

FRANCO MARTINELLI

LA CITTÀ E I SUOI PROBLEMI (*)

La sociologia urbana e rurale. – Lo studio della città in sociologia riguarda una vasta letteratura che, dalle prime ricerche nell'Inghilterra della rivoluzione industriale (Engels, 1955; Booth, 1892; Martinelli, 2001) alla fondazione della scuola ecologica di Chicago (Park, Burgess e McKenzie, 1967; Martinelli, 2001; Rauty, 1999), fino alle elaborazioni dei sociologi classici e contemporanei, ha seguito i molteplici sviluppi delle società urbane.

Riferendomi alla definizione di sociologia urbana e rurale elaborata da me recentemente, ritengo che essa possa essere formulata in modo più completo, sulla scorta dell'analisi della letteratura di riferimento e delle definizioni date da alcuni autori contemporanei, nei termini seguenti: sociologia urbana e rurale è una disciplina di osservazione empirica, guidata da teorie e articolata in concetti, della struttura materiale e dell'azione sociale di raggruppamenti umani insediati nel territorio, aventi forme specifiche, campi di delimitazione definiti, contenuti di relazioni sociali variabili (rispetto alle attività economiche, politiche, giuridiche, alle norme culturali, ai comportamenti, agli atteggiamenti, ai valori e alla personalità sociale) tutte funzionali alle condizioni di insediamento territoriale.

Afferiscono alla sociologia urbana e rurale le conoscenze sociali cumulate sulle società ubicate in insediamenti di città (piccole, medie e grandi città) e di aree non cittadine (aree rurali e società contadine), con attenzione ai fenomeni delle diverse forme di mobilità (da quelle del nomadismo originario alla mobilità locale e globale). Afferiscono alla cumulazione della sociologia urbana e rurale contributi di ordine teorico e di ordine descrittivo-empirico, all'interno di metodologie diverse (Martinelli, 2001, p. 10). Lo studio della città in sociologia va condotto con riferimento a tale modello teorico.

La città può essere considerata una formazione sociale costituitasi dalla dialettica tra la costruzione e sviluppo della città materiale (nei luoghi di residenza, di produzione e di consumo), e della sua popolazione (nelle attività economiche, nelle relazioni sociali, nei comportamenti, nella costruzione giuridica e nella cultura). L'analisi delle società urbane storiche ci consente di rilevare che, dopo il passaggio dal nomadismo alla sedentarizzazione, mediante la pratica su larga scala dell'agricoltura, in diversi luoghi della Terra hanno avuto luogo fenomeni di condensazione delle popolazioni, dovuti in una prima fase alla concentrazione e allo scambio delle eccedenze della produzione

(*) Con lievi differenze, il testo qui presentato è in corso di stampa in *Compendio di sociologia*, a cura di R. Cipriani, Roma, Monolite.

agricola, come nelle città dei sumeri della Mesopotamia, nella valle dell'Indo, nella valle del Nilo, ma divenute, secondo la tipologia di Weber, città di commercianti e di consumatori (Weber, 1970; Martinelli, 2001), da cui si generano città più importanti, in quanto rappresentanti luoghi dell'allocazione del governo cittadino e del suo sviluppo nelle proprie aree di influenza territoriale e di penetrazione economica e culturale.

A grandi linee, come ha affermato un grande geografo francese, si può parlare di generazioni di città. La vecchia generazione è rappresentata dalle città non ancora toccate dalle forme recenti di sviluppo urbano, le città millenarie del Vicino Oriente, in cui l'aumento di popolazione è conseguenza della rivoluzione demografica piuttosto che dello sviluppo economico. Una seconda generazione raggruppa le città dal lungo passato storico che hanno subito l'urto dell'industrializzazione, sia quelle che già erano grossi centri commerciali sia quelle create dal nulla. Altra generazione è costituita dalle città il cui sviluppo è stato provocato dall'espansione dell'economia europea fuori d'Europa. Una quarta generazione corrisponde alle creazioni urbane dei paesi di popolamento recente che hanno poco conosciuto il periodo preindustriale. Le generazioni di città «si distinguono nei ritmi di crescita così come nell'aspetto urbano».

All'epoca attuale le generazioni convergono e pertanto «non vi sono tanti tipi di città quante le generazioni urbane, ma tanti tipi quante le forme di convergenza» (George, 1970; Martinelli, 1990).

La forma attuale più diffusa di convergenza può essere individuata nella serie di città o metropoli globali, diffuse in tutti i continenti, in cui si aggiungono alle strutture materiali e alle strutture sociali originarie la nuova costruzione edilizia e la trasformazione dei ceti dipendente dai fenomeni di globalizzazione. All'interno e come concausa del continuo processo di urbanizzazione, acceleratosi dopo la seconda guerra mondiale e giunto al limite della sostenibilità ambientale con l'inizio del terzo millennio, le città mondiali, e in misura maggiore le grandi città multimilionarie, conservano caratteristiche urbanistiche e ceti sociali dipendenti dalle diverse fasi dello sviluppo economico: preindustriale, industriale, postindustriale o postmoderna.

Ogni città e metropoli può essere analizzata in riferimento alle due caratteristiche morfologiche che le sono proprie: città materiale, o struttura urbana, costituita dai fabbricati di residenza, di produzione e di consumo e dalle relative infrastrutture; città demografica, o struttura sociale, nelle sue componenti di distribuzione demografica, stratificazione sociale, diffusione di culture. Questi aspetti possono essere indicati come *urbs* e *civitas*, di cui l'una presuppone l'altra.

Origini e sviluppo delle città. – Riguardo alle origini, le città possono essere di aggragazione o addensamento. Nelle città di addensamento il processo di costituzione può avvenire progressivamente in una successione di atti formali e informali. Un sociologo attento studioso della morfologia sociale, o forma della società, ha proposto di distinguere nelle città volume o grandezza della popolazione, densità materiale e densità sociale, come intensità delle vie di trasmissione e di comunicazione (Durkheim, 1962; Martinelli, 2001).

Le città possono poi essere di fondazione. Furono città di fondazione nell'antichità le colonie, fenicie, greche, in seguito romane nel bacino del Mediterraneo: Cartagine, fondata dai fenici, Napoli, Siracusa, Taranto fondate dai coloni greci, le colonie romane di Alba Fucens in Abruzzo, Tarracona in Spagna, Londinium in Inghilterra e altre. Nel secolo XVI e seguenti sorsero le colonie di paesi europei nelle Americhe, Boston degli inglesi, Montréal dei francesi, L'Avana, Caracas, Buenos Aires degli spagnoli, Rio de Janeiro e

San Paolo dei portoghesi, le città coloniali in Africa, Asia e in Australia. In epoca più recente furono città di fondazione numerose città capitali di Stati moderni, tra le quali Washington, capitale federale degli USA, Islamabad, Brasilia.

Le città contemporanee, secondo dati riferiti dal *Demographic Yearbook* ad alcuni Stati, raccolgono percentuali elevate di popolazione nei diversi continenti. Nelle Americhe: Canada 77%, Usa 75%, Messico 72%, Venezuela 87,6%, Brasile 79,6%, Argentina 89,3%. In Asia: Israele 91,4%, Giappone 77,8%, India 28%, Pakistan 32,9%. In Europa: Francia 74,7%, Polonia 62,9%, Russia 73,2% Spagna 64,8%, Svizzera 68,2%. In Nuova Zelanda 86,3% (United Nations, 2001, 126-138).

Alle generazioni di città già indicate deve aggiungersi un tipo nuovo di città, le metropoli città globali, alcune di vecchia e altre di nuova generazione. Tra le altre Londra, con 7.074.275 abitanti, New York con 7.380.906 (19.938.492 nell'agglomerato), Los Angeles, con 3.553.638 (15.495.155 nell'agglomerato), Città del Messico con 8.235.744 (15.047.685 nell'agglomerato), Buenos Aires con 2.965.403 (11.298.030 nell'agglomerato), San Paolo con 9.927.868 nell'agglomerato. In Asia, Pechino con 7.362.426 abitanti, Shanghai con 8.214.384, Calcutta con 4.399.819 (11.021.918 nell'agglomerato), Delhi con 7.206.704 (8.419.084 nell'agglomerato), Bombay con 9.925.891 (12.596.243 nell'agglomerato) (*ibidem*, pp. 220-291). Sono le nuove metropoli mondiali, che aggiungono ai problemi delle città tradizionali quelli delle nuove aree di nuovi residenti.

In Italia, Roma contava all'ultimo censimento (21 ottobre 2001) 2.459.776 abitanti, 4 milioni con quelli della regione Lazio; delle altre città già milionarie – Torino, Milano, Napoli – solo Milano conta ancora 1.182.893 abitanti (ISTAT, 2002). In compenso il fenomeno della suburbanizzazione, avvenuto con il trasferimento di popolazione dalle città capoluogo alle aree circostanti, ha portato a considerare le città nell'ambito di un'area più vasta, l'area metropolitana. La legge 80 del 1990 aveva stabilito che si costituissero come nuove entità amministrative dodici aree metropolitane, in modo che l'ente locale potesse affrontare i problemi delle comunità in modo più ampio. Gli studi sociologici sulle città italiane ne hanno affrontato problemi diversi, riguardanti la circolazione e la mobilità urbana, l'inquinamento ambientale, i servizi ai quartieri e alle periferie.

Quartieri degradati nelle grandi città. – La questione dei quartieri degradati si è imposta all'opinione pubblica nel secondo dopoguerra, all'epoca della ricostruzione. All'inizio degli anni Cinquanta, e per tutto il decennio, l'osservazione delle autorità pubbliche locali e anche di quelle nazionali aveva rilevato che – a distanza di alcuni anni – permanevano nelle grandi città ancora aree sinistrate (colpite da bombardamenti) e aree degradate che ospitavano popolazioni escluse dal processo di sviluppo economico e sociale in atto. Tra le documentazioni riguardanti il periodo, l'inchiesta parlamentare sulla miseria e sui mezzi per combatterla individuava specificamente un problema di aree di degrado e di miseria nelle grandi città.

In una monografia dedicata alla miseria a Napoli, Roma e Milano, città emblematiche di diverse aree del paese, erano descritte le condizioni urbanistiche e sociali delle aree urbane svantaggiate. Ad una osservazione comparativa si notava che a Napoli e a Roma, più che a Milano, erano state individuate aree di degrado all'interno del centro urbano. In tutte le grandi città cominciavano a sorgere nuovi insediamenti precari nelle periferie, abitate dalle masse di immigrati interni che in quel decennio davano luogo ai noti trasferimenti di popolazione dalla campagna alle città e dalle regioni meridionali agli insediamenti urbani del Centro-Nord.

La risposta al problema abitativo nelle città, in quegli anni, era stata parziale. Gli isti-

tuti di edilizia pubblica e popolare (gli Istituti Case Popolari, il programma UNRRA Casas, il programma ISES e altri) avevano previsto interventi, che si aggiungevano a quelli iniziati nel periodo precedente, completi anche di servizi sociali per gli assegnatari degli alloggi, che erano serviti da centri sociali comunitari. I limiti di tali interventi erano che mentre si provvedeva ad assegnare alloggi, dotati di servizi igienici e di *comfort*, agli strati di popolazione più povera, come disoccupati, invalidi e pensionati, non si assicuravano, alle stesse persone e alle loro famiglie, fonti di reddito adeguato; mancava allora ed è mancato in seguito un intervento coordinato di assegnazione casa e offerta del lavoro. Il fatto che i quartieri di case popolari fossero abitati da famiglie di disoccupati, che vi alloggiassero strati di popolazione povera e che si manifestassero fenomeni di devianza cominciava a dare uno stigma di diversità sociale a tali quartieri periferici.

Inoltre, i programmi di edilizia popolare non erano sufficienti a soddisfare la domanda di abitazione; così, nel corso di quegli anni, si è diffusa in alcune città italiane – segnatamente a Roma e in alcune città meridionali, e poi estesamente in tutto il paese – la pratica dell'autocostruzione spontanea e illegale di interi nuovi insediamenti, a Roma chiamate anche queste «borgate», su aree a destinazione agricola, talvolta di proprietà pubblica, statale o comunale, altre volte vendute dai grandi proprietari fondiari. Questi, mediante la lottizzazione dei terreni agricoli a prezzi per area edificatoria, realizzavano grossi guadagni nell'indifferenza o con la complicità delle autorità locali.

Si è trattato di un fenomeno di autocostruzione abusiva di interi quartieri – considerato dapprima di necessità, poi trasformatosi in una pratica di convenienza – che ha dato luogo a un vasto mercato parallelo di case di abitazione e di locali per il commercio e l'artigianato. Queste vaste aree di edificazione difettavano agli inizi di tutte le infrastrutture urbane necessarie: illuminazione pubblica, servizio di fognature, acqua potabile, rete telefonica, strade asfaltate, servizi di trasporto pubblico, scuole e negozi. Ma in queste vaste aree urbane di illegalità si era insediata una popolazione che aveva una qualche capacità economica, quella che le permetteva di acquistare il terreno e di edificare poi con il tempo gradualmente una casa.

Le periferie delle grandi città si estendevano mediante la costruzione legale – nelle città dell'Italia settentrionale – e la costruzione illegale – a Roma e in altre città meridionali – e anche mediante l'edificazione dei quartieri di edilizia popolare. Si potevano così osservare condizioni di degrado urbanistico grave, sia nelle aree residue di costruzione abusiva di baracche precarie, sia negli insediamenti urbanistici illegali dotati però di *standards* di edificazione più elevati; mentre le aree di disagio sociale erano nei complessi di case popolari, che avevano dato alloggio alle famiglie senza casa, in condizioni economiche precarie e di povertà. Si riscontrava così separazione tra condizioni di degrado urbanistico e di disagio sociale.

Degrado urbanistico e disagio sociale. – Occorre distinguere tra diversi livelli di degrado urbanistico e di disagio sociale. Il disagio o degrado urbanistico può essere esaminato, analizzandone le principali seguenti componenti: *a)* posizione dell'insediamento rispetto al centro cittadino, ai centri direzionali e commerciali, alla rete stradale e ferroviaria, al sistema dei trasporti pubblici; *b)* scelta del sito, caratteristiche ambientali e condizioni di microclima inadeguate; *c)* struttura urbanistica nelle sue componenti di viabilità, luoghi di centralità interna, accesso alla rete stradale, collegamenti con altri insediamenti e quartieri; qualità architettonica degli edifici (epoca di costruzione, qualità dei materiali, insonorizzazione, disposizione dei servizi interni all'edificio, cortili, corridoi, ascensori, tipologia degli edifici, intensivi o meno, tipologia degli appartamenti, uso e

degrado); *d*) dotazione di servizi commerciali per il quartiere (mercato centrale, supermercati, grandi magazzini); *e*) servizi amministrativi pubblici e privati; servizi scolastici e culturali (asili nido, diversi ordini di scuole elementari e medie, istituti superiori, scuole private, biblioteche, cinema, teatri); servizi sportivi (campo di calcio, tennis, palestre, piscine, piste ciclabili); servizi sanitari (accesso ad ospedali, cliniche, ambulatori, studi medici e dentistici, servizi psichiatrici); *f*) attrezzature per la socialità e la vita culturale assenti o insufficienti: centri sociali giovanili e per anziani, sedi di partito, sindacati, chiese e associazioni religiose, associazioni culturali, campi di bocce, giardini pubblici, dotazione di chiese e luoghi di culto, dotazione di verde pubblico.

La condizione di disagio sociale, riferita alla popolazione residente e presente insediata, riguarda caratteristiche specificamente sociali, principalmente di carattere occupazionale: *a*) disoccupazione e disoccupati di lunga durata, lavoratori in cassa integrazione e in mobilità, disoccupati con retribuzione parziale, pensionati in anticipo, giovani inoccupati di lunga durata, disoccupazione e inoccupazione femminile, lavoro nel mercato illegale di giovani, lavoro domestico, lavoro a domicilio, «lavoretti»; *b*) fenomeni riguardanti l'integrazione sociale: presenza di immigrati da altre regioni italiane, presenza di immigrati stranieri legali e clandestini, presenza di disabili, malati mentali, malati cronici, sfrattati; *c*) fenomeni riguardanti la devianza: presenza di ex carcerati, di organizzazioni criminali, di microcriminalità, furti d'auto, furti in appartamenti, borseggi, scippi, furti in esercizi commerciali, rapine, violenza e violenza sessuale.

Le due componenti – di degrado urbanistico e di disagio sociale – possono ritrovarsi in aree specifiche separate o congiuntamente in aree svantaggiate urbanisticamente e socialmente.

Forme urbane e tipi di popolazione. – Occorre a questo punto approfondire le dinamiche dei movimenti di popolazione e della loro distribuzione nello spazio urbano. Recenti studi sulle tendenze insediative in Italia hanno messo in evidenza come la trasformazione globale delle grandi città debba essere analizzata con riferimento alla coesistenza nel territorio di tre forme urbane che coincidono e si sovrappongono nello spazio: la prima, e la più dotata di conservazione, è la forma urbana tradizionale, data dalla coincidenza territoriale di una comunità residenziale in una unità amministrativa: si tratta degli abitanti residenti nella città e nei suoi diversi quartieri; la seconda forma urbana riguarda il bacino di pendolarità collegato dall'esterno – dai comuni di corona, dall'area metropolitana o dalla regione – al territorio urbano del centro città e dei quartieri; la terza forma urbana è una città con moltissime interdipendenze a diversi livelli e si compone di una struttura a rete (*network*) molto difficile da definire nei suoi confini territoriali. Le tre forme urbane coesistono sul territorio.

In conseguenza e in correlazione con le diverse forme urbane all'interno delle grandi città, e con quote diverse di presenza nei quartieri, sono da identificare quattro tipi di popolazione: la popolazione residente, costituita da coloro che abitano e risiedono nel quartiere, sia che lavorino al suo interno sia che debbano spostarsi per raggiungere diversi luoghi di lavoro – essa è stata oggetto privilegiato della statistica demografica; la popolazione presente diurna, costituita da lavoratori e studenti pendolari, che si dirigono verso le aree urbane di insediamento produttivo industriale, commerciale, dei servizi, amministrativo (per lavoro) e culturale (per lavoro e per studio); la popolazione pendolare o temporanea dei «consumatori» metropolitani, variamente concentrati o dispersi, attratti dalle aree di vendita e di consumo commerciale e dei servizi, che hanno un bacino di origine molto ampio; infine, un gruppo più rarefatto di utenti della grande città,

con alto livello di professionalità e di consumo, costituito dai gruppi di affari e di scambi, che si concentrano nei grandi alberghi, nei quartieri fieristici, in sale per convegni e conferenze (Martinotti, 1993).

La grande città deve dunque essere studiata con riferimento ai diversi tipi di popolazione che vi coesistono nell'arco diurno lavorativo e di studio e in quello notturno, cercando di individuare separatamente i luoghi e quartieri della residenzialità e i luoghi dove si concentrano le presenze per lavoro, studio e consumo. È da notare che, nei luoghi della presenza di lavoratori e studenti pendolari e di consumatori urbani, sono da distinguere le persone di provenienza dai comuni esterni, dall'area metropolitana o dalla regione, dai cittadini che dai quartieri periferici e da altri quartieri della città si dirigono temporaneamente nei luoghi della direzionalità amministrativa e finanziaria e della concentrazione commerciale e in quelli della localizzazione delle grandi attrezzature sanitarie (policlinici, ospedali) e culturali (scuole, musei, biblioteche centrali e sedi di università e di accademie).

La conseguenza di questa analisi è che i problemi del degrado delle zone urbane svantaggiate devono essere esaminati con riferimento sia al disagio dei luoghi della residenzialità, sia a quello dei luoghi della concentrazione di presenza di cittadini per attività di lavoro e di consumo.

I centri e le aree metropolitane. – L'analisi della popolazione urbana secondo la presenza di insediamento residenziale o lavorativa o di attività di consumo e di ricreazione nelle diverse aree introduce al problema del rapporto tra le città e i loro centri. I centri urbani – *downtowns* nelle metropoli e nelle città americane di più recente edificazione, centri storici in quelle europee – presentano problemi in parte comuni, in parte differenziati.

Nella considerazione del centro delle città occorre distinguere anzitutto tra centro direzionale – i grattacieli, le banche e le società internazionali – e i centri commerciali; poi tra questi e i luoghi della direzione politica, soprattutto nelle città capitali.

Un esempio emblematico è il caso di Brasilia, fondata materialmente nel 1960 in una regione relativamente baricentrica rispetto alla popolazione della federazione del Brasile, disegnata dagli architetti Lucio Costa e Oscar Niemeyer come un grande uccello o aeroplano. Lungo il suo asse principale, monumentale ed ecologico, che affaccia su un grande lago, si dispongono i grandi edifici del potere: il parlamento, il Banco Central do Brasil, i ministeri, la direzione militare, il centro della televisione, ad un lato la città universitaria, dall'altro lato la «Chiesa Universale», centrati sulla immensa stazione *rodovia* (autostradale), centro delle comunicazioni. Sull'altro asse si estendono i quartieri residenziali delle classi medie e medio alte, mentre lontano dal nucleo centrale sorgono, a distanza variabile nelle diverse direzioni, le città satelliti, riserve della manodopera a loro volta circondate dalle nascenti *favelas*.

Nelle città storiche europee e mediorientali i centri storici racchiudono l'area archeologica antica – a Roma i Fori repubblicani e imperiali, ad Atene l'Acropoli, a Siracusa Ortigia – e i quartieri storici medioevali, laddove sussistono, poi quelli rinascimentali, barocchi, settecenteschi e ottocenteschi – come i quartieri sorti lungo il grande anello dei *boulevards* parigini.

Un tratto distintivo delle città contemporanee – ma lo era anche nella Roma dei Cesari e nella Londra di Engels – è dato dalla congestione: all'aumentata presenza di diverse popolazioni di residenti, lavoratori, consumatori pendolari e turisti, corrisponde inadeguatezza delle abitazioni, dei servizi, delle rete di trasporto pubblico. Tra tutti i problemi derivanti dalla progressiva estensione della superficie delle città e delle loro

aree metropolitane, quello della circolazione è risolto mediante il tracciamento di nuove strade di superficie, autostrade, raccordi, bretelle, linee ferroviarie e sotterranee, come è avvenuto nelle grandi città europee – Parigi, Londra, Madrid – e americane – New York – a partire dagli inizi del secolo scorso. L'ampliamento della rete di infrastrutture viarie e ferroviarie e l'aumentata intensità della circolazione hanno portato a gravi problemi di inquinamento atmosferico (in passato lo *smog* di Londra), acustico, visivo, aumento dell'aggressività psichica.

Nelle città aumentano le ricchezze, ma d'altra parte aumentano i fenomeni di devianza dalle norme e le diverse forme di povertà.

All'affollamento diurno del centro città fa riscontro il depauperamento economico e culturale delle aree esterne – gli abitati esterni alle grandi aree metropolitane – dove si verificano fenomeni opposti: abbandono graduale delle residenze rurali, contemporaneo insediamento di fabbricati residenziali urbani, abbandono dell'agricoltura e degrado del paesaggio rurale, congestione nelle vie di comunicazione nell'accesso alle aree urbane.

Le immigrazioni e la povertà. – Un fenomeno che ha sempre riguardato le città e le grandi città è l'immigrazione di popolazione attratta dalle possibilità di lavoro, di consumo e di ricreazione.

Le diverse ondate di immigrazione hanno comportato problemi di alloggio, di inserimento lavorativo, di adattamento e integrazione culturale. Com'è noto, le città americane e australiane, e in parte le città asiatiche e africane, sono il prodotto di immigrazioni etniche fin dalla loro fondazione ad opera di gruppi nazionali egemoni poi seguiti da altri gruppi etnici e nazionali; le città americane, di colonizzazione francese, anglosassone, spagnola, portoghese, hanno in seguito accolto popolazioni di altri gruppi: immigranti italiani, tedeschi, ebrei, cinesi e giapponesi, manodopera schiava importata dall'Africa.

Gli autori della scuola di ecologia umana a Chicago, Park e Burgess tra gli altri, hanno descritto il modello di sviluppo della città americana, per cerchi concentrici dal centro verso l'esterno. Un centro commerciale, all'esterno una zona di transizione e di prima immigrazione straniera, una successiva zona residenziale operaia, una zona esterna residenziale borghese, e un'area di pendolarismo, nelle quali la popolazione si ridistribuisce continuamente secondo processi di selezione e successione. Furono individuati e studiati a Chicago negli anni Venti quartieri etnici come il Ghetto, Little Italy, Greek Town, China Town, il Black Belt (Park, Burgess e McKenzie, 1967; Martinelli, 1990; Rauty, 1999).

In Italia le migrazioni interne, che erano tradizionalmente affluite dalle campagne alle città regionali, dopo il miracolo economico degli anni Cinquanta hanno costituito correnti di migrazioni dal Sud al Nord. Negli anni Novanta, esauritasi la migrazione meridionale, hanno preso consistenza migrazioni per lavoro di altri gruppi di popolazioni straniere, dall'Africa maghrebina e centrale, dall'Est europeo, da paesi dell'America Latina e dell'Estremo Oriente, provocando nuovi problemi (Martinelli e D'Ottavi, 1998).

La povertà urbana assume caratteristiche di fenomeno costante in tutte le generazioni di città, sia laddove sia causata da trasferimento di masse povere, sia dove sia prodotta da crisi economiche e da fenomeni di esclusione sociale. La povertà urbana, già molto diffusa nelle grandi città europee del secolo XIX, Londra e Parigi (Martinelli, 1999), si è oggi estesa a livello globale, riguardando anche le città globali. Così si può comprendere come tutto il problema del riassetto dell'area metropolitana di San Salvador sia strettamente legato e dipendente da una soluzione dell'estesa povertà in tutta la regione (Fontanari, 2002).

Durante la Conferenza di Johannesburg si è visto che tutti i problemi della sostenibilità ambientale sono strettamente legati a interventi decisivi diretti a contenere e contrastare la diffusione della povertà a livello globale. Le città della congestione globale producono concentrazioni immense di ricchezza ed estensioni infinite di povertà, mentre la popolazione mondiale va aumentando, sconvolgendo il precario equilibrio tra popolazione e risorse.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- BOOTH Ch., *Life and Labour of the People of London*, Londra, Mac Millan, 1892.
- DURKHEIM E., *La divisione del lavoro sociale*, Milano, Edizioni di Comunità, 1962 (edizione originale, 1893).
- ENGELS F., *La situazione della classe operaia in Inghilterra*, Roma, Editori Riuniti, 1955 (edizione originale, 1844).
- FONTANARI E. (a cura di), *Progetto urbanistico per San Salvador. Pianificazione di un'area metropolitana in Centro America*, Napoli, Liguori, 2002.
- GEORGE P., *Geografia delle città*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1970 (edizione originale, 1963).
- ISTAT, *Censimento 2001, 21 ottobre 2001. Primi risultati*, Roma, 2002.
- MARTINELLI F., *Le società urbane*, Milano, F. Angeli, 1990 (prima edizione, 1974).
- MARTINELLI F., *Poveri senza ambiente*, Napoli, Liguori, 1999 (prima edizione, 1995).
- MARTINELLI F., *La città. I classici della sociologia*, Napoli, Liguori, 2001.
- MARTINELLI F. e A.M. D'OTTAVI, *Immigrati a Roma*, Roma, Bulzoni, 1998.
- MARTINOTTI G., *Metropoli. La nuova morfologia urbana*, Bologna, Il Mulino, 1993.
- PARK R., E.W. BURGESS e R.D. MCKENZIE, *La città*, Milano, Edizioni di Comunità, 1967 (edizione originale, 1925).
- RAUTY R., *Società e metropoli. La scuola sociologica di Chicago*, Roma, Donzelli, 1999.
- UNITED NATIONS, *Demographic Yearbook 1999*, New York, 2001.
- WEBER M., *Economia e società*, I, Milano, Edizioni di Comunità, 1970 (edizione originale, 1902).

THE CITY AND ITS PROBLEMS. – A short outline of the domain of urban and rural sociology: origins and development of towns and cities; urban morphology and population; centres, peripheries, metropolitan areas; urbanistic and social degradation; diseases and poverty; migrations.

Università di Roma «La Sapienza», Dipartimento di Sociologia