questi punti¹¹.

Urbano designerebbe allora una forma particolare di occupazione dello spazio da parte di una popolazione, ossia l'agglomerato risultante da una forte concentrazione e da una densità relativamente elevata con, elemento correlato prevedibile, una maggiore differenziazione funzionale e sociale. Ciò significa che le difficoltà cominciano quando si vuole utilizzare direttamente questa definizione « teorica » in un'analisi concreta.

Partendo da quale livello di dimensione e di densità può una unità spaziale essere considerata come urbana? Quali sono, in pratica, i fondamenti teorici ed empirici di questi criteri?

Pierre George ha ben individuato le contraddizioni insormontabili dell'empirismo statistico nella delimitazione del concetto di urbano¹². Infatti, se il numero di abitanti, limitato dalla struttura della popolazione attiva e dalle suddivisioni amministrative, sembra essere il criterio corrente, i principi ricordati variano enormemente, gli indicatori delle differenti attività dipendono da ogni tipo di società e, per finire, le stesse quantità assumono un significato completamente diverso secondo le strutture produttive e sociali che determinano l'organizzazione dello spazio¹³. Così, il censimento degli Stati Uniti prende un minimo di 2500 abitanti come criterio del comune urbano, ma aggiunge anche gli agglomerati fortemente uniti a un centro metropolitano regionale¹⁴. Per contro, la conferenza europea della statistica a Praga stabilisce come criterio il fatto di avere più di 10.000 abitanti, *correggendolo* con la ripartizione della popolazione attiva nei differenti settori.

Infatti la formula più elastica consiste nel classificare le unità spaziali di ogni paese seguendo diverse dimensioni e livelli e nello stabilire fra essi dei rapporti empirici teoricamente significativi. Più concretamente, si potrebbe distinguere l'importanza quantitativa degli agglomerati (10.000 abitanti, 20.000, 100.000, 1.000.000 ecc.), la

¹¹ H. T. Eldridge, *op. cit.*, 1956.

¹² P. George, *Précis de géographie urbaine*, Paris, PUF, 1964, pp. 7-20.

¹³ J. Beaujeu-Garnier e G. Chabot, *Trattato di geografia urbana*, Padova, Marsilio, 1970, p. 40.

¹⁴ U.S. Census of Population: 1960 Number of inhabitants, United States, Summary, Final Report, P.C. (1)-1A, 1961.

loro gerarchia funzionale (genere di attività, situazione nella serie di interdipendenze), la loro importanza amministrativa, combinando, in seguito, molte di queste caratteristiche per giungere a differenti tipi d'occupazione dello spazio.

La dicotomia rurale/urbana perde quindi ogni significato, poiché si potrebbe anche opporre l'urbano al metropolitano e, soprattutto, cessare di pensare in termini di passaggio continuo da un polo all'altro, per stabilire un sistema di rapporti fra le differenti forme spaziali storicamente date¹⁵.

Risulta da queste constatazioni che non è dalla ricerca di definizioni scolastiche o di criteri della pratica amministrativa, che si arriverà a una delimitazione valida dei nostri concetti; è al contrario l'analisi rapida di alcuni rapporti storicamente stabiliti fra lo spazio e la società che ci permette di fondare il nostro studio in modo obiettivo.

Le ricerche archeologiche hanno dimostrato che i primi agglomerati sedentari e ad alta densità di popolazione (Mesopotamia, verso il 3.500 a.C.; Egitto, 3.000 a.C.; Cina e India, 3.000/2.500 a.C.¹⁶) appaiono alla fine del neolitico, là dove le condizioni tecniche, sociali e naturali del lavoro hanno permesso agli agricoltori di produrre più di quanto non avessero bisogno per vivere. A partire da questo momento si sviluppa un sistema di divisione e di distribuzione del prodotto, espressione e sviluppo di *capacità tecnica* e di livello di *organizzazione sociale*. Le città sono la forma residenziale adottata dai membri della società la cui presenza diretta sui luoghi di produzione agricola non era necessaria. Cioè queste città non possono esistere se non sulla base di un *surplus* prodotto dal lavoro della terra. Esse sono i centri religiosi, amministrativi e politici, espressione spaziale di una complessità sociale determinata dal processo di appropriazione e di reinvestimento del prodotto del lavoro. Si tratta quindi di un nuovo sistema sociale, *che non è separato dal sistema rurale* né ad esso posteriore, poiché tutti e due sono strettamente legati allo stesso *processo di produzione* delle forme sociali, anche se, dal punto di vista di queste stesse forme, ci troviamo di fronte a due situazioni differenti¹⁷.

¹⁵ Cfr. R. Ledrut, *Sociologia urbana*, Bologna, Il Mulino, 1969.

¹⁶ L. Mumford, *La città nella storia*, Milano, Comunità, 1963; Robert C. e Mc C. Adams, *The Evolution of Urban Society*, Chicago, Aldine Publishing Co., 1966; Eric E. Lampard, *Historical Aspects of Urbanization*, in Ph. Hauser e Leo F. Schnore (a cura di), *The Study of Urbanization*, New York, J. Wiley, 1956, pp. 519-554.

¹⁷ Cfr. G. Sjöberg, *op. cit.*, 1960, pp. 27-31; e il simposio pubblicato da R.J. Braddwood e G.R. Willey (a cura di), *Courses Toward Urban Life: Archeological Consideration of some Cultural Alternates*, Chicago 1962.

Prendiamo, per esempio, la sintesi di V. Gordon Childe che riguarda i criteri che secondo le conoscenze empiriche esistenti caratterizzavano i primi agglomerati urbani: esistenza di specialisti non produttivi lavoratori a tempo pieno (preti, funzionari, « addetti ai servizi »); popolazione di livello e di densità sufficiente; arte specifica; uso della scrittura e delle cifre; lavoro scientifico; sistema di imposte che concentra il surplus della produzione; apparato statale; architettura pubblica (monumenti); commercio con l'estero; esistenza di classi sociali¹⁸.

L'interesse di queste costatazioni, basate su una abbondante documentazione, è evidente, malgrado un processo di classificazione molto vicino alla famosa enciclopedia cinese di Borges... Leggendo questi dati in un ordine *teorico*, è abbastanza chiaro che la città è il luogo geografico in cui si installa la sovrastruttura politico-amministrativa di una società giunta a un punto di sviluppo tecnico e sociale (naturale e culturale) tale, che esiste una differenziazione del prodotto in riproduzione semplice e allargata della forza lavoro fino a giungere a un sistema di *ripartizione* e di *scambio* che implica l'esistenza: 1. di un sistema di classi sociali; 2. di un sistema politico che permetta allo stesso tempo il funzionamento dell'insieme della società e il dominio di una classe; 3. di un sistema istituzionale di investimenti, in particolare per quanto concerne la cultura e la tecnica; 4. di un sistema di scambio con l'estero¹⁹.

Questa analisi, anche rapida, mostra che il « fenomeno urbano » è articolato alla struttura di una società. Lo stesso metodo può essere ripreso (e portare a un risultato diverso in termini di contenuto) per le diverse forme storiche di organizzazione spaziale. Se il problema non è quello di raccontare in tre frasi la storia umana dello spazio, possiamo effettuare, a fini analitici, alcune osservazioni sulla lettura di certi tipi urbani significativi.

Così le città imperiali della storia antica, e in particolare Roma, riuniscono le caratteristiche già enunciate con le funzioni commerciali e di gestione che derivano dalla concentrazione, in uno stesso agglomerato, di un potere esercitato con la conquista su un vasto territorio. Analogamente, la penetrazione romana in altre civiltà prende la forma di una colonizzazione urbana — sostegno nello stesso tempo delle funzioni amministrative e della gestione mercantile. La città

¹⁸ Cfr. V. G. Childe, *The Urban Revolution*, in « Town Planning Review », aprile 1950, pp. 4-5.

¹⁹ Cfr. in questo senso le analisi di L. Mumford in *Man's Role in changing the Face of the Earth*, Chicago 1956.

non è quindi luogo di produzione, ma di gestione e di dominio, legato alla supremazia sociale dell'apparato politico-amministrativo²⁰.

È dunque logico che la caduta dell'Impero romano d'Occidente porti con sé la quasi scomparsa della forma socio-spaziale della città poiché, essendo state sostituite dalla dominazione locale dei signori feudali le funzioni politico-amministrative centrali, non rimase altra base sociale alla permanenza delle città che le suddivisioni dell'amministrazione della Chiesa o la colonizzazione e la difesa delle regioni di frontiera (per esempio in Catalogna o nella Prussia Orientale)²¹.

La città del Medio Evo rinasce a partire da una nuova dinamica sociale inserita nella struttura sociale precedente. Più concretamente, essa è basata sulla riunione di una *fortezza* preesistente, intorno alla quale si era organizzato un nucleo di abitazioni e di servizi e di un *mercato*, soprattutto a partire da nuove strade commerciali aperte dalle Crociate. Su questa base si organizzano le istituzioni politico-amministrative proprie della città, che le conferiscono una coerenza interna e una più grande autonomia nei confronti dell'esterno. È questa specificità *politica* della città che ne fa un mondo a sé e definisce le sue frontiere in quanto sistema sociale²². L'ideologia dell'appartenenza alla città, proiettata fino alla società industriale avanzata, trova il suo fondamento storico in questo genere di situazione.

Se questa autonomia politico-amministrativa è comune alla maggior parte delle città che si sviluppano durante il basso Medio Evo, le forme concrete, sociali e spaziali, di queste città furono strettamente dipendenti dalla congiuntura dei nuovi rapporti sociali apparsi in seguito alle trasformazioni del sistema di distribuzione del prodotto. Accanto al potere feudale si forma, infatti, una classe commerciale che, infrangendo il sistema verticale di distribuzione del prodotto, stabilisce dei legami orizzontali intermedi, supera l'economia di sussistenza e accumula un'autonomia sufficiente a investire nella manifattura²³.

Poiché la città medievale rappresenta l'emancipazione della borghesia commerciale nella sua lotta per liberarsi dal feudalesimo e dal potere centrale, la sua evoluzione sarà molto diversa secondo i legami stabiliti tra borghesia e aristocrazia. Così, là dove questi legami furono stretti, i rapporti tra città e territorio circostante, dipendente dai

²⁰ Cfr. L. Mumford, *op. cit.*, 1961, pp. 266-311.

²¹ H. Pirenne, *Le città del Medio Evo*, Bari, Laterza, 1971.

²² La migliore analisi di questo fenomeno è quella di M. Weber, in *Wirtschaft und Gesellschaft*, pp. 955 ss. della traduzione spagnola, Messico, F.C.E., 1964.

²³ Seguiamo qui la straordinaria esposizione di A. Pizzorno, *Sviluppo economico e urbanizzazione*, in *Atti del V Congresso Mondiale di Sociologia*, 1962..

feudatari, si organizzarono in maniera complementare. E viceversa il conflitto tra queste classi causò l'isolamento urbano.

Sotto un altro aspetto, la contiguità o la separazione geografica tra le due classi influenzò la cultura delle città, in particolare per quanto concerne il consumo e il risparmio: l'integrazione della nobiltà con la borghesia permise alla prima di organizzare il sistema dei valori urbani seguendo il modello aristocratico, mentre la comunità dei cittadini inventò nuovi valori, in particolare quelli riguardanti il risparmio e l'investimento, allorché la borghesia, esposta alle ostilità del territorio circostante, dovette coalizzarsi; isolati socialmente e privati dell'approvvigionamento delle campagne vicine, la loro sopravvivenza infatti dipendeva dalla loro capacità finanziaria e manifatturiera.

Si potrebbe così analizzare l'evoluzione del sistema urbano di ogni paese in funzione del triangolo borghesia-aristocrazia-monarchia.

Per esempio, il sottosviluppo delle città commerciali spagnole in rapporto alle città italiane o tedesche durante il XVI e XVII secolo, si spiega con il ruolo di semplice cinghia di trasmissione fra la corona e il commercio americano, ben diverso da quello giocato dalle città italiane e tedesche, molto autonome nei confronti dell'imperatore e dei principi di cui essi non erano che alleati di circostanza.

Lo sviluppo del capitalismo industriale, contrariamente a una visione naturale troppo diffusa, non provoca il rafforzamento della città ma la sua scomparsa quasi totale in quanto sistema istituzionale e sociale relativamente autonomo, organizzato attorno a obiettivi specifici. Infatti, la costituzione della mercanzia in quanto meccanismo di base del sistema economico, la divisione tecnica e sociale del lavoro, la diversificazione degli interessi economici e sociali su uno spazio più vasto, l'omogeneizzazione del sistema istituzionale causano il nascere della coincidenza di una forma spaziale, la città, con la sfera del dominio sociale di una classe ben determinata, la borghesia. La diffusione urbana equivale giustamente alla perdita del particolarismo ecologico e culturale della città. Il processo di urbanizzazione e l'autonomia del modello culturale « urbano » si rivelano così come dei processi paradossalmente contraddittori²⁴.

L'urbanizzazione legata alla prima rivoluzione industriale è insita nello sviluppo del modo di produzione capitalistico, è un pro-

²⁴ Cfr. H. Lefebvre, *Il diritto alla città*, Padova, Marsilio, 1972; e dello stesso, *Du rural et de l'urbain*, Paris, Anthropos, 1970.

cesso di organizzazione dello spazio che si basa su due insiemi di elementi fondamentali²⁵:

1. lo sgretolamento *preliminare* delle strutture sociali-agricole e l'emigrazione della popolazione verso i centri urbani già esistenti fornendo forza lavoro necessaria al processo di industrializzazione;
2. il passaggio da economia domestica a economia di manifattura, poi a economia di fabbrica: cioè, nello stesso tempo, concentrazione di mano d'opera, creazione di un mercato e costituzione di un ambiente industriale.

Le città attirano l'industria a causa di questi due fattori principali (mano d'opera e mercato) e, a sua volta l'industria sviluppa nuove possibilità d'impiego e crea servizi.

Ma il processo inverso è anche importante: là dove ci sono elementi funzionali, in particolare materie prime e mezzi di trasporto, l'industria colonizza e provoca l'urbanizzazione.

Nei due casi, l'elemento dominante è l'industria che organizza interamente il paesaggio urbano. Questo dominio tuttavia non è un fatto tecnologico, ma l'espressione della logica capitalistica che è alla base dell'industrializzazione. Il « disordine urbano » non è uno di questi fatti, ma rappresenta l'organizzazione spaziale nata dal mercato e che deriva dall'assenza di controllo sociale dell'attività industriale.

La razionalità tecnica e la supremazia del profitto sfociano, da una parte, sulla scomparsa di ogni differenza essenziale fra le città e sulla unificazione di tipi culturali diversi in caratteristiche d'insieme della civiltà industriale capitalistica; dall'altra sullo sviluppo della specializzazione funzionale e sulla divisione sociale del lavoro nello spazio, con una gerarchia fra i diversi agglomerati e un processo di crescita cumulativa derivato dal gioco delle economie esterne²⁶.

Infine, la problematica attuale dell'urbanizzazione si basa su tre dati fondamentali e su un problema scottante²⁷:

1. l'accelerazione del ritmo di urbanizzazione nel mondo intero (tab. 1);
2. la concentrazione di questa crescita urbana nelle regioni cosiddette « sottosviluppate », senza una corrispondenza con la crescita economica che aveva accompagnato la prima urbanizzazione nei paesi capitalistici industrializzati (tab. 2);

²⁵ Cfr. J. Labasse, *L'organisation de l'espace*, Paris, Hermann, 1966.

²⁶ P. George, *La ville*, Paris, PUF, 1950.

²⁷ Questi problemi sono chiaramente posti, senza indicare strade di ricerca nettamente definite, in Scott Greer, Dennis, L. Mc Elrath, David W. Minar e Peter Orleans (a cura di), *The New Urbanization*, New York, St-Martin's Press, 1968.

TABELLA 1: *Situazione e proiezioni del fenomeno urbano nel mondo (1920-60 e 1960-80) (in milioni [stima]).*

Regioni geografiche e occupazione del suolo	1920	1940	1960	1980	Crescita assoluta	
	(stima)	(stima)	(stima)	(proiez.)	1920-60	1960-80
Totale mondiale						
Popolazione totale	1.860	2.298	2.994	4.269	1.134	1.275
Rurale e piccola città	1.607	1.871	2.242	2.909	635	667
Urbano	253	427	752	1.360	499	608
(Grandi città)	(96)	(175)	(351)	(725)	(255)	(374)
Europa (senza l'URSS)						
Popolazione totale	324	379	425	479	101	54
Rurale e piccole città	220	239	251	244	31	7
Urbano	104	140	174	235	70	61
(Grandi città)	(44)	(61)	(73)	(99)	(29)	(26)
America del Nord						
Popolazione totale	116	144	198	262	82	64
Rurale e piccole città	72	80	86	101	14	15
Urbano	44	64	112	161	68	49
(Grandi città)	(22)	(30)	(72)	(111)	(50)	(39)
Asia orientale						
Popolazione totale	553	636	794	1.038	241	244
Rurale e piccole città	514	554	634	742	120	108
Urbano	39	82	160	296	121	136
(Grandi città)	(15)	(34)	(86)	(155)	(71)	(69)
Asia del sud						
Popolazione totale	470	610	858	1.366	388	508
Rurale e piccole città	443	560	742	1.079	299	337
Urbano	27	50	116	287	89	171
(Grandi città)	(5)	(13)	(42)	(149)	(37)	(107)
Unione Sovietica						
Popolazione totale	155	195	214	278	59	64
Rurale e piccole città	139	148	136	150	3	14
Urbano	16	47	78	128	62	50
(Grandi città)	(2)	(14)	(27)	(56)	(25)	(29)
America Latina						
Popolazione totale	90	130	213	374	123	161
Rurale e piccole città	77	105	145	222	68	77
Urbano	13	25	68	152	55	84
(Grandi città)	(5)	(12)	(35)	(100)	(30)	(65)
Africa						
Popolazione totale	143	192	276	449	133	173
Rurale e piccole città	136	178	240	360	104	120
Urbano	7	14	36	89	29	54
(Grandi città)	(1)	(3)	(11)	(47)	(10)	(36)
Oceania						
Popolazione totale	9	12	16	23	7	7
Rurale e piccole città	6	7	8	11	2	3
Urbano	3	5	8	11	5	3
(Grandi città)	(2)	(2)	(5)	(8)	(3)	(3)

Fonte: Population Division, United Nations Bureau of Social Affairs.

TABELLA 2: *Evoluzione dell'urbanizzazione secondo i livelli di sviluppo (in milioni).*

	1920	1940	1960	1980	1920-60	1960-80
	(stima)	(stima)	(stima)	(proiez.)	Crescita assoluta	
Occupazione del suolo						
Totale mondiale						
Popolazione totale	1.860	2.298	2.994	4.269	1.134	1.275
Rurale, piccole città	1.607	1.871	2.242	2.909	635	667
Urbano	253	427	752	1.360	499	608
(Grandi città)	(96)	(175)	(351)	(725)	(255)	(374)
Regioni sviluppate						
Popolazione totale	672	821	977	1.189	305	212
Rurale, piccole città	487	530	544	566	57	22
Urbano	185	291	433	623	248	190
(Grandi città)	(80)	(134)	(212)	(327)	(132)	(115)
Regioni sottosviluppate						
Popolazione totale	1.188	1.476	2.017	3.080	829	1.063
Rurale, piccole città	1.120	1.341	1.698	2.343	578	645
Urbano	68	135	319	737	251	418
(Grandi città)	(16)	(41)	(139)	(398)	(123)	(259)
Percentuale delle regioni sottosviluppate nel mondo						
Popolazione totale	64	64	67	72	73	83
Rurale, piccole città	70	72	76	81	91	97
Urbano	27	32	42	54	50	69
(Grandi città)	(16)	(24)	(40)	(55)	(48)	(69)

Fonte: Population Division, United Nations Bureau of Social Affairs.

- l'apparire di nuove forme urbane e in particolare delle grandi metropoli (tab. 3);
- il rapporto tra fenomeno urbano e nuove forme di articolazione sociale nate dal modo di produzione capitalistico e che tendono a superarlo.

La nostra ricerca tenta di impostare *teoricamente* questi problemi, partendo da certe definizioni che ora sembra possibile proporre, sulla base di alcune osservazioni storiche che stiamo per fare.

1. Il termine *urbanizzazione* si riferisce contemporaneamente alla costituzione di forme spaziali specifiche delle società umane, caratterizzate dalla concentrazione significativa delle attività e delle popolazioni su uno spazio limitato, così come all'esistenza e diffusione di un sistema culturale particolare, la cultura urbana. Questa confusione è ideologica e ha lo scopo di:

- far corrispondere forme ecologiche e contenuto *culturale*;
- suggerire una ideologia della produzione dei valori sociali partendo da un fenomeno « naturale » di densificazione ed eterogeneità sociali (cfr. cap. 2).

TABELLA 3: La crescita dei grandi agglomerati nel mondo, 1920-1960 (stime generali, migliaia di persone).

Città	1920	1930	1940	1950	1960
Totale mondiale	30.294	48.660	66.364	84.923	141.156
Europa (totale)	16.051	18.337	18.675	18.016	18.605
Londra	7.236	8.127	8.275	8.366	8.190
Parigi	4.965	5.885	6.050	6.300	7.140
Berlino	3.850	4.325	4.350	3.350	3.275
America del Nord (totale)	10.075	13.300	17.300	26.950	33.875
New York	7.125	9.350	10.600	12.350	14.150
Los Angeles	(750)*	(1.800)*	2.500	4.025	6.525
Chicago	2.950	3.950	4.200	4.950	6.000
Filadelfia	(2.025)*	(2.350)*	(2.475)*	2.950	3.650
Detroit	(1.100)*	(1.825)*	(2.050)*	2.675	3.550
Asia orientale (totale)	4.168	11.773	15.789	16.487	40.806
Tokio	4.168	6.064	8.558	8.182	13.534
Shanghai	(2.000)*	3.100	3.750	5.250	8.500
Osaka	(1.889)*	2.609	3.481	3.055	5.158
Pekino	(1.000)*	(1.350)*	(1.750)*	(2.100)*	5.000
Tientsin	(800)*	(1.000)*	(1.500)*	(1.900)*	3.500
Hong-Kong	(550)*	(700)*	(1.500)*	(1.925)*	2.614
Shenyang	...	(700)*	(1.150)*	(1.700)*	2.500
Asia del sud (totale)	...	...	3.400	7.220	12.700
Calcutta	(1.820)*	(2.055)*	3.400	4.490	5.810
Bombay	(1.275)*	(1.300)*	(1.660)*	2.730	4.040
Djakarta	...	(525)*	(1.000)*	(1.750)*	2.850
Unione Sovietica (totale)	...	2.500	7.700	4.250	9.550
Mosca	(1.120)*	2.500	4.350	4.250	6.150
Leningrado	(740)*	(2.000)*	3.350	(2.250)*	3.400
America Latina (totale)	...	2.750	3.500	12.000	22.300
Buenos-Aires	(2.275)*	2.750	3.500	5.150	6.775
Messico	(835)*	(1.435)*	(2.175)*	3.800	6.450
Rio di Janeiro	(1.325)*	(1.675)*	(2.150)*	3.050	4.700
San Paolo	(600)*	(900)*	(1.425)*	(2.450)*	4.375
Africa (totale)	...	...	...	...	3.320
Il Cairo	(875)*	(1.150)*	(1.525)*	(2.350)*	3.320

* Le città inferiori a 2.500.000 non sono comprese nei totali.

* Più piccole di 500.000.

Fonte: Population Division, United Nations Bureau of Social Affairs.

2. Il concetto di *urbano* (opposto a *rurale*) appartiene alla dicotomia ideologica società tradizionale/società moderna e si riferisce a una certa eterogeneità sociale e funzionale, senza poterla definire diversamente che per mezzo della sua distanza, più o meno grande, dalla

società moderna. La distinzione fra città e campagna pone tuttavia il problema della differenziazione delle forme *spaziali* dell'organizzazione sociale. Ma questa differenziazione non si riduce né a una dicotomia né a un'evoluzione continua, come presuppone l'evoluzionismo naturale, incapace di comprendere queste forme spaziali come prodotte dalla struttura e da processi sociali. Del resto, l'impossibilità di trovare un criterio empirico di definizione dell'*urbano* non è che espressione di vaghezza teorica.

Questa imprecisione è ideologicamente necessaria per connotare attraverso l'organizzazione materiale il mito della modernità.

3. Di conseguenza, in attesa di una discussione propriamente teorica del problema, piuttosto che parlare di *urbanizzazione*, tratteremo il tema della *produzione sociale delle forme spaziali*. All'interno di questa problematica, il concetto ideologico di *urbanizzazione* si riferisce al processo con il quale una proporzione significativamente importante della popolazione di una società si concentra in un certo spazio, in cui si costituiscono degli agglomerati funzionalmente e socialmente interdipendenti dal punto di vista interno, e tra loro in rapporto di articolazione gerarchizzata (rete urbana).

4. L'analisi dell'urbanizzazione è strettamente collegata alla problematica dello *sviluppo*, che conviene dunque delimitare. La nozione di *sviluppo* opera la stessa confusione rimandando nello stesso tempo ad un livello (tecnico, economico), e a un processo (trasformazione qualitativa delle strutture sociali, che permettono un aumento del potenziale delle forze produttive). Questa confusione risponde a una funzione ideologica: quella che presenta le trasformazioni strutturali come semplice movimento cumulativo delle risorse tecniche e materiali di una società. Esisterebbero quindi, in questa prospettiva, dei livelli e un'evoluzione lenta, ma ineluttabile, che organizza il passaggio, allorché c'è un eccesso di risorse, al livello superiore.

5. Il problema evocato dalla nozione di *sviluppo* è quello della trasformazione della struttura sociale alla base di una società, in modo da liberare una capacità di accumulazione progressivamente maggiore (rapporto investimenti/consumo).

6. Se la nozione di *sviluppo* è in rapporto con l'articolazione delle strutture di una formazione sociale data, essa non può essere analizzata senza fare riferimento all'articolazione di un insieme di formazioni sociali (scala detta « internazionale »). Per questo, noi abbiamo bisogno di un secondo concetto: quello di *dipendenza*, che caratterizza le relazioni asimmetriche fra formazioni sociali tali che l'organizzazione strutturale di una di esse non ha una propria logica al di fuori del suo inserimento nel sistema generale.

7. Queste precisazioni permettono di sostituire alla problematica ideologica (che connota il rapporto fra evoluzione tecnica naturale ed evoluzione verso la cultura delle società moderne) il problema teorico seguente: qual'è il *processo di produzione sociale delle forme spaziali di una società e, di rimando, quali sono i rapporti fra lo spazio costituito e le trasformazioni strutturali di una società, all'interno di un insieme intersociale caratterizzato da rapporti di dipendenza?*

2. FORMAZIONE DELLE REGIONI METROPOLITANE NELLE SOCIETÀ INDUSTRIALI CAPITALISTICHE

Analizzando il processo di produzione di una nuova forma spaziale, *la regione metropolitana*, è tutta la problematica dell'organizzazione dello spazio nelle società capitalistiche avanzate che viene messa in causa. Tuttavia, è preferibile limitarsi a questo punto preciso, poiché si tratta di un esito essenziale del processo di insieme, e di una innovazione per quanto riguarda le forme urbane.

Si tratta di qualche cosa di più di un aumento in dimensione e densità degli agglomerati urbani esistenti. Le definizioni più diffuse²⁸, così come i criteri di delimitazione statistica²⁹, non ritengono questo cambiamento qualitativo e potrebbero applicarsi, infatti, a ogni « grande città » premetropolitana. Ciò che distingue questa nuova forma dalle precedenti non è soltanto la sua ampiezza (che è la conseguenza della sua struttura interna), ma la diffusione nello spazio delle attività, delle funzioni e dei gruppi, e la loro interdipendenza seguendo una dinamica sociale del tutto indipendente dal collegamento geografico.

All'interno di un tale spazio, si trova tutta una gamma di attività-produzione (ivi compresa la produzione agricola), consumo (nel senso lato: riproduzione della forza di lavoro), scambio e gestione. Alcune di queste attività sono concentrate in una o parecchie zone della regione (per esempio, le sedi sociali delle aziende o alcune attività industriali). Altre, per contro, si distribuiscono nell'insieme della regione, con delle densità variabili (residenze, attrezzature di uso quoti-

²⁸ Per esempio H. Blumenfeld, *The modern Metropolis*, in « Scientific American », settembre 1965, pp. 64-74; R.D. McKenzie, *The Metropolitan Community*, New York, McGraw Hill, pp. 70-76; A. Boskoff, *op. cit.*, 1962, pp. 29-30; A. Ardigò, *La diffusione urbana*, Roma, AVE, 1967; W.H. Whyte, *Urban Sprawl*, in *The Exploding Metropolis*, New York, Anchor Books, 1958, pp. 115-139; J.Q. Wilson (a cura di), *The Metropolitan Enigma*, Harvard UP, 1968.

²⁹ L'insieme dei dati statistici mondiali più completo è quello preparato dalla International Urban Research di Berkeley, *The World's Metropolitan Areas*, University of California Press, 1959.

diano). L'organizzazione interna delle metropoli implica un'interdipendenza gerarchizzata delle differenti attività. Per esempio, l'industria riunisce nello spazio alcune unità tecnicamente omogenee e complementari, benché ne disperda altre, che appartengono tuttavia alla stessa azienda. Il commercio concentra i prodotti « rari » e organizza la distribuzione di massa del consumo quotidiano. Infine, le fluttuazioni del sistema di circolazione esprimono i movimenti interni determinati dall'installazione differenziale delle attività: esse sono come lo spettro della struttura metropolitana³⁰ (cfr. cap. 3). Questa forma spaziale è il prodotto diretto di una struttura sociale ben definita. Dopo avere indicato le linee generali del processo di formazione dello spazio, noi tenteremo di proporre alcuni elementi per l'analisi concreta di due processi storici di « metropolizzazione » particolarmente esemplari: gli Stati Uniti e la regione di Parigi.

a. Tecnica, società e area metropolitana

Il progresso tecnico molto spesso è considerato alla base della metropoli. Malgrado ogni precisazione che noi dovremo dare su questo punto, il ruolo giocato dalla tecnologia nella trasformazione delle forme urbane è indiscutibile. L'influenza si esercita, nello stesso tempo, con l'introduzione di nuove attività di produzione e di consumo e la quasi eliminazione dell'ostacolo *spazio*, grazie a un enorme sviluppo dei mezzi di comunicazione. Al momento della seconda rivoluzione industriale, la generalizzazione dell'energia elettrica e l'utilizzazione del tram permisero l'ampliamento delle concentrazioni urbane di mano d'opera attorno a delle unità di produzione industriale sempre più vaste. I trasporti collettivi hanno assicurato l'integrazione delle diverse zone e attività della metropoli, dividendo i flussi interni secondo un rapporto tempo/spazio tollerabile. L'automobile ha contribuito alla dispersione urbana, con enormi zone di residenza individuale, estese in tutta la regione, e collegate con delle strade a circolazione rapida nei diversi settori funzionali. I trasporti quotidiani di prodotti di consumo corrente beneficiano ugualmente di una tale mobilità: senza la distribuzione quotidiana per mezzo di camion dei pro-

³⁰ E fuori proposito dare qui una bibliografia dettagliata riguardante l'area metropolitana. La migliore sintesi analitica sul tema è quella di J. Bollens e H. Schmandt, *The Metropolis: Its People, Politics and Economic Life*, New York, Harper and Row, 1965, che include una bibliografia esauriente sull'argomento. Una raccolta di saggi e di informazioni sui differenti tipi di metropoli è stata pubblicata più recentemente da H. Wenworth Eldredge, *Taming Megalopolis*, New York, Anchor Books, 1967, I: *What is and What could be*; un'eccellente serie di monografie è riportata nel libro di P. Hall, *Le città mondiali*, Milano, Il Saggiatore, 1966.

dotti agricoli raccolti o immagazzinati nella regione, nessuna grande metropoli potrebbe sussistere³¹. La concentrazione delle sedi sociali di aziende in alcuni settori e il decentramento gerarchizzato dei centri di produzione e di distribuzione³² sono possibili grazie alla trasmissione dell'informazione per telegrafo, radio e telex. Infine, lo sviluppo della navigazione aerea è stata fondamentale per rinforzare l'interdipendenza delle differenti regioni metropolitane.

Il progresso tecnico se, da un lato, permette l'evoluzione delle forme urbane verso un sistema regionale di interdipendenze, grazie ai cambiamenti avvenuti nei mezzi di comunicazione; dall'altro, rinforza direttamente questa evoluzione, con le trasformazioni suscitate nelle attività sociali fondamentali, in particolare per quel che riguarda la produzione³³. L'industria è sempre più liberata dal rapporto con fattori di localizzazione spaziale rigida, quali la presenza di materie prime o di mercati specifici³⁴, mentre essa dipende sempre più dalla mano d'opera qualificata e dall'ambiente tecnico e industriale, attraverso un insieme di rapporti funzionali già stabiliti. L'industria cerca quindi prima di tutto il suo inserimento nel sistema urbano, piuttosto che la localizzazione in rapporto agli elementi funzionali (materie prime, risorse, sbocchi), che ne determinavano l'insediamento nel primo periodo³⁵ (cfr. cap. 3).

Nello stesso tempo, l'importanza crescente della gestione e dell'informazione e il collegamento di queste due attività con l'ambiente urbano invertono i rapporti fra industria e città, facendo dipendere sempre più la prima dal complesso di relazioni suscitate dalla seconda. Così l'evoluzione tecnologica (in particolare lo sviluppo dell'energia nucleare e il ruolo motore dell'elettronica e della chimica) favorisce il raggruppamento spaziale delle attività, rinforzando i legami interni del « campo tecnico » e rendendo sempre più allentati i collegamenti interni con l'ambiente fisico. Ne consegue che lo sviluppo si muove

³¹ H. Gillmore, *Transportation and the Growth of Cities*, Glencoe, The Free Press, 1953; L.F. Schnore, *Transportation Systems, Socio-Economic Systems and the Individual*, n. 841, *Transportation Design Considerations*, Washington, National Research Council, 1961.

³² Cfr. R. Vernon, *The Myth and Reality of our Urban Problems*, MIT Press 1962; J. Labasse, *op. cit.*

³³ W. Isard, *Location and Space Economy. A general theory relating to industrial location, market areas, land use, trade and urban structure*, New York, J. Wiley, 1956.

³⁴ P. Sargant Florence, *The logic of British and American Industry*, London, Routledge and Kegan Paul, 1953; W.F. Luttrell, *Factory Location and Industrial Movement*, Cambridge 1962; Survey Research Center, University of Michigan, *Industrial Mobility in Michigan*, dicembre 1950; Boulet e Boulakia, *L'industrialisation de la banlieue Nord-Ouest de Paris*, Paris, CREDOC-IAURP, 1965.

³⁵ Cfr. M. Castells, *Entreprise industrielle et développement urbain*, in « Synopsi », ottobre 1969, pp. 67-75.

dai nuclei urbani-industriali esistenti e che l'attività si concentra nelle reti di interdipendenze così organizzate³⁶.

Infine, i cambiamenti nell'industria della costruzione hanno permesso anche la concentrazione delle funzioni, in particolare delle funzioni di gestione e di scambio in uno spazio ridotto e accessibile all'insieme delle zone della metropoli, grazie alla costruzione in altezza³⁷.

Il prefabbricato è stato alla base della costruzione in serie di case individuali e, con ciò, del fenomeno di diffusione residenziale.

Tuttavia, l'area metropolitana non è l'indispensabile risultato del semplice progresso tecnico. Poiché la « tecnica », lungi dal costituire un semplice fattore, è un elemento dell'insieme delle forze produttive, che sono esse stesse rapporto sociale e comportano quindi, anche, un modo culturale di utilizzazione degli strumenti di lavoro. Questo legame fra spazio e tecnologia è dunque il legame materiale più immediato di un'articolazione profonda fra l'insieme di una struttura sociale data e questa nuova forma urbana. La dispersione urbana e la formazione delle zone metropolitane sono strettamente legate al tipo sociale del capitalismo avanzato, designato ideologicamente con il termine di « società di massa ».

Infatti, la concentrazione monopolistica del capitale e l'evoluzione tecnico-sociale verso l'organizzazione di unità di produzione molto ampie sono alla base della dispersione territoriale di imprese legate funzionalmente. L'esistenza delle grandi aziende commerciali, con la standardizzazione dei prodotti e dei prezzi, permette la diffusione delle residenze e l'approvvigionamento sugli *shopping-centers*, che un sistema di rapide comunicazioni permette di unire facilmente.

D'altra parte, l'uniformazione di una massa crescente di popolazione dal punto di vista del posto occupato nei rapporti di produzione (salariati) si accompagna a una diversificazione dei livelli e a una gerarchizzazione all'interno stesso di questa categoria sociale — ciò che, nello spazio, sbocca in una vera e propria segregazione, separa e « caratterizza » differenti zone residenziali, che si estendono su un vasto territorio, divenuto luogo di espressione simbolica.

L'integrazione ideologica della classe operaia nell'ideologia dominante va di pari passo con la separazione esistente fra attività di lavoro, di residenza e « tempo libero », separazione che è alla base dello *zoning* funzionale della metropoli. La valorizzazione della fami-

³⁶ Cfr. J. Rémy, *La Ville, phénomène économique*, Bruxelles, Les Editions Ouvrières, 1966.

³⁷ Cfr. J. Gottmann, *The Skyscraper Amid the Sprawl*, in J. Gottmann e R.A. Harper (a cura di), *Metropolis on the Move*, New York, J. Wiley, 1967, pp. 123-151.

glia nucleare, l'importanza dei *mass media* e il dominio dell'ideologia individualistica agiscono nel senso di un'atomizzazione delle relazioni e di una segmentazione degli interessi in funzione di strategie particolari, ciò che, a livello di spazio, si traduce nella dispersione della residenza resa « individuale » sia con l'isolamento del villino che con la solitudine dei grandi insiemi.

Infine, la concentrazione crescente del potere politico e la formazione di una tecnocrazia che assicura gli interessi del sistema a tempi lunghi, eliminano a poco a poco i particolarismi locali e tendono, attraverso la « pianificazione urbana », a trattare i problemi di funzionamento dell'insieme partendo da una suddivisione in unità spaziali significative, cioè basate sulle reti di interdipendenza del sistema macchina urbana su questa unità di funzionamento reale che è l'area metropolitana³⁸.

L'area metropolitana, in quanto forma centrale di organizzazione dello spazio del capitalismo avanzato, diminuisce l'importanza dell'ambiente fisico nella determinazione del sistema di relazioni funzionali e sociali, annulla la distinzione fra rurale e urbano e pone in primo piano della dinamica spazio-società, la circostanza storica dei rapporti sociali che ne costituiscono la base.

b. Il sistema metropolitano negli Stati Uniti

L'America del Nord, territorio aperto alla colonizzazione, ha collegato dall'inizio industrializzazione e urbanizzazione, a partire dai primi apparati amministrativi e commerciali della costa nord-est.

Poiché le concentrazioni di popolazione non dipendevano da una rete preesistente, ma da nuove attività produttive, si è potuto assistere, nello stesso tempo, a una dispersione di piccole comunità valorizzando dei terreni incolti e a una rapida crescita di agglomerati basati sulle attività industriali, con un movimento progressivo di concentrazione per quanto riguarda le funzioni amministrative e di gestione³⁹.

Interamente determinata dallo sviluppo economico, questa crescita urbana si caratterizza per due aspetti fondamentali:

1. un ritmo particolarmente elevato, conseguenza allo stesso tempo del debole tasso di urbanizzazione iniziale e di un'affluenza massiccia di

³⁸ Cfr. R. Ledrut, *op. cit.*, e dello stesso, *L'Espace social de la ville*, Paris, Anthropos, 1968.

³⁹ Cfr. in particolare Constance McLaughlin Green, *The Rise of Urban America*, New York, Harper and Row, 1965; Blake McKelvey, *The Urbanization of America, 1860-1915*, New Brunswick, Rutgers UP, 1963.

immigranti attirati dai posti di lavoro offerti da una industrializzazione accelerata;

2. la preminenza dell'area metropolitana, in quanto forma spaziale di questa crescita urbana. Questo fenomeno di « metropolizzazione » è dovuto a un tasso di crescita economica molto rapida, alla sua concentrazione in alcuni punti del territorio nord-americano, all'immenità di questo territorio, alla preponderanza degli Stati Uniti nell'economia mondiale, infine, all'afflusso di immigranti (stranieri e rurali) nei centri urbani esistenti⁴⁰.

Se è vero che la diffusione dei mezzi di trasporto individuali, superando molto velocemente la ferrovia, ha molto contribuito a questa esplosione urbana, sembra assai chiaro che l'automobile è stata la risposta tecnica socialmente condizionata (sotto la sua forma di uso individuale) a un bisogno di trasporto suscitato dalla dislocazione farraginosa dei primi insediamenti industriali (tab. 4):

TABELLA 4: Sviluppo dei trasporti per strada e ferrovia, Stati Uniti, 1900-1950.

Anno	Ferrovie (miglia)	Autostrade (miglia)	Locomotive	Veicoli a motore
1900	193.348	128.500	37.663	8.000
1910	240.293	204.000	60.019	468.500
1920	252.845	369.000	68.942	9.239.161
1930	249.052	694.000	60.189	26.531.999
1940	223.670	1.367.000	44.333	32.035.424
1950	223.779	1.714.000	42.951	48.566.984

Fonte: U. S. Bureau of Census, *Historical Statistics of the United States*.

Così, come abbiamo detto, ciò che caratterizza una metropoli è l'influenza che questa esercita, in termini funzionali, economici e sociali, su un insieme territoriale dato⁴¹; ciò implica che una metropoli si inserisce in una rete urbana (o articolazione di sistemi regionali), all'interno della quale essa rappresenta uno dei punti chiave, dominando e gestendo altre unità e essendo essa stessa sotto il controllo di un'unità amministrativa a livello superiore.

Uno studio classico di Donald J. Bogue, sulle 67 aree metropolitane di primaria importanza nel 1940, mostra l'interdipendenza

⁴⁰ Ch. N. Glaab e A. Theodore Brayn, *A History of Urban America*, New York, McMillan, 1966.

⁴¹ R. D. McKenzie, *op. cit.*; Amos H. Hawley, *The Changing Shape of Metropolitan America*, New York, The Free Press, 1956.

economica e funzionale delle grandi città centrali e del territorio circostante⁴². Secondo i risultati di questa ricerca, si constata che:

1. la densità della popolazione tende a diminuire, quando la distanza in rapporto alla metropoli centrale aumenta;
2. le città sono più specializzate nelle operazioni del commercio al minuto in centro che in periferia;
3. il valore monetario delle attività è più alto nel centro della città;
4. l'industria tende a concentrarsi fra il centro della città e un limite di 25 miglia e il valore dei prodotti manufatturati diminuisce con la distanza;
5. infine, una metropoli è definita dall'estensione del suo dominio economico, tanto che i suoi ordini e i suoi circuiti di distribuzione non incontrano interferenze decisive provenienti da un'altra metropoli.

La difficoltà è ovviamente quella di delineare l'influenza di una metropoli in modo così esclusivo, giacché Hawley ha ben dimostrato i diversi livelli possibili di questa influenza, basandosi analogamente su dati americani⁴³:

- influenza *primaria*: movimenti *quotidiani* fra centro e periferia, comprendendo soprattutto gli spostamenti pendolari e gli acquisti (contatti diretti);
- influenza *secondaria*: contatti indiretti quasi quotidiani (telefono, radio, vendite di giornali ecc.);
- influenza *terziaria*: comprendente vaste zone spazialmente discontinue (anche a livello mondiale: finanziario, edizione, informazione ecc.).

Questa prospettiva porta naturalmente alla considerazione dell'insieme dell'organizzazione spaziale americana come un sistema specializzato, differenziato e gerarchizzato, con punti di concentrazione e sfere di dominio e di influenze differenti, secondo il campo e le caratteristiche delle metropoli. Duncan ha tentato di stabilire empiricamente l'esistenza di un tale *sistema urbano aperto*, a partire dall'analisi delle cinquantasei metropoli americane con più di 300.000 abitanti⁴⁴. Egli arriva alla tipologia seguente che, accettando in un certo senso i lavori di Alexanderson⁴⁵, riassume assai precisamente il pro-

⁴² Don J. Bogue, *The Structure of the Metropolitan Community. A Study of Dominance and Subdominance*, University of Michigan, 1950.

⁴³ Amos H. Hawley, *Human Ecology*, 1950.

⁴⁴ Otis D. Duncan e altri, *Metropolis and Region*, Baltimore, J. Hopkins Press, 1960.

⁴⁵ G. Alexanderson, *The industrial Structure of American Cities*, Stockholm, Almqvist and Wiksell, 1956.

filo urbano degli Stati Uniti, a partire dalla combinazione e concentrazione finanziaria, commerciale e industriale e dal grado di specializzazione di una attività produttiva:

1. *metropoli nazionali*, fondamentalmente definite dalle attività finanziarie, di gestione e di informazione e dalla sfera di influenza mondiale: New York, Chicago, Los Angeles, Filadelfia e Detroit;
2. *metropoli regionali*, il cui dominio economico e l'utilizzazione delle risorse si esercitano prima di tutto sul territorio circostante: San Francisco, Kansas City, Minneapolis, St. Paul;
3. *capitali regionali sotto-metropolitane*: le loro funzioni di gestione si esercitano su una dimensione ridotta, all'interno dall'area di influenza di una metropoli, è il caso di Houston, New Orleans e Louisville;
4. *centri industriali diversificati con funzioni metropolitane*, ma che sono soprattutto definite dall'importanza delle loro attività produttive: Boston, Pittsburgh, St. Louis;
5. *centri industriali diversificati con basse funzioni metropolitane*: praticamente inseriti in una rete metropolitana esterna: Baltimora, Milwaukee, Albany;
6. *centri industriali specializzati*: Providence (tessile), Rochester (apparecchi fotografici), Akron (gomma) ecc.;
7. *tipi particolari*: Washington D.C. (capitale), San Diego, San Antonio (insediamenti militari), Miami (turismo) ecc.

Una tale dinamica finisce con la costruzione di una nuova forma spaziale, l'*area metropolitana*, la cui espressione ultima è ciò che si è convenuto di chiamare *megalopoli*, insieme articolato di molte aree metropolitane all'interno di una stessa unità funzionale e sociale⁴⁶. I 37 milioni di persone (1960) che vivono e lavorano lungo la costa nord-est del New Hampshire in Virginia, su una fascia di 600 miglia di lunghezza e da 30 a 100 miglia di larghezza, non formano un tessuto urbano ininterrotto, ma piuttosto un sistema di rapporti che ingloba delle zone rurali, foreste e luoghi turistici, punti di concentrazione industriale, zone ad alta densità urbana, *suburbs* estremamente estesi, solcati da una rete complessa di strade intra e interurbane.

Infatti, la popolazione si concentra in poco più del 20% della superficie della megalopoli; ciò che dimostra bene che non si tratta di un'urbanizzazione generalizzata, ma di una diffusione dell'*habitat* e delle attività secondo una logica poco dipendente dalla contiguità e

⁴⁶ J. Gottman, *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, Cambridge Mass., MIT Press, 1961.

strettamente legata al funzionamento economico e, in particolare, alle attività di gestione.

L'esistenza della megalopoli deriva dal carattere di livello superiore della rete urbana americana, che risulta dalla sua priorità storica nel processo di urbanizzazione. Ma, a differenza delle situazioni conosciute in Europa, questa supremazia non tende a rinforzarsi ma a diminuire, di fronte al dinamismo di nuovi nuclei di crescita economica come la California o il Texas.

Un tale processo di produzione, determinato dalla crescita economica nel quadro di un capitalismo così aggressivo come quello degli Stati Uniti, spiega la struttura interna di questa nuova forma spaziale: la megalopoli (per maggiori dettagli cfr. il cap. 3).

Dapprima, all'interno di ogni metropoli (Boston, New York, Filadelfia, Baltimora, Washington):

- concentrazione delle attività terziarie nel centro degli affari, delle attività industriali nella vicina corona urbana e dispersione delle residenze individuali nel territorio libero circostante;
- deterioramento fisico della città centrale, fuga delle classi medie verso la periferia, e occupazione dello spazio centrale da parte dei nuovi immigranti, in particolare le minoranze etniche, vittime di discriminazioni sul mercato dell'alloggio;
- localizzazione industriale sempre più indipendente dalla città, tendente a ricreare dei nuclei funzionali presso i nodi stradali;
- non-corrispondenza totale fra suddivisioni amministrative e unità di vita e di lavoro.

D'altra parte, per quanto concerne i collegamenti esistenti fra metropoli che definiscono l'esistenza della megalopoli⁴⁷:

- i rapporti si stabiliscono attraverso concatenazioni successive fra le diverse funzioni. Così, la popolazione nera residente a New York lavora molto spesso nel settore industriale di Peterson; Manhattan riceve 1,6 milioni di lavoratori provenienti dall'insieme della megalopoli; un buon numero di impiegati federali lavorano a Washington e abitano nel Maryland e le zone turistiche della Nuova Inghilterra attirano l'insieme della megalopoli;
- non esiste, per contro, una gerarchia di funzioni chiaramente definita all'interno della megalopoli: i diversi centri non si inseriscono gli uni negli altri, formano piuttosto una rete multiforme, i cui organi di trasmissione trovano posto di preferenza al di fuori della megalopoli;
- la produzione di conoscenze e di informazione diventa essen-

le per l'attività della megalopoli in quanto insieme; il complesso universitario di Boston o il mondo dell'editoria e del giornalismo a New York hanno un'importanza vitale per questa concentrazione e tendono a organizzare la loro sfera di intervento; i canali di diffusione dei mezzi di informazione nella regione sembrano giocare un ruolo considerevole nell'orientamento delle tendenze di sviluppo di questo territorio; — la rete di comunicazioni, estremamente complessa, è uno strumento essenziale perché una tale diffusione possa avvenire.

La megalopoli risulta dunque dal groviglio interdipendente e scarsamente gerarchizzato della concentrazione sul territorio della prima urbanizzazione americana, delle funzioni di gestione e di una parte essenziale delle attività produttive del sistema metropolitano degli Stati Uniti. Essa esprime il dominio della legge di mercato nell'occupazione del suolo e manifesta, allo stesso tempo, la concentrazione tecnica e sociale dei mezzi di produzione e la forma atomizzata del consumo, attraverso la dispersione delle residenze e degli insediamenti nello spazio.

c. La produzione della struttura spaziale della regione di Parigi

La logica del processo di produzione della regione parigina, in quanto forma spaziale, può essere ritrovata partendo dal sistema di rapporti stabiliti tra Parigi e l'insieme del territorio francese nel modo di industrializzazione capitalistica, sulla base della concentrazione politico-amministrativa consolidata sotto l'*Ancien Régime*⁴⁸.

Si sa che l'accelerazione della crescita urbana parigina, sia in termini assoluti che relativi, è legata all'industrializzazione e, più concretamente, a due periodi: l'inizio economico degli anni 1850-70 e la prosperità che ha seguito la prima guerra mondiale. Così, l'agglomerato parigino rappresentava il 2,5% della popolazione francese all'inizio del XIX secolo, il 5,2% nel 1861, il 10% nel 1901, il 16,5% nel 1962, il 18,6% nel 1968. Essendosi costituito l'insediamento industriale a partire dalla strategia del profitto, l'attrazione esercitata da Parigi deriva dalla presenza congiunta di un mercato molto esteso, di una *mano d'opera* potenziale già sulla piazza e di una situazione privilegiata in una *rete di trasporti* la cui radialità (oggi rafforzata) esprimeva l'organizzazione sociale dominata dall'apparato statale⁴⁹. A partire da un certo livello, l'ambiente industriale così creato si sviluppa da solo e suscita dei nuovi impieghi che allargano ancora il mercato

⁴⁷ Cfr. James Q. Wilson (a cura di), *The Metropolitan Enigma*, Cambridge Mass., Harvard UP, 1968.

⁴⁸ Cfr. L. Chevalier, *La formation de la population parisienne au XIX siècle*, Paris, PUF, 1950; e P. Lavedan, *Histoire de Paris*, Paris, PUF, 1960.

⁴⁹ Cfr. J. Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, PUF, 1964.

e rinforzano le funzioni di gestione privata e pubblica. All'amministrazione dello stato si aggiungono la massa crescente dei servizi di direzione, gestione e informazione delle grandi organizzazioni industriali e commerciali, gli istituti universitari e le istituzioni culturali e scientifiche⁵⁰.

La nuova fase di urbanizzazione è caratterizzata da una preminenza del terziario, in quanto motore di questa crescita. Se da un lato la viscosità dell'ambiente industriale già costituito frena un decentramento tecnicamente possibile, dall'altro la concentrazione parigina si spiega con l'importanza dei problemi di gestione e di informazione, la specializzazione crescente di Parigi in questo campo e la riorganizzazione della rete urbana francese, in quanto sistema gerarchizzato di trasmissione di istruzioni, di distribuzione di servizi e di comunicazioni di informazioni. Così, le metropoli di equilibrio sono state create sulla base di studi sulla struttura urbana francese, che indicavano come criterio di gerarchizzazione la capacità del « terziario superiore » in ogni agglomerato (servizi rari, amministrazioni di una certa importanza ecc.), piuttosto che la loro dinamica potenziale in termini di sviluppo economico⁵¹.

In questo nuovo modo di crescita urbana, Parigi beneficia ancora del peso acquisito e della facilità di seguire un movimento già consolidato da molto tempo. Capitale amministrativa, politica e culturale, divenuta centro di gestione degli affari capitalistici e distributrice di informazione e servizi per l'insieme del territorio, essa si rafforza ancora nell'organizzazione interna di questa gestione e mette in opera nuovi impianti necessari, al tempo stesso, allo sviluppo del mondo dell'informazione e della ricerca, e all'integrazione progressiva dei centri decisionali francesi nella rete mondiale⁵².

Così, in rapporto ai dati del 1962, se l'agglomerato parigino ingloba il 16,5% della popolazione francese e il 21% della popolazione attiva, la concentrazione è più grande per quanto concerne i settori terziari e « quaternari »: il 25% dei funzionari, il 30% degli impieghi terziari, il 64% delle sedi sociali delle imprese, l'82% dell'importo di affari delle grandi aziende, il 95% dei valori quotati in Borsa, il 33% degli studenti, il 60% degli artisti, l'83% dei settimanali ecc.⁵³.

⁵⁰ Cfr. P. George e P. Randet (in collaborazione con J. Bastié), *La région parisienne*, Paris, PUF, 1964.

⁵¹ Hautreux, Lecourt, Rochefort, *Le niveau supérieur de l'armature urbaine française*, rapporto al « Commissariat Général au Plan », marzo 1963.

⁵² P.-H. Chombart De Lauwe, *Paris et l'agglomération parisienne*, I, Paris, PUF, 1952; *Paris, Essais de Sociologie 1952-1964*, Paris, Les Editions Ouvrières, 1965.

⁵³ Cfr. J. Bastié, *op. cit.*, 1964.

La preponderanza economica, politica e culturale di Parigi nell'insieme della Francia e su ciascuno degli altri agglomerati, presi separatamente è tale che si può considerare chiaramente la totalità del territorio francese come *hinterland* parigino e trovare la logica essenziale dell'organizzazione territoriale nei processi interni alla rete parigina⁵⁴. Alcune tavole significative sono sufficienti a ricordare il fenomeno senza intaccare la sua descrizione (cfr. tab. 5, 6, 7).

Al di là di questi fatti ampiamente noti, l'essenziale è ricordare, secondo le indicazioni precedenti, la logica sociale di un tale « squilibrio » e dimostrare la determinazione, a partire da questo processo, della forma spaziale della regione parigina, in quanto regione metropolitana a caratteri specifici.

L'unità spaziale così delimitata è soprattutto un *insieme economico e funzionale* comprendente nel 1968 12.100 km² e 9.240.000 abitanti. Questa unità si costituisce con rapporti quotidiani tra il centro dell'agglomerato da una parte (dove sono concentrate le attività terziarie legate alla gestione dell'insieme della Francia, così come le attrezzature e i servizi principali dell'agglomerato parigino e una corona urbana in cui sono localizzate le più importanti zone industriali) e, dall'altra, una corona *suburbana* e una *zona elegante* (lungo le strade di trasporto) dove si estendono degli insiemi residenziali che, per la maggior parte, non hanno trovato posto presso un centro di attività a partire dal quale è avvenuto lo sviluppo urbano⁵⁵ (cfr. tab. 8).

TABELLA 5: Distribuzione confrontata della popolazione attiva francese fra la regione parigina e la provincia.

Anno	Regione parigina	Francia	R.P./Francia
1936	2.974.000	18.889.000	15,7 %
1954	3.514.000	18.570.000	18,9 %
1962	3.893.000	18.558.000	20,9 %
1968	4.300.830	20.005.620	21,5 %

Fonte: LERON, *op. cit.*, 1970, tab. 2.

⁵⁴ Per non appesantire il testo, rimandiamo il lettore interessato alla esposizione più recente dei dati di base: R. Leron, *Eléments pour une comparaison Paris-Province, in Aménagement du territoire et développement régional*, Grenoble, Institut d'Etudes Politiques, 1970, pp. 441-465; J. Joly, *Le recensement de la population française de 1968: les premiers résultats*, ivi, pp. 385-440; e da un punto di vista più analitico, M. Rochefort, C. Bidault, M. Petit, *Aménager le territoire*, Paris, Seuil, 1970.

⁵⁵ Cfr. INSEE (DR de Paris), *Délimitation de l'agglomération parisienne*, Paris 1961; e anche Délégation Général du District de la Région de Paris, *Avant-projet de Programme duodécennal pour la région de Paris*, 1963.

TABELLA 6: Le disparità di salari sul territorio francese. Salario annuale medio: 1966.

	Totale	Uomini	Donne
Regione Parigina	14.492	17.114	10.643
Champagne	9.780	10.901	6.820
Piccardia	9.923	11.069	6.638
Alta-Normandia	10.777	12.123	7.041
Centro	9.469	10.573	6.625
Nord	10.130	11.280	6.417
Lorena	10.174	11.148	6.490
Alsazia	10.343	11.611	6.947
Franca-Contea	10.083	11.234	6.952
Bassa-Normandia	9.375	10.313	6.603
Paesi della Loira	9.259	10.121	6.687
Bretagna	9.268	10.121	6.644
Limosino	8.694	9.518	6.471
Alvernia	9.565	10.407	7.187
Poitou-Charentes	8.965	9.872	6.323
Aquitania	9.746	10.899	6.856
Midi-Pyrénées	9.438	10.345	6.581
Borgogna	9.569	15.525	6.681
Rodano-Alpi	10.925	12.274	7.429
Linguadoca	9.391	10.294	6.564
Provenza-Costa Azzurra	10.979	12.009	7.632
Francia	11.344	12.600	8.079

Fonte: Statistiche e indicatori delle regioni francesi, 1969.

TABELLA 7: Potenza economica degli agglomerati francesi, 1962.

(Indice: numero di salariati assistiti dalle sedi sociali di un agglomerato dopo avere sottratto chi, lavorando nell'agglomerato, è comandato dall'esterno. Dati selezionati).

Agglomerati	Numero di salariati
Parigi	+ 1.277.877
Mulhouse	+ 18.827
Metz	+ 16.832
Saint-Etienne	+ 9.729
Clermont-Ferrand	+ 3.910
Aix-en-Provence	- 139
Lione	- 10.674
Marsiglia	- 13.126
Bordeaux	- 23.964
Lille	- 21.547
Roubaix	- 4.765
Tolosa	- 18.556
Thionville	- 42.403

Fonte: PAUL LE FILLATRE, *Etudes et Conjoncture*, Paris, I.N.S.E.E., gennaio 1964.

A questo rapporto di base bisogna aggiungere alcuni elementi essenziali:

— L'esistenza, al di là del complesso residenziale parigino, di una zona *rurale urbana*, con dei punti chiave di urbanizzazione (gli agglomerati secondari della regione parigina: Melun, Fontaineblau, Meaux, Montereau, Mantes ecc) caratterizzata da un rapporto molto stretto con l'insieme della regione, tale che la parte principale della sua attività economica è rivolta verso l'alimentazione della popolazione di questa regione o verso la realizzazione di operazioni industriali e terziarie legate giorno per giorno agli impianti parigini. Così si annulla, a livello dell'unità spaziale, la distinzione fra rurale e urbano, malgrado la persistenza di un'attività agricola e la diversità degli ambienti residenziali ⁵⁶.

— Movimenti tangenziali all'interno dell'agglomerato e anche incremento dell'attività industriale della periferia, man mano che il movimento di apertura si realizza, poiché è ancora lontano dall'ostacolare la divisione funzionale della regione.

Questa unità di funzionamento si traduce tuttavia in una *divisione tecnica* e una *differenziazione sociale* dello spazio regionale, in termini di attività e attrezzature come pure in termini di popolazione. Per divisione tecnica, noi intendiamo la separazione nello spazio delle diverse funzioni di un insieme urbano, cioè le attività produttive (industria), di gestione e di emissione di informazioni, di scambio di beni e di servizi (commercio e tempo libero) di residenza e di circolazione fra i vari settori. È chiaro che questa divisione non è assoluta ma tendenziosa, in termini di preminenza di un'attività in un'area (salvo, forse in prospettiva, in certi dipartimenti parigini, IX e VIII, progressivamente occupati dagli uffici).

Questa divisione infrange, generalizzandosi, l'esistenza del quartiere come unità urbana, poiché se il quartiere ha avuto un senso, è proprio grazie alla giustapposizione in un'area di un insieme di funzioni che lo rendevano relativamente autonomo ⁵⁷ (cfr. § 2). È bene che il criterio fondamentale di individuazione di una regione metropolitana consista nella specializzazione settoriale e nell'esistenza di legami strutturali nell'insieme dell'agglomerato, e non nell'immagine impressionistica di dispersione spaziale, che altro non è se non la descrizione

⁵⁶ Rinvio come documento di base per tutta l'esposizione che segue a J. Beaujeu-Garnier e J. Bastié (diretto da) *Atlas de Paris et de la Région Parisienne*, Paris, Editions Berger-Levrault, 1967. Sul punto preciso concernente l'agricoltura, cfr. pp. 447-553 del libro esplicativo sul materiale cartografico.

⁵⁷ Cfr. H. Coing, *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Les Editions Ouvrières, 1966.

TABELLA 8: Rapporto impiego/popolazione attiva per categoria socio-professionale e zona geografica. Regione parigina, 1968.

Zona Geografica	Parigi		Corona urbana (Senna)		Corona urbana (Senna e Oise)		Corona suburbana		Zona di attrattiva		La questione urbana
	I-PA	I PA	I-PA	I PA	I-PA	I PA	I-PA	I PA	I-PA	I PA	
Artigiani, piccoli commercianti	+ 8.400	1,08	- 5.920	0,94	- 2.340	0,91	- 2.940	0,88	- 1.120	0,90	
Industriali, professioni liberali	+ 4.680	1,08	- 3.260	0,88	- 1.360	0,78	- 1.720	0,69	- 180	0,92	
Quadri superiori	+ 46.540	1,38	- 23.460	0,72	- 15.340	0,47	- 14.260	0,35	+ 280	1,04	
Quadri medi	+ 95.620	1,51	- 41.020	0,77	- 24.280	0,54	- 30.600	0,36	- 3.540	0,78	
Impiegati d'ufficio	+ 200.160	1,72	- 107.880	0,56	- 37.060	0,41	- 44.520	0,25	- 9.720	0,56	
Impiegati di commercio	+ 44.120	1,27	- 25.700	0,74	- 7.620	0,69	- 10.180	0,36	- 1.900	0,77	
Esercito	+ 9.110	1,45	- 12.300	0,46	- 2.060	0,71	- 5.140	0,54	- 80	0,97	
Caporeparti e operai qualificati	+ 87.580	1,43	- 9.940	0,97	- 28.260	0,62	- 44.040	0,43	- 10.900	0,70	
Operai specializzati e manovali	+ 48.820	1,25	+ 10.280	1,04	- 22.020	0,68	- 30.800	0,54	- 7.960	0,78	
Agricoltori e persone di casa	+ 3.340	1,04	- 2.780	0,93	- 120	0,99	- 1.300	0,90	- 400	0,96	
Altri	- 1.120	0,51	- 1.020	0,31	- 380	0,05	- 280	0,07	- 40	0,50	
Totale	+ 547.280	1,39	- 223.000	0,84	- 141.240	0,62	- 185.780	0,46	- 34.860	0,77	
Costruzioni e lavori pubblici	+ 35.360	1,56	- 9.640	0,90	- 8.460	0,71	- 12.960	0,67	- 5.620	0,66	Il processo storico di urbanizzazione
Industrie meccaniche	+ 19.600	1,12	+ 56.080	1,19	- 36.260	0,56	- 37.380	0,34	- 3.400	0,90	
Altre industrie di trasformazione	+ 105.820	1,47	- 40.620	0,83	- 24.620	0,56	- 32.440	0,41	- 8.640	0,62	
Trasporti	+ 45.480	1,64	- 11.520	0,95	- 12.860	0,34	- 18.620	0,34	- 4.600	0,52	
Commercio al minuto	+ 42.940	1,33	- 23.380	0,79	- 7.700	0,74	- 9.700	0,63	- 3.060	0,74	
Altri commerci e assimilati	+ 129.440	1,62	- 73.480	0,53	- 25.260	0,36	- 24.500	0,28	- 6.260	0,50	
Servizi privati	+ 73.700	1,27	- 45.300	0,71	- 11.280	0,76	- 16.040	0,57	- 1.940	0,84	
Servizi pubblici	+ 99.440	1,53	- 69.480	0,61	- 11.120	0,79	- 30.400	0,46	+ 200	1,01	
Altre attività e attività non dichiarate	- 4.500	0,95	- 5.660	0,87	- 3.680	0,77	- 3.740	0,75	- 1.540	0,87	
Totale	+ 547.280	1,39	- 223.000	0,84	- 141.240	0,62	- 185.780	0,46	- 34.860	0,77	
Uomini	+ 298.640	1,39	- 88.220	0,89	- 93.820	0,60	- 125.260	0,45	- 21.780	0,78	
Donne	+ 248.640	1,38	- 134.780	0,75	- 47.420	0,65	- 60.580	0,47	- 13.080	0,74	
di cui sposate	+ 152.240	1,52	- 83.480	0,74	- 27.660	0,64	- 37.180	0,46	- 7.520	0,74	
Totale	+ 547.280	1,39	- 223.000	0,84	- 141.240	0,62	- 185.780	0,46	- 34.860	0,77	

cieca del fenomeno. Una valutazione grossolana di questa divisione ecologica può essere ottenuta a partire dal confronto dell'importanza relativa di ogni attività nell'occupazione del suolo delle tre corone di un vasto agglomerato (cfr. tab. 9).

Parigi entro le mura è molto differenziata in se stessa, ma presenta una specializzazione enorme nell'attività di gestione e di informazione, se la si paragona all'insieme della regione (cfr. *Atlas de la Région Parisienne*, carte 81-1, 82-1 e 82-2).

La logica di questa ripartizione non segue per niente la razionalità metafisica dello *zoning* degli urbanisti, ma esprime la struttura sociale del capitalismo avanzato, articolata alle condizioni di sviluppo storico della società francese. Così, la presenza dei servizi amministrativi nel centro della città risponde alla necessità di costituire un centro di affari concentrato quando si tratta di installare sedi sociali di imprese e amministrazioni centrali dello stato che siano capaci di sostenere i prezzi di affitto di immobili nel cuore di Parigi, anche quando questi immobili si svuotino dei loro inquilini e i proprietari abbiano interesse a valorizzarli per i servizi, quando si tratta di abitazioni borghesi (IX, VIII, XVI, VII) o rinnovarli e installarvi degli uffici, quando il deterioramento della situazione non corrisponde al tenore di vita ricercato (I, II, XIII soprattutto⁵⁸). La difficoltà di porre gli uffici nella periferia dipende dal ruolo simbolico di un buon indirizzo, (di qui i tentativi di creare dei nuovi simboli periferici: *La Défense*) e dalle interdipendenze esistenti a livello superiore tra enti di gestione ed informazione.

L'organizzazione dell'insediamento industriale parigino segue, dal canto suo, tre linee secondo le caratteristiche tecniche, economiche, e finanziarie delle aziende: le grandi unità produttive si sono installate lungo le *linee* di trasporto e in zone favorevoli all'andamento dell'azienda (spazio, acqua, energia), essenzialmente nelle anse della Senna e della Marna e attorno ai canali del Nord; le piccole imprese in subappalto o che lavorano su un mercato di consumo locale seguono esattamente il campo industriale e urbano precostituiti, senza grande capacità di modificazione; infine, una nuova tendenza si delinea recentemente fra le imprese di prima importanza, tendente a ricostituire nuovi ambienti industriali moderni in aree socialmente valorizzate, per esempio verso la periferia sud⁵⁹ (cfr. § 3).

⁵⁸ Cfr. i dati presentati dal prefetto di Parigi, *Communication au Conseil de Paris sur la rénovation urbaine*, Prefettura di Parigi, 1968.

⁵⁹ Cfr. M. Castells, *Les politiques d'implantation des entreprises dans la région de Paris*, tesi per il dottorato in sociologia, Paris-Nanterre, maggio 1967.

TABELLA 9: Occupazione del suolo nell'agglomerato esteso (Parigi esclusa).

Tipo di occupazione	Prima corona urbana (abitazione collettiva)		Seconda corona urbana (abitazione mista)		Corona suburbana	
	Ettari	(%)	Ettari	(%)	Ettari	(%)
Superficie totale	10.455	(100)	54.210	(100)	70.229	(100)
Habitat	5.396	(51,5)	27.295	(60,5)	18.594	(26,5)
Industria e commercio	2.724	(26)	3.080	(6)	754	(1)
Grandi impianti (licei, facoltà, ospedali, aeroporti, SNCF, ecc.)	977	(9,5)	2.827	(5)	4.558	(6,5)
Spazi verdi	312	(3)	9.856	(18)	13.625	(19,5)
Imprese diverse (fiumi, cave di sabbia, strade, ferrovie)	1.046	(10)	11.152	(20,5)	32.698	(46,5)
Popolazione totale	1.298.062		2.417.384		840.751	

Fonte: C. DELPRAT e J. LALLEMANT, *L'Occupation du sol dans l'agglomération parisienne*, IAURP, 1964, p. 22.

Infine, il tipo di *habitat* e di sistemazione delle attrezzature⁶⁰ non solo risponde alla segregazione sociale, ma, dal punto di vista della divisione tecnica, è legato alla determinazione sociale della produzione dell'abitazione. Più concretamente, sulla base di un centro antico, rimodellato da Hausmann per dare una residenza adeguata alla borghesia, la diffusione dell'*habitat* nell'insieme della regione è il risultato di tre grandi tendenze:

1. l'esplosione della periferia, con la costruzione disorganica di lottizzazioni di villini dal 1918 al 1930, sotto gli auspici delle leggi Ribot e Loucheur, che arriva all'occupazione del 65% della superficie abitata (nel 1962) da parte del 18% della popolazione, privata della maggior parte delle attrezzature primarie;
2. l'arresto quasi totale della costruzione a Parigi fra il 1932 e il 1954, che provoca il deterioramento del patrimonio immobiliare, l'aumento dei prezzi, l'aumento della pressione rivendicativa;
3. questa è suscitata, in gran parte, dalla situazione della fase anteriore, la messa in opera accelerata di un programma di costruzione di abitazioni collettive in periferia, grandi insiemi o città-dormitorio, con forte proporzione di abitazioni pubbliche, concepite come risposta urgente alla pressione sociale⁶¹.

⁶⁰ Cfr. le osservazioni e alcuni dati presentati da J. Dumazedier e M. Imbert, in *Espace et Loisirs*, Paris, CRU, 1967, II.

⁶¹ J. Bastié, *op. cit.*, 1964, p. 33; et *Atlas de la Région Parisienne*, pp. 135-185.

Ci sono rapporti diretti fra la logica di questa *localizzazione* e la forma di *habitat* da una parte e, dall'altra, le lotte sociali soggiacenti al processo di riproduzione della forza di lavoro: individualizzazione della residenza operaia fra le due guerre (tentativo di integrazione sociale con la fornitura di una proprietà senza attrezzature); crisi economica e subordinazione dei bisogni sociali ai bisogni dell'accumulazione produttiva durante la ricostruzione; necessità di ovviare alla mancanza di alloggio, una volta rilanciata la crescita, a partire dal 1954. Il movimento di individualizzazione è legato alla dispersione urbana; la costruzione di grandi insiemi corrisponde alla concentrazione della residenza fuori della rete urbana; nei due casi, l'assenza di attrezzature primarie commerciali e socio-culturali⁶² si spiega con il carattere di una politica dell'abitazione concepita quasi come una forma di assistenza sociale.

Per quanto concerne la *differenziazione sociale* dello spazio regionale, la contrapposizione fra un est parigino popolare e un ovest residenza dei ceti superiori è una constatazione classica dopo Chevalier, rafforzata dalla conquista del XVI dipartimento dalla borghesia e, attualmente, da una nuova « riconquista urbana » della Parigi storica da parte delle professioni liberali e dei quadri della tecnocrazia, in nome del rinnovo urbano⁶³. In modo assai curioso, questa segregazione sociale ha superato la periferia seguendo gli stessi settori geografici. La tipologia dei comuni della periferia vicina a Parigi, classificata dall'IAURP partendo da un'analisi fattoriale⁶⁴, mostra che esiste un contrasto profondo nell'insieme degli indicatori del livello di vita e di status sociale fra ovest e sud di livello elevato, ed est e nord di livello significativamente più basso.

All'interno di ogni settore e di ogni comune, si operano delle nuove divisioni, che segnano nello spazio la stratificazione sociale e vi aggiungono nuovi squilibri per tutto ciò che riguarda gli insediamenti collettivi, data la discriminazione che presiede alla scelta di questi insediamenti. Così, le inchieste condotte dal Centro di Studi dei Gruppi Sociali hanno dimostrato fino a qual punto il potere di attrazione di Parigi sugli abitanti della periferia è motivato soprat-

⁶² La sotto-attrezzatura della periferia e i suoi effetti sociali sono stati bene dimostrati da M. Imbert nel quadro dell'inchiesta di C. Cornuau, M. Imbert, B. Lamy, P. Reudu, J.-O. Retel, *L'attraction de Paris sur sa banlieue*, Paris, Les Editions Ouvrières, 1965.

⁶³ Rinviamo da una parte a l'Atlas de la Région Parisienne, dall'altra ai risultati di una inchiesta in corso sul rinnovamento urbano a Parigi, condotto dal Gruppo di Sociologia Urbana della Facoltà di Nanterre (cfr. qui cap. 4).

⁶⁴ C. Taisne-Plantevin, *Typologie des communes dans la région parisienne*, Cahiers de l'IAURP, 3, 1966.

tutto dalla sotto-attrezzatura commerciale e culturale di questa periferia, tanto più che anche i residenti reclamano la possibilità di consumi ravvicinati a ogni livello⁶⁵. Più ancora, questa sotto-attrezzatura implica la necessità di spostarsi per ottenere tutta una gamma di servizi, allorché la mobilità degli strati di popolazione dipende al tempo stesso dalla loro carenza di mezzi di locomozione e da un sistema di rapporti sociali meno diversificato⁶⁶.

Infine, la rete di trasporti, nella misura in cui deve assicurare lo scambio e i consumi fra i diversi settori funzionali e sociali così costituiti è doppiamente determinata, poiché dipende interamente dalla disposizione degli elementi da mettere in relazione. Giacché molto spesso si stabilisce il tracciato della rete dei trasporti in ragione delle direzioni di crescita; è bene ricordare che, per esempio, le autostrade sono state costruite, un secolo dopo la ferrovia, secondo un orientamento parallelo e lo stesso ordine cronologico (ovest, sud, nord, est). Infatti, se il progresso tecnico nei trasporti ha permesso la diffusione della popolazione e delle attività e se queste si sono concentrate in prossimità degli assi di trasporto, la densità e l'orientamento della rete sono state funzione del sistema di interdipendenze che stiamo per descrivere⁶⁷.

La struttura della regione parigina esprime dunque gli stessi processi che hanno già provocato l'asimmetria Parigi-provincia, con la particolarità che essa è basata sul ruolo di Parigi come centro di gestione e di decisione, e sulla predominanza totale delle unità produttive della regione parigina. Le conseguenze concrete sono:

1. la specializzazione e la concentrazione, nel cuore dell'agglomerato, di un *centro di affari*, le cui dimensioni sono spiegabili solo a scala nazionale e internazionale;
2. una concentrazione industriale tale che ha suscitato un vastissimo circondario di abitazioni e di servizi, organizzato e differenziato tecnicamente e socialmente;
3. un movimento di *auto-conservazione* di concentrazione urbana, legato sia al potere di attrazione su nuove imprese, dovuto alle economie esterne dell'agglomerato, sia allo sviluppo dei servizi necessari alla vita di un tale insieme.

La logica dell'organizzazione spaziale della regione parigina deriva dunque dal suo carattere di struttura urbana a base terziaria di

⁶⁵ Cfr. nota 62; e CEGS, *L'attraction de Paris sur sa banlieue. Observations complémentaires*, Paris 1964-65, p. 172.

⁶⁶ Cfr. J.-O. Retel, *op. cit.*, 1965, e B. Lamy, *La fréquentation du centre ville par les différentes catégories sociales*, in « Sociologie du Travail », 2, 1967, pp. 164-179.

⁶⁷ Cfr. Atlas de la Région Parisienne, pp. 357 ss.

livello superiore, formata su un territorio nazionale foggato dall'industrializzazione capitalistica e caratterizzato da una grandissima concentrazione attorno alla capitale amministrativa.

3. URBANIZZAZIONE, SVILUPPO E DIPENDENZA

a. L'accelerazione della crescita urbana nelle società « sottosviluppate » del sistema capitalistico

Nella letteratura sociologica, l'attenzione crescente accordata all'analisi del processo di urbanizzazione è, in gran parte, motivata dall'importanza pratica, cioè politica, dell'evoluzione urbana nelle regioni chiamate con termine equivoco « sottosviluppate ».

Più concretamente, se le popolazioni dell'America del Nord e dell'Europa rappresentavano nel 1950 il 6,7% e il 15,7%, rispettivamente, della popolazione mondiale, queste proporzioni saranno nel 2000 il 5% e il 9,1%. In compenso, l'Asia (senza la Russia) che comprendeva nel 1950 il 23% dell'umanità ne riunirà il 61,8% nel 2000. Se si fa un rapporto di questa evoluzione con la struttura economico-politica su scala mondiale, e, più concretamente, con il deterioramento del livello di vita⁶⁸ nelle regioni a più forte espansione demografica, così come con la mobilitazione politica progressiva delle masse popolari, si può comprendere l'interesse improvviso che hanno dimostrato i sociologi occidentali per il problema del controllo delle nascite e per il processo di urbanizzazione.

Infatti, se la crescita demografica è forte, quella della popolazione urbana è straordinaria e le forme spaziali che essa assume sono profondamente espressive e piene di significato politico. Liberare il loro significato, in rapporto al posto che esse occupano e al ruolo che esse giocano nella struttura sociale, sembra essere l'obiettivo comune delle analisi che vanno al di là di una semplice descrizione⁶⁹.

A prima vista l'urbanizzazione e lo sviluppo economico appaiono

⁶⁸ Cfr. Kuan-I-Chen, *World Population Growth and Living Standard*, New Haven, University Press, 1960.

⁶⁹ La migliore fonte recente di materiale sociologico su questo tema è l'opera diretta da G. Breese, *The City in Newly Developing Countries*, New Jersey, Prentice Hall, Englewood Cliffs, 1969. Cfr. anche S. Greer, Dennis, L. McElbrath, D. W. Minar e P. Orleans (a cura di), *The New Urbanisation*, New York, St. Martin's Press, 1968; P. Meadows e E. H. Mizuchi (a cura di), *Urbanism, Urbanization and Change*, Reading Mass., Addison-Wesley, 1969; e l'interessante lavoro collettivo di A. Gunder Frank, CEPAL; L. Pereira, G. Germani e J. Granciarena, *Urbanização e subdesenvolvimento*, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1969.

legati. In una ricerca particolarmente accurata, Brian J. L. Berry⁷⁰ ha stabilito una analisi fattoriale unendo per 95 paesi 43 indici di sviluppo economico, scelti attorno alle due dimensioni: progresso tecnico ed economico da un lato, caratteristiche demografiche dall'altro. Le due dimensioni hanno una correlazione negativa, cioè più il livello economico e tecnologico è alto, meno la crescita demografica è forte. Partendo da questa analisi, Berry fa una scala di sviluppo in cui si pongono i diversi paesi su una sola dimensione, e studia il legame fra questa scala e l'indicatore di urbanizzazione (percentuale della popolazione residente nelle città con più di 20.000 abitanti). Il risultato è una correlazione positiva fra livello di sviluppo economico e grado di urbanizzazione.

Parallelamente, una analisi, diventata classica, di Gibbs e Martin⁷¹ formula una serie di tesi, empiricamente verificate per 45 paesi e che dimostra la dipendenza del livello di urbanizzazione dalle variazioni industriali (indicatore della divisione del lavoro), dallo sviluppo tecnologico e dalla pluralità degli scambi esterni delle società. Più queste variabili sono elevate e più lo è anche la percentuale della popolazione concentrata nelle aree metropolitane.

Tuttavia, se le ricerche constataano una co-variazione storicamente data fra livello tecnico-economico e livello di urbanizzazione, esse non forniscono una spiegazione del processo e soprattutto, esse vanno contro un'altra constatazione molto importante, quella dell'accelerazione della crescita urbana nelle regioni « sottosviluppate », a un ritmo superiore di quello dell'inizio del processo urbano dei paesi industrializzati, e ciò, senza crescita economica concomitante. È questo fenomeno che bisogna tentare di spiegare, individuando strumenti teorici per porre il problema in termini non tautologici.

Infatti, un'interpretazione tanto frequente quanto erronea, derivata dalle constatazioni empiriche alle quali noi ci siamo riferiti, considera l'urbanizzazione come una conseguenza meccanica della crescita economica e, in particolare, dell'industrializzazione. Si spiega allora il ritmo attuale dell'urbanizzazione nei paesi « sottosviluppati » con la tappa iniziale del processo in cui si trovano. Lo sviluppo sarebbe quindi un cammino completamente tracciato che le società se-

⁷⁰ Brian J. L. Berry (University of Chicago), *Some relations of Urbanization and Basic Patterns of Economic Development*, paper presented at the Seminar on Urban Problems, University of Oregon, 1962.

⁷¹ J. P. Gibbs e W. T. Martin, *Urbanization, Technology and the Division of Labor: International Patterns*, in « American Sociological Review », 27, ottobre 1962, pp. 667-677. Cfr. anche, J. A. Kahl, *Some social Concomitants of Industrialization and Urbanization: A Research Review*, in « Human Organization », XVIII, 2, estate 1959, pp. 53-74.

TABELLA 10: Popolazione attiva e livello di urbanizzazione.

	anno	agricoltura %	industria %	servizi %	urbano (+20.000 ab.) %
Austria	1890	43	30	27	12,0
Irlanda	1851	47	34	19	8,7
Francia	1856	53	29	19	10,7
Norvegia	1890	55	22	23	13,8
Svezia	1890	62	22	16	10,8
Svizzera	1888	33	45	22	13,2
Portogallo	1890	65	19	16	8,0
Ungheria	1900	59	17	24	10,6
Paesi medi		52,1	27,3	20,6	11,0
India	1951	70,6	10,7	18,7	11,9

Fonte: BERT F. HOSELITZ, *The role of urbanization in economic development. Some International comparisons*, in Roy Turner (a cura di), *India's Urban Future*, University of California Press, 1962, pp. 157-182.

guono, nella misura in cui esse manifestano spirito di imprenditorialità⁷².

I dati statistici disponibili permettono di respingere inequivocabilmente tale proposta. L'urbanizzazione in corso nelle regioni «sottosviluppate» non è una replica del processo percorso dai paesi industrializzati. *Allo stesso livello di popolazione urbana raggiunto oggi dai paesi «sotto-sviluppati», il livello di industrializzazione dei paesi «sviluppati» era molto più elevato*⁷³.

Il tasso di crescita delle città indiane del XX secolo non è molto diverso da quello delle città europee della seconda metà del XIX secolo, ma se si fissa un livello di urbanizzazione approssimativo per l'India e per alcuni paesi occidentali, la composizione della popolazione attiva là è estremamente diversa (tab. 10).

Il fenomeno illustrato in cifre è conosciuto nella letteratura specializzata sotto il termine di *iper-urbanizzazione*, che connota l'idea di un livello di urbanizzazione superiore a quella che ci si poteva aspettare «normalmente», visto il livello di industrializzazione. L'*iper-urbanizzazione* appare come un ostacolo allo sviluppo, nella misura in cui essa immobilizza delle risorse sotto forma di investimenti non produttivi necessari alla creazione e organizzazione di servizi indispensabili a grandi concentrazioni di popolazione, che non si giusti-

⁷² Secondo la prospettiva perfettamente sintetizzata da W. W. Rostov, *The stages of Economic Growth. A Non Communist Manifesto*, Cambridge, The University Press, 1960.

⁷³ Cfr. Kingsley Davis e Hilda H. Golden, *Urbanization and the Development of Preindustrial areas*, in «Economic Development and Cultural Change», III, ottobre 1954, pp. 6-26.

ficano come centri di produzione⁷⁴. Più ancora, la concentrazione di popolazione a basso livello di vita e tasso elevato di disoccupazione in una stessa area, è giudicata pericolosa perché crea condizioni favorevoli alla propaganda politica «estremista»⁷⁵...! Da questa analisi si deduce una distinzione fra città «generatrici» o «parassitarie», a seconda che trascinino o frenino la crescita economica⁷⁶.

Se questa situazione è altamente significativa e deve essere considerata come punto di partenza della nostra riflessione, essa diventa incomprensibile, analizzata per mezzo della categoria della «iperurbanizzazione», che applica, in maniera perfettamente etnocentrica, lo schema della crescita economica dei paesi capitalistici avanzati ad altre forme sociali che si trovano in una congiuntura interamente diversa. N. V. Sovani⁷⁷ ha brillantemente reagito contro una simile prospettiva, mostrandone, a partire dagli stessi dati di cui si erano serviti Davis e Golden, la complessità reale del processo.

Infatti, in primo luogo, la correlazione fra urbanizzazione e industrializzazione non è lineare. Se, invece di calcolarla globalmente per tutti i paesi, come fanno Davis e Golden, si dividono questi paesi in due gruppi seguendo il loro livello di sviluppo, la correlazione fra urbanizzazione e industrializzazione continua a essere elevata per i paesi «sottosviluppati» ($r=0,85$), ma diminuisce fortemente per quelli «sviluppati» ($r=0,39$), nel 1950. Ma se il calcolo per i «paesi sviluppati» è effettuato nel 1891, invece che nel 1950, il legame ridiviene forte ($r=0,84$). Cioè, in una società poco urbanizzata l'impatto di una prima industrializzazione è molto maggiore.

D'altronde, la nozione di iper-urbanizzazione è stata elaborata da Davis a partire dal confronto fra l'Asia e quattro paesi occidentali nella loro fase di partenza: gli Stati Uniti, la Francia, la Germania, e il Canada. Ma, se il confronto fosse stato fatto con la Svizzera o la Svezia, non si sarebbero trovate differenze sensibili nel rapporto urbanizzazione-industrializzazione fra questi due paesi, al momento del loro avvio, e i paesi asiatici di oggi.

Infine, l'iper-urbanizzazione non è fonte di spese improduttive e siamo arrivati a dimostrare che i capitali investiti nei servizi pub-

⁷⁴ Cfr. Ph. M. Hauser (a cura), *L'urbanisation en Amérique latine*, Parigi, UNESCO, 1961, pp. 149-151.

⁷⁵ Cfr. B. F. Hoselitz, *Urbanization and Economic Growth in Asia*, in «Economic Development and Cultural Change», VI, ottobre 1957, pp. 42-54.

⁷⁶ B. F. Hoselitz, *The Role of the Cities in the Economic Growth of Underdeveloped Countries*, in «Journal of Political Economy», 61, 1953, pp. 195-203.

⁷⁷ N. V. Sovani, *The Analysis of Over-Urbanization*, in «Economic Development and Cultural Change», XII, gennaio 1964, pp. 113-122.

blici avrebbero potuto essere impiegati in modo più direttamente produttivo. Ora, si sa che la caratteristica principale del « sottosviluppo » e della mancanza di risorse, è l'impossibilità di una organizzazione sociale capace di concentrare e dirigere i mezzi esistenti verso lo sviluppo della collettività.

Se l'attività industriale nelle città « sottosviluppate » è poco importante, quale è allora l'attività di questa massa crescente di popolazione urbana? Della popolazione urbana attiva dell'India nel 1951 il 25% lavorava nell'industria, il 14% nella agricoltura, il 6% nei trasporti, il 20% nel commercio e il 35% nei « servizi diversi », allorché in Germania, nel 1882, a un livello di urbanizzazione simile, il 52,8% della popolazione urbana era addetto all'industria. *Questa popolazione sradicata, mutevole, disoccupata, « esercito di riserva » di un'industria inesistente, è alla base della crescita urbana.* Ecco un primo dato essenziale, che bisogna spiegare.

Altri fatti, particolarmente significativi, sottolineano la specificità di questo processo di urbanizzazione, senza equivalenza storica possibile:

1. la concentrazione nei grandi agglomerati, senza integrazione in una rete urbana, ciò che obbliga a distinguere nettamente i super-agglomerati dei paesi « sottosviluppati » dalle aree metropolitane dei paesi industrializzati, strumento di articolazione economica a livello territoriale ⁷⁸;
2. l'assenza di una continuità nella gerarchia urbana;
3. la distanza sociale e culturale fra gli agglomerati urbani e le comunità rurali;
4. la giustapposizione ecologica delle due città: la città autoctona e la città occidentale, negli agglomerati che sono stati ereditati dal colonialismo ⁷⁹.

b. L'urbanizzazione dipendente

La situazione così descritta diventa comprensibile solo attraverso l'analisi del suo processo di formazione. Lo studio dell'urbanizzazione nelle regioni « sottosviluppate » deve integrarsi a un'analisi di insieme del « sottosviluppo ». Ora, è chiaro che questo termine, che allude a un problema di *livello* di crescita, è equivoco, nella misura in cui non designa che una delle due parti di una struttura complessa,

⁷⁸ Certi autori ricorrono al sotterfugio altamente sintomatico di chiamare questi agglomerati « metropoli premature »; cfr. fra gli altri, Nirmal Kumar Bose, *Calcutta: A Premature Metropolis*, in « Scientific American », settembre 1965, pp. 91-102.

⁷⁹ Cfr. P. George, *La ville*, Paris, PUF, 1950.

in rapporto con il processo di sviluppo ⁸⁰. Non si tratta di sequenze diverse di uno sviluppo unico, ma di forme di espansione di una struttura storica data, il sistema capitalistico avanzato, nella quale formazioni sociali differenti assolvono a funzioni diverse e presentano tratti caratteristici corrispondenti a queste funzioni e alla loro forma di articolazione ⁸¹. Noi diremo quindi, con Charles Bettelheim, che, piuttosto che parlare di paesi sottosviluppati, bisognerebbe parlare di « paesi sfruttati, dominati e a economia deformata » ⁸².

Questi effetti sono prodotti dall'inserimento differenziale di questi paesi in una struttura, che supera le frontiere istituzionali e organizzata attorno a una direzione principale di *dominio* e di *dipendenza* in rapporto allo sviluppo ⁸³. Vale a dire che, se tutte le società sono interdipendenti, i loro rapporti sono *asimmetrici*. Non si tratta di rilanciare la caricatura di un « imperialismo » responsabile di tutti i danni, ma di determinarne rigorosamente la vera portata. L'essenziale, dal punto di vista analitico, non è la subordinazione politica dei paesi « sottosviluppati » alle metropoli imperialistiche (questo non è che la conseguenza di una dipendenza strutturale) ma l'espressione di questa dipendenza nell'organizzazione interna delle società in questione e, più concretamente, nell'articolazione del sistema di produzione e dei rapporti di classe ⁸⁴.

Una società è dipendente, quando l'articolazione della sua struttura sociale, a livello economico, politico e ideologico, esprime dei rapporti asimmetrici con un'altra formazione sociale che occupa, nei confronti della prima, una situazione di potere. Per situazione di potere, intendiamo il fatto che l'organizzazione dei rapporti di classe nella società dipendente esprime la forma di supremazia sociale adottata dalla classe dirigente nella società dominante.

Trattare del « sottosviluppo », equivale quindi ad analizzare la

⁸⁰ Cfr. per le prospettive teoriche basate su una vera comprensione dello sviluppo, F.H. Cardoso, *Questiones de Sociologia del Desarrollo en América Latina*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1968, (trad. francese, Paris, Anthropos, 1969). Sul piano dell'analisi economica, un testo fondamentale è quello di P.A. Baran, *Economie Politique de la croissance*, Paris, Maspero (1 ed. inglese, 1954), e sui meccanismi internazionali quelli di A. Emmanuel, *L'Echange inégal*, Paris, Maspero, 1969; e di S. Amin, *L'Accumulation du capital à l'échelle mondiale*, Paris, Anthropos, 1970.

⁸¹ L'insieme del problema è trattato in modo chiaro, preciso, documentato, da P. Jalée in *L'imperialisme en 1970*, Paris, Maspero, 1969.

⁸² Cfr. Ch. Bettelheim, *Planification et Croissance accélérée*, Paris, Maspero, 1967, cap. 3.

⁸³ Cfr. F.H. Cardoso e E. Faletto, *Desarrollo y Dependancia en América Latina*, Mexico, Siglo XXI, 1970.

⁸⁴ Questa analisi si basa teoricamente sugli apporti di N. Poulantzas nella sua opera di estrema importanza, *Pouvoir politique et classes sociales*, Paris, Maspero, 1968.

dialettica sviluppo/dipendenza, cioè a studiare la penetrazione di una struttura sociale con un'altra, ciò che implica:

1. l'analisi della struttura sociale preesistente nella società dipendente;
2. l'analisi della struttura sociale della società dominante;
3. l'analisi del loro modo di articolazione, cioè del *tipo di dominio*.

Il processo di urbanizzazione diventa dunque l'espressione, a livello dello spazio, di questa dinamica sociale, cioè della penetrazione, secondo il modo di produzione capitalistico storicamente formato nei paesi occidentali, del resto delle formazioni sociali esistenti, situate a livelli differenti dal punto di vista tecnico, economico e sociale, dalle culture estremamente complesse come quelle della Cina o dell'India, alle organizzazioni a base tribale, e in particolare a quelle dell'Africa centrale.

I tipi di dominio storicamente dati sono tre, che possono coesistere, sempre, tuttavia, con la preponderanza di uno di questi:

1. *dominazione coloniale*, avente, per obiettivi essenziali, l'amministrazione diretta di una coltivazione intensiva delle risorse e l'affermazione di una sovranità politica;
2. *dominazione capitalistica-commerciale*, attraverso i mezzi di scambio, procurandosi le materie prime al di sotto del loro valore e aprendo dei nuovi mercati per prodotti manufatturati a prezzi al di sopra del loro valore;
3. *dominazione imperialistica industriale e finanziaria*, attraverso gli investimenti speculativi e la creazione di industrie locali tendenti a controllare il movimento di sostituzione delle importazioni, seguendo una strategia del profitto adottata dai *trust* internazionali nell'insieme del mercato mondiale.

L'urbanizzazione dipendente esprime, nelle sue forme e nei suoi ritmi, l'articolazione concreta di questi rapporti economici e politici.

Prima di subire la penetrazione delle formazioni sociali esterne, le città, là dove esistono, hanno un ruolo principalmente politico e amministrativo⁸⁵, di gestione del surplus di produzione agricola e di fornitura dei servizi per la classe dominante. Il contrasto città-campagna, che certi autori interpretano ingenuamente, come se le forme spaziali potessero essere assimilate a fattori sociali⁸⁶, manifesta la

⁸⁵ G. Norton e S. Ginsburg, *Urban Geography and Non-Western Areas*, in Ph. H. Hauser e L. F. Schnore, *op. cit.*, 1965, pp. 311-347.

⁸⁶ Per esempio, N. Keyfitz, *Political Economic Aspect of Urbanization in South and Southeast Asia*, in Ph. Hauser e F. Schnore, *op. cit.*, 1965, pp. 265-311.

specificità del rapporto di classe, che può andare da certe varianti del feudalesimo (Giappone) a forme burocratiche di sfruttamento conosciute sotto il termine di «despotismo asiatico», passando da situazioni di origine più complessa, come il sistema delle caste in India. La funzione religiosa si allea al ruolo amministrativo e, spesso, suscita insediamento. Per contro, il commercio ha solo un'influenza secondaria e si localizza molto più nel tempo (fiere, mercati) che nello spazio.

Su questa debole armatura urbana, di cui i soli sviluppi importanti furono le città amministrative del Giappone e della Cina⁸⁷, si organizza a livello dello spazio, il sistema di dominazione, con due varianti principali:

1. *l'insediamento di tipo coloniale*, caratterizzato da una funzione soprattutto amministrativa e l'organizzazione di zone urbane «riservate», che riproducono le città della metropoli; questa variante, di cui le città spagnole in America costituiscono l'esempio migliore, presenta pochi cambiamenti in rapporto alle funzioni delle città preesistenti in seno alle civiltà rurali; tuttavia, la nuova dominazione si esprime con l'aumento in numero e grandezza di queste città, con il loro tracciato interno predeterminato secondo un piano coloniale standardizzato e con il loro rapporto molto più stretto sia con la metropoli che con il territorio circostante;
2. *il centro di affari* direttamente legato alla metropoli, scalo sulle strade commerciali (è quindi quasi sempre, un porto) ed esso stesso centro commerciale rispetto alle aree dell'interno; si tratta di *gateway cities*⁸⁸, forma urbana dell'economia di base, inizio di una stretta congiunzione fra burocrazia commerciale locale, uomini di affari imperialistici e loro apparato protettivo; l'esempio classico è dato dalle città create dagli inglesi lungo la strada commerciale verso l'India, ma si trovano degli esempi altrettanto chiari negli insediamenti portoghesi in Brasile e in Africa, e olandesi nel sud-est asiatico.

Man mano che il modo di produzione capitalistico si sviluppa in Occidente, e il processo di industrializzazione accelera, i suoi effetti e la struttura demografica delle società dominate si fanno sentire nell'organizzazione spaziale. Ma bisogna subito eliminare un equivoco molto diffuso nella letteratura specializzata: non si tratta dell'impatto dell'industria sull'urbanizzazione, poiché all'inizio la localizzazione industriale è rara e poco significativa, ma dell'impatto del *processo di industrializzazione* occidentale attraverso un rapporto di dipendenza

⁸⁷ Cfr. le precisazioni di Ginsburg nell'articolo citato alla nota 85.

⁸⁸ Cfr. A. Pizzorno, *op. cit.*, 1962.

specifica. Potrà, per esempio, esservi l'impatto dell'industrializzazione sulla crescita urbana di un paese, senza variazione sensibile nella proporzione di mano d'opera impiegata nel settore secondario, attraverso l'aumento della produzione di un settore industriale della metropoli che si avvale di una materia prima ottenuta nei paesi dipendenti.

C'è quindi un rapporto da stabilire, da una parte, fra industrializzazione dominante e urbanizzazione dipendente; dall'altra, fra urbanizzazione e crescita, nei singoli paesi, delle attività manifatturiere tecnologicamente moderne.

Partendo da questi appunti sulle strutture sociali soggiacenti al processo di urbanizzazione, si possono avanzare delle ipotesi esplicative concernenti i dati fondamentali che noi abbiamo presentato:

1. *La crescita accelerata degli agglomerati* è dovuta a due fattori: *a.* l'aumento del tasso di crescita naturale, tanto urbano che rurale; *b.* la migrazione rurale-urbana.

Il primo fattore è prima di tutto una conseguenza della diminuzione del tasso di mortalità, provocato dalla diffusione improvvisa dei progressi della medicina. Il tasso della natalità è egualmente rilevabile dalla struttura di età della popolazione, particolarmente giovane, come è normale in una situazione di esplosione demografica.

Ma il fenomeno essenziale che determina la crescita urbana è quello delle *migrazioni*. La corsa verso le città è, in generale, considerata molto più come il risultato di un *push* rurale che di un *pull* urbano, cioè, molto più come decomposizione della società rurale che come espressione del dinamismo della società urbana. Il problema è di sapere perché, a partire dalla compenetrazione di una formazione sociale con un'altra, si inizia un movimento migratorio, allorché le possibilità di impiego urbano sono molto inferiori alle dimensioni della migrazione e le prospettive del livello di vita sono molto basse.

Infatti, se il reddito urbano pro capite, malgrado la sua scarsità, è in generale più alto del reddito rurale, la capacità di consumo reale diminuisce fortemente nelle città, nella misura in cui il consumo diretto di prodotti agricoli scarseggia e tutta una serie di nuovi valori si aggiunge al bilancio (trasporto in particolare), senza considerare il consumo superfluo indotto da una economia di mercato in via di affermazione.

Piuttosto che di un bilancio economico a livello individuale si tratta quindi della decomposizione della struttura sociale rurale. Abbiamo molto spesso insistito sul ruolo dei nuovi valori culturali occidentali e sull'attrazione esercitata dai nuovi tipi di consumo urbano

diffusi dai *mass media*⁸⁹. Se questi cambiamenti di *atteggiamento* esprimono la riorganizzazione della personalità in una nuova situazione sociale, essi non possono essere considerati come *motore* del processo, a meno di accettare il postulato ideologico liberale dell'individuo come fattore storico essenziale. Qual'è dunque questa nuova situazione sociale? Si tratta della crisi generale del sistema economico della formazione sociale preesistente. Infatti, è impossibile, partendo da una certa fase nel processo di penetrazione sociale, che due sistemi commerciali differenti funzionino parallelamente o che l'economia di scambio diretto possa svilupparsi nello stesso tempo dell'economia di mercato. Salvo nei casi di regioni geograficamente e culturalmente isolate, l'insieme del sistema produttivo si riorganizza in funzione degli interessi della società dominante. È logico che, in queste condizioni, il sistema economico interno sia « disarticolato » o deformato. Ma questa « incoerenza » non è che il risultato di una rete economica perfettamente coerente, se si esamina la struttura sociale nel suo insieme (società dominante e società dominata).

Se la pressione demografica sulla terra coltivata deteriora il livello della vita rurale, provocando l'emigrazione, ciò non avviene soltanto a causa di un'irruzione puntuale e non integrata di nuove tecniche sanitarie, ma, soprattutto, perché l'assetto della proprietà e dell'utilizzazione del terreno è basato su una coltivazione intensiva e scarsamente produttiva, ma ampiamente sufficiente ai soli interessi del proprietario fondiario⁹⁰. Ora, questo sistema fa parte dei rapporti di classe della società dominata ed è determinato dal suo rapporto di dipendenza nei confronti dell'insieme della struttura.

Se il sistema familiare si indebolisce in quanto istituzione economica di base, ciò è dovuto, molto spesso, all'esistenza di un impiego occasionale nella produzione intensiva e stagionale di un prodotto agricolo, strettamente legato alle fluttuazioni del mercato mondiale. Una volta infranto, il ciclo di produzione agricola tradizionale non può essere ristabilito, dato che il ribasso dei prezzi internazionali comporta la disoccupazione⁹¹.

Così si potrebbero moltiplicare gli esempi. Ma l'essenziale è di percepire lo stretto legame dei processi urbani e della struttura sociale e di rompere con lo schema ideologico di una società dualistica rurale/urbana, agricolo/industriale, tradizionale/moderna. Poiché, se questo schema corrisponde a una certa realtà sociale nelle *forme di*

⁸⁹ Tendenza rappresentata, fra altri, da E. C. Hagen.

⁹⁰ Cfr. S. Barraclough, *Notas sobre tenencia de la tierra en América Latina*, Santiago de Chile, ICIRA, 1968.

⁹¹ Cfr. A. A. Baran, *op. cit.*, 1954.

rapporto e nelle espressioni culturali, questa realtà è semplicemente il riflesso di un'unica struttura, nella quale gli effetti su uno dei due poli sono prodotti in maniera particolare e determinati dalla sua articolazione con l'altro polo.

2. *L'urbanizzazione dipendente provoca una super-concentrazione negli agglomerati (primate cities)*; una distanza considerevole fra questi agglomerati e il resto del paese e la rottura o l'inesistenza di una rete urbana di interdipendenze funzionali nello spazio⁹².

Abbiamo già visto che questa inarticolazione è, in parte, il risultato dello stretto legame dei primi centri urbani con la metropoli. Ma c'è ancora un'altra ragione di grande importanza: il recupero delle città medie, il loro inserimento in una gerarchia urbana richiederebbe una politica di incentivazione delle piccole unità di produzione, non direttamente redditizia in termini di rapporto capitale/prodotto, ma giustificata dalla creazione di posti di lavoro e dal dinamismo sociale suscitato. Ora, ciò presuppone una pianificazione industriale, una politica di assunzione e una regionalizzazione amministrativa. È evidente che, anche quando si instaura una burocrazia formalmente votata a questi obiettivi, la situazione di dipendenza in rapporto alla dinamica del sistema generale impedisce ogni realizzazione effettiva⁹³. D'altra parte, poiché la migrazione verso le città non corrisponde a una richiesta della mano d'opera, ma al tentativo di trovare una soluzione in un ambiente più diversificato, il processo non può essere che cumulativo e senza equilibrio.

3. Infine, si può capire, ora, la *struttura inter-ecologica* dei grandi agglomerati, completamente diversi dalle regioni metropolitane occidentali. Queste si caratterizzano con la giustapposizione, alla prima popolazione urbana, di una massa crescente di popolazione non impiegata e senza una funzione precisa nella società urbana, dopo che ha rotto i suoi legami con la società rurale. È perfettamente ideologico qualificare come *marginale* ciò che è situazione di tensione fra due strutture sociali compenstrate. Poiché la migrazione verso la città è il risultato della decomposizione delle strutture rurali, è normale che essa non sia stata assorbita dal sistema produttivo urbano e che, di conseguenza, gli emigranti non si integrino, se non molto parzialmente, nel sistema sociale. Ma ciò non significa che questi gruppi siano « al di fuori », « al margine » della società, come se « società » fosse l'equivalente di un sistema istituzionale storicamente inquadrato. Il loro modo di articolazione è specifico, ma questa stessa speci-

⁹² A. S. Linsky, *Some Generalizations Concerning Primate Cities*, in « The Annals of the Association of American Geographers », 55, settembre 1965, pp. 506-513.

⁹³ Cfr. B. F. Hoselitz, *op. cit.*, 1957.

ficità è un tratto caratteristico e non patologico, a meno che non lo affermi il medico dell'ordine costituito.

Riassumiamo i riferimenti teorici partendo da quelli adeguati ad affrontare il problema. L'analisi dell'urbanizzazione nelle formazioni sociali dipendenti può essere condotta considerando la matrice dei rapporti fra quattro processi fondamentali:

1. la storia politica della formazione sociale nella quale la città (o sistema urbano) è inserita e, in particolare, il grado di autonomia del ceto burocratico politico in rapporto a interessi esterni;
2. il tipo di società agricola nella quale il processo di urbanizzazione si sviluppa; più concretamente, le forme spaziali saranno diverse, a seconda che la struttura agricola sia feudale o tribale, che la sua decomposizione sia più o meno progredita, che sia più o meno grande la concordanza di interessi fra gruppi dominanti urbani e rurali;
3. il tipo di relazione di dipendenza intrattenuta e, in particolare l'articolazione concreta dei tre tipi di dominio: coloniale, commerciale e industriale;
4. l'impatto autonomo dell'industrializzazione proprio della società dipendente; per esempio, nel caso di un'industria locale, ci saranno degli effetti specifici del tipo di industria sul tipo di residenza e, in particolare, sull'ambiente socio-culturale formato dall'insieme di industrie e abitazioni: è il caso degli agglomerati industriali latino-americani dominati dalla presenza di manifatture e miniere; ma si può ugualmente scoprire, talvolta, nel processo di urbanizzazione derivato dalla crescita industriale, l'influenza di una borghesia e di un proletariato nazionali, che vanno a segnare lo spazio con la dinamica dei loro rapporti contraddittori.

A tale livello di complessità, non è più possibile formulare delle affermazioni generali ed è necessario, anche per un semplice enunciato di prospettive, affrontare l'analisi di situazioni concrete.

c. *Sviluppo e dipendenza nel processo di urbanizzazione dell'America Latina*

L'America Latina, esempio tipico dell'« iperurbanizzazione »? Situazione intermedia fra « sviluppo » e « sottosviluppo »? Coesistenza di una crescita autonoma e di « marginalizzazione » progressiva di una parte importante della popolazione⁹⁴?

⁹⁴ Un buon repertorio di una tale prospettiva si può trovare nello studio ben documentato di J. Dorselaer e A. Gregory, *La Urbanización en América Latina*, 2 voll., Friburg-Bogotá, FERES-CRSR, 1962.

Il nascere dei miti « sociologici » concernenti le società latino-americane è tale che necessita una prudenza e una precisione particolari nell'organizzazione dei dati e nella formulazione di ipotesi⁹⁵.

Dapprima, è utile ricordare che, se l'America Latina possiede una particolarità teoricamente significativa, al di là delle enormi differenze interne e alcune rassomiglianze con altre regioni dette del « terzo mondo », è proprio perché le società che la compongono presentano alcune analogie nella strutturazione della loro situazione di dipendenza. Infatti, le formazioni sociali esistenti in America Latina prima della penetrazione colonialista iberica, furono praticamente distrutte e, in ogni caso, disintegrate socialmente durante la conquista⁹⁶. È quindi all'interno di una situazione di dipendenza che si costituirono delle nuove società, senza quasi mai presentare delle particolarità relative alla struttura sociale preesistente, come fu il caso dell'Asia. L'evoluzione ulteriore dell'insieme e la sua progressiva diversificazione interna risultano dalle differenti articolazioni regionali della metropoli, così come dalla riorganizzazione dei rapporti di forza fra paesi dominanti: sostituzione della dominazione spagnola con quella inglese, poi con quella americana. I rapporti « privilegiati » politico-economici dell'America Latina con gli Stati Uniti rinforzano una certa unità dei problemi e sono alla base della trama di forme sociali in trasformazione⁹⁷.

L'urbanizzazione nell'America Latina, in quanto processo sociale, può essere capita partendo da questa specificazione storica e regionale di uno schema generale di analisi dell'urbanizzazione dipendente⁹⁸.

I dati esistenti indicano un livello elevato di urbanizzazione e

⁹⁵ Disponiamo fortunatamente di eccellenti testi di sintesi. Il primo espone i risultati più salienti della ricerca sul soggetto: R. M. Morse, *Urbanization in Latin America*, in « Latin American Research Review », autunno 1965 (ed. spagnola, come opuscolo e con bibliografia ampliata, University of Texas, 1968). Gli altri due fanno punto sui dati statistici disponibili: C. A. Miro, *The population of Latin America*, in « Demography », I, 1964, pp. 15-41; J. D. Durand e C. A. Pelaez, *Patterns of Urbanization in Latin America*, in « Milbank Memorial Fund Quarterly », XLIII, 4, ottobre 1965, pp. 166-196. Infine, citiamo, da una parte, la più recente raccolta statistica: OEA, *Situación Demográfica de América Latina*, Washington 1970; dall'altra, il numero su *Imperialismo et Urbanisation en Amérique Latine*, di « Espaces et Sociétés », 1971.

⁹⁶ Cfr. per questo punto e per tutta l'analisi, il libro essenziale di A. G. Frank, *Capitalismo e sottosviluppo in America Latina*, Torino, Einaudi, 1968; e, su questo punto, R. M. Morse, *Some Characteristics of Latin American Urban History*, in « American Historical Review », LXVII, pp. 317-338.

⁹⁷ Cfr. A. G. Frank, *op. cit.*, così come l'insieme delle analisi riunite da J. Petras e M. Zeitlin in *Latin America: Reform or Revolution?*, Greenwich Conn., Fawcett Publications, 1968.

⁹⁸ Ci avviciniamo qui alla prospettiva che sviluppa il sociologo peruviano A. Quijano.

un ritmo sempre più accelerato della crescita delle città (tab. 11 e 12). Se si prende come criterio di popolazione urbana la soglia di 100.000 abitanti, il tasso di urbanizzazione dell'America Latina nel 1960 (27,4%) è quasi uguale a quello dell'Europa (29,6%) e il tasso di « metropolizzazione » (popolazione delle città con più di un milione di abitanti) gli è superiore (14,7% per l'America Latina contro il 12,5% per l'Europa - secondo Homer Hoyt).

Come dimostrano le tabelle 11 e 12 le disparità interne sono molto grandi e la situazione dell'America centrale ha pochi punti in comune con quella dell'America australe. Il confronto di risultati così differenti all'interno di una stessa struttura ce la fa comprendere. L'« esplosione urbana » latino-americana è in gran parte la conseguenza dell'esplosione demografica, ma la distribuzione ecologica di questa crescita è estremamente significativa. Il ritmo già elevato, per quanto concerne l'insieme della popolazione, lo è molto di più nelle città (tab. 12). Questo processo si produce non soltanto nell'insieme del paese, ma anche all'interno di ogni provincia: le città concentrano la crescita demografica della regione circostante, attirando la popolazione rurale⁹⁹ in eccesso.

L'accelerazione della crescita urbana implica in generale una forma di squilibrio nella rete urbana di ogni paese, poiché essa si concentra nell'agglomerato maggiore, quasi sempre la capitale. Questa tendenza sembrava tuttavia diminuire nel periodo recente: si tratta in ogni caso di una diminuzione relativa della differenza fra le città, senza che questa si attenui in termini assoluti (tab. 13). Infatti, a eccezione della Columbia e, in minor misura, del Brasile e dell'Ecuador, le società latino-americane si caratterizzano per la presenza di un sistema urbano macrocefalo, dominato dall'agglomerato principale. Nel 1950, in 16 paesi su 21, il primo agglomerato era almeno 3,7 volte più grande del secondo e raggruppava una proporzione decisiva della popolazione¹⁰⁰ (tab. 14).

Detto questo, il fatto che resta al centro della problematica è la constatazione, per l'America Latina, di una disparità fra un livello e un ritmo di urbanizzazione elevati e un livello e un ritmo di industrializzazione nettamente inferiori alle altre regioni altrettanto urba-

⁹⁹ Cfr. i dati sugli Stati brasiliani che su questo punto porta T. Lynn Smith, *Why the Cities? Observations on Urbanization in Latin America*, in Ph. L. Astuto e R. A. Leal, *Latin American Problems*, St-John's University, N.Y., 1964, pp. 17-33.

¹⁰⁰ Per il Messico e il Cile cfr. R. M. Morse, *op. cit.*, 1965, p. 17; alcuni dati interessanti per l'insieme sono presentati da H. L. Browning, *Recent trends... in Latin American Urbanization*, in « The Annals », marzo 1958, pp. 111-126.

TABELLA 11: *Popolazione urbana e popolazione totale, America Latina, per paesi (1960, 1970, 1980).*

	Popolazione totale *			Popolazione urbana **			La questione urbana		
	(migliaia)			(migliaia e percentuale sul totale)					
	1960	1970	1980	1960	1970	1980	(%)	(%)	(%)
Argentina	20.010	24.352	28.218	14.758	(73,7)	23.415	(78,8)	23.415	(82,9)
Barbados	232	270	285	11	(4,7)	?	?	?	?
Bolivia	3.696	4.658	6.006	1.104	(29,8)	1.682	(35,4)	2.520	(41,9)
Brasile	70.327	93.244	124.003	28.292	(40,2)	44.430	(47,6)	67.317	(54,2)
Columbia	17.485	22.160	31.366	8.987	(51,3)	12.785	(57,6)	20.927	(66,7)
Costa Rica	1.336	1.798	2.650	428	(32,0)	604	(33,5)	968	(36,5)
Cuba	6.819	8.341	10.075	3.553	(52,1)	4.450	(53,3)	5.440	(53,9)
Cile	7.374	9.760	12.214	4.705	(63,8)	6.886	(70,4)	9.205	(75,3)
Equador	4.476	6.028	8.440	1.700	(38,1)	2.756	(45,7)	4.563	(54,0)
Guatemala	4.204	5.179	6.913	1.242	(29,9)	1.593	(30,7)	2.342	(33,8)
Guayana	560	739	974	517	(92,3)	907	(92,3)	1.684	(92,3)
Haiti	4.138	5.229	6.838	1.855	(44,8)	2.716	(65,5)	3.490	(82,4)
Honduras	1.885	2.583	3.661	405	(21,3)	716	(27,7)	1.280	(34,9)
Giamaica	1.610	2.003	2.490	18.858	(53,9)	31.588	(62,2)	49.313	(69,0)
Messico	34.923	50.718	71.387	4.808	(13,7)	808	(39,9)	1.338	(47,4)
Nicaragua	1.536	2.021	2.818	550	(35,8)	733	(50,1)	1.142	(74,3)
Panama	1.076	1.463	2.003	456	(42,3)	872	(66,0)	1.494	(43,2)
Paraguay	1.819	2.419	3.456	564	(30,9)	6.690	(49,2)	10.791	(50,2)
Perù	(1961)	13.586	18.527	3.943	(28,8)	1.603	(36,8)	2.815	(45,4)
Repubblica Dominicana	9.907	4.348	6.197	804	(20,0)	1.305	(37,9)	2.259	(46,0)
Salvador	3.047	3.441	4.904	878	(28,5)	2.308	(66,8)	3.737	(88,8)
Trinidad-Tobago	2.511	3.441	4.904	334	(13,2)	1.984	(57,9)	3.737	(88,8)
Uruguay	834	1.085	1.348	325	(39,2)	1.984	(57,9)	3.737	(88,8)
Venezuela	(1963)	2.889	3.251	334	(11,6)	1.984	(57,9)	3.737	(88,8)

Fonte: Departamento de Asuntos Sociales, Secretaría General de OEA, Washington, 1970.

* stima. ** città di più di 2.000 abitanti.

TABELLA 12: *I ritmi dell'urbanizzazione in America Latina.*

Paesi	Periodo	Tasso annuale della crescita della popolazione			Tasso di urbanizz. $\frac{100(u) - 100(v)}{r} = \frac{(t) - (v)}{(u) - (v)}$
		Totale (t)	Rurale (v)	Urbano (u)	
Costa Rica	1927-50	2,3	2,9	2,2	0,6
	1950-63	4,0	4,5	3,8	0,5
	1920-35	3,4	8,5	3,1	4,9
	1935-50	2,4	5,5	2,2	3,0
Repubblica Dominicana	1950-60	3,5	9,0	2,6	5,3
	1930-50	1,3	3,1	1,1	1,8
Salvador	1950-61	2,8	5,8	2,3	2,9
	1919-31	2,7	3,8	2,3	1,1
Cuba	1931-43	1,6	2,5	1,2	0,9
	1943-53	2,1	3,7	1,3	1,6
Honduras	1940-50	2,2	3,3	2,1	1,1
	1950-61	3,0	8,1	2,5	5,0
Giamaica	1921-43	1,7	3,9	1,4	2,2
	1943-60	1,5	4,0	0,9	2,5
Messico	1940-50	2,7	5,6	2,0	2,8
	1950-60	3,1	5,2	2,3	2,1
Nicaragua	1950-63	2,6	5,9	1,9	3,2
	1930-40	2,9	4,5	2,4	1,5
Panama	1940-50	2,6	2,6	2,6	0,1
	1950-60	2,9	5,1	2,0	2,1
Porto Rico	1920-30	1,7	6,2	1,2	4,4
	1930-40	1,9	4,9	1,4	2,9
Argentina	1940-50	1,7	5,5	0,6	3,7
	1950-60	0,6	1,0	0,5	0,3
Brasile	1947-60	1,8	3,2	0,3	1,3
	1920-40	1,5	3,0	1,3	1,5
Cile	1940-50	2,4	5,3	1,7	2,9
	1950-60	3,1	6,5	2,1	3,3
Columbia	1920-30	1,4	2,9	0,7	1,5
	1930-40	1,6	2,8	1,0	1,2
Equador	1940-52	1,4	2,8	0,5	1,4
	1952-60	2,8	5,9	0,2	3,1
Perù	1938-51	2,2	6,7	1,3	4,4
	1950-62	3,0	6,6	2,0	3,5
Venezuela	1940-61	2,2	5,7	2,3	3,4
	1936-41	2,7	5,0	0,9	2,2
	1941-50	3,0	9,7	1,3	6,5
	1950-61	4,0	8,1	1,4	3,9

Fonte: ONU.

nizzate. Per di più, in America Latina, benché i paesi più urbanizzati siano anche i più industrializzati, non c'è corrispondenza diretta fra il ritmo dei due processi all'interno di ogni paese.

TABELLA 13: La crescita urbana nell'America latina secondo l'entità dell'agglomerato

Tasso annuale di crescita secondo la dimensione delle città (abitanti)

Paesi	Periodo inter censimento	fino a 20.000	20.000-99.999	100.000 e più	La città più grande
Costa Rica	1927-50	3,0	—	—	3,0
	1950-63	4,6	—	—	4,6
Cuba	1931-43	2,1	1,9	1,7	2,4
	1943-53	3,2	3,9	3,4	2,6
Repubblica Dominicana	1935-50	4,6	2,8	—	6,3
	1950-60	6,1	4,2	—	7,3
Salvador	1930-50	2,2	1,3	—	3,0
	1950-61	4,0	3,6	—	4,3
Honduras	1940-50	3,4	1,8	—	4,4
	1950-60	6,5	7,6	—	5,9
Messico	1940-50	...	...	4,9	5,6
	1950-60	...	...	5,3	4,9
Panama	1940-50	2,8	2,2	—	3,0
	1950-60	4,4	2,1	—	5,2
Porto Rico	1940-50	5,1	3,1	—	6,6
	1950-60	1,3	0,2	—	1,9
Brasile	1940-50	...	...	4,4	4,6
	1950-60	5,2	6,4	5,5	3,9
Cile	1940-52	2,6	2,7	1,4	3,1
	1952-60	4,4	5,1	3,0	4,2
Columbia	1938-51	5,7	5,0	6,1	6,2
	1951-64	...	...	...	6,7
Equador	1950-62	...	...	...	5,2
Perù	1940-61	4,6	4,6	3,7	4,9
Venezuela	1941-50	7,6	7,1	7,2	8,3
	1950-61	6,5	6,5	6,2	6,8

Fonte: ONU.

Se, per tutta l'America Latina, la popolazione urbana (agglomerati con più di 2.000 abitanti) è passata dal 29,5% nel 1925 al 46,1% nel 1960, la percentuale di popolazione attiva addetta all'industria manifatturiera è rimasta praticamente stabile: 13,7% nel 1925, 13,4% nel 1960¹⁰¹.

A prima vista, c'è dunque disparità fra industrializzazione e urbanizzazione. Ma le cose sono più complicate, poiché quest'analisi si basa su un artefatto statistico: la fusione, sotto la denominazione generale di « America Latina », di situazioni sociali molto diverse. Per esempio, un'analisi fattoriale condotta da G. A. D. Soares, su dati

¹⁰¹ Cfr. F. H. Cardoso, *op. cit.*, 1968, p. 74.

TABELLA 14: Preminenza delle grandi metropoli nell'America Latina, 1950.

Zone metropolitane	Anno	Percentuale della popolazione me- tropolitana sulla popolazione totale	Numero di volte più grande del se- condo agglomera- to urbano del paese
Montevideo	1954	32,7	17,0
Asuncion	1950	15,4	12,9
San José	1950	19,7	10,5
Buenos Aires	1947	29,7	8,9
Ciudad de Guatemala	1950	10,6	8,2
L'Avana	1953	21,4	7,4
Lima	1955	12,4	7,3
Città del Messico	1950	11,5	7,2
Port-au-Prince	1950	6,0	6,4
Santiago	1952	22,4	4,4
Tegucigalpa	1950	7,3	4,2
La Paz	1950	11,5	4,1
San Salvador	1950	11,9	4,0
Managua	1950	13,3	3,9
Santo Domingo	1950	11,2	3,7
San Juan	1950	23,9	3,7
Ciudad de Pavana	1950	23,9	3,1
Caracas	1950	15,7	2,9
Bogotá	1951	6,2	2,0
Guayaquil	1950	8,3	1,3
Rio de Janeiro	1950	5,9	1,2

Fonte: HARLEY L. BROWING, *Recent Trends in Latin American Urbanization*, in « The annals », marzo 1958, pp. 111-126, tab. 3.

concernenti il Brasile e il Venezuela, indica una variazione comune del 64% fra urbanizzazione e industrializzazione, anche se l'autore conclude con la non-identità delle due variabili¹⁰².

D'altra parte, la proporzione di popolazione attiva addetta all'industria non è affatto il migliore indicatore di industrializzazione, poiché nasconde un fenomeno essenziale: l'ammodernamento del settore manifatturiero e l'aumento della produttività¹⁰³. Se infatti dal 1925 al 1960 la popolazione attiva impiegata nell'industria manifatturiera si è mantenuta costante, essa è scesa però dal 10,2% al 6,8% nel settore artigianale ed è più che raddoppiata (dal 3,5% al 7,5%) nei settori industriali moderni.

Per stimare il possibile rapporto fra l'aumento della produzione

¹⁰² Cfr. G. A. D. Soares, *Congruency and Incongruency Among indicators of Economic Development*, Institute of International Studies, Berkeley.¹⁰³ C. Furtado, *Obstáculos políticos, ao crescimento economico do Brasil*, in « Civilização Brasileira », I, 1, marzo 1965, pp. 133-141.

TABELLA 15: *Scala di classificazione dei paesi secondo il loro ritmo di crescita industriale (prodotti industriali) e il loro ritmo di crescita urbana (America Latina, paesi selezionati secondo i dati disponibili).*

Paesi	Tasso di crescita industriale 1950-60	Rango industriale	Rango urbano	Tasso di crescita urbana 1950-60
Brasile	1.78	1	2	5.2
Venezuela	1.70	2	1	6.3
Perù *	1.54	3	9???	3.5
Nicaragua	1.42	5	3	4.9
Costa Rica	1.26	6	7	4.0
Cile	1.18	7	8	3.7
Ecuador	1.17	8	5	4.6
Salvador	1.04	9	10	3.3
Paraguay	0.88	10	11	2.8
Panama	0.78	11	6	4.1
Messico	1.48	4	4	4.7

* La sola distorsione importante in rapporto alle ipotesi è quella del Perù. La spiegazione è semplice: l'inesistenza di dati per il periodo 1950-60; di conseguenza dato che il prodotto industriale è calcolato per il 1950-60, la crescita urbana è stata valutata partendo dal paragone 1940-60 dato che ci fu un enorme cambiamento qualitativo durante gli anni '50. Non abbiamo potuto effettuare correzione statistica che presentasse garanzie sufficienti, vista la mancanza di dati. Se fosse stato possibile farlo, il Perù occuperebbe probabilmente il secondo posto nella scala di crescita urbana, come risulta da un confronto fra città che abbiamo fatto fra il Perù e il Brasile e dalle osservazioni fatte su questo punto da Jacqueline Weisslitz nello studio citato (1971).

Fonte: F.H. CARDOSO, *op. cit.*, 1968; MIRO, *op. cit.*, 1964; CEPAL, *op. cit.*, 1963.

industriale reale e il ritmo di urbanizzazione, abbiamo ordinato secondo questi due criteri (tab. 15) 11 paesi, per i quali si dispone di dati pertinenti.

A eccezione di Panama, il cui tasso elevato di urbanizzazione senza industrializzazione può capirsi facilmente, la simmetria del posto occupato dai singoli paesi in rapporto ai due indicatori, è abbastanza sorprendente, ciò che sembra contraddire l'asincronia dei due processi.

Ciò che è certo ed essenziale, è che l'impatto dell'industrializzazione sulle forme urbane non avviene attraverso un aumento del numero di addetti all'industria, e che, di conseguenza, il contenuto sociale di questa urbanizzazione è molto differente da quello dei paesi capitalistici avanzati.

Infatti, come sottolinea Anibal Quijano¹⁰⁴, il rapporto che lega

¹⁰⁴ A. Quijano, *Dependencia, Cambio Social y Urbanización en Latino America*, CEPAL, División de Estudios Sociales, novembre 1967.

l'urbanizzazione latino-americana all'industrializzazione non è un rapporto tecnologico suscitato dalla localizzazione degli insediamenti industriali, ma un effetto delle caratteristiche dell'industria del paese, così come dei servizi, in quanto esercitano una funzione economica nell'insieme di un sistema più ampio.

Il cambiamento nella struttura dell'impiego in America Latina è stato molto meno determinato dal processo di industrializzazione che dall'integrazione di una parte della popolazione agricola nel settore terziario (servizi)¹⁰⁵ (tab. 16).

Sotto il termine ambiguo di « servizi », sono raggruppati essenzialmente tre generi di attività: commercio, amministrazione, e, in particolare, « servizi diversi »... È facile immaginare come il vero disoccupato si trasformi in venditore ambulante o in « uomo che svolge qualsiasi lavoro » secondo le circostanze e, molto spesso, secondo i modi di consumo della classe dominante. L'importanza del settore *servizi* in America Latina supera o eguaglia quella dello stesso settore negli Stati Uniti e supera ampiamente quella del settore in Europa (tab. 17). Ancor più, come dice Richard Morse: « I settori terziari latino-americani e americani non si rassomigliano in niente. Nel primo caso, si tratta, essenzialmente, di piccolo commercio e di venditori ambulanti, di servizi domestici, di lavori non specializzati e transitori — disoccupazione simulata. L'esempio più drammatico è forse la divisione del lavoro fra gli abitanti delle *favelas* e delle *barriadas*, che "fanno" il deposito di rifiuti, e si "specializzano" nella collezione di certi oggetti e materiali » (*op. cit.*).

Anche se l'argomento si presta a delle digressioni di tipo moralistico, dobbiamo ricordare due cose:

1. da un lato, la non integrazione nelle attività produttive e, di conseguenza, un tenore di vita estremamente basso della massa degli emigranti, così come per le generazioni di urbanizzazione recente;
2. dall'altro, data l'assenza di un pretesto sociale dei bisogni individuali, l'aumento del numero delle zone urbane deteriorate, carenze di attrezzature, sia nei quartieri insalubri della vecchia città, sia nelle *bidonvilles* periferiche costruite dai nuovi arrivati.

Marginali? Il 20% della popolazione a Lima (1964), il 16% a Rio (1964), il 30% a Caracas (1958), il 10% a Buenos Aires, il 25% in Messico (1952) ecc. La maggior parte degli studi condotti su questo tema dimostra che non si tratta in nessun caso di zone di « disorganizzazione sociale », ma al contrario, la coesione interna di questi gruppi è più grande che nel resto dell'agglomerato e si con-

¹⁰⁵ Cfr. F.H. Cardoso, *op. cit.*, 1968, p. 74.

TABELLA 16: America Latina: popolazione attiva per settore economico.

	1945		1960		Cambiamento 1945/1960	
	Totale	%	Totale	%	Totale	%
Agricoltura	26.780.000	56,8	32.620.000	47,2	+ 5.840.000	- 9,6
Miniere	560.000	1,2	520.000	0,9	- 40.000	- 0,3
Primario	27.340.000	58,0	33.140.000	48,1	+ 5.800.000	- 9,9
Costruzione	1.500.000	3,2	2.800.000	4,1	+ 1.300.000	+ 0,8
Manifatture	6.500.000	13,8	9.900.000	14,3	+ 3.400.000	+ 0,5
Secondario	8.000.000	17,0	12.700.000	18,4	+ 4.700.000	+ 1,3
Terziario	11.830.000	25,0	23.200.000	33,5	+ 11.370.000	+ 8,5
Totale	47.170.000	100,0	89.100.000	100,0	+ 22.020.000	0,0

Fonte: DESAL, *Marginalidad en America Latina. Un ensayo de Diagnostico*.

TABELLA 17: Importanza del settore servizi nella popolazione attiva. America Latina e paesi selezionati (rapporto terziario/secondario).

Venezuela	2,08	Malaya	2,82
Cuba	2,00	India	2,17
Haiti	1,56	USA	1,48
Argentina	1,51	Canada	1,31
Messico	1,48	Francia	1,15
Bolivia	1,40	Spagna	1,09
Brasile	1,27	Italia	0,96
Paraguay	1,18	Germania (R.F.A.)	0,85

Fonte: R. MORSE, *op. cit.*

cretizza anche nelle organizzazioni a base locale. Per contro, gli obiettivi di questi gruppi così strutturati molto spesso non coincidono con i fini socialmente riconosciuti, cioè, in ultima analisi, con gli interessi dominanti.

Bisogna quindi non cadere nel paradosso parlando di marginalità là dove il termine adatto è quello di contraddizione¹⁰⁶.

L'urbanizzazione latino-americana si caratterizza dunque per i seguenti aspetti: popolazione urbana non confrontabile con il livello produttivo del sistema; assenza di rapporto diretto fra impiego industriale e urbanizzazione, ma legame fra produzione industriale e crescita urbana; forte squilibrio nella rete urbana a beneficio di un agglomerato preponderante; accelerazione crescente del processo di urbanizzazione; mancanza di impieghi e di servizi per le nuove masse urbane e, di conseguenza, accentuazione della segregazione ecologica

¹⁰⁶ Cfr. J. Weisslitz, *Les migrations au Pérou*, Paris 1969.

delle classi sociali e polarizzazione del sistema di stratificazione per quanto concerne il consumo.

Bisognerà allora concludere, con il seminario delle Nazioni Unite sull'urbanizzazione nell'America Latina¹⁰⁷, col carattere parassitario di un tale processo e preconizzare una politica economica imperniata sull'industria di base piuttosto che sulla soddisfazione dei bisogni di attrezzatura sociale? Infatti, una tale industria, basata più sulla presenza di risorse naturali che sull'agglomerazione di eventuali acquirenti, potrebbe favorire la « continentalizzazione » dell'economia, riorganizzare la rete urbana ereditata dalla colonizzazione e orientare l'emigrazione rurale verso attività più produttive. Una simile politica sarebbe preferibile alle misure adottate fino a oggi, tutte tese a rinforzare la concentrazione della popolazione e a sprecare delle risorse nel vortice di agglomerati non produttivi¹⁰⁸. Così posto, il problema è eccessivamente astratto, nella misura in cui oppone una razionalità tecnica a un processo sociale. Non ci può essere una politica di urbanizzazione senza comprendere il senso del processo sociale che la determina. E questo processo sociale esprime la forma del rapporto società-spazio secondo l'articolazione specifica dei paesi latino-americani nell'insieme della struttura alla quale essi appartengono.

La storia dello sviluppo economico e sociale dell'America latina e di conseguenza del suo rapporto con lo spazio, è la storia dei diversi tipi e forme di dipendenza che si sono organizzati successivamente nelle società. Ciò che rende il problema complesso è che in una situazione sociale concreta la congiuntura urbana non esprime soltanto il rapporto di dipendenza del momento, ma la sopravvivenza di altri sistemi di dipendenza, così come il loro modo di articolazione.

Si tratta quindi di precisare brevemente, in maniera concreta, come lo schema teorico presentato organizza e spiega i tratti caratteristici della storia urbana dell'America Latina.

(*Osservazione importante:* non si tratta affatto di spiegare il « presente » con il « passato », ma di individuare l'organizzazione delle diverse strutture sociali confuse a livello di realtà sociale concreta. L'allusione storica è una maniera comoda di evitare la traduzione dei processi evocati in variabili analitiche. È evidente che una ricerca concreta che va al di là dello schema generale di analisi qui presentato, dovrebbe cominciare con l'effettuare questa specificazione).

A. La base della struttura urbana attuale riflette in gran parte

¹⁰⁷ Ph. M. Hauser, *op. cit.*, 1961.

¹⁰⁸ Ph. M. Hauser, *op. cit.*, 1961, pp. 88-90.

il tipo di dominazione sotto il quale si sono formate le società latino-americane, vale a dire le colonizzazioni spagnola e portoghese.

Le città coloniali spagnole nell'America Latina adempiono a due funzioni essenziali:

1. l'amministrazione dei territori conquistati, per sfruttare le loro risorse per la Corona e per rafforzare un dominio politico su di un popolo;
2. il commercio con l'area geografica circostante, ma soprattutto con la metropoli.

Secondo le forme concrete della colonizzazione, l'una o l'altra funzione è preponderante. In generale le città spagnole avevano principalmente un ruolo di governo, corrispondente alla politica mercantile della Corona di Castiglia, mentre gli insediamenti portoghesi in Brasile si basavano per lo più sulla rendita dello scambio di prodotti e sulle coltivazioni intensive nelle regioni vicine ai porti ¹⁰⁹.

Ne risultano due conseguenze fondamentali per quanto concerne il processo di urbanizzazione:

1. le città sono direttamente legate alla metropoli e superano quasi i confini della regione circostante nelle comunicazioni e dipendenze funzionali; ciò spiega la scarsità della rete urbana nell'America Latina e il tipo di impianto urbano, lontano dalle risorse naturali all'interno del continente. J. P. Cole ha fatto un calcolo, pensato in rapporto ai centri urbani delle unità amministrative territoriali, che permette di dividere l'area territoriale in tre corone progressivamente distanti dalla costa. I risultati sono eloquenti: nel 1950, l'86,5% della popolazione dell'America Latina si concentra nella corona costiera che comprende solo il 50% della superficie ¹¹⁰;
2. le funzioni urbane di una vasta regione si concentrano nel nucleo di urbanizzazione iniziale, gettando così le basi della supremazia di un grande agglomerato. La città e il suo territorio stabiliscono dei rapporti stretti e asimmetrici: la città gestisce e consuma ciò che la campagna produce.

B. La sostituzione della dipendenza politica nei confronti della Spagna con una dipendenza commerciale verso altre potenze europee, in particolare l'Inghilterra, a partire dal XVIII secolo e soprattutto dopo l'indipendenza, mina la situazione anteriore, ma senza modificare qualitativamente le sue grandi linee. Per contro, dal punto di vista quantitativo, l'attività commerciale e l'espansione dell'attività pro-

¹⁰⁹ Cfr. Maria Eugenia Aravena, *Dependencia y urbanización en América Latina: el período colonial*, Santiago de Chile, FLACSO, 1968.

¹¹⁰ J. P. Cole, *Latin America. An Economic and Social Geography*, London, Butterworths, 1965.

TABELLA 18: *Evoluzione della popolazione nell'America Latina (1570-1950).*

Anno	Popolazione (milioni di persone)
1570	10,2
1650	11,4
1750	11,1
1800	18,9
1825	23,1
1850	33,0
1900	63,0
1950	160,0

Fonte: ROSENBLAT e CARR-SAUNDERS, in ANGEL ROSENBLAT, *La Poblacion indígena en America Latina*, Buenos Aires 1954.

duttiva conseguenti a una espansione del mercato sono alla base di una forte crescita demografica e urbana (tab. 18).

Partendo dall'inserimento completo dell'insieme del continente nella sfera del mercato mondiale sotto, l'egemonia britannica, vengono affrontati lo sfruttamento sistematico delle risorse del settore primario richiesto dalle nuove economie industriali e, parallelamente, la costituzione della rete di servizi e di trasporti necessari a queste attività. La conseguenza più diretta di questa situazione sull'urbanizzazione fu la diversificazione regionale della produzione. Così, l'Argentina e l'Uruguay, basati su uno sviluppo straordinario dell'allevamento ¹¹¹ e sulla fusione degli interessi fra la borghesia commerciale di Buenos Aires e i proprietari dell'interno, conobbero una forte crescita economica, con la concentrazione di tutte le funzioni terziarie nella capitale, già luogo privilegiato in quanto porto di esportazione.

Si può segnalare un fenomeno parallelo nel Cile, con una partenza spettacolare basata sull'estrazione mineraria e che si appoggia sulla solidità dell'ingranaggio burocratico di cui Portales seppe dotare la borghesia nascente ¹¹².

Per contro, i paesi dell'interno e quelli del nord delle Ande, in particolare il Perù, restarono quasi al margine della nuova struttura economica — società dominate dall'oligarchia fondiaria e ridotte, per quanto riguarda il loro sistema urbano, alle strutture municipali ereditate dalla colonizzazione spagnola ¹¹³.

¹¹¹ R. Cortès Conde ed E. Gallo, *La formación de la Argentina moderna*, Buenos Aires, Paidós, 1967.

¹¹² A. Pinto, *Chile: un caso de desarrollo frustrado*.

¹¹³ A. Quijano, *Tendencias de cambio en la sociedad peruana*, Universidad de Chile, 1967.

D'altra parte, nell'America centrale l'articolazione del sistema imperialista prese la forma dell'economia della piantagione con funzioni urbane praticamente ridotte all'attività portuale e al mantenimento dell'ordine. Ciò spiega un livello di inurbamento molto inferiore al resto del continente, con l'eccezione di Cuba, dove la lunga durata del dominio spagnolo mantenne la pesantezza dell'apparato amministrativo nei centri urbani.

C. Sulla base di questa organizzazione spaziale, il processo di industrializzazione latino-americana sottolinea le forme urbane in modi differenti, sia in termini di ritmo che di livelli. Così, la prima fase dell'industrializzazione, avvenuta sulla base quasi esclusiva dei capitali stranieri (Argentina, Uruguay, Cile), o sulla mobilitazione di una certa borghesia nazionale utilizzando movimenti di popolo (Messico, Brasile), ebbe un ruolo limitato strettamente dipendente dal commercio con l'estero. Di conseguenza, se essa accelerò la disgregazione della società rurale, non cambiò molto le funzioni urbane (forse fatta eccezione per Buenos Aires).

Invece, partendo dalla grande crisi del 1920, il crollo dei meccanismi del mercato mondiale e la nuova situazione creatasi nei rapporti di classe, incitò a limitare le importazioni e a creare delle industrie basate sul consumo locale¹¹⁴. Date le caratteristiche di queste industrie — la scarsa composizione organica del capitale e il bisogno immediato di redditività — il loro impianto dipende strettamente dalla manodopera urbana e, soprattutto, dal mercato potenziale dei grandi agglomerati. Questa industrializzazione, anche se limitata, suscita una espansione smisurata dei « servizi », poiché costituisce l'occasione per assorbire parzialmente un'intera massa in disoccupazione simulata.

Dopo la seconda guerra mondiale, gli investimenti esteri e in particolare americani trovano uno sbocco con l'eccedenza di capitali nello sviluppo di questa industria locale; si tratta cioè di aprire nuovi mercati¹¹⁵. Il processo si accelera nei paesi che disponevano già di una certa base (Argentina, Cile, e soprattutto Messico e Brasile) e si inizia rapidamente in altri paesi fino ad allora limitati alla produzione primaria, come il Perù o la Columbia, dove i cambiamenti degli ultimi quindici anni sono stati spettacolari.

Le città diventano così in parte dei centri industriali e subiscono per di più l'impatto ulteriore di questa nuova dipendenza per l'insieme di servizi connessi con l'industria e per la distruzione ancora più spinta delle vecchie forme produttive agricole e artigianali. Tentiamo

¹¹⁴ Cfr. M. Halperin, *Growth and crisis in Latin American Economy*, in Petras e Zeitlin (a cura di), *op. cit.*, 1968, pp. 44-76.
¹¹⁵ Cfr. A. G. Frank, *op. cit.*, 1968.

di precisare il processo in corso. Sembra poco probabile che l'espansione del mercato del lavoro e l'aumento della capacità di effettuare degli investimenti pubblici determinati dall'industrializzazione provochino un aumento del livello di vita e la realizzazione di certi impianti collettivi. Ma la decomposizione della struttura agraria (prodotta dalla persistenza del sistema della proprietà fondiaria tradizionale nelle nuove condizioni economiche) e i limiti di questa industrializzazione (subordinata all'espansione della domanda solvibile) accentuano lo squilibrio città/campagna e sfociano nella concentrazione accelerata della popolazione negli agglomerati principali¹¹⁶.

Il fattore decisivo della crescita urbana nell'America Latina sono indubbiamente i movimenti migratori rurali-urbani. Il seminario dell'UNESCO su questo problema giunse a determinare, dopo un confronto delle diverse fonti di dati, un tasso di crescita demografica simile per le città e per la campagna. Di conseguenza, se l'aumento della popolazione urbana è molto più elevato è perché esso è dovuto solo per il 50% alla crescita naturale, giacché il rimanente 50% proviene dalla migrazione rurale¹¹⁷.

L'emigrazione è un movimento sociale e non la conseguenza meccanica di uno squilibrio economico. La sua analisi, essenziale per lo studio dell'urbanesimo, richiede uno sforzo di teorizzazione specifica, che esige una ricerca in profondità, superiore al livello del nostro discorso¹¹⁸.

Ma noi possiamo, senza entrare nella logica interna del processo, segnalare le condizioni strutturali che accrescono la sua importanza e sboccano in un tasso di urbanizzazione molto elevato¹¹⁹.

Un primo fatto, indiscutibile, è l'enorme disuguaglianza del livello di vita e delle risorse fra città e campagna. I dati presentati a questo riguardo dalla Segreteria della CEPAL in *El Desarrollo de America Latina en la postguerra* (1963) son inequivocabili¹²⁰; e questo sia che si consideri il consumo a livello individuale che a livello collettivo. La stessa differenza è all'origine del bilancio negativo dei movimenti migratori: l'ampiezza dei movimenti supera le possibilità di assorbimento del nuovo sistema produttivo (tab. 19).

¹¹⁶ Cfr. J. Graciarena, *Poder y clases Sociales en el Desarrollo de America Latina*, Buenos Aires, Paidós, 1967.

¹¹⁷ Cfr. Ph. M. Hauser, *op. cit.*, e anche A. Solari, *Sociologia rural latino americana*, Buenos Aires, Paidós, 1968.

¹¹⁸ Cfr. le tesi teoriche di A. Touraine, in *Ouvriers d'origine agricole*, Paris, Seuil, 1961.

¹¹⁹ Cfr. i primi risultati di J. Weisslitz, *op. cit.*, 1969.

¹²⁰ Segreteria del CEPAL, *El desarrollo social de America Latina en la post guerra*, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1963, in particolare, il cap. 2; e A. Solari, *op. cit.*, 1968.

TABELLA 19: Urbanizzazione e stratificazione sociale nell'America Latina, 1950 (percentuali).

Paesi	Popolazione rurale		Popolazione urbana	
	Addetti all'agricoltura (oltre i 15 anni)	Strati medi e alti	Strati medi e alti	Abitanti delle città di più di 20.000 abitanti
America centrale				
Haiti	83	3	2	5
Honduras	83	4	4	7
Guatemala	68	8	6	11
Salvador	62	10	9	13
Cosa-Rica	54	12	14	18
Panama	48	15	15	22
Cuba	41	22	21	37
America del Sud				
Bolivia	70	8	7	20
Brasile	58	15	13	20
Columbia	54	22	12	32
Paraguay	54	14	12	15
Equador	53	10	10	18
Venezuela	53	18	16	31
Cile	30	22	21	45
Argentina	25	36	28	48

Fonte: *Algunos aspectos salientes del desarrollo social de America Latina*, OEA, 1962, p. 144; G. GERMANI, *Estrategia para estimular la movilidad social*, in *Aspectos sociales del desarrollo economico de America Latina*, 1962.

Tuttavia la disegualianza delle condizioni di vita non spiega il trasferimento massiccio delle popolazioni, se non attenendosi all'affermazione ideologica di *homo economicus* unicamente definito da una razionalità economica individuale. C'è anche, e soprattutto, alla base del fenomeno delle migrazioni, la *disorganizzazione della società rurale*. Questa disorganizzazione non si può spiegare con « la diffusione dei valori urbani »; l'ipotesi semplicistica che attribuisce tanta importanza alla penetrazione dei *mass-media* nella società rurale dimentica che la teoria dell'informazione parte da una certa corrispondenza fra il codice dell'emittente e il codice del ricevente in rapporto a un messaggio. Cioè i messaggi sono percepiti e selezionati in funzione del sistema culturale dell'agente, anch'esso determinato dal suo posto nella struttura sociale.

Di conseguenza, se in certe zone rurali, c'è « diffusione urbana », ciò è dovuto al fatto che le basi strutturali della nuova situazione

hanno disorganizzato i sistemi culturali tradizionali. A livello puramente essenziale dello sgretolamento della società agricola è la contraddizione fra l'aumento accelerato della popolazione, conseguenza del recente ribasso del tasso di mortalità e il mantenimento delle forme improduttive di proprietà fondiaria¹²¹.

Ora, il mantenimento di queste forme fa parte dello stesso processo sociale di quello dell'industrializzazione urbana, attraverso la fusione di interessi, in ultima analisi, delle rispettive classi dominanti. *Non si tratta quindi di un semplice squilibrio di livelli, ma dell'impatto differenziale dell'industrializzazione nelle società rurali e urbane, che decresce e accresce rispettivamente la loro capacità produttiva mentre gli scambi fra i due settori sono facilitati.*

Infine, l'afflusso di popolazione nei centri urbani trasforma profondamente le forme ecologiche, ma non intacca che molto relativamente le attività improduttive. Il rapporto del CEPAL¹²² dimostra infatti una tendenza molto netta dell'industria e del commercio artigianale a creare degli impieghi poco produttivi frenando l'aumento della produttività con l'utilizzazione di una mano d'opera abbondante e a buon mercato. Nella stessa maniera, attorno agli organismi amministrativi nascono dei veri sistemi di clientela che non corrispondono a un aumento reale dell'attività, ma allo sviluppo di reti d'influenza personale.

L'urbanizzazione nell'America Latina non è espressione di un processo di « modernizzazione », ma la manifestazione, a livello di rapporti socio-spaziali, di accentuazione delle contraddizioni sociali inerenti al suo modo di sviluppo, sviluppo determinato da una dipendenza specifica all'interno del sistema capitalista-monopolistico.

4. MODO DI PRODUZIONE E PROCESSO DI URBANIZZAZIONE: OSSERVAZIONI SUL FENOMENO URBANO NEI PAESI SOCIALISTI

Abbiamo parlato, fin qui, dell'urbanizzazione nella società capitalistica, qualunque essa sia nei paesi dominati o dipendenti. Questa caratterizzazione non riposa su un'opzione ideologica, essa è la conseguenza di un punto di partenza teorico: l'ipotesi che il rapporto fra società e spazio (poiché questo è l'urbanizzazione) sia funzione dell'organizzazione specifica dei mezzi di produzione che coesistono

¹²¹ Solon Barraclough, *Notas sobre tenencia de la tierra en America Latina*, Santiago, ICIRA, 1968.

¹²² CEPAL, *Relazione cit.*, 1963, pp. 73-74.

storicamente (con predominio di uno di essi) in una formazione sociale concreta, così come della struttura interna di ognuno di questi mezzi di produzione¹²³.

Partendo da questo punto, designare una società come capitalistica, specificando in seguito la circostanza precisa e lo stadio del capitalismo che vi si manifesta, ci permette di organizzare teoricamente l'analisi.

Ma l'inverso non è vero: definire come « socialista » una formazione sociale non chiarisce il suo rapporto con lo spazio e molto spesso questo piuttosto devia la ricerca, la quale si rifugia in una serie di dicotomie ideologiche che tendono a presentare l'inverso della logica capitalistica invece di mostrare i processi reali che si sviluppano nelle nuove forme sociali.

Il motivo di questa differenza nella capacità analitica delle due categorie appare assai chiaro: mentre la teoria del modo di produzione capitalistico è stata elaborata, almeno in parte (soprattutto per quanto riguarda la sua regione economica) da Marx nel *Capitale*, la teoria del modo di produzione socialista non esiste che allo stato embrionale¹²⁴. In queste forme di transizione, la categoria « socialismo » gioca quindi piuttosto il ruolo di ideale-tipo verso il quale si tende che quello di strumento di analisi della struttura sociale.

Ora la teoria di queste « forme di transizione » non esiste neanche in maniera completa, e non è qui il caso di affrontare tale argomento.

Possiamo tuttavia tentare di scoprire alcune singolarità a livello del rapporto spazio-società, in modo da apportare degli elementi di osservazione per una nuova logica di organizzazione sociale, tipica di formazioni sociali « post-capitaliste ».

Sembra chiaro a ogni modo che in queste « formazioni sociali di transizione » la proprietà privata dei mezzi di produzione sparisce come elemento strutturale. Il mercato non è più il regolatore economico e cessa quindi di influenzare direttamente l'urbanizzazione. Il fattore principale dell'organizzazione sociale è lo stato, e attraverso lo stato, il partito al potere. Questo trasferimento del sistema dominante (il politico che prende il posto dell'economico) non regola il problema dell'organizzazione delle classi sociali e del rapporto con

¹²³ Cfr. L. Althusser, *Per Marx*, Roma, Editori Riuniti, 1966; E. Balibar, *Sui concetti fondamentali del materialismo storico*, in L. Althusser e E. Balibar, *Leggere il Capitale*, Milano, Feltrinelli, 1970.

¹²⁴ Se Ch. Bettelheim ha posto alcuni punti fondamentali nell'analisi dell'economia socialista, sembra che il nucleo teorico per l'analisi delle nuove forme sociali dovrà essere ricercato nell'opera di Mao Tse Tung; cfr. anche, su questo punto, il testo citato di E. Balibar.

lo spazio e, più esattamente, non precisa da quali interessi il processo di urbanizzazione sia diretto, poiché il rapporto fra le classi sociali, lo stato e il partito dipende strettamente da ogni singola congiuntura storica.

Ma è questa supremazia della politica e la sua indipendenza nei confronti dell'economia che devono caratterizzare il processo di urbanizzazione nei paesi socialisti. Più ancora, questa supremazia produrrà un contenuto diverso delle forme spaziali secondo la linea politica adottata. Formuliamo quindi l'ipotesi che l'urbanizzazione socialista si caratterizzi per il peso decisivo della linea politica del partito nell'organizzazione del rapporto con lo spazio, cambiando eventualmente i rapporti con l'economia o la tecnica seguiti dall'urbanizzazione capitalistica. Una risposta positiva a questa ipotesi metterebbe sulla strada dell'individuazione del livello sociale dominante nelle « forme di transizione ». Noi non potremo che suggerire una prospettiva partendo da alcuni dati, estremamente sommarî.

Nell'Unione Sovietica¹²⁵, dove si contava nel 1913 l'84,5% di popolazione rurale, la politica economica destinata a creare le basi del socialismo esaltava l'industrializzazione accelerata, in particolare per quanto riguarda l'industria pesante. Ciò significa, concretamente, il rafforzamento della base industriale già esistente nelle grandi città, e la valorizzazione delle risorse di nuove regioni, attraverso una vera e propria colonizzazione industriale. Da qui la creazione di nuove aree urbane e un tasso generale di urbanizzazione assai elevato. D'altra parte, essendo stata la rivoluzione cosa del proletariato urbano, si sviluppa una propaganda intensa presso i contadini per attirarli verso le città, dove essi potranno partecipare più direttamente al processo politico e all'edificazione di una società rivoluzionaria. Il fatto fondamentale è che la rivoluzione bolscevica è stata una rivoluzione quasi esclusivamente proletaria e urbana in un paese a schiacciante maggioranza rurale.

Tuttavia, malgrado la tendenza della politica del PCUS a sviluppare l'urbanizzazione, le difficoltà del primo decennio, la lotta morta-

¹²⁵ Dato che, su questo problema, non facciamo che porre domande, la nostra documentazione è limitata alle opere di base partendo dalle quali una ricerca approfondita sui dati di prima mano può essere orientata. Cfr., per es. P. Sorlin, *La société soviétique*, Paris, Colin, 1964; P. George, *L'U.R.S.S.*, Paris, PUF, 1962; A. D. Konstantinov, *Some conclusions about the geography of cities and the urban population of the USSR based on the results of the 1959 census*, in « Soviet Geography », 7, 1960; H. Chambre, *L'aménagement du territoire en U.R.S.S.*, Paris 1959; B. Svetlichnyi, *Some problems of the longrange development of cities*, in « Soviet Sociology », estate 1967; *Histoire du P.C.U.S.*, Moscou, Editions en langues étrangères; *Manuel d'Economie Politique*, Moscou, Editions en langues étrangères; Staline, *Les bases du léninisme*, Paris, UGE, 1969.

le fra l'ordine vecchio e il nuovo suscitano un processo quasi contrario, poiché le masse urbane emigrano verso la campagna alla ricerca di mezzi di sussistenza. La disorganizzazione totale dell'economia e la carestia che ne seguì fecero dipendere interamente la crescita delle città dalle risorse alimentari della campagna, così come dal sistema di trasporto e di distribuzione, necessario agli scambi. Questo spiega perché il tasso della popolazione urbana (15,5% nel 1913) sia calato al 14% nel 1920, risalendo poi lentamente (16% nel 1923, 17% nel 1930) (tab. 20).

Ma, una volta consolidato il nuovo sistema politico, la linea del PCUS s'impone e l'accelerazione dell'urbanizzazione deriva da due grandi obiettivi da raggiungere: l'industrializzazione da una parte, la ristrutturazione sociale della campagna attraverso la collettivizzazione agricola dall'altra. Dal 1930 al 1933, periodo coincidente con la lotta « antikoulaki », la popolazione urbana passa bruscamente dal 17 al 23% e nel 1938 al 32%.

Malgrado lo sviluppo di nuove aree urbane a est del Volga, sorte dall'industrializzazione legata alle risorse minerarie ed energe-

TABELLA 20: Evoluzione demografica e crescita urbana in Russia.

Anno	Popolazione totale (milioni)	Popolazione urbana (milioni)	(%) Popolazione urbana (selezionata)
1913	174	25,9	15,5
1920	134	20	14
1921	131	20,5	
1922	132	21,2	16
1923	135	21,9	
1924	139	23	
1925	143	24,5	
1927	149	26,6	
1928	150,5	27,3	
1929	154,2	28	17
1930	157,4	29,3	
1931	160,5	31,7	
1932	163	35,5	23
1933	165,7	38,3	32
1938	167	53,2	
1941	192		
1945	172		
1950	183,7		
1953	191		
1955	197		
1956	200,2	87	43
1960	213	104,4	
1964	228	121	53

Fonte: P. SORLIN, *op. cit.*, 1964.

tiche, il grosso della crescita urbana ha luogo nelle grandi città esistenti. Un'economia alle prese con la costruzione di un'infrastrutturazione industriale doveva necessariamente confrontarsi con grandi difficoltà per risolvere i bisogni urbani improvvisamente presentatisi. La crisi dell'alloggio raggiunge una certa gravità: se nel 1927-28 la popolazione urbana non disponeva in media che di 5,9 m² di spazio abitativo pro capite, nel 1940 questo spazio discende a 4,09 m²¹²⁶. Tuttavia questa crisi è congiunturale e, man mano che l'economia progredisce, si prendono una serie di misure in vista di:

1. ridistribuire la popolazione sull'insieme del territorio e limitare la crescita dei grandi centri urbani;
2. investire nella costruzione di alloggi e organizzare i servizi collettivi corrispondenti.

In una prima fase, quindi, l'urbanizzazione sovietica presenta certi tratti simili a quelli dei paesi capitalistici nella loro fase di avvio industriale-urbano, con la differenza che la popolazione operaia non conosce la disoccupazione¹²⁷ e che, anche se il livello di vita è estremamente basso, l'organismo urbano è capace di assimilare il ritmo della crescita.

Ma una volta superata questa prima fase, l'organizzazione dello spazio tende a diventare effettivamente l'espressione della politica intrapresa. Così, la diversificazione industriale e la colonizzazione urbana di vasti territori, in particolare della Siberia occidentale e del Kazakhstan, ottennero effettivamente dei risultati. Dopo la guerra, fu proposto di frenare la concentrazione nelle grandi città. Se fu impossibile mantenere a Mosca il limite massimo (circoscritto) di cinque milioni di abitanti (ce n'erano 8.500.000 nel 1963), l'espansione urbana si realizzò essenzialmente nelle città medie e nei nuovi centri delle regioni di colonizzazione (più di 600 nuove città). Così, mentre fra il 1926 e il 1939 Mosca, Leningrado e Kharkow raddoppiarono la loro popolazione, fra il 1939 e il 1959 le città con meno di 200.000 abitanti sono aumentate dell'84%; quelle fra 200.000 abitanti e 300.000 del 63%; quelle fra 500.000 e un milione del 48% e Mosca del 20%.

Per quanto concerne l'abitazione, i programmi pubblici si susseguono per costruire la maggior quantità possibile di appartamenti, senza preoccupazione di qualità, con a volte conseguenze spiacevoli: dal 1959 al 1962 il 12% dei nuovi appartamenti furono dichiarati

¹²⁶ H. Chambre, *L'urbanisation en U.R.S.S.*, in H. Carrier e Ph. Laurent, *Le phénomène urbain*, Paris, Aubier-Montaigne, 1965.

¹²⁷ P. Sorlin, *op. cit.*

inabitabili. Ma lo sforzo fu gigantesco: dal 1954 al 1964 si sono costruiti 17.000.000 di alloggi urbani e 6.000.000 di case rurali. La superficie media per persona è passata dai 4,09 m² nel 1940 ai 7,2 m² nel 1954 e ai 9,09 m² nel 1961. Se gli importanti investimenti in alloggi sono stati determinanti per questi successi, i progressi nella produzione di elementi prefabbricati hanno permesso un ritmo molto elevato di realizzazione.

Il nuovo orientamento politico sorto dal XX Congresso che pose l'accento sul consumo, le misure di decentramento della gestione economica e il rafforzamento dell'integrazione sociale con mezzi diversi da quelli politici condussero a tentativi nuovi di pianificazione urbanistica. Infatti, i piani urbanistici rivoluzionari degli anni '20 erano stati sepolti sotto le urgenze del primo periodo¹²⁸. Per contro, in questi ultimi anni, si sono fatte strada nel campo urbano, iniziative «moderniste», per esempio, con la creazione di una città scientifica in Siberia, o dei *micro-rayon* della periferia di Mosca¹²⁹.

Il *micro-rayon* è una unità di circa 15.000 persone composta di fabbricati di quattro o cinque piani, provvista di impianto scolastico, di servizi collettivi, di centri di ricreazione e protetta da una cintura verde. L'insieme residenziale è legato a uno o più centri di attività con dei mezzi di trasporto collettivo. Nella sua concezione è molto simile alle nuove città inglesi, con questa differenza essenziale, che dipende espressamente da un centro di produzione.

Il *micro-rayon* riflette un nuovo rapporto con lo spazio, che definisce implicitamente la linea politica degli attuali dirigenti sovietici: integrazione e valorizzazione del consumo.

Allo stesso tempo, in collegamento anche con il nuovo orientamento economico di investimento preferenziale in agricoltura, si lanciò il progetto delle « agro-città », nel tentativo del superamento delle differenze fra città e campagna. Tuttavia, nella misura in cui queste differenze sono basate sulla subordinazione economica dell'agricoltura all'industria e il ristabilimento dell'equilibrio fra i due settori è un processo economico-sociale piuttosto che spaziale, queste rare esperienze di « agro-città », ben presto messe da parte, non superarono mai lo stadio di centri di impianti collettivi in zona rurale, o nel migliore dei casi di punti chiave della colonizzazione agricola.

Se c'è una fusione del rurale e dell'urbano ciò avviene piuttosto a livello di area metropolitana sovietica, come l'ha descritta Pche-

¹²⁸ Cfr. A. Kopp, *Ville et révolution*, Paris, Anthropos, 1967.

¹²⁹ Cfr. *Recherches internationales à la lumière du marxisme*, « L'homme et la ville », n. speciale, ottobre 1960, e anche P. Hall, *op. cit.*, 1967.

lintsev¹³⁰. Confronto con la Megalopoli di Gottmann? Sarebbe troppo rapido concludere, con una identità di forme spaziali allo stesso livello tecnico e dato un modo di produzione differente, partendo dalla semplice constatazione di somiglianze formali. Poiché bisogna tener conto dei seguenti fatti:

1. il modo di produzione capitalistico è sempre presente, sebbene dominato *per il momento*, nella società sovietica;
2. se i « problemi urbani » sono vicini a quelli degli americani in termini nominali, il loro significato sociale, la loro funzione tecnica e, soprattutto, la loro soluzione sono essenzialmente differenti;
3. sarebbe effettivamente necessaria una ricerca per individuare la diversa struttura urbana di ogni situazione, al di là delle forme, ciò che esige uno studio dell'articolazione di questa struttura urbana con la struttura sociale.

Le osservazioni che seguono mirano a esplorare questa strada, trattando di un modo di produzione non capitalistico a un altro livello di sviluppo economico e tecnico. Infatti, un'analisi della Cina e di Cuba sarebbe altamente significativa: « sottosviluppati » secondo criteri statistici e tassonomici, questi paesi conoscono un processo di urbanizzazione molto diverso da quello dei paesi capitalistici allo stesso livello « di sviluppo ». D'altra parte, se il rapporto con lo spazio esprime, come nell'Unione Sovietica, la supremazia del politico, il contenuto specifico della loro organizzazione spaziale è differente, poiché le linee politiche, da una parte e dall'altra, non sono uguali.

È importante ricordare che la *rivoluzione cinese*, benché condotta da un partito operaio, si appoggiò prima di tutto sulle masse povere dei contadini e dopo il mutamento strategico proposto da Mao Tse Tung adottò la tattica militare politica dell'accerchiamento delle città da parte della campagna. Le città cinesi, particolarmente Shanghai e Canton, erano l'eredità del colonialismo, la residenza della burocrazia amministrativa e dei rappresentanti degli affari esteri, la sede dei quartieri generali delle armate di occupazione. Il proletariato industriale era relativamente poco numeroso. È quindi evidente che le basi politiche della Repubblica popolare, dopo la presa del potere nel 1949, furono ben più solide nelle campagne, dove risiedeva nel 1950 il 90% della popolazione¹³¹.

¹³⁰ O. S. Pchelintsev, *Problems of the development of the large cities*, in « Soviet Sociology », V, 2, autunno 1966.

¹³¹ Per i dati statistici elementari, cfr. J. Guillerma, *La Chine Populaire*, Paris, PUF, 1967. Il documento di base per quanto concerne l'urbanizzazione resta lo studio di M. B. Ullmann, *Cities of Mainland China: 1953-1959*, Washington D.C., U.S. Bureau of Census, International Population Research, agosto 1961. Cfr. anche Wu-

TABELLA 21: L'evoluzione della popolazione urbana in Cina, 1949-1957.

Anno	Totale	Urbano		Rurale	
		Numero	(%)	Numero	(%)
1957	642.000	92.000	14,3	550.000	85,7
1956	627.800	89.150	14,2	538.650	85,8
1955	614.650	82.850	13,5	531.800	86,5
1954	601.720	81.550	13,6	520.170	86,4
1953	587.960	77.670	13,2	510.290	86,8
1952	574.820	71.630	12,5	503.190	87,5
1951	563.000	66.320	11,8	496.680	88,2
1950	551.960	61.690	11,1	490.270	88,9
1949	541.670	57.650	10,6	484.020	89,4

Fonte: *China's Population from 1949 to 1956*, in « Tungchi kung-tso » (bollettino statistico), 14 giugno 1957; tradotto in « E.C.M.M. », 22 luglio 1957, pp. 23-25. 1957: WANG KUANG-WEL, *How to Organize Agricultural Labor*, in « Chihua ching-chi » (Economia di piano), 8, 1957, pp. 6-9; tradotto in « E.C.M.M. », 23 settembre 1957, pp. 11-14.

I primi anni vedono tuttavia formarsi un movimento di urbanizzazione nella misura in cui lo scatto industriale e la riorganizzazione dei servizi richiedono una forza di lavoro maggiorata (tab. 21). Bisogna tuttavia notare:

1. che vi è un sovradimensionamento delle statistiche di popolazione urbana, per il fatto dell'ampliamento delle frontiere amministrative degli agglomerati e l'annessione di zone semi-rurali;
2. che in ogni caso la crescita urbana è dovuta essenzialmente all'aumento naturale della popolazione molto più che a movimenti migratori (al contrario di ciò che avviene nei paesi capitalistici sottosviluppati) ¹³².

Ma è soprattutto partendo dal 1957 che avviene il rovesciamento del legame classico fra sviluppo economico e urbanizzazione. Due ragioni determinano questa nuova politica spaziale:

1. la priorità data all'agricoltura e la volontà di contare sulle proprie forze seguendo la parola d'ordine: *prendere l'agricoltura come base e l'industria come fattore dominante* (Mao Tse Tung ¹³³);

Yuan-Li, *The spatial economy of Communist China, a study on industrial location and transportation*, Stanford California, Praeger, 1967.

¹³² Cfr. M. B. Ullman, *op. cit.*, 1961; J. Guillermez, *op. cit.*, 1967, p. 103; R. Pressat, *La population de Chine et son économie*, in « Population », ottobre 1958, pp. 569-590; L. A. Orleans, *The Recent Growth of China's urban population*, in « Geographical Review », giugno 1959, pp. 43-57.

¹³³ Cfr. Comitato rivoluzionario di Pechino, *La voie de l'industrialisation socialiste*

2. il movimento di Hsia-Fang, che tende a spostare verso il lavoro rurale milioni di lavoratori intellettuali, per frenare le deviazioni di destra apparse nell'applicazione della politica detta dei « Cento fiori »; questo tentativo fu, secondo gli osservatori stranieri, un successo completo, che riuscì a limitare la crescita urbana a quella dovuta al tasso naturale di crescita di ogni città ¹³⁴, o anche a farla diminuire: nel 1936 20.000.000 di immigranti rurali erano tornati nelle campagne ¹³⁵.

Questo movimento ebbe delle ripercussioni molto serie sulla struttura urbana cinese, poiché permise per esempio a Pechino di liberare enormi superfici di uffici per trasformarle in alloggi: 260.000 m.² nel 1958 e 100.000 m.² nel 1959 (ciò che è molto importante se si pensa che fra il 1949-56 tutta la costruzione di abitazioni a Pechino non investì che 3.660.000 m.²) ¹³⁶. Si pensi al trasferimento della popolazione dal centro della città per installarvi degli uffici nelle società capitalistiche e le differenze di utilizzazione dello spazio diventano evidenti!

Si possono segnalare cinque punti fondamentali che spiegano il mantenimento della « ruralizzazione » da parte della società cinese, in confronto con l'esperienza russa:

1. la rivoluzione cinese si sviluppò e fece presa principalmente nelle masse contadine, la collettivizzazione ulteriore si basò sempre su un lavoro di spiegazione politica impegnativa e di lunga durata ¹³⁷;
2. il PCCH considera che l'agricoltura sia alla base dello sviluppo economico, benché si proponga contemporaneamente di costruire una industria capace di attivare questo sviluppo ¹³⁸;
3. la mobilitazione politica è considerata come un elemento essenziale del sistema produttivo, questa dipende dall'integrazione nel si-

en Chine, in « Peking information », 27 ottobre 1969; e sui metodi di lavoro nell'agricoltura, Kin-Ki, *Partout fleurit l'esprit de Tatchai*, in « La Chine », 2, 1966.

¹³⁴ Cfr. L. A. Orleans, *China's population: reflections and speculations*, in Ruth Adams (a cura di), *Contemporary China*, New York, Pantheon Books, 1966. Sul contenuto politico della campagna cfr., *Les jeunes gens instruits progressent dans la voie révolutionnaire*, in « Peking information », 10 febbraio 1969.

¹³⁵ Cfr. J. W. Lewis, *Political Aspects of Mobility in China's Urban Development*, in « The American Political Science Review », dicembre 1966, pp. 899-912.

¹³⁶ Secondo Ch. Howe, *The Supply of urban housing in Mainland China: the case of Shanghai*, in « The China Quarterly », gennaio 1968, pp. 73-97.

¹³⁷ Cfr. Th. P. Bernstein, *Leadership and Mass Mobilization in the Soviet and Chinese Collectivization Campaigns of 1929-30 and the Soviet and Chinese Collectivization of 1929-30 and 1953-56, 1955-56. A comparison*, in « The China Quarterly », luglio 1967, pp. 1-47.

¹³⁸ Chi-Ming How, *Sources of Agricultural growth in communist China*, in « Journal of Asian Studies », agosto 1968, pp. 721-739; cfr. anche *La pensée de Mao-tse-Toung nous guide dans la lutte pour dompter la nature*, in « Peking Information », 24 novembre 1969.

stema dell'insieme delle regioni e non dalla creazione di alcuni « poli di sviluppo »¹³⁹;

4. data la situazione di inquadramento politico e militare della Cina, la dispersione geografica della popolazione, in cui è eliminata la distinzione tra punti forti e punti deboli, è fattore determinante nella strategia della guerra popolare;

5. soprattutto, a partire dalla rivoluzione culturale, la negazione effettiva del principio della divisione sociale del lavoro ha per conseguenza non soltanto la migrazione massiccia dalle città verso le campagne, ma uno scambio continuo di lavoro produttivo fra persone e luoghi¹⁴⁰.

Tuttavia, in certi settori o attività è stata lanciata una politica di incentivazione di forme urbane per sviluppare una capacità produttiva e per strutturare l'organizzazione sociale. Un eccellente esempio del primo caso è il dinamismo della costruzione del complesso industriale di Wou-han, che passa da 1.100.000 abitanti nel 1949 a 2.500.000 nel 1967 (incremento che segue un piano urbanistico accuratamente predisposto)¹⁴¹. D'altra parte, i comuni popolari sono stati una realizzazione ricca di esperienze, malgrado le scosse iniziali¹⁴².

La determinazione politica del processo di urbanizzazione in Cina si è manifestata recentemente, al momento della rivoluzione culturale. In una prima fase, quando le guardie rosse si opposero alla burocrazia urbana, si assistette a un afflusso massimo verso le città dove si svolgeva il centro della lotta. Dopo, quando si trattò di riorganizzare la produzione e aprire nuovi orizzonti politici ed economici, non soltanto le guardie rosse ritornarono nelle loro regioni di origine, ma si constatarono numerosi movimenti verso le zone di colonizzazione.

Alcune di queste caratteristiche sono analogamente presenti nel recente *processo politico cubano*. L'insistenza del governo rivoluzionario per eliminare la supremazia dell'Avana (centro della contro-rivoluzione), per sviluppare l'insediamento nelle zone rurali, estendere la rete di popolazione nell'insieme del territorio, si spiega sia

¹³⁹ Cfr., per es., per l'analisi di un'esperienza concreta: Housagin Abaydoulla, *Le nouveau Sin Kiang*, in « Chine en construction », gennaio 1966, p. 26.

¹⁴⁰ Sul principio di contare sulle proprie forze, cfr. « Pekin information », 10 febbraio 1969, e « La Chine en construction », dicembre 1967; anche Tchen-Ta-Louen, *Les petites usines jouent un grand rôle*, in « Chine en construction », giugno 1968, p. 26; D.H. Perkins, *Economic Growth*, in « China Quarterly », aprile 1967, pp. 33-48.

¹⁴¹ G. Lagneau, *Chine en chantier*, in « Cahiers franco-chinois », marzo 1959, pp. 88-103.

¹⁴² G. Janet Salaff, *The urban communes and anti-city experiments in communist China*, in « China Quarterly », gennaio 1967, pp. 82-109.

con la base sociale del movimento (i contadini poveri), sia con l'opzione nettamente agricola dell'economia, con i preparativi per una eventuale lotta di guerriglia e con la volontà di limitare le differenziazioni sociali¹⁴³.

Gli esempi della Cina e di Cuba dimostrano chiaramente che l'urbanizzazione accelerata e senza controllo non è un'evoluzione necessaria determinata dal livello di sviluppo e indicano in quale modo una strutturazione nuova delle forze produttive e dei rapporti di produzione trasformi la logica dell'organizzazione dello spazio.

L'insieme delle osservazioni storiche formulate non possono avere funzione esemplificativa. Al contrario, per mezzo di esse, è possibile identificare la problematica connotata dall'urbanizzazione, senza essere in grado, tuttavia, di trattarla teoricamente. Per fare questo non esiste altra strada se non quella della ricerca concreta scoprendo il significato di ogni situazione sociale, partendo dalla sua specificità. Ciò che è all'opposto di una panoramica macro-storica, che non può avere altra utilità se non quella del riconoscimento del terreno di lavoro, della materia prima da trasformare per arrivare a conoscenze specifiche. Ora, queste ricerche dipendono a loro volta dall'elaborazione di strumenti teorici che permettano di superare le descrizioni particolari, ponendo le condizioni per l'individuazione, sempre incompiuta, delle leggi che legano spazio e società.

¹⁴³ Cfr. per questi orientamenti molto generali, F. J. Garcia Vasquez, *Aspectos del Planeamiento y de la Vivienda en Cuba*, Buenos Aires, Jorge Alvarez, 1968; e soprattutto, R. Segre, *Urbanisme, architecture et révolution: l'apport de Cuba*, in « Espaces et Société », 1, 1970; e soprattutto, la sola opera pertinente che conosciamo su questo problema: P. P. Garnier, *Une ville et une révolution: L'Havane*, Paris, Anthropos, 1973.