

D

Dipartimento

S

Scienze

E

Economiche

Note di Lavoro

Università
Ca' Foscari
Venezia

Dipartimento
di Scienze
Economiche

Giovanni Favero

La crescita delle periferie
urbane in età industriale:
un panorama europeo



La crescita delle periferie urbane in età industriale: un panorama europeo

Giovanni Favero

Università di Venezia

Abstract

Il saggio, dopo aver preso in esame i meccanismi e le fasi della crescita delle città nelle diverse aree d'Europa tra '800 e '900, individua alcuni specifici elementi che appaiono determinanti nella morfologia e nella cronologia dell'espansione delle periferie, seguendo il filo di un dibattito che risale ai primi anni del '900.

L'intervento è stato presentato al convegno dell'European Association of Urban History, Atene, 27-29 ottobre 2004, nella sessione coordinata da Paola Lanaro e Gian Maria Varanini, *Periferie e spazi periferici nelle città europee del medioevo e dell'età moderna (XV-XIX secolo): le trasformazioni indotte dall'economia*. È stato accettato per la pubblicazione dalla rivista "Società e storia".

Parole Chiave

periferie urbane, Europa

Codici JEL

N930, N940

Giovanni Favero

Dipartimento di Scienze Economiche
Università Ca' Foscari di Venezia

Cannaregio 873, Fondamenta S.Giobbe
30121 Venezia - Italia

Telefono: (+39)041 2349165

Fax: (+39)041 2349176

e-mail: gfavero@unive.it

Le Note di Lavoro (oppure EV o QD) sono pubblicate a cura del Dipartimento di Scienze Economiche dell'Università di Venezia. I lavori riflettono esclusivamente le opinioni degli autori e non impegnano la responsabilità del Dipartimento. Le Note di Lavoro (oppure EV o QD) vogliono promuovere la circolazione di studi ancora preliminari e incompleti, per suscitare commenti critici e suggerimenti. Si richiede di tener conto della natura provvisoria dei lavori per eventuali citazioni o per ogni altro uso.

La crescita delle periferie urbane in età industriale: un panorama europeo.

Many of the aspects of spatial evolution in cities of the industrial age are thinly documented. The case studies are few and largely descriptive, hard to tie in with the great themes of capitalism, nationalism, and technology that concern historians.
(Hohenberg-Lees 1985, 320-321)

1. La disparità tra l'esperienza diffusa della crescita urbana in Europa tra '800 e '900 e una documentazione frammentaria e ben poco rielaborata è a buona ragione sottolineata, nella frase citata in epigrafe, da Hohenberg e Lees nel loro studio di lungo periodo sull'urbanizzazione europea¹. I dati disponibili abbondano per quanto riguarda la crescita demografica aggregata delle grandi e medie città europee negli ultimi due secoli, ma più rare e decisamente meno comparabili sono le informazioni relative allo sviluppo dei quartieri periferici. Le scarse informazioni quantitative non sono di fatto confrontabili perché legate a suddivisioni amministrative il cui significato cambia di paese in paese e di città in città. Copiose sono, per la verità, le informazioni di tipo qualitativo, ma lo sforzo di collocarle in un quadro generale sconta notevoli difficoltà nell'individuare le variabili significative, difficoltà legate essenzialmente all'instabilità delle griglie interpretative utilizzabili. Molti sono anche gli studi sulla pianificazione urbanistica e

¹ La sintesi di Fields (1999) colloca questo lavoro nel panorama degli studi di storia della città e dell'urbanizzazione, sottolineando come Hohenberg e Lees riescano a conciliare il modello geografico del *central place system* e l'analisi economica dei *network systems* urbani proponendo un nuovo approccio interpretativo.

sulle sue realizzazioni, che tuttavia appaiono marginali nel contesto europeo dell'espansione urbana fino alla prima metà del ventesimo secolo².

Certo, negli ultimi vent'anni numerosi studi hanno affrontato la questione dell'espansione delle periferie, ma per la maggior parte hanno privilegiato un'ottica sociologica concentrata sui problemi attuali delle aree suburbane, la cui formazione storica non costituiva l'oggetto principale d'indagine; gli storici hanno invece preferito approfondire singoli casi, talora con limitate comparazioni, spinti a ciò anche dalla innegabile complessità e irriducibilità a un quadro generale delle dinamiche di sviluppo urbano (Fields 1999, 102-103)³.

Nel seguito di questo intervento, dopo aver preso in esame i meccanismi e le fasi della crescita delle città nelle diverse aree d'Europa tra '800 e '900, tenterò di individuare alcuni specifici elementi che appaiono determinanti nella morfologia e nella cronologia dell'espansione delle periferie, seguendo il filo di un dibattito che risale ai primi anni del '900. Si tratta ovviamente di un lavoro di sintesi bibliografica, che tuttavia, attraverso l'utilizzo di esempi ricavati da numerosi case-studies, ambisce a proporre un quadro generale, per quanto provvisorio, del problema.

2. Lo sviluppo delle città nel corso dell'800 si spinge decisamente oltre i limiti urbani di ancien régime, e travalica gli stessi limiti amministrativi, provocando ridefinizioni dei confini comunali che costituiscono in qualche modo l'occasione e l'esito di un dibattito nuovo sul concetto stesso di periferia. Il problema appare innanzitutto di tipo definitorio: la percezione dei contemporanei rinvia di volta in volta a concetti diversi di periferia, e gli stessi storici tendono a dare definizioni diverse del concetto a seconda del contesto cui lo applicano.

² Nell'ambito di questo intervento, gli aspetti relativi alla pianificazione urbana vengono trascurati o trattati solo marginalmente, laddove funzionali all'analisi dell'espansione delle periferie in quanto tale.

³ Nonostante un notevole sforzo di generalizzazione, questa caratteristica ricorre anche nei saggi di Faron-Renard, Myhre, Pontet e Poussou (1996) qui citati, pubblicati in un numero monografico della rivista *Histoire, Économie et Société* che raccoglie parte degli

I termini stessi utilizzati nelle diverse lingue per indicare le periferie urbane oscillano tra significati differenti (Poussou 1996, 339-341). Il più univoco è il termine *periferia*, che nella sua etimologia greca sta semplicemente a indicare la lontananza dal centro, con diretto riferimento alla figura geometrica della circonferenza, e con significati derivati che si allargano alla nozione di esterno e marginale, ma senza una relazione univoca con la dimensione urbana. Simile il tedesco *vorort*, mentre il termine *hinterland*, nel suo significato di retroterra, rinvia innanzitutto all'ambito geografico e al rapporto tra la costa e l'interno, e solo secondariamente al concetto di area servita da un porto o da una località centrale che dà accesso all'esterno.

Esistono peraltro termini specifici per indicare le periferie urbane. Ancora in tedesco, la parola *stadtrand* indica letteralmente il margine della città. L'inglese *suburb*, nella sua etimologia latina, indica originariamente una piccola comunità adiacente alla città, in qualche modo da essa separata, e solo per estensione l'area residenziale esterna al centro urbano. Il francese *banlieue* ha invece un'etimologia giuridica, in riferimento all'area rurale, compresa nel raggio di una lega o più, che in età feudale era sottoposta alla giurisdizione cittadina e sulla quale vigeva un bando (Bochaca 1991, 9-32). Nel corso dell'800 la parola è passata senza soluzione di continuità ad indicare l'insieme delle agglomerazioni che circondano una città, oppure, con connotazione geografica, l'area in corso di urbanizzazione.

Sono evidenti i differenti punti di vista, esterno e interno alla città propriamente detta, che connotano i termini nelle diverse lingue; e se ne potrebbero rintracciare le origini istituzionali e strutturali. Resta il fatto che la periferia urbana è un'area sotto l'influenza (che può essere solo amministrativa o solo economica, ma anche entrambe le cose) della città, in stretta relazione con essa (Poussou 1996, 341).

Dal punto di vista statistico, il problema di misurare l'espansione urbana a prescindere dai limiti amministrativi venne coerentemente posto da

interventi presentati al convegno di Strasburgo del 1994 dell'Associazione di Storia Urbana specificamente dedicato alle periferie.

Meuriot (1909, 1911) nelle sessioni di Parigi e de L'Aja dell'Institut International de Statistique. Secondo Meuriot, la distinzione tra città e *banlieue* era ormai di fatto divenuta fittizia: “la banlieue d’aujourd’hui est le fauburg de demain, comme le fauburg d’aujourd’hui est la banlieue d’hier” (Meuriot 1909, 87)⁴. Tuttavia, il problema di definire i limiti della banlieue si poneva agli statistici: il criterio classico della popolazione agglomerata, utilizzato per definire i centri urbani in occasione dei censimenti, non bastava evidentemente più. A permettere di percepire l’appartenenza all’agglomerazione urbana dei centri della periferia era innanzitutto il fatto che questi crescevano con la rapidità caratteristica della città stessa e il fatto che crescevano soprattutto per immigrazione, e non per effetto del movimento naturale.

Ma il fenomeno che la statistica fatica a misurare e che fa delle nuove agglomerazioni urbane un tutto organico è il fatto che la popolazione della banlieue si sposta verso la città quotidianamente. Sono le vie di comunicazione, il nuovo sistema di trasporti urbano, che, accorciando le distanze, rendono zone che fino a prima erano campagna parte integrante della città stessa. Quel che costituisce un problema per i contemporanei è percepito dagli storici come un fenomeno dettato dall’espansione dei servizi a rete, che insieme connota le caratteristiche della vita urbana (migliorandone le condizioni e contribuendo ad attirare popolazione dalla campagna) e definisce le direttrici di espansione della città (Capuzzo 1998, 518). Il motore dell’espansione urbana è la costruzione di reti di trasporto, cui si accompagnano altre reti, idrauliche, fognarie, elettriche, del gas, e che a sua volta rinvia alla necessità di allargare i confini dell’area sottoposta all’autorità municipale.

Uno dei primi studiosi a esplicitare questa intuizione e a problematizzarla fu Halbwachs (1909, 1925), nella sua tesi di dottorato in diritto sulle espropriazioni di terreni a Parigi⁵, le cui conclusioni furono riprese e generalizzate in un articolo pubblicato nel dopoguerra sulla rivista

⁴ L’affermazione si ritrova, espressa pressoché nei medesimi termini, in saggi anche recenti: vedi ad esempio Poussou (1996, 343).

internazionale di statistica *Metron*. Halbwachs indica chiaramente nelle grandi direttrici haussmanniane, costruite tra 1850 e 1870, le linee di spinta di un'espansione urbana che nei suoi effetti riunisce due fenomeni: l'espulsione della popolazione dai quartieri centrali, provocata dagli sventramenti stessi, e l'afflusso di immigrati verso zone più esterne rese più vicine al centro proprio dalla costruzione delle grandi vie, che svolgono contemporaneamente funzione di circolazione (mettendo in comunicazione zone già fortemente popolate della città) e di popolamento (favorendo l'insediamento in zone prima spopolate).

Halbwachs individua con strumenti statistici una sorta di progressione nella velocità di popolamento dei quartieri disposti lungo la traiettoria di queste direttrici: al progressivo spopolamento delle aree centrali di origine fa riscontro la saturazione delle aree intermedie e il popolamento di quelle estreme, i cui limiti si vengono via via estendendo. Il problema che Halbwachs pone, particolarmente interessante per lo storico della città, è di stabilire se questo imponente fenomeno sia l'effetto delle decisioni urbanistiche prese dall'amministrazione cittadina, oppure il risultato di forze di espansione che avrebbero agito comunque. L'impostazione della questione tradisce le matrici teoriche dell'approccio di Halbwachs, debitore a Durkheim del concetto di "forze collettive" e attraverso lui a Quetelet e alla tradizione positivista. La stessa interpretazione delle cesure rivoluzionarie nella storia parigina (1848 e 1870) come pause nella corsa di un progresso dell'espansione urbana riflette l'idea queteletiana che le rivoluzioni non siano che fenomeni perturbatori di un'evoluzione inarrestabile.

Di fatto, invece, quelle cesure segnano l'avvio di nuovi processi, reso possibile dalla rottura di vincoli preesistenti, che avviene altrove con fasi e tempi diversi, più rapidi o più lenti. È la logica stessa del modello proposto da Halbwachs a essere messa in discussione se lo sguardo si sposta dalle città continentali, dove l'haussmanizzazione si diffonde, a realtà diverse ma tutt'altro che marginali. Se nella Parigi di Haussmann le

⁵ Su questo lavoro di Halbwachs, vedi Topalov (1997).

direttrici danno ordine a uno spazio urbano preesistente, orientandone l'espansione, a Londra queste tagliano, seguendo la linea delle strade preesistenti, il tracciato ordinato dei grandi *estate* edificati. I tempi con cui i diversi fattori entrano in gioco appaiono essenziali nel determinare queste differenze: a Parigi prima del 1860 il ruolo giocato dai mezzi di trasporto è decisamente limitato, come segnala Poussou (1996, 344), e prevale l'estensione in altezza (Meyer, 1983-1984), mentre a Londra le comunicazioni urbane si sviluppano sin dall'inizio dell'800 (Poussou 1992, 418-424).

In entrambi i casi, l'ulteriore espansione è indirizzata dalle vie di comunicazione, ma le modalità e la forma urbana che ne risulta è radicalmente diversa: alla città continentale, organizzata radialmente attorno al centro amministrativo, si oppone la città anglosassone, policentrica, a *patchwork*, il cui modello è riproposto negli Stati Uniti. Vi sono ovviamente importanti eccezioni a questa semplice suddivisione geografica: la città scozzese di Glasgow conosce nell'800 lo sviluppo di quartieri operai sovraffollati che è da collegare alla precoce crescita industriale, non accompagnata dalla creazione di trasporti urbani adeguati.

La stessa dicotomia tra una forma "a scacchiera" e una forma "radiale" resta di difficile interpretazione. Il piano a scacchiera appare a prima vista l'effetto di una pianificazione che regola gli insediamenti in maniera razionale⁶, ma è anche lo strumento privilegiato di lottizzazioni che abbandonano lo sviluppo urbano alla speculazione privata. Inoltre, come abbiamo visto, appare meno flessibile alle esigenze della circolazione. Il piano cocentrico, articolato lungo assi di sviluppo radiale, risponde meglio alle esigenze funzionali di una progressiva espansione dell'abitato che mantenga libero l'accesso al centro, ma storicamente appare il risultato di una progettazione fortemente marcata da esigenze sociali e politiche, che si incontra talora inaspettatamente con lo sviluppo dei mezzi di trasporto.

⁶ La scacchiera costituisce la soluzione adottata nei primi piani regolatori: esemplare il caso dell'*ensanche* di Barcellona progettato da Ildefonso Cerdà per regolare l'espansione urbana dopo l'abbattimento delle mura avviato nel 1854.

A livello interpretativo, l'ambiguità del rapporto tra pubblico e privato nello sviluppo urbano emerge nettamente se si considera la relazione tra espansione edilizia e della circolazione in termini economici: i cicli di crescita urbana che investono le città europee e americane a partire dalla seconda metà dell'800 vedono protagonista la speculazione privata, che tuttavia scommette su scenari imbastiti a partire da decisioni politiche pubbliche che riguardano i servizi e le infrastrutture (Roncayolo 1978, 58-63, 88-89). È questa temporalità viscosa, legata ai tempi lunghi della costruzione delle infrastrutture e del patrimonio urbano, a determinare il succedersi di fasi diverse dello sviluppo urbano.

3. Appare a questo punto possibile tentare di delineare le fasi della crescita delle città europee in età industriale. Ma è indispensabile tener presente che i tempi diversi dello sviluppo urbano a seconda delle aree geografiche regionali coinvolte, delle funzioni urbane e delle caratteristiche irripetibili di ogni città rendono questo esercizio in qualche modo illusorio, non perché manchi di verifiche empiriche, che abbondano, ma perché rischia di interpretare come "naturale" una evoluzione il cui carattere "artificiale" è reso evidente proprio dalla propagazione di modelli di intervento urbano. Sono anche i cortocircuiti legati alla diffusione a livello continentale di nuove soluzioni urbanistiche che ci fanno ritrovare nella maggior parte dei casi le caratteristiche proprie di ogni fase. A questo si aggiungono le omogeneità dettate da fenomeni generali, come l'evoluzione in senso nazionale delle strutture statali o come le ondate di sviluppo industriale, con l'applicazione di nuove tecnologie alla costruzione, alle infrastrutture e ai trasporti.

Si tratta di elementi che caratterizzano in maniera specifica l'Ottocento rispetto ai secoli precedenti: la fase settecentesca di crescita protoindustriale aveva accentuato l'urbanizzazione in maniera molto limitata, quasi esclusivamente nel caso dei *central place*, le capitali regionali, che fungevano da centri amministrativi, commerciali e di servizi per la regione circostante. Questi centri erano interessati da un afflusso di

popolazione dalle campagne e da altre città, che in parte restava temporaneo e che soprattutto non modificava radicalmente la struttura urbana.

La prima fase dell'urbanizzazione moderna propriamente detta è invece direttamente legata alla prima rivoluzione industriale, che tuttavia ha un effetto fortemente selettivo: privilegia i bacini carboniferi, e, ancora una volta, i centri amministrativi e commerciali di livello regionale, o i porti. L'immigrazione da fuori si fa più consistente, in concomitanza con processi di industrializzazione o di crescita dei servizi. Resta il fatto che i nuovi venuti continuano ad essere considerati dei "contadini in città", e che spesso, nel corso della prima espansione urbana, finiscono anche per risiedere al di fuori dei limiti amministrativi urbani (Myhre 1996, 434).

Ovviamente, le differenze fra tipologie urbane sono molto forti. Le nuove città industriali, sorte vicino alle miniere di carbone, sono spesso il frutto dell'aggregazione di villaggi industriali preesistenti, e manterranno a lungo un carattere di "conurbazione" che ancor oggi si ritrova negli agglomerati urbani della Ruhr, nelle regioni storiche dell'industrializzazione inglese o nel Borinage belga. Altrove, la sopravvivenza del tessuto protoindustriale produce una sorta di "urbanizzazione nascosta" e tardiva, concentrata sui vecchi centri, che assorbono le trasformazioni portate dallo sviluppo: si tratta di regioni caratterizzate da un'industrializzazione leggera, legata al tessile (a Lione, a Nottingham e a Bradford) o alla meccanica (a Torino e a Stoccarda). Ma vi sono anche casi di regioni in crisi, dove un tessuto manifatturiero preindustriale viene spazzato via dalla concorrenza delle nuove produzioni. Qui si assiste talora a un ridimensionamento dei centri regionali, ma più spesso la crisi mette in moto un processo di emigrazione che favorisce la crescita "esogena" di altre città: è il caso ad esempio di Tolosa, che nel primo '800 accoglie la popolazione in eccesso del versante francese dell'area pirenaica.

Paradossalmente, la presenza di un denso tessuto urbano di *ancien régime* sembra costituire, durante la prima fase di diffusione in Europa della rivoluzione industriale, un ostacolo allo sviluppo moderno. In Italia, nella penisola iberica, nei Paesi Bassi, le esigenze di approvvigionamento e di

servizi delle città tradizionali offrono sicure occasioni di investimento che sottraggono capitali allo sviluppo del settore industriale (Bairoch 1988, 264-268). La prima rivoluzione industriale privilegia dunque le aree meno urbanizzate, dove nascono nuove agglomerazioni, e le città portuali. Ma il destino dei grandi porti europei appare segnato dalle vicende politiche ancor di più che dalla geografia economica. Le guerre napoleoniche e il blocco continentale favoriscono le città scandinave, prima fra tutte Goteborg, che mantengono i rapporti commerciali con l'Inghilterra, a scapito dei grandi porti del Mare del Nord, da Rotterdam ad Amburgo, che conosceranno un vero sviluppo soltanto nella seconda metà del secolo, sottraendo definitivamente il primato ai porti anseatici. Liverpool sopravvive alla fine del commercio triangolare atlantico, basato sulla tratta degli schiavi, soltanto grazie al commercio del cotone con l'America, diventando la porta sull'Atlantico dell'industria tessile del Lancashire, che ha il suo centro regionale a Manchester.

Le città industriali e portuali della prima metà dell'Ottocento crescono dapprima riempiendo tutti gli spazi vuoti disponibili in prossimità del centro urbano, vecchio o nuovo che sia (Hohenberg-Lees 1985, 303). La presenza di mura, divisioni amministrative e fattori istituzionali e la mancanza di una rete di trasporti sono tutti fattori che favoriscono l'affollamento urbano, gravando sulle condizioni di alloggio e di vita della popolazione. La densità abitativa e l'intensificazione dei commerci mondiali si rivelano una miscela letale con l'arrivo di nuove malattie: il colera giunge in Europa nel 1830 e minaccia le grandi concentrazioni urbane, dove il ciclo delle acque costituisce il principale veicolo della malattia (Bairoch 1988, 284). L'igienismo nasce anche in risposta a questa minaccia, e si avvale di tutte le innovazioni tecniche disponibili. I dibattiti sulla necessità di sfollare e risanare i centri urbani costruendo nuovi quartieri per la popolazione operaia si spiegano anche su questa base, ma sanciscono anche la presa di coscienza dell'inevitabilità della crescita urbana, non solo in termini demografici, ma anche spaziali e amministrativi.

L'urbanizzazione si accentua con l'avvio della seconda rivoluzione industriale, non più legata al tessile e al carbone, ma alle ferrovie e ben presto alla diffusione di tecnologie nuove, dalla chimica all'elettricità. L'abbattimento dei costi di trasporto rende la presenza di manodopera (e di manodopera qualificata) un fattore determinante di localizzazione per l'industria, per la generale necessità di situare gli impianti nei pressi degli snodi urbani, attraverso i quali passano i flussi di merci, di denaro e di informazioni. In questa fase, lo sviluppo industriale e la crescita urbana in buona parte coincidono perché il primo si appoggia a una rete di centri preesistenti che dopo il 1850 è rafforzata da un sistema integrato di collegamenti ferroviari. La stazione assume il ruolo di zona di interscambio tra i flussi che hanno come terminale la città e i flussi interni ad essa: la rete viaria è costruita innanzitutto per connettere i terminali ferroviari agli snodi centrali delle funzioni cittadine e fra loro (Zucconi 2001, 9).

Su questa rete insistono poi altre infrastrutture, dalle linee tramviarie a tutti i sistemi sotterranei che gli scavi trovano facile collocare sotto la pavimentazione dei viali. È l'estensione di questa rete ad allargare di fatto la città, dapprima fino a congiungerla alla ferrovia, poi oltre. Una riorganizzazione dell'ambito urbano si rende a questo punto necessaria, con la costruzione di nuovi servizi urbani e quasi sempre con un allargamento effettivo dei confini amministrativi urbani, che finiscono per ricomprendere al loro interno i quartieri operai. Le città che crescono appaiono come punti di accumulazione in grado di attirare funzioni, risorse finanziarie, popolazione, in un circolo che si autoalimenta, talvolta penalizzando i centri limitrofi, talvolta inglobandoli.

I nodi ferroviari, industriali, portuali, spesso corrispondenti a vecchi e nuovi centri amministrativi, crescono lungo direttrici create per raccordare fra loro le nuove funzioni. Il fenomeno è particolarmente evidente nell'Italia settentrionale della seconda metà dell'Ottocento, quando lo sviluppo delle ferrovie favorisce selettivamente le città situate lungo i corridoi che collegano Torino e Milano a Venezia, da una parte, e a Bologna, dall'altro. Diversa la situazione in Germania, dove le ferrovie vengono costruite in

buona parte prima dell'unificazione del paese, favorendo lo sviluppo dei centri regionali legati alle maggiori conurbazioni industriali, la cui crescita rimane spesso statisticamente invisibile per la resistenza dei tradizionali confini amministrativi⁷. Ancor più precoce è il fenomeno in Gran Bretagna, dove le nuove regioni industriali si organizzano funzionalmente attorno a centri che raramente avevano una precedente tradizione urbana. Il carattere regionale dell'urbanizzazione ottocentesca appare eclatante se ci si sposta verso Est: nell'Impero Russo lo sviluppo delle città privilegia le zone dove l'industrializzazione prende piede: dalla Polonia al Baltico fino a Pietroburgo, l'area a Nord del Mar Nero e quella di Mosca.

L'importanza della crescita delle grandi città capitali nel secondo Ottocento non va sottovalutata: in Francia, il ruolo centralizzatore di Parigi smorza la crescita delle città industriali del Nord e dell'Est, da Lille a Lione, e ancor più quella dei centri amministrativi del Sud, come Bordeaux, contribuendo a limitare persino il riequilibrio funzionale dei grandi porti di Marsiglia (Roncayolo 1996) e Le Havre. Il fenomeno appare ancor più evidente nei piccoli Stati che nascono a cavallo tra Otto e Novecento dalla frammentazione dei grandi imperi ottomano, asburgico e russo. Città come Atene o Budapest organizzano il sistema urbano nazionale in una rete centrata sulla capitale, che svolge anche funzione di collegamento internazionale.

Gli esiti delle rivoluzioni nazionali e della seconda rivoluzione industriale cospirano, alla vigilia della prima guerra mondiale, nel restituire nel tessuto urbano europeo un ruolo strutturante ai centri politici e amministrativi, che assorbono anche funzioni di snodo commerciale e diventano talora veri e propri poli industriali. La periferia delle grandi città assume in questa fase connotazioni diverse a seconda del tipo di popolamento e dei caratteri dello sviluppo urbano, sul quale incidono fattori diversi che meritano di essere analizzati in maniera più dettagliata.

⁷ Per un caso particolarmente significativo di sviluppo urbano di un antico centro regionale, vedi lo studio su Mannheim di Schott (2002).

4. Per quanto semplicistico ed estemporaneo allo stesso tempo, il modello per fasi rapidamente illustrato nel paragrafo precedente consente di estrapolare e analizzare alcuni elementi specifici che determinano i tempi e la forma della crescita delle periferie mediando gli effetti dei grandi mutamenti strutturali determinati dall'industrializzazione e dalla crescita delle funzioni statali. Si tratta di fenomeni di natura diversa, talora segnali di un mutamento, talora caratteristiche che connotano strutturalmente una situazione urbana: i tempi dell'abbattimento delle mura e delle successive annessioni amministrative, il tipo di regime fiscale, lo sviluppo dei mezzi di trasporto, la suddivisione sociale dello spazio urbano.

La demolizione delle fortificazioni che separavano fisicamente la campagna dalla città è certamente uno dei fatti più eclatanti nella storia di uno sviluppo urbano. Il panorama proposto da De Seta (1989; ma vedi anche Zucconi 2001, 23-29), è variegato. L'abbattimento delle mura sembra precedere di fatto le esigenze di espansione urbana che porteranno all'edificazione delle fasce extra-moenia; e solo nelle città capitali questo processo viene portato fino in fondo. Altrove, restano vuoti e spazi a carattere semi-rurale. Il fenomeno riguarda soprattutto l'area mitteleuropea, dove non tanto la crescita demografica ed economica, che appare il fenomeno prevalente nell'Europa occidentale, quanto la caduta dei confini giuridici tra mondo urbano e mondo rurale porta a ridisegnare le funzioni e l'articolazione urbane in maniere diverse a seconda dei casi, talora con la trasformazione di antichi avamposti difensivi in vere e proprie città capitali dei territori sottratti al dominio ottomano: è il caso di Belgrado o di Corfù, ma anche di Spalato, Zara o Timisoara, che diventano centri amministrativi.

Nell'Europa occidentale, le mura perpetuano la propria funzione nell'anello di circonvallazione, costituito dai viali che evitano il passaggio in città delle merci in transito ma che segnano anche il confine dell'area urbana⁸. Il *Ring* di Vienna costituisce il modello di questo tipo di soluzione,

⁸ Una funzione di confine e di aggiramento più flessibile era già esercitata dai canali che contornavano alcune città di *ancien régime*, come L'Aja. Nel corso del '900, la presenza di un anello stradale ha in molti casi consentito la conservazione del centro storico antico a dispetto dello sviluppo della circolazione (Hohenberg-Lees 1985, 302).

che in alcuni casi, come a Budapest, sancisce anche l'espansione amministrativa della città stessa, delimitando Pest e collegandola con il centro di Buda. L'abbattimento delle fortificazioni è comunque segno di una nuova concezione, più "aperta", della città (Roncayolo 1978, 23). Ma non mancano vistose eccezioni, in aperta controtendenza: la cinta più esterna delle mura di Anversa viene eretta nel 1865, proprio quando l'apertura della Schelda alla navigazione, con l'abolizione del pedaggio imposto dall'Olanda all'entrata della foce, dà avvio allo sviluppo portuale della città. La conseguenza è uno sviluppo demografico dei sobborghi che non si salda con l'antica città ormai completamente edificata, ma che procede per blocchi sparsi, che restano amministrativamente autonomi (Mertens 1947, 43-46).

Accanto allo sviluppo industriale e alla struttura fisica della città, fondamentale nel determinare l'espansione di quest'ultima al di fuori dei suoi confini tradizionali appare il ruolo giocato dal regime fiscale. Il dazio consumo, sorta di barriera fiscale che si sovrappone alle mura e ad esse sopravvive, costituisce in alcuni casi un potente ostacolo al popolamento del centro della città, spingendo gli immigrati e le fasce più povere della popolazione urbana a cercare un costo della vita minore (e prezzi di affitto più bassi) fuori dai confini amministrativi, anche laddove gli spazi non costruiti all'interno di essi fossero ancora abbondanti. Questo avviene sia nei casi in cui la periferia diventa zona di insediamenti industriali e funzionali importanti, come a Milano nel corso dell'800 (Mocarelli 2004), sia in assenza di sviluppo industriale propriamente detto, come ha mostrato Pontet (1996) nel caso di Bordeaux, città eminentemente amministrativa e commerciale.

Nel caso di Milano, l'annessione dei Corpi Santi al comune, nel 1873, precede di un quarto di secolo la fine del regime fiscale privilegiato della periferia. La necessità di regolare l'espansione spontanea dell'aggregato urbano, ormai divenuto sede di numerosi servizi cittadini essenziali, dalla ferrovia al gasometro, si accompagna al graduale emergere di una nuova concezione dell'egemonia della città sul territorio, "non più

basata, come accadeva nell'antico regime economico, sull'immunità e il privilegio, ma sulla concentrazione delle forze produttive" (Mocarelli 2004). È importante sottolineare che in questo passaggio anche le forme di finanziamento dei servizi municipali cambiano: all'imposta indiretta, che produce entrate sempre minori, si sostituiscono gradualmente le tasse sul reddito, il cui introito comincia in parte ad essere assegnato ai comuni⁹. Si tratta di un mutamento graduale e combattuto, in cui i grandi municipi lentamente prendono nuova coscienza del nuovo ruolo economico assegnato alle città nella realtà industriale e lo rivendicano di fronte allo Stato (per l'Italia, vedi Gaspari 1998).

Non sempre a questo fenomeno si accompagna una efficace integrazione della periferia: a Bordeaux, le linee tramviarie si limitano a raggiungere i viali che costituiscono il limite della città storica, e i comuni periferici non vengono annessi all'amministrazione urbana; tutto questo non impedisce tuttavia lo sviluppo degli insediamenti in forma radiale lungo le principali vie di comunicazione. Il caso di Christiania (Oslo), città capitale della Norvegia che sin dal 1815 conosce un notevole sviluppo demografico fuori dai confini amministrativi, mette in evidenza un simile rifiuto da parte delle autorità municipali di farsi carico dell'integrazione della periferia e di estendere a questa i servizi e i diritti di cui godeva la città. Solo lo sviluppo industriale avviato a partire dal 1848 in alcune località suburbane esterne ai confini comunali consente di arrivare alle successive annessioni del 1859 e del 1877. Questo rovesciamento di posizioni deriva interamente dalla possibilità di tassare l'attività manifatturiera della periferia (Myhre 1996).

La presenza di attività economiche che producono reddito al di fuori dei confini urbani appare quindi determinante nello spiegare i tempi dell'espansione amministrativa delle città, che a sua volta costituisce una premessa spesso irrinunciabile alla implementazione di servizi urbani integrati. Tuttavia lo sviluppo industriale suburbano da solo non basta a motivare l'annessione: è necessario che il regime fiscale assegni ai municipi

⁹ Il dazio consumo venne abolito nelle città tedesche nel 1902, in Italia negli anni tra le due guerre.

almeno parte dei fondi ricavati dalla tassazione diretta. E ancora, la decisione di fornire servizi di trasporto, acqua, gas, illuminazione alla periferia dipende da fattori sociali e politici, dal colore delle amministrazioni e dalle scelte residenziali dei diversi ceti sociali.

Il ruolo giocato dai trasporti urbani è peraltro essenziale per consentire l'allargamento fisico dell'area urbana: Bairoch (1988, 279) ricorda che una regola generale sembra limitare la superficie di sviluppo della città entro un diametro la cui distanza possa essere coperta in un'ora, tempo massimo tollerabile in media per coprire la distanza casa-lavoro. Di qui l'importanza del trasporto di massa, che consente di allungare la distanza fisica percorribile, consentendo l'espansione degli insediamenti¹⁰. Ovviamente, le diverse ondate di trasformazione tecnologica hanno implicato effetti diversi sui mezzi di comunicazione e sul loro impatto urbanistico.

I primi omnibus, introdotti nelle grandi città europee come Parigi e Londra sul finire degli anni '20 dell'800, ma ancor prima in città medie come Lione, Bordeaux o Liverpool, altro non erano che carrozze a cavallo pubbliche che coprivano un percorso regolare, con orari e tariffe fisse, per la verità piuttosto alte, data la scarsa capacità di trasporto e il costo di mantenimento dei cavalli. L'introduzione della rotaia negli anni '50 costituì la prima di una serie di innovazioni che dovevano trasformare i tram a cavalli, negli anni '70 con il tentativo di usare il vapore, prontamente abbandonato in favore dell'elettricità, da quando nel 1881 il primo tram elettrico entrò in funzione a Francoforte, diffondendosi poi rapidamente in Europa. I nuovi mezzi di trasporto urbani crearono di fatto nuove possibilità di movimento, penetrando nella campagna circostante e favorendone potentemente l'urbanizzazione (Bairoch 1988, 280-281).

La crescita delle città e l'aumento stesso del traffico modificò, a partire dall'ultimo decennio dell'800, i termini stessi del problema: per mantenere l'efficacia del trasporto pubblico divenne necessario isolarlo dal

traffico privato, con l'introduzione di corsie riservate oppure con la costruzione di linee metropolitane, in buona parte sotto terra. Dopo Londra nel 1890, altre cinque città europee costruirono linee urbane sotterranee: Budapest e Glasgow nel 1897, Vienna nel 1898, Parigi nel 1900, Berlino nel 1902. L'introduzione della metropolitana, adattandosi ai flussi di traffico, contribuì a rivoluzionare l'accessibilità dei diversi punti della città, senza tuttavia modificarne la forma così come avevano fatto l'omnibus e il tram (Roncayolo 1978, 66).

L'arrivo dell'automobile, che in Europa divenne fenomeno di massa solo dopo la seconda guerra mondiale, fu preceduto dai bus pubblici a motore a scoppio, entrati in servizio a Londra nel 1904. E già l'apertura di linee ferroviarie suburbane aveva ulteriormente allargato i limiti dell'urbano, integrando il trasporto cittadino con quello a più ampio raggio, processo sancito poi dalla costruzione della rete stradale automobilistica (Bairoch 1988, 282-283). Il trasporto a motore privato, inizialmente visto come una soluzione ai problemi comportati dal traffico di carrozze e di animali, divenuto di massa moltiplica a tal punto le dimensioni e le direzioni dei flussi da ridisegnare la struttura urbana in base alle esigenze della mobilità, sparpagliando le funzioni sul territorio urbanizzato.

È nel contesto novecentesco che le differenze, cui si accennava sopra, tra un modello di espansione urbana orizzontale, in cui le reti urbane si allargano a macchia d'olio, caratteristico dei paesi anglosassoni e nordici, e un modello "latino" in cui le periferie hanno un'estensione verticale legata all'esigenza di massima prossimità al centro, si estremizzano (Roncayolo 1978, 77). Negli Stati Uniti, i sobborghi diventano residenza privilegiata dei ceti superiori, che abbandonano i centri urbani alle funzioni dirigenziali e alle classi meno abbienti, spesso legate a un'industria in crisi, in un processo di vera e propria "disurbanizzazione" (Vicari Haddock 2004, 42). Nell'Europa continentale, il centro urbano mantiene un potere di attrazione legato alla permanenza di punti d'incontro e di funzioni

¹⁰ Così, se le città di *ancien régime* avevano un diametro massimo di 4-5 Km., percorribile a piedi, in presenza di una rete stradale automobilistica non congestionata

residenziali. Ma il mantenimento della gerarchia tradizionale in un contesto metropolitano implica soluzioni radicali dal punto di vista della gestione della mobilità, che talora porta a escludere la città storica dai flussi di traffico, recuperandone dove possibile la dimensione pedonale, mentre le periferie diventano terminali di parcheggio (George 1991, 761).

La storia di questi spazi urbani periferici in quanto tali resta in buona parte ancora da scrivere, nonostante i numerosi studi dedicati a singoli quartieri cittadini.

Bibliografia:

- P. Bairoch, 1988, *Cities and economic development: from the dawn of history to the present*, London: Mansell Publishing Ltd. (translation by C. Braider).
- P. Bairoch, J. Batou, P. Chèvre, 1988, *La population des villes européennes: banque de données et analyse sommaire des résultats, 800-1850*, Genève: Librairie Droz.
- J. Beaujeu-Garnier, 1956, *Géographie de la population*, tome I, Paris: Librairie de Médicis.
- M. Bochaca, 1991, *La banlieue de Bordeaux au Moyen Age et au début de l'époque moderne: la formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250 - vers 1550)*, thèse de doctorat en Histoire, Bordeaux, Université Michel de Montaigne.
- P. Capuzzo, 1998, "Forme della metropoli nell'Europa del Novecento", *Contemporanea*, 1, 3, pp. 518-529.
- C. De Seta (a cura di), 1989, *La città e le mura*, Roma-Bari, Laterza.
- O. Faron, J. Renard, 1996, "La banlieue avant la banlieue: Milan et sa périphérie pendant la première moitié du XIX^{me} siècle", *Histoire, Économie et Société*, 15, 3, pp. 381-404.
- G. Fields, 1999, "City systems, urban history and economic modernity: urbanization and the transition from agrarian to industrial society", *Berkeley Planning Journal*, 13, pp. 102-128.
- O. Gaspari, 1998, *L'Italia dei municipi: il movimento comunale in età liberale (1879-1906)*, Roma: Donzelli.
- P. George, 1991, "Città", in *Enciclopedia delle scienze sociali*, vol. 1, Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana, pp. 756-770.
- M. Halbwachs, 1909, *Les expropriations et les prix des terrains à Paris (1860-1900)*, Paris: Société nouvelle de librairie & d'édition, Cornély & Cie.
- M. Halbwachs, 1925, "La population et les tracés des voies à Paris depuis cent ans", *Metron*, 5, 2, pp. 154-176.
- P.M. Hohenberg, L.H. Lees, 1985, *The making of urban Europe, 1000-1950*, Cambridge, MA: Harvard University Press.
- C. Mertens, 1947, *La répartition de la population sur le territoire belge: étude de démographie sociale*, Bruxelles: L'Édition Universelle.
- P. Meuriot, 1909, "De la mesure des agglomérations urbaines", *Bulletin de l'Institut International de Statistique*, XVIII, 2, pp. 82-94.
- P. Meuriot, 1911, "De la mesure des agglomérations urbaines", *Bulletin de l'Institut International de Statistique*, XIX, 1, pp. 157-161.
- J. Meyer, 1983-1984, *Études sur les villes en Europe occidentale: France*, tome 1 et tome 2, Paris: CDU.
- B.R. Mitchell, 1981, *European historical statistics, 1750-1975*, London: Macmillan (2nd revised edition).

questo limite può essere portato, come nel caso di Los Angeles a 50-60 Km.

- L. Mocarelli, 2004, "Una crescita urbana fuori delle mura: Milano e i suoi Corpi Santi tra settecento e prima guerra mondiale", mimeo.
- J.E. Myhre, 1996, "La banlieue souhaitée et non-souhaitée: annexions et identité urbaine. L'exemple de Christiania (Oslo) au XIXme siècle", *Histoire, Économie et Société*, 15, 3, pp. 417-435.
- J.-P. Poussou, 1996, "De la difficulté d'application des notions de faubourg et de banlieue à l'évolution de l'agglomération parisienne entre le milieu du XVIIIme et le milieu du XIXme siècle", *Histoire, Économie et Société*, 15, 3, pp. 339-352.
- J.-P. Poussou, 1992, *La croissance des villes au XIXme siècle*, Paris: CDU.
- J. Pontet, 1996, "Regards sur la banlieue bordelaise au XIXme siècle", *Histoire, Économie et Société*, 15, 3, pp. 405-416.
- M. Roncayolo, 1978, *La città: storia e problemi della dimensione urbana*, Torino: Einaudi.
- M. Roncayolo, 1996, *Les grammaires d'une ville: essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris: Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- D. Schott, 2002, "Re-creating urban hinterlands: Mannheim - the fall and rise of a peripheral centre (1778-1956)", paper presented at the 6th Urban History Conference, Edinburgh 2002.
- C. Topalov, 1997, "Maurice Halbwachs et les villes (1908-1912): une enquête d'histoire sociale des sciences sociales", *Annales HSS*, 52, 5, pp. 1057-1083.
- S. Vicari Haddock, 2004, *La città contemporanea*, Bologna: Il Mulino.
- G. Zucconi, 2001, *La città dell'Ottocento*, Roma-Bari: Laterza.