

ELMAR SABELBERG

LA STRUTTURA DELLA CITTÀ DELL'ITALIA MERIDIONALE

Negli ultimi decenni gli studiosi di geografia urbana, sotto l'influsso della geografia anglo-americana, hanno rivolto prevalentemente il loro interesse a ricercare criteri universali validi per quanto riguarda la struttura e la disposizione degli spazi funzionali all'interno delle città. L'ipotesi dell'esistenza di tali strutture universali si basa sul presupposto che le leggi economiche della nostra epoca e la razionalità dell'*homo oeconomicus*, teso a massimizzare il profitto, creano in tutte le città un'analoga struttura funzionale. L'obiettivo di queste ricerche è stato quello di descrivere tali strutture in un « modello urbano universale » (Hofmeister, 1982). La storia urbana, da questo punto di vista, ha un'importanza solamente marginale.

Gli studi riguardanti città appartenenti a culture diverse dimostrano però che si può costruire un simile modello urbano universale solo in base a semplificazioni approssimative: quindi, spesso, con risultati insoddisfacenti. Diventa sempre più evidente che nelle varie regioni della Terra le città, dal punto di vista geografico, presentano notevoli peculiarità strutturali, le quali trovano una spiegazione solo nella diversa storia della città vista nel contesto della sua regione. Bisogna dunque individuare per i diversi ambiti culturali dei « tipi di città genetico-culturali » (Holzner, 1981). Le differenze della storia urbana si ripercuotono anche negli attuali processi di ristrutturazione delle città. Le varie società, in base alla propria tradizione storica, reagiscono in modo diverso nei confronti di processi analoghi, come modernizzazione, urbanizzazione, sviluppo economico, ecc.

Quindi non ha senso interpretare le differenze nella struttura urbana come gradi di sviluppo verso un tipo universale di città. Al contrario, esistono tipi di città caratteristici di una certa zona, la cui diversità continuerà a manifestarsi nonostante processi di sviluppo simili.

La città dell'Italia meridionale, che d'ora in poi indicheremo *tout court* come « città meridionale », si può interpretare come un tale tipo di città, avente uno specifico carattere regionale (Sabelberg, 1985). La struttura e la disposizione degli spazi funzionali, come per esempio le zone residenziali dei diversi ceti sociali, i tipi di strade commerciali e i tipi di edifici presentano caratteristiche che differiscono nettamente dal modello urbano universale. Si attribuisce generalmente questo fatto a uno stadio di sviluppo arretrato rispetto ad uno sviluppo urbano universale (1). Tuttavia, le differenze fra la struttura della città meridionale e il modello urbano universale sono talmente grandi che si può parlare senz'altro di un tipo urbano genetico-culturale.

Nelle pagine seguenti si cercherà di descrivere la struttura particolare della città meridionale a livello di modello, mettendo in evidenza le differenze più importanti nei confronti del modello urbano universale.

1. *Il modello della città meridionale.* — La pianta della città meridionale è caratterizzata da una fondamentale bipartizione (fig. 1): a un nucleo più antico con una rete di strade molto irregolare si contrappone una città nuova dalla struttura ordinata. Quest'ultima è sorta in due fasi di crescita lineare: nell'Ottocento e dopo la seconda guerra mondiale. A partire dal 1950 molte città hanno più che raddoppiato la loro superficie, anche nei casi in cui il numero degli abitanti è rimasto stazionario o addirittura è diminuito. A tale crescita è dovuta la bipartizione in città vecchia e zone di nuova costruzione.

La città vecchia. — Nel nucleo più antico delle città la pianta consiste in una fitta rete di strade irregolari che forma spesso un sistema di vicoli ciechi (2). Questo viene generalmente attribuito a influenze dirette saracene. Molte città dell'Italia meridionale presentano, però, tale caratteristica dei vicoli ciechi nonostante non abbiano avuto alcun rapporto con il mondo arabo. Essa, quindi, va spiegata in altro modo: è il risultato di un intenso processo di « riempimento » avvenuto in modo irregolare e diretto verso il centro della città (Sabelberg, 1984, p. 83) (3).

(1) Un'eccezione è data dagli studi di R. Monheim sulla « città rurale » che però viene considerata una forma intermedia tra città e villaggio e di cui R. King e A. Strachan (1978) prevedono la trasformazione in città completa o in centro esclusivamente rurale.

(2) Le città che nel nucleo più antico presentano una pianta regolare sono state ricostruite nel XVII e XVIII secolo dopo una quasi totale distruzione (come, per esempio, nella Sicilia sud-orientale), oppure sono state rifondate.

(3) Talora si descrive questo processo di intensa urbanizzazione senza metterlo in rapporto con la formazione dei vicoli ciechi (per es., Wallbaum, 1980).

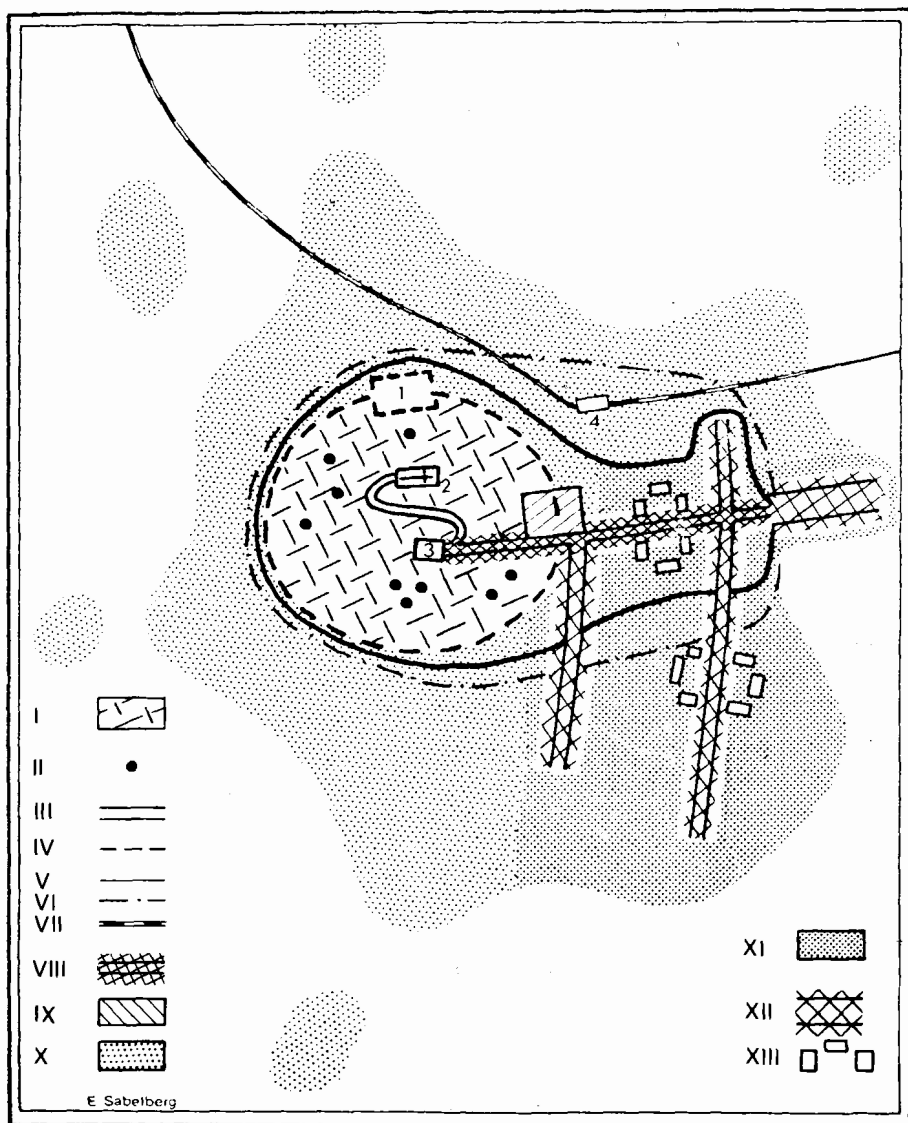


FIG. 1 — IL MODELLO DELLA CITTA' MERIDIONALE.

I, città vecchia; II, edifici alti e isolati con funzione residenziale; III, strada dei palazzi; IV, tracciato delle mura; V, limite del centro storico; VI, limite dell'espansione nell'Ottocento; VII, ferrovia; VIII, strada elegante dell'Ottocento (corso); IX, quartiere centrale del mercato; X, città nuova con case sopraelevate e case popolari con funzione residenziale di bassa qualità; XI, città nuova con grandi condomini con funzione residenziale di alta qualità; XII, strade eleganti del Novecento; XIII, piazze con sedi amministrative di alto livello.

1, castello; 2, chiesa principale; 3, piazza principale; 4, stazione ferroviaria.

Questo processo di riempimento è evidente nella pianta e nella disposizione degli edifici: le strade, a poco a poco, sono state chiuse con successive costruzioni e sono diventate dei cortili interni sottratti all'uso comune. In modo simile, e in diverse fasi ancora visibili nella loro struttura, gli edifici sono stati ampliati e sono state aggiunte costruzioni attigue in direzione della strada e verso le parti interne degli isolati, per cui strade larghe e ampi cortili a poco a poco sono stati chiusi. Il sistema dei vicoli ciechi è quindi nato da una pianta che all'origine era abbastanza regolare.

All'interno del centro storico si distinguono zone con struttura diversa, in cui predominano rispettivamente determinati tipi di edifici (4).

Il tipo di edificio di gran lunga più diffuso è quello delle case monocali, costruite senza cortile e giustapposte lungo il fronte posteriore. Nelle diverse fasi di sviluppo delle città esse sono state ingrandite a più riprese, mediante la costruzione di altri piani; e pertanto, mentre sono tutte simili per la superficie, sempre molto piccola, l'altezza è diversa a seconda della sopraelevazione, effettuata con criteri e per necessità individuali. Le case monocali sono state costruite esclusivamente per i ceti sociali umili e hanno mantenuto fino ad oggi questa destinazione. Fino al 1960 gli abitanti erano soprattutto braccianti agricoli, fittaioli o coltivatori diretti, ma le case non avevano aspetto rurale. A partire dal 1960 gli abitanti, in numero sempre maggiore, hanno cominciato a svolgere diversi mestieri extra-agricoli, ma questo cambiamento di professione non ha avuto ripercussioni sulla fisionomia degli edifici. Lo stesso locale che prima veniva usato come stalla o magazzino, viene usato ora, senza cambiamenti della struttura, come abitazione, garage oppure officina.

A intervalli irregolari e senza un preciso criterio, in mezzo a queste piccole case, si trovano altri edifici costruiti con notevole impiego di mezzi. Sorti a partire dal 1960 per fini speculativi su aree ricavate dalla demolizione di case vecchie, essi ospitano lussuosi appartamenti di proprietà dei ceti elevati. Questi appartamenti vengono in parte adibiti a studi professionali e ad uffici amministrativi, privati o pubblici; al pianterreno si trovano negozi eleganti che offrono merce di prima qualità; negozi che, a causa della disposizione irregolare di tali edifici, sono molto isolati e non costituiscono assolutamente una zona commerciale

(4) Oltre ai tipi di edifici qui descritti esistono ancora, nel centro storico, dei «fondachi» e dei conventi, modificati in modo molto notevole nella loro struttura. Oggi hanno subito quasi ovunque un processo di degradazione diventando abitazioni per ceti sottoproletari (v., per es., Döpp, 1968).

unitaria. Solo in rari casi gli edifici che si trovano all'interno del « centro storico » (5) sono stati concepiti per ospitare unicamente uffici.

Alcune strade, all'interno del centro storico, a causa del tipo particolare di edificio che le contraddistingue, il palazzo, si trovano in una posizione particolare. I palazzi si allineano lungo le strade che conducono dalla piazza principale alle chiese più importanti e sono edifici sfarzosi, di grandi dimensioni, appartenenti al ceto, un tempo dominante, dei latifondisti (Sabelberg, 1983) e costruiti in prevalenza nell'età barocca. Le strade fiancheggiate dai palazzi erano quelle principali, nelle quali veniva gestita l'economia della città e della zona circostante. Oggi questi edifici sono abbandonati e in rovina, e sono anch'essi abitati prevalentemente dai ceti inferiori, come avviene nelle altre zone del centro storico. Sono unicamente le forme architettoniche dei palazzi a far risaltare queste strade rispetto all'uniformità degli altri edifici. Solo pochi palazzi sono stati restaurati e trasformati in musei.

Il vecchio nucleo della città meridionale era spesso circondato da mura, in cui era integrato un « castello ». Già nel XVIII secolo, l'espansione urbana si era spinta al di là delle mura, con conseguente perdita d'importanza di queste ultime, che oggi sono quasi sempre del tutto scomparse e si possono individuare solo grazie a interruzioni dei percorsi stradali. Perciò tali mura, in genere, non costituiscono neanche il confine del centro storico, il quale include aree costruite nel XVIII e, in parte, nel XIX secolo. Il castello, che era originariamente la sede signorile del barone, fu in genere abbandonato tra il XIV e il XV secolo, quando i baroni si costruirono palazzi nelle strade principali (6). Il castello cadde in rovina e fu usato a scopi residenziali. La diversa utilizzazione trasformò la struttura architettonica dei castelli, per cui ormai è difficile riconoscerli, a meno che essi non siano stati riportati allo stato originario e restaurati. I castelli ripristinati nella seconda metà del XIX secolo e dopo il 1950 sono oggi musei.

Una delle strade eleganti costruite nella seconda metà del XIX secolo mediante demolizioni nel centro storico (v., ad es.: per Roma, Olsen, 1967, pp. 185 e segg.; per Cosenza, Wallbaum, 1980, p. 13; per Milazzo, Fornaro, 1956, p. 47) ha una propria struttura particolare all'interno del nucleo della città vecchia (7). Lungo tale strada sorsero

(5) Ogni comune, in Italia, può fissare in base a propri criteri i confini di tale « centro storico », al fine di ottenere aiuti statali per la tutela del patrimonio architettonico.

(6) Questa trasformazione nella struttura architettonica, per cui al posto del castello di un signore della città subentrano i palazzi di diversi baroni, è accompagnata da trasformazioni sociali che consistono soprattutto in una crescita delle classi superiori.

(7) Le prime strade costruite mediante demolizioni della città vecchia, come per es. a Palermo (De Seta e Di Mauro, 1980), furono realizzate già nel XVIII secolo. Questo tipo di strada e di edifici corrispondeva però allora piuttosto al tipo delle strade dei palazzi.

case d'abitazione lussuose e a più piani per l'alta borghesia di allora. Allo stesso tempo essa divenne una strada commerciale, con negozi destinati soprattutto ai ceti alti. Vicino alle piazze più importanti furono costruiti edifici per uffici commerciali e per la pubblica amministrazione. La strada elegante fu realizzata dopo la demolizione dei vecchi edifici nella città vecchia, come misura di risanamento, e poi continuata fino a raggiungere le zone di nuova costruzione che stavano sorgendo (8). La strada elegante del XIX secolo ha oggi due funzioni caratteristiche: è il « corso » e una delle strade commerciali di primaria importanza. In quanto corso, fa registrare un traffico di passanti estremamente elevato: si tratta, in determinate ore del giorno, soprattutto di cittadini che passeggiano. I negozi per quanto riguarda i diversi settori commerciali rappresentati offrono un'ottima scelta di merce, che però dal punto di vista della qualità non raggiunge il massimo livello: infatti, mancano i prodotti particolari ed esclusivi. Questa strada, che è, allo stesso tempo, strada commerciale e di passeggio, si prolunga senza cambiamenti visibili dalla città vecchia alle nuove zone residenziali.

Vicino al corso si trova un altro complesso funzionale che non sempre ha effetti sulle strutture architettoniche: il « quartiere centrale del mercato » (Sabelberg, 1980). Si tratta di un grande mercato quotidiano, il quale, oltre alle merci di uso quotidiano, offre anche quelle di uso a medio e lungo termine (fig. 2), che però sono del livello più basso di qualità (vestiti usati, stoffe, merci di drogheria, ecc.). Il mercato viene effettuato o in bancarelle mobili, giornalmente montate e smontate, o in appositi ambienti coperti.

Le zone di nuova costruzione. — Nelle zone di nuova costruzione della città meridionale è piuttosto difficile distinguere, in base alle caratteristiche degli edifici, le fasi di crescita più recenti. In periodi diversi sono stati costruiti a più riprese e in modo simile gli stessi tipi di edifici, uno accanto all'altro. L'espansione della città non è avvenuta in tutte le direzioni o per digitazioni lungo strade di accesso; piuttosto, sono sorte singole « isole d'insediamento » nell'area immediatamente fuori della città. Questi insediamenti sono a volte lontani dalle strade di attraversamento, si espandono in modo molto rapido e infine si fondono con la città vera e propria.

In vaste parti delle nuove zone sono state costruite delle piccole case, senza cortile né giardino, l'una a ridosso dell'altra. Il pianterreno

(8) La parte della strada elegante che si trova al di fuori della città vecchia viene considerata, assieme alle zone nuove sorte nello stesso lasso di tempo, come facente parte del centro storico.

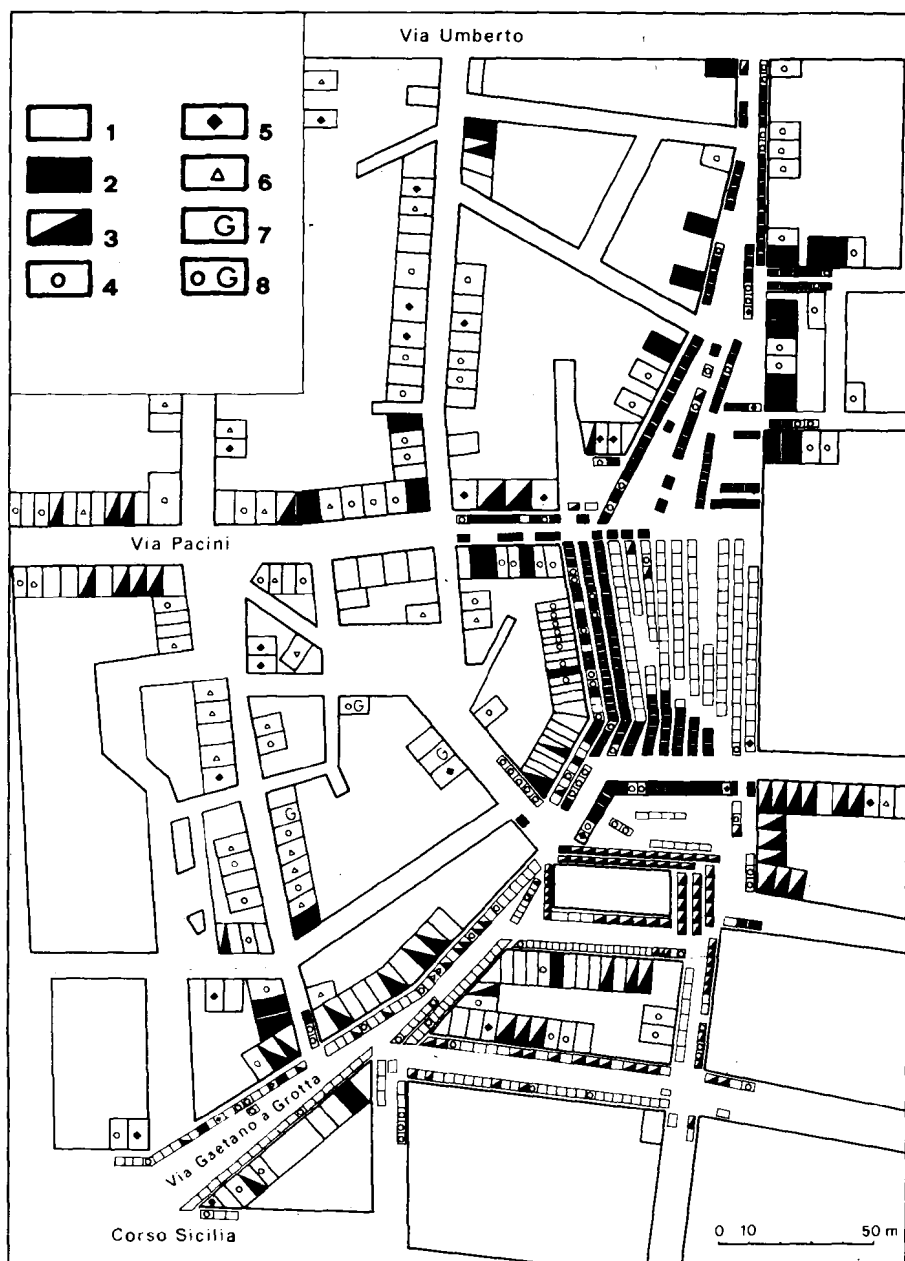


FIG. 2 — IL QUARTIERE CENTRALE DEL MERCATO A CATANIA.

1, tessili; 2, pelletteria; 3, alimentari; 4, casalinghi e merci d'uso a lungo termine; 5, bar, ristoranti; 6, botteghe artigiane; 7, tessili all'ingrosso; 8, merci d'uso a lungo termine all'ingrosso.

Fonte: rilevazioni dell'autore.

è spesso occupato da officine o garage, mentre ai piani di sopra si trovano i vani d'abitazione. Le case sembrano spesso non completate, nonostante siano già abitate. Di alcune parti è pronto soltanto il rustico; la mancanza di un tetto definitivo e la presenza di spazi per eventuali finestre future dimostrano che sono previsti altri piani. Questo tipo di edificio ha caratteri strutturali molto simili alle vecchie case monolocali del centro storico da cui spesso è quasi impossibile distinguerle. La rete delle strade nelle zone dove si trovano queste nuove piccole case è molto regolare, ma anche qui si trovano i primi indizi della formazione di vicoli ciechi (Sabelberg, 1984, p. 86). Come le vecchie case monolocali, anche questi nuovi edifici sono caratterizzati da basso livello sociale degli abitanti.

In altre zone, fittamente edificate, si trovano le case popolari, edifici grandi, costruiti in modo molto semplice. Esse offrono appartamenti d'affitto per i ceti sociali bassi e da quando si è cominciato a costruirle (1930), la loro qualità è stata sempre scadente. La quota delle case popolari costruite dipende dalla politica di edilizia residenziale seguita dal comune interessato e quindi è molto diversa nelle varie città.

In altre aree, anch'esse piuttosto fittamente edificate, sorgono i condomini a più piani delle classi elevate, con appartamenti di proprietà molto ben rifiniti. Essi sono costruiti in modo molto dispendioso: i materiali usati sono solidi e moderni, moderne ed eleganti sono le forme architettoniche e dispongono spesso di vani sotterranei destinati a garage. Solo raramente esistono dei giardini. L'ampio spazio occupato da queste zone residenziali di lusso è in contraddizione con l'idea che la classe elevata nelle città meridionali sia poco numerosa. La spiegazione si trova nel sistema speculativo di costruzione: i condomini vengono costruiti con una quota molto bassa di capitale proprio; molte prestazioni come, per esempio, l'acquisto del terreno vengono pagate mediante l'intestazione di singoli appartamenti di proprietà nella futura casa (Ginatempo, 1976, pp. 76 e segg.). In questo modo si è determinata un'offerta eccessiva di tali appartamenti di lusso, che ha portato più volte a crisi di mercato. Gli appartamenti più cari e più lussuosi si trovano in genere in alcune delle poche strade eleganti di data recente, in cui si sono stabiliti anche uffici e negozi, questi ultimi caratterizzati da un'offerta di merce molto specializzata e di prim'ordine. A differenza della strada elegante del XIX secolo, qui il traffico di passanti non è intenso, perché la lunghezza del percorso non induce al passeggio.

La stazione ferroviaria è raramente integrata nella struttura delle strade commerciali. Molto spesso si trova fuori mano e solo da poco si cerca di collegarla, attraverso una ristrutturazione urbana, con il

centro funzionale della città (9). Lo sviluppo della strada della stazione, tipicamente mitteleuropea, ha un'importanza solo secondaria nella città meridionale.

2. *La peculiare struttura della città meridionale.* — La disposizione degli spazi funzionali descritta nel modello della città meridionale si differenzia talmente dal modello urbano universale da dimostrare già di per sé la specificità di questo tipo di città. Le differenze più importanti si possono riassumere in alcuni punti. La cosa che più colpisce è che nella città meridionale non esiste una *city* (o *central business district*) nel senso del modello urbano universale. C'è, sì, una zona con alta concentrazione di negozi, studi professionali, uffici e sedi amministrative, in cui si possono distinguere diversi tipi di strade commerciali; però la struttura interna e la formazione di questo ambito commerciale sono fondamentalmente differenti da quelli della *city*.

Le strade commerciali nel centro della città meridionale costituiscono una rete a maglie larghe distribuita su un'area molto grande, in cui le singole strade hanno dei negozi con un'offerta di merci molto diversa e con una presenza molto disuguale di studi professionali ed uffici. Pertanto non esiste un ambito ben delimitato che si possa definire come *city*, bensì un centro funzionale dal carattere policentrico (cfr.: per Taranto, Leers, 1981, pp. 104-113; per Lecce, Novembre, 1961, pp. 367-370; per Roma, Olsen, 1967, p. 191; per Catania, Esposito, 1971, p. 425; ecc.), che si trova in gran parte fuori del centro storico (10). Il centro storico e quello funzionale nella città meridionale sono due entità spaziali diverse.

Inoltre nella principale zona commerciale della città meridionale non si trovano solo negozi di prima qualità, come è tipico di una *city*. In molte strade commerciali la merce offerta dai negozi è di qualità scadente. Nel contesto dei diversi tipi di strade commerciali descritte, i negozi del quartiere centrale del mercato sono caratterizzati da una simile offerta di merce mediocre.

I processi che hanno portato alla formazione del centro commerciale della città meridionale sono sostanzialmente diversi da quelli che vengono considerati all'origine della *city*. Nel modello urbano universale la *city* è considerata la sede più conveniente per le attività terziarie

(9) A Catan'a, secondo il piano regolatore, è previsto che il Corso Sicilia, in quanto nuova strada commerciale, colleghi il principale centro commerciale della città con la stazione. Per fare posto ai nuovi edifici di lusso sono state demolite le case a un piano del XIX secolo appartenenti al quartiere San Berillo e 14.000 persone sono state trasferite. La realizzazione del progetto però non è andata oltre la fase iniziale.

(10) Si cita anche il caso di Roma, la quale, per più aspetti, rientra nel modello della città meridionale.

in quanto si trova nel cuore della città. Nel settore terziario c'è una gara concorrenziale per la conquista di questa sede favorevole. Il risultato è che i più forti e più efficienti economicamente scacciano i più deboli. La concorrenza per affermarsi nella *city* e la lotta per la supremazia vengono considerati i fattori più importanti da cui dipendono l'ordine spaziale e le modifiche strutturali della città. Nella città meridionale, invece, le attività terziarie maggiori non scacciano quelle più deboli dal centro. Al contrario: l'ambito delle principali funzioni terziarie viene trasferito, in diverse fasi, dal centro storico ai nuovi quartieri. Prima del secolo XIX il centro funzionale si trovava nelle strade dei palazzi (Sabelberg, 1983); nel XIX secolo si sposta nel corso che diventa una via commerciale di primaria importanza; nel XX secolo si trasferisce nelle recenti strade eleganti fuori del centro storico. Ciò non è legato a fenomeni di concorrenza né di lotta per la supremazia; e manca anche la conseguente trasformazione speculativa degli edifici del centro storico. Anche i singoli condomini del centro storico in cui si trovano sia attività terziarie sia appartamenti del ceto alto non possono essere assolutamente interpretati come facenti parte dell'ambito di espansione della *city* con la conseguente trasformazione della struttura architettonica. Infatti questi edifici sono troppo isolati e troppo lontani dalle movimentate strade commerciali. Il trasferimento a più riprese del centro funzionale primario ha per conseguenza che l'odierno centro funzionale della città meridionale non è più nel cuore della città.

Una seconda differenza caratteristica tra la città meridionale e il modello urbano universale sta nel fatto che nella prima le strade commerciali non sono ordinate gerarchicamente (strada commerciale principale, strada subcentrale, strada vicina). Questi tipi di strade commerciali si possono distinguere chiaramente in base alla struttura della merce offerta, mentre risulta difficile una loro classificazione riguardo alla struttura dei diversi beni di consumo (per esempio, riguardo al fabbisogno a breve, media e lunga scadenza). Invece i negozi offrono in relazione alla varietà dei settori commerciali delle merci molto simili. Tuttavia, esistono evidenti differenze di qualità; i due casi estremi sono in tal senso il corso e il quartiere centrale del mercato. Ciò è dovuto probabilmente al fatto che i diversi gruppi di acquirenti con diverse possibilità economiche danno la preferenza all'una o all'altra zona commerciale. Non c'è neanche un rapporto univoco tra il livello di una strada commerciale e l'intensità del traffico di passanti, né tra la specializzazione della merce offerta e la densità dei negozi, che è un elemento caratteristico del modello urbano universale. Le strade commerciali esclusive sorte in tempi recenti offrono, per quanto riguarda la scelta della merce offerta, il massimo livello di qualità all'interno

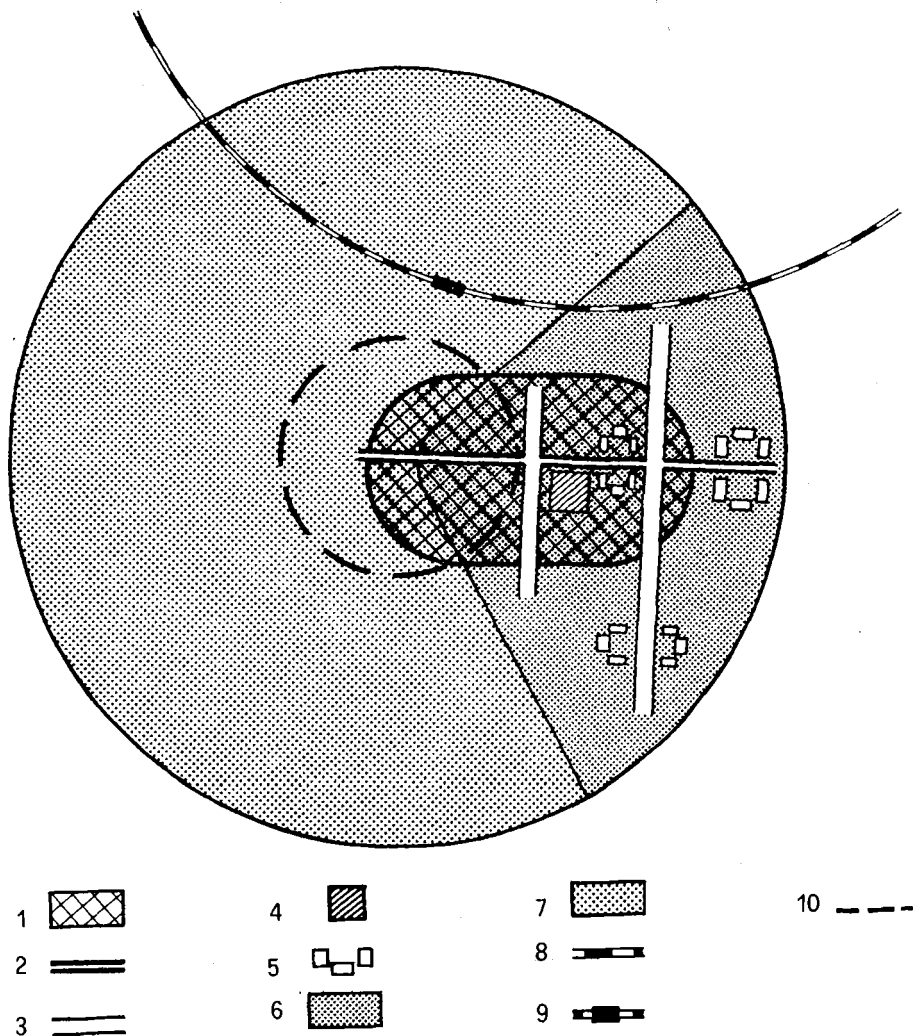


FIG. 3 — GRADIENTE SOCIALE DELLA CITTA' MERIDIONALE.

1, zona con massima densità di negozi; 2, corso; 3, strade eleganti del Novecento; 4, quartiere centrale del mercato; 5, zone con concentrazione di uffici; 6, zone residenziali di alto livello; 7, zone residenziali di basso livello; 8, ferrovia; 9, stazione ferroviaria; 10, limite del centro storico.

(Abbozzo dell'autore).

della città; invece è il corso del XIX secolo ad avere la massima densità di negozi e il traffico più intenso di passanti. Al di fuori del centro funzionale si trovano solamente singoli negozi di generi alimentari sparsi in un ampio raggio. Manca il sistema — tipico del modello urbano universale — dei centri commerciali subordinati che provvedono all'approvvigionamento della popolazione con beni meno pregiati.

I modelli di distribuzione della popolazione della città meridionale non sono così differenziati e complessi come vengono descritti nel modello urbano universale. In generale la condizione sociale degli abitanti tende ad abbassarsi quanto più si va dal centro funzionale verso la periferia (fig. 3).

Nella principale zona commerciale della città meridionale non si riscontra solo il fatto che il numero di abitanti è elevato, ma anche il fatto che essi continuano ad appartenere ai ceti alti (11). Inoltre la condizione sociale degli abitanti di tale zona è tanto più elevata quando più alto è il livello delle attività terziarie in essa insediate. Si può addirittura osservare un trasferimento dei ceti alti dalle zone residenziali parallelamente allo spostamento delle strade commerciali più importanti: prima dell'Ottocento il ceto elevato abitava nei palazzi del centro storico; nella seconda metà del XIX secolo si trasferì nel corso; nel XX subì un ulteriore spostamento nei nuovi quartieri. Contemporaneamente cominciò la decadenza delle vecchie dimore del ceto alto, le quali vennero trasformate in abitazioni per i ceti umili. In ogni caso continua a persistere il nesso tra la zona residenziale delle classi elevate e il centro funzionale della città.

Questo sviluppo non trova riscontro nel modello urbano universale. Infatti non si assiste al fenomeno per cui le attività terziarie soppiantano nel centro storico della città meridionale l'uso residenziale; né, d'altra parte, lo spostamento a più riprese del centro funzionale nelle nuove zone ha condotto a una minore densità della popolazione. Lo scadimento del valore delle vecchie zone residenziali del ceto alto nel centro storico non è, come si presume nel caso del modello urbano universale, la fase che precede l'arrivo di importanti attività terziarie, bensì la conseguenza dell'esodo di queste ultime che va di pari passo con quello dei ceti sociali alti. Perciò, al centro funzionale spostato verso quartieri esterni della città meridionale corrisponde una zona residenziale dei ceti alti che si estende dal centro funzionale fino alla periferia (fig. 3).

Le altre zone della città meridionale non presentano grosse diffe-

(11) Questa è una caratteristica che viene descritta da parecchi studiosi (Döpp, 1970; Leers, 1981), i quali la considerano un segno di arretratezza dello sviluppo urbano.

renze per quanto riguarda la condizione sociale dei loro abitanti. Manca — a differenza del modello urbano universale — la segregazione sociale su vasta scala. I vari ceti sociali abitano vicini, mescolandosi in modo molto stretto. Le migrazioni all'interno della città riguardano non tanto singoli quartieri quanto determinati tipi di edifici; inoltre, sono piuttosto circoscritti, per cui non possono essere paragonati a fenomeni simili tipici del modello urbano universale. Il ceto che è contraddistinto dalla massima mobilità è quello elevato. Esso cerca di trovare un appartamento che sia il più vicino possibile al centro funzionale nei nuovi quartieri. Per raggiungere quest'obiettivo si effettuano frequenti traslochi, sempre però a poca distanza. I ceti sociali bassi, al contrario, hanno una mobilità molto scarsa e rimangono in prevalenza nei loro quartieri tradizionali del centro storico. Qui si manifesta una differenziazione esclusivamente in base all'età della popolazione. I membri più giovani della grande famiglia d'origine vanno ad abitare in case costruite da loro stessi, una a ridosso dall'altra e situate fuori del centro storico, oppure in case popolari; i membri più anziani mantengono il vecchio domicilio. Questa separazione delle diverse generazioni non trova la sua spiegazione in un semplice trasferimento dovuto alle fasi del ciclo familiare, ma rispecchia piuttosto il graduale processo di disfaccimento della grande famiglia. I ceti sociali medi tendono a trasferirsi negli edifici di livello un po' superiore dei sobborghi, in quanto non possono permettersi di abitare nella zona privilegiata del centro funzionale della città (Leers, 1981, pp. 134-136). Nella maggior parte dei casi, però, i ceti medi e bassi abitano mescolati in uno spazio ristretto, per cui si può parlare di una segregazione dei ceti sociali solo in rapporto alle singole case.

Le differenze più notevoli tra la città meridionale e il modello urbano universale fin qui descritte non stanno solo a dimostrare che la struttura e la disposizione degli spazi funzionali sono diversi. E' chiaro che esse sono dovute a un differente sviluppo. Infatti, la struttura della città meridionale non si può spiegare attraverso gli stessi processi economici che forniscono la spiegazione della struttura del modello urbano universale. Bisogna invece ricorrere alla storia delle città nel loro contesto regionale, ai diversi meccanismi economici e alle diverse reazioni nei confronti degli attuali processi di ristrutturazione. Tutto ciò caratterizza le città meridionali come un tipo urbano genetico-culturale a sé stante.

3. *Conclusioni.* — Gli elementi strutturali e gli sviluppi del modello qui abbozzato si ritrovano in tutte le città dell'Italia meridionale; e pertanto sussiste uno schema di base che caratterizza il tipo della

città meridionale e che nella forma qui descritta vale per le città maggiori. Vi sono, infatti, varianti specifiche che dipendono dalle dimensioni urbane (Sabelberg, 1985). Dappertutto, comunque, si riscontrano elementi essenziali di tale modello.

La distribuzione di questo tipo di città nell'Italia meridionale si può dimostrare in modo inequivocabile. In tutte le monografie sulle città di quest'area, di cui solo alcune sono state citate, si trovano molti elementi strutturali che confermano la validità dello schema proposto. Perfino la struttura di Roma, come si detto (v. nota 10), corrisponde a tale modello, ovviamente con le dovute varianti a causa della sua funzione di capitale (Olsen, 1967; Seronde-Babonaux, 1980). Certamente lo schema contiene anche alcuni elementi strutturali che sono validi in genere per la città italiana. Però le città dell'Italia settentrionale e centrale (per esempio quelle toscane) presentano degli schemi di base diversi per quanto riguarda la loro struttura (Sabelberg, 1984). Probabilmente le città dell'area mediterranea dell'Europa hanno una struttura paragonabile a quella della città dell'Italia meridionale, per cui il tipo urbano qui descritto potrebbe essere il prototipo di un più generale « tipo urbano sudmediterraneo »; e vi sono addirittura indizi che rivelano delle somiglianze con la città orientale (Dettmann, 1970). I limiti di tale tipo urbano sono ben delimitati verso l'Italia settentrionale, mentre mancano ancora studi sulla sua zona di diffusione nel resto dell'area mediterranea europea.

BIBLIOGRAFIA

- ARMIGNACCO V., *Potenza: ricerche di geografia urbana*, in « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1953, pp. 19-49.
- CARTA G., *Alcuni problemi del risanamento del centro storico di Palermo*, nel vol. R. MAINARDI (a cura di), *Le grandi città italiane*, 1971, pp. 442-456.
- DE SETA C. e DI MAURO L., *Palermo*, Bari, Laterza, 1980 (Coll. « Le città nella storia d'Italia »).
- DETTMANN K., *Zur Variationsbreite der Stadt in der islamisch-orientalischen Welt*, in « Geogr. Zeitschr. », Wiesbaden, 1970, pp. 95-123.
- DÖPP W., *Die Altstadt Neapels*, Marburg, 1968 (« Marburger Geographische Schriften », 37).
- ID., *Die Sozialstruktur Neapels*, in « Marburger Geographische Schriften », 40, Marburg, 1970, pp. 133-184.
- ESPOSITO S., *Catania metropoli terziaria*, nel vol. R. MAINARDI (a cura di), *Le grandi città italiane*, 1971, pp. 418-426.
- FORNARO A., *Milazzo: studio di geografia umana*, in « Quaderni di Geogr. Umana per la Sicilia e la Calabria », Messina, 1956, pp. 14-50.

- GINATEMPO N., *La città del Sud. Territorio e classi sociali*, Milano, Mazzotta, 1976.
- HOFMEISTER B., *Die Stadtstruktur*, Darmstadt, 1980 («Erträge der Forschung», 132).
- ID., *Die Stadtstruktur im interkulturellen Vergleich*, in «Geogr. Rundschau», Braunschweig, 1982, pp. 482-488.
- HOLZNER L., *Die Kultur-genetische Forschungsrichtung in der Stadtgeographie. Eine nicht-positivistische Auffassung*, in «Die Erde», Berlino, 1981, pp. 173-184.
- KING R. e STRACHAN A., *Sicilian agro-towns*, in «Erkunde», Bonn, 1978, pp. 110-123.
- LEERS K.J., *Die räumlichen Folgen der Industrie-Ansiedlung in Süditalien. Das Beispiel Tarent (Taranto)*, Düsseldorf, 1981, («Düsseldorfer Geographische Schriften», 17).
- MAINARDI R. (a cura di), *Le grandi città italiane. Saggi geografici ed urbanistici*, Milano, Angeli, 1971 (Coll. «Geografia umana», 2).
- MONHEIM R., *Die Agrostadt im Siedlungsgefüge Mittelsiziliens. Untersucht am Beispiel Gangi*, Bonn, 1969 («Bonner Geographische Arbeiten», 41).
- ID., *La struttura degli insediamenti nella Sicilia centrale come retaggio storico e problema attuale*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1971, pp. 667-683.
- ID., *Die Agrostadt Siziliens. Ein städtischer Typ agrarischer Grossiedlungen*, in «Geogr. Zeitschr.», Wiesbaden, 1971, pp. 204-225.
- MONTI S., *Torre del Greco. Ricerca di geografia umana*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1971, pp. 87-136.
- NOVEMBRE D., *Lecce. Studio di geografia urbana*, in «Studi Salentini», Lecce, 1961, pp. 287-374.
- OLSEN K. H., *Planung und Entwicklung der Stadt Rom im 19. Jahrhundert*, in «Forschungs- und Sitzungsber. der Akad. für Raumforschung und Landesplanung», 39, 1967, pp. 179-193.
- ROCHEFORT R., *Le città siciliane e il problema del lavoro: Catania*, nel vol. R. MAINARDI (a cura di), *Le grandi città italiane*, 1971, pp. 413-417.
- ID., *Le città siciliane e il problema del lavoro: Palermo*, nel vol. R. MAINARDI (a cura di), *Le grandi città italiane*, 1971, pp. 427-441.
- SABELBERG E., *Das «zentrale Marktviertel». Eine Besonderheit italienischer Stadtzentren am Beispiel von Florenz*, in «Die Erde», Berlino, 1980, pp. 57-71.
- ID., *The persistence of palazzi and intraurban structures in Tuscany and in Sicily*, in «Journ. of Histor. Geogr.», Londra, 1983, pp. 247-264.
- ID., *Regionale Stadttypen in Italien. Genese und heutige Struktur der toskanischen und sizilianischen Städte an den Beispielen Florenz, Siena, Catania und Agrigent*, suppl. al «Geogr. Zeitschr.», Wiesbaden, 1984.
- ID., *Die «Süditalienische Stadt»*, in «Erdkunde», Bonn, 1985, pp. 19-31.
- ID., *The South-Italian City. A Cultural-Genetic City Type*, in «Geoforum», Londra, 1986.
- SCHWARZ G., *Das Problem der regionalen Stadttypen an europäischen Beispielen*, in «Tag. ber. und wiss. Abhandl. deutsche Geog. tag, Frankfurt am Main, 1951», Remagen, 1952, pp. 133-140.

SERONDE-BABONAUX A.-M., *De l'urbs à la ville: Rome. Croissance d'une capitale*, Aix-en-Provence, Edisud, 1980 (traduz. ital., con il titolo *Roma dalla città alla metropoli*, Roma, Editori Riuniti, 1983).

WALLBAUM U., *Cosenza. Geographische Untersuchung einer süditalienischen Stadt*, Düsseldorf, 1980 (tesi).

THE STRUCTURE OF THE CITY IN SOUTHERN ITALY. — Recent studies in urban geography (mostly of Anglo-american origin) have set themselves the goal of questing for universal criteria valid to explain the structure and disposition of the functional spaces of the city.

According to the Author, instead, cities belonging to different cultural areas show structural peculiarities which are explained but on the base of the historical differences, so that it is possible to spot «genetic-cultural types of cities». One of these can be traced in Southern Italy city, whose model and structure are being studied and which perhaps can be referred to a more general «Sub-mediterranean urban type».

Düsseldorf, Istituto di Geografia dell'Università.