

SLUMS FENOMENO GLOBALE

Un approfondimento sulle realtà urbane e spaziali
dei quartieri marginali nella contemporaneità



POLITECNICO DI MILANO
Facoltà di Architettura e Società
Sede di Mantova

Corso di Laurea in Architettura
Anno Accademico 2009/2010
Candidato:
Galliazzo Andrea -720614
Relatore:
Prof. Barbara Bogoni

Indice

Premessa

Slums e Società mondiale

Cosa è uno Slum

Perché esistono gli Slums

Analizzare uno Slum

Gli abitanti degli Slum

Diffusione degli Slums nei Paesi in Via di Sviluppo

Il Cairo, Egitto

Sao Paulo, Brasile

Calcutta, India

Slums nei paesi Europei: anomalie e realtà

Napoli, Italia

Barcellona, Spagna

Porto, Portogallo (approfondimento su una realtà del primo mondo)

Forme e tipi di slums a Porto

Le *ilhas*

Situazione attuale e politiche di intervento

Motivazioni storiche

Motivazioni geografiche

Motivazioni demografiche e sociali

Motivazioni economiche

Motivazioni politiche

Tavole allegate

Tavole di sintesi: Sao Paulo, Brasile

Tavole di sintesi: Il Cairo, Egitto

Tavole di sintesi: Napoli, Italia

Tavole di sintesi: Porto, Portogallo

Bibliografia generale

Ringraziamenti

Premessa

Perché

Nell'ottobre del 2008, in occasione della mia partecipazione al Progetto Erasmus presso la Faculdade de Arquitectura do Porto (FAUP), in Portogallo, nell'ambito delle attività del Laboratorio di Urbanistica mi sono trovato a dover operare in una vasta area, nella zona orientale della città, in uno stato di forte degrado e caratterizzata da un tessuto molto differenziato, prodotto da una sequenza non pianificata di interventi, architettonici e urbani, realizzati a partire dal 1974.

Obiettivo del progetto era la riqualificazione dell'area, che doveva porre particolare attenzione al problema della connessione dei diversi tessuti urbani tra loro.

Il rilievo diretto dell'area ha messo in evidenza una particolare e a me inedita tipologia insediativa residenziale, estesa a tutta l'area di progetto e poi riscontrata in altre zone della città: la "ilha" (isola).

Le caratteristiche principali che sono emerse da questi sopralluoghi nelle ilhas sono il loro particolare sistema distributivo e tipologico e il grave stato di degrado in cui versano.

L'analisi dell'area e del fenomeno, effettuata con i debiti approfondimenti storici e critici ha messo in luce molti aspetti del vivere nelle aree marginali e molte specificità del tessuto urbano della città di Porto.

Da questa esperienza è nato l'interesse per questo argomento e, immediatamente, è sorta la questione del come sia possibile che ancora oggi in una importante città europea com'è Porto (è stata Capitale Europea della Cultura nel 2001) e in molte altre città cosiddette "sviluppate", sopravvivano realtà abitative più facilmente associabili ai (o accettabili nei) Paesi del Terzo Mondo.

Fin da subito la ricerca fece emergere un termine strategico e tanto generale da poter identificare questa come molte realtà di povertà ad essa simili: il termine inglese "slum", utilizzato per identificare diversi tipi di insediamenti con i più svariati problemi sociali, economici e architettonici.

L'uso di questo termine in questa ricerca mi ha dato la possibilità di osservare e analizzare casi apparentemente molto diversi tra loro, ma accomunati da problemi molto simili, visti attraverso una stessa lente e analizzati attraverso una medesima chiave di lettura.

Obiettivi e metodo

L'obiettivo di questa ricerca è analizzare il fenomeno sociale ed urbano degli Slums mostrando il perché non sia possibile associarlo solamente ai Paesi in via di sviluppo (PVS).

Per farlo sarà necessario capire quali cause abbiano dato vita a questi fenomeni e valutare quali siano le possibili soluzioni per reintegrare queste aree disagiate.

Al fine di indagare gli aspetti che caratterizzano gli Slums è stata condotta una ricerca ad ampio raggio che ne ha analizzato le origini, le cause e la localizzazione nel mondo.

Il procedimento di indagine ha previsto una visione che, dal contesto mondiale dei Paesi in via di sviluppo, si è spostato sulla situazione Europea, portando come esempio alcuni casi specifici per entrambe le realtà.

Sono stati presi in esame Il Cairo (Egitto), Calcutta (India) e Sao Paulo (Brasile): un esempio per continente.

Partendo dalla capitale di una delle culture più antiche della storia, quella egiziana, si è studiata una città di sviluppo ottocentesco caratterizzato da un colonialismo duro come quello britannico (Calcutta), e infine una delle città più rappresentative dello squilibrio Sudamericano tra ricchezza e povertà, Sao Paulo.

Per quanto riguarda gli esempi europei, la scelta è ricaduta sulle realtà urbane dell'Europa "latina", quelle che ancora oggi mostrano i maggiori segni di marginalità e povertà. Oltre alla città di Porto (Portogallo), sono state analizzate, Barcellona (Spagna) e Napoli (Italia).

Tutte città portuali che nel passato hanno sempre vantato una notevole importanza negli scambi commerciali e che divennero oggetto di molte conquiste nell'antichità.

Sulla città di Porto, infine, sono stati condotti approfondimenti di ricerca sul piano morfologico e tipologico al fine di comprendere le ragioni della forma dell'edificato e di individuare possibili orientamenti per un intervento coerente e rispettoso della cultura e della tradizione sociale e culturale degli abitanti.

Slums Fenomeno Globale

Intruduzione

	3000 a.C.	1700 d.C.
popolazione totale(mil)	40-70	560-720
popolazione urbana(mil)	tra 1 e 2	60-80
tasso urbanizzazione (%)	tra 2 e 4	tra 9 e 11

L'urbanizzazione del mondo nel 3000 a.C. e nel 1700 d.C.
Fonte: Bairoch (1996)

Paese	1300	1700
Germania	8	8
Spagna	22	20
Francia	8	12
Italia	21	23
Paesi Bassi	14	39
Regno Unito	4	12
Paesi Scandinavi	1	5
Polonia	2	4
Russia europea	5	5
Totale Europa	10	11

Tasso di urbanizzazione di alcuni paesi europei nel 1300 e nel 1700. Dati in %
Fonte: Bairoch (1996)

Tra i vari trend che stanno segnando l'epoca moderna risulta di fondamentale impatto, per il vivere quotidiano, l'urbanizzazione e la crescita delle città.

Da un lato le città presentano opportunità senza precedenti per creare ricchezza e prosperità in quanto sono diventate i motori del commercio globale e della crescita economica (esse servono da connessione tra i nostri mercati finanziari globali, e i servizi di informazione); dall'altro hanno subito cambiamenti irreversibili nell'ambito della produzione, dei consumi e dello sfruttamento degli spazi urbani hanno cambiato il nostro modo di utilizzo del suolo, dell'acqua, dell'energia e delle altre risorse naturali.

Se nell'Ottocento le aree urbane erano sfruttate come luoghi di incontro e di scambi culturali, al giorno d'oggi risultano solo spazi erosi da un traffico frenetico di persone e mezzi dove l'individuo perde la sua identità e dove si nascondono le realtà più degradate.

Il problema riguarda una crescita sproporzionata e repentina che non è stata gestita, né programmata, dalle Istituzioni di tutto il mondo causando una nuovo urbanesimo che si manifesta non in due tipologie: "formale" e "informale".

La prima si intende come lo stabilirsi di grandi comunità, spesso multietniche, in quartieri esistenti già degradati e dai bassi costi di locazione.

La seconda riguarda quelle forme di insediamento spontanee senza regolamentazione che vanno a sfruttare le "zone d'ombra" della città dando vita a sotto-quartieri di scarsissima qualità abitativa e strutturale.

Nel 1950, un Terzo della popolazione mondiale viveva nelle città. Alla fine del XX Secolo la percentuale è salita al 50% e le prospettive future prevedono una crescita continua fino a 6 miliardi di persone entro il 2050¹. In molte città, soprattutto nei Paesi in via di sviluppo, il numero di abitanti degli Slums supera il 50% della popolazione urbana e queste persone vivono sprovviste di un riparo sicuro, di acqua, di servizi igienico-sanitari, servizi medico-sanitari e di un livello di istruzione minimo.

¹ Dati UN-HABITAT

A livello mondiale, nel 2005 il 30% di tutti gli abitanti urbani vivevano all'interno di uno Slums, un proporzione che non è cambiata significativamente dal 1990 ma negli ultimi 15 anni, l'entità del problema è aumentata sostanzialmente perchè la popolazione urbana è aumentata di 283 milioni di unità.

Per iniziare a gestire questa situazione critica nasce nel 1978 una agenzia delle Nazioni Unite con il compito di favorire un'urbanizzazione socialmente e ambientalmente sostenibile, e di garantire a tutti il diritto di vivere in una casa dignitosa: UN-HABITAT (Programma delle Nazioni Unite per gli Insediamenti Umani).

E' un fatto sconvolgente, per esempio, che il 62% delle persone che vivono nelle città dell'Africa Sub-sahariana e il 43% degli abitanti delle aree urbane dell'Asia sud-centrale oggi vivano in baraccopoli.

In queste aree UN-HABITAT è incaricato di operare per migliorare la situazione abitativa.

Alla nascita dell'agenzia, due anni dopo la prima conferenza sull'Habitat Mondiale a Vancouver in Canada, l'urbanizzazione e le sue conseguenze vengono analizzate sulla base di un Report delle Nazioni Unite creato solo tre decenni prima, quando due terzi dell'umanità ancora viveva in ambienti rurali, inadatto a comprendere realmente la situazione mondiale all'alba degli anni '80.

In risposta alla urbanizzazione globale, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite in una sessione speciale per esaminare l'Habitat Agenda nel 2001 ha deciso di affidare ad UN-HABITAT un programma a pieno titolo delle Nazioni Unite, guidato da un Consiglio Direttivo degli Stati Membri per aiutare i responsabili politici e le comunità locali a fare i conti con il problema e trovare soluzioni praticabili e durature.

Direttamente correlato con il mandato UN-HABITAT è la Dichiarazione del Millennio delle Nazioni Unite (2001) che riconosce l'inaccettabilità delle condizione di vita dei poveri, nelle città del mondo. Si definisce, in questo documento, l'impegno degli Stati membri per migliorare la vita di 100 milioni di persone entro l'anno 2020 (Target 11, Millennium Development Goal n. 7).

Si pensi che 100 milioni di persone rappresentano in realtà solo il 10% della popolazione presente degli slums, che entro il 2050 potrebbero contare circa 3 miliardi di abitanti.

«Quasi 1 miliardo di persone, ovvero il 32% della popolazione urbana mondiale, vive negli slums, la maggior parte dei quali nei Paesi in via di sviluppo. Inoltre, la localizzazione della povertà nel mondo è in movimento verso le città, un processo ormai riconosciuto come l'urbanizzazione della povertà.»²

Con queste parole Kofi Annan (Segretario Generale delle Nazioni Unite) apre il Report dell'ONU *The challenge of Slums*³. Questo documento presenta i risultati della prima valutazione globale degli Slums delle Nazioni Unite dopo l'adozione della Dichiarazione del Millennio⁴, firmata dai 191 Stati membri dell'ONU nel 2000, la quale racchiude otto obiettivi economico-sociali da raggiungere entro il 2020 per debellare la povertà nei Paesi del Terzo Mondo.

Il Report propone un programma operativo per il riconoscimento la definizione degli Slums e su questa base fornisce le prime stime a livello mondiale del numero di abitanti delle baraccopoli urbane.

Il primo fondamentale messaggio a riguardo è stato lanciato dal podio della Seconda Conferenza delle Nazioni Unite sugli insediamenti umani, *Habitat II*, tenutasi ad Istanbul nel 1996. Nel discorso di apertura il segretario generale della conferenza Wally N'Dow, ha affermato che:

«Una guerra civile di bassa intensità si sta combattendo ogni giorno nei centri urbani del pianeta [...] la travolgente velocità con cui il mondo si sta urbanizzando lascia poco tempo per adattarsi. Siamo testimoni tutti i giorni di catastrofi urbane [...] rischiamo un completo collasso delle città.»⁵

² Kofi A Annan (Secretary-General United Nations)

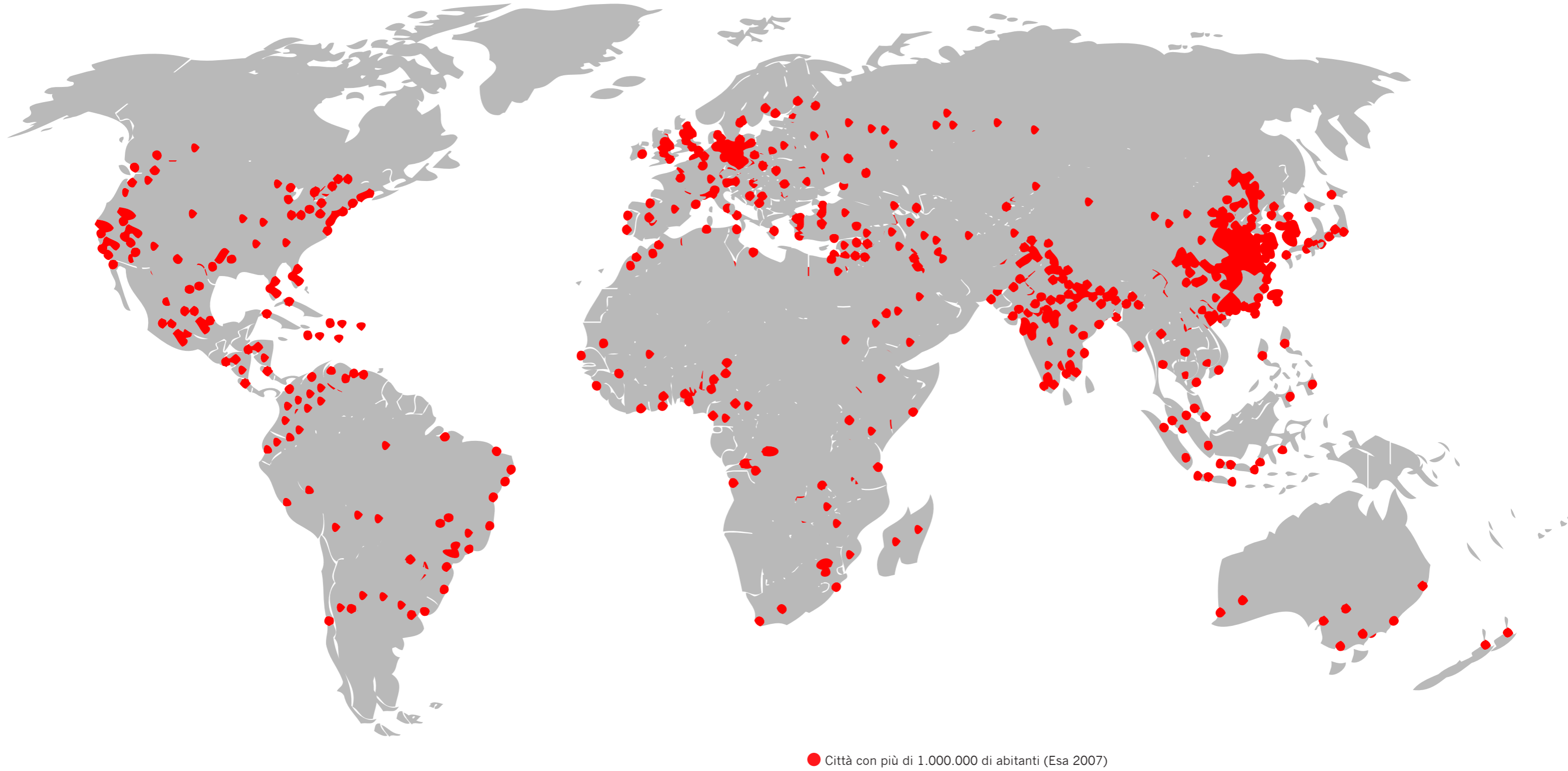
³ *The challenge of Slums: Global Report on Human Settlement, 2003*, UN-HABITAT

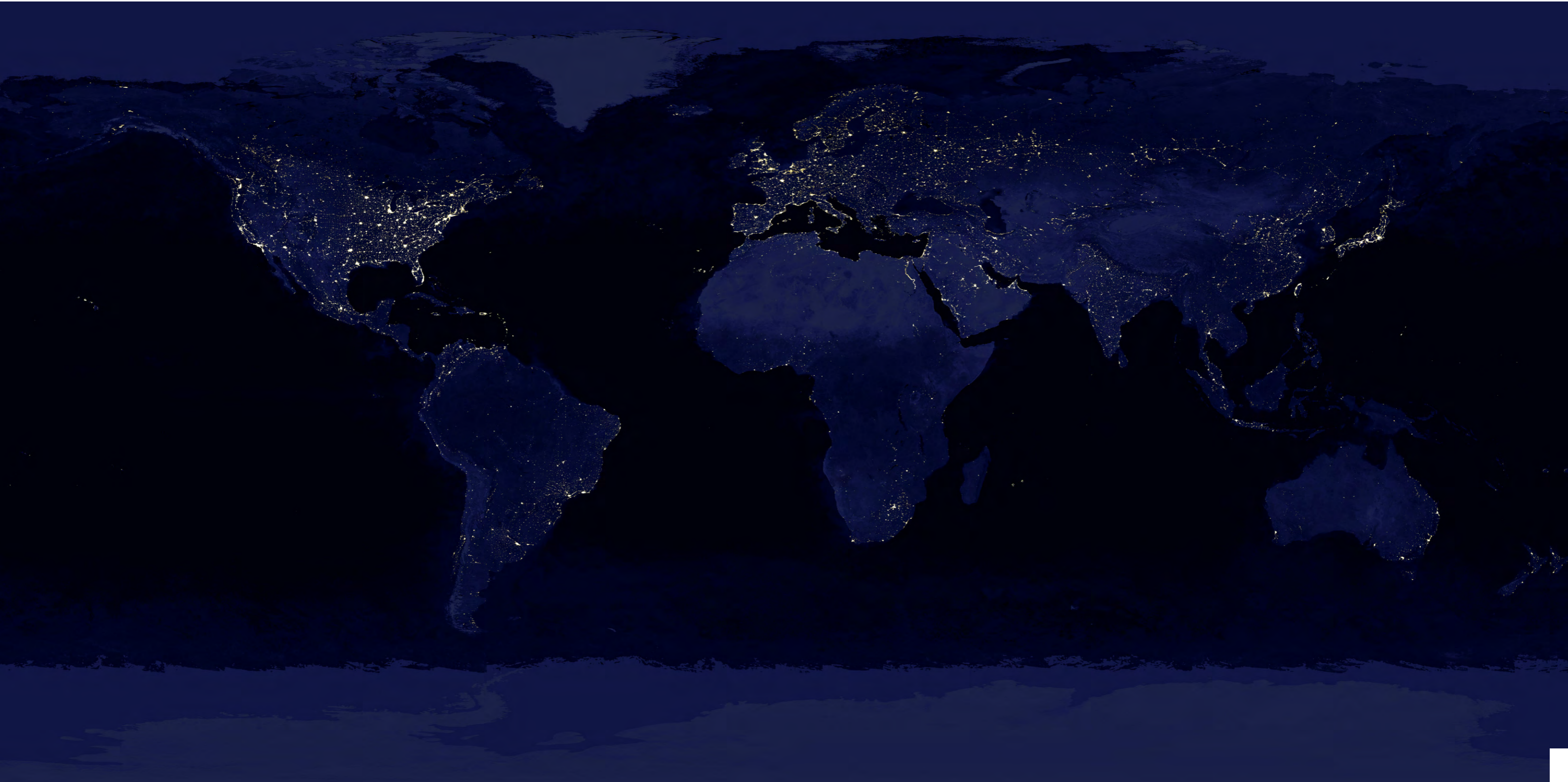
⁴ Obiettivi di Sviluppo del Millennio (*Millennium Development Goals*, MDG)

⁵ Wally N'Dow. *Global warning: cities harm people*, 1° Giugno 1996

Se il polemico intervento di N'Dow era rivolto prima di tutto ad evidenziare la drammatica situazione in cui versa l'urbanesimo nei Paesi in via di sviluppo, il monito da lui lanciato è comunque da valutarsi in un senso più generale.

Gli Slums rappresentano la peggior manifestazione di povertà urbana e di disuguaglianza sociale ed economica su questo pianeta e a mio modo di vedere risulta ancor più sconcertante scoprirli all'interno di una realtà come quella europea che dovrebbe mostrarsi come esempio consolidato di benessere generale per i Paesi in via di sviluppo.





Che cosa è uno Slum?



Veduta sui tetti di Bombay

La prima definizione di “slum” sembra risalire al 1812, quando lo scrittore detenuto James Hardy Vaux introduce il termine nel suo libro, *Vocabulary of Flash Languages*, dove viene presentata come sinonimo di “racket” o “traffico criminale”⁶. Bisogna aspettare gli anni Trenta e Quaranta dello stesso secolo per cominciare trovare l’applicazione del termine in ambito urbano, quando indicava lo stato abitativo dei poveri al tempo del colera. Nella metà del XIX secolo, quando gli slum venivano riconosciuti come realtà insediativa in Francia, America e India, e quindi identificati come un fenomeno internazionale. Nel 1859 in un’inchiesta sui “poveri nelle grandi città”, lo “Scribner’s Magazine” votava i “bassifondi” di Napoli come le “più spaventose abitazioni umane sulla faccia della terra”; lo scrittore e drammaturgo russo Maksim Gorkij era convinto che in realtà il fondo dell’abisso fosse il malfamato distretto moscovita di Khitov, mentre Kipling, nel suo romanzo *Kim*⁷ portava i lettori “più basso e sempre più in basso” a Collotollah, “il pozzo nero più infimo di tutti” a Calcutta⁸.

Questi slum “classici” contenevano una forte specificità e un pittoresco localismo, ma i riformatori concordavano sul fatto che tutti gli slums erano caratterizzati da una amalgama di abitazioni fatiscenti e da affollamento, malattia, miseria e vizio. Per i liberali dell’Ottocento, ovviamente, la dimensione morale era decisiva e lo slum era visto innanzitutto come un luogo in cui «un incorreggibile e brutale “residuo” sociale marciva in immorale e spesso sedizioso splendore».⁹ Quarant’anni dopo, il neonato Dipartimento del Lavoro Usa, nella prima rilevazione “scientifica” sulla vita dei caseggiati americani (*The Slums of Great Cities, 1894*), definiva lo slum come “un’area di sporche strade secondarie, soprattutto quando abitata da una popolazione sordida e criminale”.¹⁰

Gli autori del Report forse: respingono questi preconcetti vittoriani, ma ribadiscono per il resto la definizione classica di slum quale luogo

⁶ Cit. Mike Davis, *Il pianeta degli Slums*, Feltrinelli, Milano 2006.

⁷ R. Kipling, *Kim*, 1901.

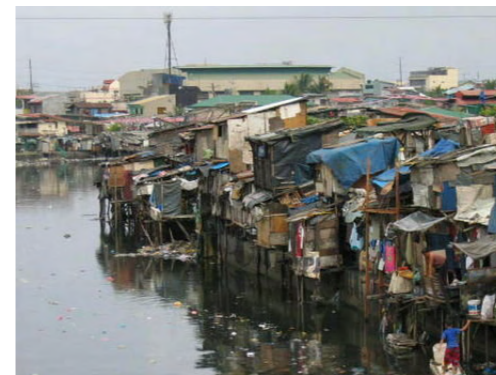
⁸ Robert Woods, *The Poor in the Great Cities*, “Scribner’s Magazine”, New York 1985.

⁹ Edwin Chapin, *Humanity in the City*, New York 1954, p.36.

¹⁰ Vedi Carrol Wright, *The Slums of Baltimore, Chicago, New York and Philadelphia: Seventh Special Report of the Commissioner of Labor*, Washington 1894, p.11-15.



Slum sulla riva del fiume a Bombay, evidente il contrasto con lo skyline di grattacieli sullo sfondo



Slum dei pesatori di Manila, Filippine.

caratterizzato da sovraffollamento, strutture abitative scadenti o informali, accesso inadeguato all’acqua potabile e ai servizi igienici, scarsa sicurezza di possesso. Questa definizione, adottata ufficialmente nel corso di un convegno dell’ONU a Nairobi nell’ottobre del 2002, è “limitata alle caratteristiche fisiche e giuridiche dell’insediamento”, sorvolando sulle “dimensioni sociali”, più complesse e difficili da misurare, pur facendo riferimento, in molte circostanze, alla marginalità economica e sociale degli abitanti¹¹.

Al fine di rendere la definizione più schematica, facilitandone l’applicazione durante le fasi di ricerca UN-HABITAT ha elencato cinque punti-chiave, stabilendo che per essere classificato “slum” è sufficiente che un insediamento abitativo abbia almeno una di queste caratteristiche:

- accesso insufficiente all’acqua potabile;
- accesso inadeguato ai servizi igienico-sanitari e di altre infrastrutture;
- scarsa qualità strutturale delle abitazioni;
- sovraffollamento;
- mancanza della sicurezza di possesso

Questa definizione chiarisce due aspetti problematici: il primo riguarda la diffusione amplissima del fenomeno, (essendo sufficiente il verificarsi di solo uno degli aspetti); il secondo riguarda la vastità dell’articolazione “tipologica” (se ciascuno di questi aspetti può rappresentare un “tema caratteristico e identificativo dell’insediamento”).

Sono slums, sia gli insediamenti che possiedono una di queste caratteristiche e magari manifestate in maniera lieve (come ad esempio un quartiere degradato di Napoli), sia quelli che possiedono tutte le caratteristiche (come ad esempio le baraccopoli indiane o brasiliane).

Questo fa comprendere quando sia difficile sia definire uno slum e sia quale varietà di valori sia stata presa in considerazione durante la stesura del report *The Challenge of Slums*. Gli stessi autori giustificano tali difficoltà con queste motivazioni:

¹¹ *The challenge of Slums: Global Report on Human Settlement, 2003*, UN-HABITAT.



Un vicolo "oscuro" del quartiere dell'Alfama, Lisbona

- gli *Slums* sono troppo complessi per essere definiti in base ad un singolo parametro;
- gli *Slums* sono un concetto relativo e quello che è considerato come uno slum in una città, può essere considerato adeguato in un'altra città, anche all'interno dello stesso Paese;
- le variazioni locali tra baraccopoli sono troppo ampie per definire criteri universalmente applicabili;
- i cambiamenti troppo repentini degli *Slum* impediscono di rendere qualsiasi criterio valido per un periodo di tempo ragionevolmente lungo.
- la natura spaziale dello *Slum* mostra che, a causa della dimensione, una particolare baraccopoli può essere vulnerabile ai cambiamenti giurisdizionali o di aggregazione spaziale.

Nel testo *The challenge of slums* viene elencata una serie di caratteristiche generali per la definizione di slum, utilizzate dalla Legislazione Nazionale, dai Governi locali, dagli Uffici Statistici e dalle Istituzioni interessate a queste problematiche:

Assenza o pesante carenza dei servizi di base

La mancanza di servizi di base è uno dei problemi più frequentemente citati nelle definizioni di slum in tutto il mondo. Quella di strutture igienico-sanitarie e di fonti di acqua potabile è la carenza più importante. A queste si aggiunge sovente l'assenza di:

- sistemi più o meno efficaci per la raccolta dei rifiuti
- fornitura di energia elettrica
- strade asfaltate e dei marciapiedi
- illuminazione stradale
- drenaggio delle acque piovane



Veduta aerea di un megaslum a Caracas, Venezuela



Veduta aerea di un megaslum a Caracas, Venezuela

Alloggi sotto-standardizzati o illegali e strutture edili inadeguate

Nonostante molte città abbiano normative che regolamentano gli standard minimi per la produzione di edifici residenziali, esistono realtà che non rispettano tali caratteristiche e risultano inadeguate sotto il profilo strutturale.

Il sovraffollamento e l'alta densità

Il sovraffollamento è definito da un basso quantitativo di spazio per persona, tassi di occupazione elevati, la convivenza di diverse famiglie o un alto numero di persone in un singolo appartamento o addirittura una singola camera. Molte abitazioni sono sovraffollate, con cinque e più persone che condividono una unica stanza usata per cucinare, dormire e vivere.

Condizioni di vita malsane e località pericolose

Le malsane condizioni di vita sono il risultato di una mancanza di servizi di base, come le fogne, che spesso sono a cielo aperto, la mancanza di percorsi, l'incontrollato smaltimento dei rifiuti, ecc. Tutto questo perché le case sono spesso costruite in aree pericolose o terreni non adatti all'insediamento, come le pianure alluvionali o i terreni franosi, in prossimità di impianti industriali con rischio di emissioni tossiche o in pertinenza di zone adibite allo smaltimento dei rifiuti. Molto spesso queste situazioni sono la causa di una cattiva gestione dei terreni e dei servizi da parte delle istituzioni locali. Il layout dell'insediamento può essere pericoloso anche a causa della mancanza di vie d'accesso o dell'alta densità di strutture fatiscenti.

Insicurezza di possesso

Un certo numero di definizioni considerano la mancanza della sicurezza di possesso una caratteristica delle baraccopoli. La completa mancanza di documenti formali che autorizzano l'occupante a vivere su un lotto o in un edificio di proprietà, prova l'illegalità e occupazione abusiva degli slum. Questa condizione si verifica in tutti gli insediamenti informali o non pianificati.

Gradi di povertà ed esclusione sociale

Il basso reddito o, meglio, l'alto livello di povertà sono caratteristiche tipiche delle aree degli slum, non sono da considerarsi come conseguenza ma bensì come causa di tali fenomeni

Le condizioni degli slum sono manifestazioni fisiche e legali che creano ostacoli allo sviluppo umano e sociale. Risultano perciò aree di esclusione sociale che sono spesso a rischio di alti livelli di criminalità e di altri fattori di destabilizzazione sociale.

Nel mondo esistono più di duecentomila slums, con un ventaglio di popolazione che li abita che va da qualche decina di persone a oltre un milione. Le cinque metropoli più grandi dell'Asia meridionale (Karachi, Bombay, Delhi, Calcutta, e Dhaka) contengono da sole circa quindicimila distinte comunità di slums la cui popolazione totale supera i 20 milioni di persone. E' possibile quindi classificare gli slum in base alla dimensione: li definisce in questo modo Patrick Geddes «*Slum, semislum e megaslum... a questo è arrivata l'evoluzione della città*»¹².

12 Cit. in Lewis Mumford, *La città nella storia*, Bompiani, Milano 2000

Perché esistono gli Slums

Come si sono formati nel passato e perché continuano ad esistere oggi gli slums?

I fattori della nascita sono molteplici:

- i grandi flussi migratori;
- l'aumento della povertà urbana e la conseguente disuguaglianza sociale;
- una forte crescita demografica;
- la globalizzazione.

I poveri urbani si sono in gran parte trasferiti dalle campagne alle città volontariamente, al fine di sfruttare le opportunità lavorative reali o immaginarie. Questo è accaduto sia nei Paesi più sviluppati, con il fenomeno dell'immigrazione, sia nei Paesi in via di sviluppo, con lo spostamento dalle aree agricole a quelle urbane in cerca di migliori condizioni economiche e lavorative.

Dal 1950, la percentuale di persone che lavorano nel settore agricolo dei Paesi in via di sviluppo è diminuita del 20-30%. L'urbanizzazione in queste zone, inoltre, ha continuato la sua corsa frenetica per tutto il periodo degli anni Ottanta e dei primi anni Novanta, nonostante la caduta dei salari reali, l'aumento dei prezzi e la disoccupazione urbana alle stelle, causati da uno sviluppo industriale che non procedette di pari passo. Questo perverso boom urbano ha colto di sorpresa quasi tutti gli esperti e ha contraddetto i modelli economici ortodossi che predicavano che il feedback negativo della recessione urbana avrebbe rallentato o addirittura rovesciato la migrazione dalle campagne¹³.

“Sembrebbe” commentava l'economista Nigel Harris nel 1990 “che per i Paesi a basso reddito una caduta significativa nei redditi urbani non debba produrre necessariamente, nel breve periodo, un declino della migrazione rurale-urbana”¹⁴.

¹³ John Kasarda-Allen Parnell, *Third World Cities: Problems, Policies and Prospect*, Newbury Park 1993, p.14

¹⁴ Nigel Harris, *Urbanization, Economic Development and Policy in Developing Countries*, "Habitat International", 1990, p.21-22

Paradossale era la situazione in Africa: come potevamo le grandi città africane sostenere una crescita annua di popolazione tra il 4% e l'8% (esattamente il doppio di quasi tutte le città europee all'apice degli anni della crescita vittoriana) se le economie andavano contraendosi ad un tasso tra il 2% e il 5%?

Una parte del segreto sta nel fatto che le politiche di deregulation agricola e di disciplina finanziaria imposte dal FMI e dalla Banca Mondiale hanno continuato a generare un esodo del surplus di manodopera rurale verso gli slum urbani proprio quando le città cessavano di produrre di posti di lavoro. Gli anni Ottanta e Novanta del secolo scorso furono segnati da sconvolgimenti senza precedenti nelle campagne di tutto il mondo.

Le città, nonostante la crescita economica stagnante o negativa e prive dei necessari investimenti per le infrastrutture primarie, strutture scolastiche e sanitarie, hanno raccolto i frutti della crisi agricola mondiale. Anziché lo stereotipo classico della campagna ad alta densità di manodopera e della metropoli ad alta intensità di capitale, il Terzo mondo oggi contiene molti esempi di campagne ad alta densità di capitale e di città deindustrializzate ad alta densità di forza lavoro.

Comprese le dinamiche di crescita delle città e degli slums che caratterizzarono la seconda metà del Novecento, diventa inevitabile chiedersi come mai le stesse città e gli stessi slum avessero avuto una crescita così lenta nella prima metà dello stesso secolo. Le motivazioni si ritrovano nelle politiche di “salvaguardia” dei centri cittadini da parte delle Istituzioni, che negavano l'accesso al centro urbano e ancor più importante il diritto di cittadinanza urbana a vasti settori della popolazione agricola.

Per esempio il colonialismo europeo nella sua forma più estrema, quella delle città coloniali britanniche dell'Africa Orientale e Meridionale, ha sempre negato alle popolazioni indigene il diritto di proprietà di terreno urbano e di residenza permanente.

I Britannici temevano che il vivere in città avrebbe “detrinizzato” le popolazioni autoctone e alimentato movimenti anticolonialisti. La migrazione urbana era controllata tramite le *Pass Laws*, leggi che regolamentavano gli spostamenti dei locali, mentre ordinanze sul

vagabondaggio penalizzavano la manodopera informale. Fino al 1954 per esempio, gli Africani erano considerati solo residenti temporanei a Nairobi e non erano autorizzati a detenere beni immobili in locazione.

Ma il colonialismo europeo non era l'unico sistema internazionale di controllo della crescita urbana. Benché portato al potere dalle rivolte contadine anche lo Stalinismo cercò di tamponare l'afflusso dalle campagne.

Inevitabilmente la rimozione delle barricate istituzionali che si opponevano alla rapida crescita urbana è stata messa in opera da una paradossale combinazione di misure controinsurrezionali coloniali e movimenti di indipendenza nazionali in Africa e in Asia e dall'abbattimento delle dittature e dei regimi di lento sviluppo in America Latina. L'abbattimento di queste dighe ha creato una vera e propria inondazione di persone verso le città che rivendicavano il loro "diritto alla città" anche se questo significava vivere in baracche nelle aree periferiche. Ancor più dei debiti e delle carestie, le pratiche anti-insurrezionaliste sono state le spinte più efficaci dell'urbanizzazione informale degli anni cinquanta e sessanta.

Da Karl Marx a Max Weber la teoria sociale ha sempre pensato che le grandi città del futuro avrebbero seguito i passi di Manchester, Berlino, Chicago; e in effetti Los Angeles, San Paolo, Pusan e oggi Ciudad Juarez, Bangalore e Guangzhou si sono avvicinate a quelle previsioni. La maggior parte delle città del Sud del Mondo, però, ricordano più la Dublino vittoriana, che come ha rilevato lo storico Emmer Larkin "era unica tra tutte le realtà di slums che hanno preso vita nel mondo occidentale nel XIX secolo... perché i suoi slums non erano un prodotto della rivoluzione industriale. Tra il 1800 e il 1850, in effetti, ha sofferto, più i problemi della deindustrializzazione che della industrializzazione"¹⁵.

Dappertutto nel Terzo Mondo la scelta abitativa è il risultato di un difficile calcolo e di grandi compromessi. I poveri, una volta inseriti nel sistema urbano devono fare i conti con diversi fattori al fine di ottimizzare lo stile di vita: i costi abitativi, la sicurezza di possesso, la qualità del riparo, il tragitto per il lavoro e spesso l'incolumità personale. Per qualcuno, inclusi quelli che vivono sui marciapiedi, essere collocati vicino al posto di lavoro vale molto più che avere un tetto sopra la testa. Per altri, il

¹⁵ Prefazione a Jacinta Prunty, *Dublin Slums, 1800-1925: A Study in Urban Geography*, Dublino, 1998

possesso un terreno gratuito, o quasi, vale epici viaggi tra la periferia e il centro.

Secondo un modello dell'architetto John Turner, basato sul suo lavoro in Perù negli anni Sessanta, i migranti rurali si trasferiscono in città alla ricerca di un lavoro a causa delle scarse condizioni economiche e sono pronti ad accettare di vivere ovunque nella speranza di trovare un impiego, per poi spostarsi in periferia dove avere una casa di proprietà è un obiettivo quantomeno raggiungibile.

Sebbene gli slum abbiano una lunga storia, (la prima favela di Rio de Janeiro, "Morro de Providencia", fu fondata negli anni Ottanta dell'Ottocento) la maggior parte dei megaslum si è sviluppata a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso. Per esempio, uno dei sobborghi di Città del Messico (Ciudad Nezahualcoyotl) che nel 1957 contava diecimila residenti, conta oggi tre milioni di abitanti.

Gli abitanti degli Slum - Studio delle tipologie

E' interessante notare che esistono molti testi che affrontano la tematica riguardante le tipologie degli abitanti degli slums e contraddicono la credenza popolare che vuole queste realtà prive di ordine sociale e abitate solo da delinquenti e famiglie povere.

Nel libro *"Slum housing and residential renewal"* lo studioso americano David A. Kirby svolge una interessante analisi sugli abitanti degli slum riportando e commentando gli studi di due sociologi inglesi Stokes e Seeley che per primi teorizzarono alcune classificazioni.

In termini generali il problema della classificazione degli abitanti consiste nel capire se la loro presenza negli slums è causata da scelta o fatalità. Una prima suddivisione si può fare tra:

- tutti coloro che desiderano vivere all'interno degli Slums per sfruttarne l'oscurità e quindi utilizzarli come rifugi per nascondersi;
- tutti coloro che per una serie sfortunata di eventi o per deficit di personalità-cultura si trovano intrappolate in queste aree.

I primi studi furono quelli di Stokes che analizzò il fenomeno classificando due tipi di slums in base alle attitudini psicologiche degli abitanti.

- coloro i quali vivono negli slums ma confidano in una possibilità di miglioramento dello stile considerando quello attuale un momentaneo periodo di crisi, vivono nei cosiddetti "Slums of Hope".

- coloro i quali non hanno desiderio di modificare la loro posizione sociale o che credono che, dato il loro status, ogni tentativo di migliorare sarebbe un insuccesso vivono nei cosiddetti Slums of No Hope o Dispair

Stokes individua così un tipo di abitanti (the *"escalators"*) che si credono e lottano per un miglioramento della loro posizione sociale e un secondo tipo (the *"non-escalators"*) che per diverse ragioni pensano di non avere questa possibilità.

Egli afferma che gli abitanti degli slum "Hope" sono principalmente stranieri, immigrati, che si trasferiscono nelle città attirati dalle potenzialità sociali ed economiche e la maggior parte dei quali viene poi assorbita

nel tempo dalla popolazione lavoratrice migliorando la propria posizione sociale. Ad ogni modo non tutti gli stranieri hanno successo, a causa delle loro scarse capacità o di emarginazione razziale e religiosa.

Il modello di Stokes può essere criticato da diversi punti di vista: non considera i residenti originari, manca di citare gli abitanti degli slums che provengono comunque dalla stessa città e sembra suggerire un meccanismo attraverso cui tutti quelli che sono attratti dalle migliori condizioni economiche della città inevitabilmente debbano vivere nelle sue aree più degradate.

Probabilmente una migliore classificazione fu formulata da Seeley (1959) nel suo scritto *"The slum: its nature use and users"*. Le sue osservazioni sembrano basate su un'interpretazione più accurata del ruolo degli Slums rispetto a quelle di Stokes.

Lo studioso afferma che gli Slums non sono solo "discariche" di uomini od oscuri percorsi della città ma fornitori di beni e servizi, molti dei quali richiesti dalla stessa popolazione non-slum della città. Seeley, al pari di Stokes, riconosce che i cambiamenti sono possibili e formula una prima classificazione, separando i necessaristi (coloro che vivono negli slum per necessità) dagli opportunisti (coloro che vivono negli slum per scelta)

Articola quindi la sua visione in 4 gruppi:

- **Necessaristi permanenti:** coloro che sentono di non poter lasciare l'area e che non vogliono o non possono trovare sistemazioni alternative; inclusi gli "indolenti" che ereditando probabilmente alcuni atteggiamenti da malattie, maleducazione, malnutrizione, continue sconfitte, etc. mostrano una chiara apatia verso la mobilità. Una grossa fetta è composta dagli "emarginati sociali", alcolisti, tossicodipendenti, spacciatori, prostitute e altri soggetti che vivono nell'illegalità e sono esclusi dalla vita di quartiere.

- **Necessaristi temporanei:** includono i "poveri rispettabili" e gli "intrapopolati". I primi vivono negli slum ma le loro frequentazioni sono normalmente all'esterno e il loro stile di vita è simile a quelli di classi sociali elevate. I secondi ??

- Opportunisti permanenti: sono coloro che vivono in uno slum perché le opportunità economiche lo permettono. Seeley li definisce: “fuggitivi”, “introvabili”, “modelli” e “sporting crowd”. I “fuggitivi” vivono più o meno tutta la loro vita di sotterfugi ed escamotage al limite della legalità o hanno deciso di evitare la competizione professionale delle aree più ricche. Gli “introvabili” sono persone che non cercano di emergere e non sono interessate ad una chiara e sicura posizione sociale. I “modelli”, rari ma interessanti, sono persone che si considerano missionari sociali o religiosi e vivono lì per aiutare i meno fortunati. Infine gli “sporting crowd” sono coloro che vivono negli slum perché da loro la possibilità di investire i loro soldi in “altre cose” e mantenere questo “tenore di vita” non permette loro di pagare un affitto normale.

- Opportunisti temporanei: secondo Seeley questo gruppo è significativo non solo sotto il profilo numerico ma anche perché gli slums sono luoghi dove è davvero possibile il miglioramento economico e sociale. Vengono individuate tre categorie: i “principianti”, gli “scalatori”, gli “imprenditori”. I “principianti” sono x la maggior parte immigrati in città per i quali gli Slum sono i luoghi dove insediarsi con maggior facilità. Generalmente sono giovani coppie con poche risorse economiche e culturali. Gli “scalatori” sono molto simili a questi ultimi ma normalmente vivono nelle aree per pochi anni, con la consapevolezza di essere in una situazione provvisoria di sacrificio con l’obiettivo di accumulare denaro e fare conoscenze per muoversi in aree migliori. L’ultimo gruppo, gli “imprenditori”, sono coloro che riescono ad organizzare un business all’interno dello slum e in molti casi si spostano in quartieri migliori continuando a mantenere la gestione delle proprie attività e a trarne profitto.

Nonostante queste realtà viste da fuori appaiano “invivibili” o “inappetibili”, in realtà gli abitanti creano la fitta rete di relazioni interne, il microcosmo della vita familiare e sociale, la microeconomia di sussistenza etc., si affezionano a questi luoghi, ritenendoli di alto valore abitativo, culturale e umano.

Come possiamo quindi definire un problema grave della città moderna

lo Slum se gli abitanti sono felici di rimanere lì?

In primo luogo bisogna specificare che un problema è sempre un riconducibile ad uno stato mentale. Dunque esiste solo quando viene percepito come tale.

in secondo luogo la percezione di un problema è assolutamente soggettiva e può variare a seconda dei soggetti coinvolti.

Friedman nel suo testo *“Government and Slum Housing”*, del 1978, distingue i soggetti che gravitano attorno a questi fenomeni e come questi vedono e/o vivono la realtà degli slums:

- gli abitanti degli Slum: che ritengono problematica la vita all’interno di queste aree e focalizzano la loro attenzione su tutte le carenze dei servizi e le difficili condizioni abitative;

- i non-abitanti degli slum: che vedono e vivono la realtà dall’esterno con una doppia visione:

- Egoistica, se individuano gli Slum come centro di malavita, droga e disordine sociale e se vedono solo i malefici apporti di questa realtà alla loro.

- Altruista: se pur riconoscendo i grandi disagi della situazione, concentrano la loro attenzione sulla possibilità di recupero dei quartieri, attivandosi per ridurre il gap di servizi e condizioni con il resto della città.

- i governi locali e nazionali: che hanno una visione molto spesso politica legata strettamente allo sfruttamento di queste situazioni per propaganda elettorale e si muovono solo quando la situazione sfugge di mano e causa rivolte popolari.

Quella che è stata appena mostrata è sicuramente una visione davvero molto semplicistica del problema, ma senza dubbio interessante perché pone l’accento sulle differenti possibilità di percezione di un problema da parte dei differenti soggetti.

La diffusione degli
Slums nei paesi in
via di sviluppo

La diffusione degli Slums nei paesi in via di sviluppo

	1950	1975	2003	2030
POPOLAZIONE TOTALE (miliardi)				
Mondo	2,52	4,07	6,3	8,13
PS	0,81	1,05	1,2	1,24
PvS	1,71	3,02	5,1	6,89
POPOLAZIONE URBANA (miliardi)				
Mondo	0,73	1,52	3,04	4,94
PS	0,43	0,7	0,9	1,01
PvS	0,31	0,81	2,15	3,93
TASSO DI URBANIZZAZIONE (%)				
Mondo	29,1	37,3	48,3	60,8
PS	52,5	67,2	74,5	81,7
PvS	17,9	26,9	42,1	57,1
TASSO DI CRESCITA URBANA (valore annuo medio,%)				
Mondo		1950 - '00		2000 - '30
PS		2,72		1,83
PvS		1,45		0,47
		3,73		2,29

Confronto della crescita urbana tra PS e PvS.
Fonte: ONU (2004)

Al giorno d'oggi la diffusione di grandi agglomerati urbani nei Paesi in via di sviluppo è una realtà consolidata e di conoscenza comune. I paesi in via di sviluppo, considerati nel loro insieme, hanno conosciuto una crescita tardiva che corrisponde, secondo lo storico-economista Paul Bairoch alla quarta fase della storia urbana¹⁶.

La situazione attuale è figlia di un processo migratorio dalle campagne alle città che ha caratterizzato tutto il Novecento. Il risultato di questo processo si riscontra nelle statistiche di urbanizzazione, che mostrano come la metà degli abitanti del pianeta sia insediata nelle città, con particolari picchi nei Paesi del Terzo Mondo. Dato praticamente sconvolgente se si pensa che questi agglomerati urbani sono nati con diversi secoli di ritardo rispetto alle più antiche città Europee o Nord Americane.

Nella vertiginosa crescita delle città Terzomondiali in questo secolo è possibile cogliere alcune verità non dette di una storia che è sempre più strettamente intrecciata con la nostra. Nei tassi di sviluppo esponenziali delle mega-città del Terzo mondo è possibile intravedere più nettamente che altrove le tendenze delle violente trasformazioni sociali ed economiche. Per capire al meglio quali forze sono entrate in gioco è necessario fare un breve excursus storico.

L'influenza dei paesi colonizzatori del XIX secolo non ha prodotto grandi concentrazioni urbane nei paesi sottoposti al dominio coloniale, come per esempio in Africa in cui i cambiamenti sotto questo profilo sono stati assolutamente poco rilevanti. Questo è dovuto al fatto che le grandi città del Sud del Mondo hanno rappresentato fino alla fine dell'Ottocento una realtà quantitativamente molto limitata e decisamente secondaria sotto il profilo economico. Capitali assopite, il cui dinamismo rimaneva strettamente funzionale agli interessi dei centri decisionali situati nei paesi colonizzatori, i quali non avevano alcun interesse a dare uno sviluppo concreto agli insediamenti urbani, che avrebbe portato alla formazione di una identità sociale pericolosa per gli stessi colonizzatori. Queste scelte hanno fatto sì che non esistesse un impianto definito della struttura delle città e tanto meno linee guida per il suo sviluppo.

¹⁶ Paul Bairoch, "Il fenomeno urbano nel Terzo Mondo", L'Harmattan Italia, Torino 1985

	1950	1975	2003	2030
POPOLAZIONE TOTALE (milioni)				
America del Nord	172	243	326	408
America latina e Caraibi	167	322	543	711
Europa	547	676	726	685
Oceania	13	22	32	41
Africa	221	408	851	1398
Asia	1398	2398	3823	4887
POPOLAZIONE URBANA (milioni)				
America del Nord	110	180	261	354
America latina e Caraibi	70	197	417	602
Europa	280	446	530	545
Oceania	8	15	24	31
Africa	33	103	329	748
Asia	232	575	1483	2664
TASSO DI URBANIZZAZIONE (%)				
America del Nord	64	74	80	87
America Latina e Caraibi	42	61	77	85
Europa	51	66	73	80
Oceania	61	72	73	75
Africa	5	25	38	55
Asia	15	25	39	53

Confronto popolazione urbana tra continenti.
Fonte: ONU (2004)

America del Nord escluso Messico
America Latina e Caraibi incluso Messico
Europa inclusa Bielorussia, Russia e Ucraina, esclusi Cipro e Turchia
Asia inclusi Caucaso mer., Asia cen. Ex Urss, Medio Oriente, Turchia

L'unica eccezione riguarda l'America Latina in cui già nell'Ottocento iniziarono a nascere grandi città di stampo europeo. Tali insediamenti vennero definiti "metropoli eterogeneiche"¹⁷, cioè legate, in primo luogo per la loro nascita, ai paesi colonizzatori da cui dipendevano, non solo per la scelta del sito e delle modalità insediative (veniva generalmente prediletta la fondazione di città portuali), ma soprattutto per le tipologie architettoniche e urbane che riproducevano. Solo in secondo luogo le città erano anche legate al territorio circostante in quanto organizzavano i flussi di materie prime e di prodotti naturali ma nei cui confronti hanno mantenuto a lungo una relativa estraneità. Queste città rimanevano fondamentalmente avamposti in cui veniva organizzata l'uscita dei prodotti di esportazione e da cui entravano le merci provenienti dal paese colonizzatore, garantendo la presenza della cultura europea e dirigendo il processo economico. In effetti esse furono prevalentemente città dipendenti dalle centrali d'oltreoceano espletando il compito di *ville compitor*, ossia di città che funzionano come le filiali amministrative di una azienda: riprendendone fedelmente lo stile ed essendo sempre dipendente dalle capitali d'oltreoceano.

Solo sul finale dell'Ottocento una volta raggiunta l'indipendenza nazionale le città Latino-Americane conobbero uno sviluppo autonomo di qualche rilievo.

Nel panorama mondiale però il caso sudamericano è rimasto a lungo isolato e le grandi città del Sud del mondo hanno rappresentato una realtà economica secondaria fino agli inizi del XX secolo quando emerse una vera e propria "inflazione urbana" che ha completamente ricostruito questo paesaggio.

Già nel primo ventennio del Novecento la popolazione urbana del Terzo mondo cresce di oltre un quarto, con incrementi annuali del 1,3 - 1,4 %, con picchi del 1,9% e il 2,1% tra il 1920 e il 1930.

¹⁷ Cfr. S. Vergati, *I processi di urbanizzazione e la supremazia urbana nei paesi in via di sviluppo*, in P. Guidicini e G. Scida' (a cura di), *Le Metropoli Marginali*, Angeli, Milano 1986, pp. 86-116

Bisogna specificare che quasi il 30% della crescita complessiva è prodotta dall'America latina, che fu la prima a iniziare movimenti di espansione urbana una volta raggiunta l'indipendenza dai colonizzatori, ma anche in altri paesi Terzomondiali si riscontra un aumento della popolazione, molto più lento e dovuto a fattori fisiologici, principalmente di tipo demografico interno.

Nei quarant'anni successivi il fenomeno prende proporzioni clamorose: tra il 1946 e il 1980 il numero degli abitanti delle città del Terzo mondo cresce di quattro volte, raggiungendo un tasso annuale del 4,5%¹⁸.

Fondamentale il dato rilevato da Bairoch: «Nel mondo sviluppato ci sono voluti circa duecento anni per passare da un tasso di urbanizzazione del 12% ad uno del 32%. Nel Terzo mondo lo stesso passaggio ha richiesto meno di cinquant'anni.»¹⁹

Inevitabilmente questo boom di crescita ha una importanza fondamentale nella comprensione dello stato attuale in cui versano le città del Terzo Mondo. Un incremento di questa portata è stato praticamente impossibile da controllare e gestire anche nelle situazioni in cui si presentava una struttura urbana definita. Il continuo flusso di persone che dalla campagna si spostarono in città alla ricerca di opportunità lavorative si scontrò con una sistema assolutamente incapace di ospitarlo²⁰.

Il quadro che si è disegnato è quello di città che crescono con una tale rapidità da vedere sconvolgere completamente la loro fisionomia: si moltiplicano i quartieri nuovi che spesso non sono nemmeno segnati sulle mappe²¹.

Ma l'aspetto forse più impressionante dei fenomeni in corso è quello che ha portato un numero elevatissimo di città del Terzo mondo ai vertici

¹⁸ Per rendersi conto della dimensione e del peso di questo dato lo si può paragonare a quello della rivoluzione industriale in Europa, nel periodo della sua massima espansione, dal 1860 al 1900: il tasso di crescita in questo caso non ha mai superato il 2,3% annuo.

¹⁹ P.Bairoch, "Il fenomeno urbano nel Terzo Mondo", L'Harmattan Italia, Torino 1985

²⁰ Non più di cent'anni fa solo quattro città al mondo avevano più di un milione di abitanti: Londra, Parigi, Berlino e New York. Al giorno d'oggi esistono più di trecento conurbazioni che contano un milione di abitanti e si calcola che nei prossimi vent'anni questo numero potrebbe raddoppiare. Tra il 1950 e il 1990 la popolazione urbana Terzomondiale si è quintuplicata e le Nazioni Unite prevedono che entro il 2025 raggiungerà i 4 miliardi di cittadini.

²¹ E' il caso di città del Messico che negli anni cinquanta aveva poco più di tre milioni di abitanti e dovrebbe raggiungere presto una cifra superiore ai 25 milioni; analogo per molti versi è stato lo sviluppo di San Paolo, un'altra città che ha visto decuplicare i suoi abitanti nel giro di poco più di quarant'anni.

Megaslum	Abitanti
Neza/Chalco/itza (Città del Messico)	4
Libertador (Caracas)	2,2
El Sur/Ciudad Bolivar (Lima)	2
Cono Sur (Lima)	1,5
Ajgunle (Lagos)	1,5
Sadr (Baghdad)	1,5
Gaza (Palestina)	1,5
Orangi (Karaki)	1,2
Cape Flats (Città del Capo)	1,2
Pikine (Dakar)	1,2
Imababa (Il Cairo)	1
Ezbet El-Haggana (Il Cairo)	1
Cazenga (Luanda)	0,8
Dharavi (Bombay)	0,8
Kiberi (Nairobi)	0,8
El Alto (La Paz)	0,8
Città dei Morti (Il Cairo)	0,8
Sucre (Caracas)	0,8

I venti maggiori Megaslum del Mondo
Fonte: Il pianeta degli Slums, Mike Davis

della classifica mondiale delle città con il maggior numero di abitanti, le cosiddette Mega-città. Nei continenti che fino ad ora erano rimasti ai margini di questa ondata di urbanizzazione la crescita negli ultimi trent'anni è stata di altissima intensità; in Asia nel 1970 c'erano solo tre Mega-città con più di 8 milioni di abitanti, all'inizio del III Millennio ne esistono quasi una ventina. E' sorprendente leggere i nomi delle città Terzomondiali che arrivano a dieci milioni di abitanti, perché si possono trovare città che lasciano decisamente sorpresi come Dakha in Bangladesh e Tianjin in Cina²², vere e proprie megalopoli praticamente sconosciute al resto del mondo.

In presenza di questi dati possiamo affermare definitivamente che si è conclusa la storia urbana eurocentrica e che si aperto un nuovo processo nella storia dell'urbanizzazione: quello che gli esperti hanno definito "iperurbanizzazione" (*Overurbanization*)²³.

Questi trends di sviluppo hanno da tempo destato la preoccupazione di molti studiosi; secondo alcune stime, nel 2000, si è già oltrepassata la soglia del 45% della popolazione che abita in aree urbane nei PVS. Il nuovo secolo si apre quindi con prospettive di aumento delle enormi concentrazioni urbane: secondo alcune proiezioni nell'anno 2025 circa l'85% degli abitanti dei paesi sviluppati e il 55% dei paesi del Terzo mondo vivrà in città.

Leggendo questi dati è facile rendersi conto di quali possano essere i problemi legati alla gestione del territorio e al rapporto con l'ambiente, prodotti da una simile concentrazione di popolazione e dall'impatto territoriale provocati da agglomerati metropolitani di tali dimensioni.

Un'ondata di persone che quotidianamente si insedia, o tenta di insediarsi, nelle aree urbane e raramente trova una situazione edilizia sufficiente per ospitarli, produce insediamenti spontanei "di fortuna", "città parallele" o come definiti precedentemente: slums e mega-slums in cui gran parte della popolazione è costretta a vivere occupando un'ampia varietà di orbite urbane dal centro alle estremità della città,

²² Fonte: Population Division, United Nations Secretariat, *World Urbanization Prospects: the 1996 Revision*, United Nations, New York 1997.

²³ Alcuni esempi sono davvero impressionanti e corrispondono a realtà difficilmente immaginabili, come ad esempio Lagos che è passata da poco più di duecentomila abitanti nel 1956 ad una cifra attuale che nessuno è in grado di stabilire con certezza, ma che si dovrebbe aggirare attorno ai 10 milioni di abitanti.

1950		1975		2003		2015	
New York	12,3	Tokyo	26,6	Tokyo	35,5	Tokyo	36,2
Tokyo	11,3	New York	15,9	Città del Messico	18,7	Mumbai	22,6
		Shanghai	11,4	New York	18,3	Delhi	20,9
		Città del Messico	10,07	San Paolo	17,9	Città del Messico	20,6
				Mumbai	17,4	San Paolo	20
				Delhi	14,1	New York	19,7
				Calcutta	13,8	Dhaka	17,9
				Buenos Aires	13	Jakarta	17,5
				Shanghai	12,8	Lagos	17
				Jakarta	12,3	Calcutta	16,8
				Los Angeles	12	Karachi	16,2
				Dhaka	11,6	Buenos Aires	14,6
				Osaka-Kobe	11,2	Il Cairo	13,1
				Rio Janeiro	11,2	Los Angeles	12,9
				Karachi	11,1	Shanghai	12,7
				Pechino	10,8	Manila	12,6
				Il Cairo	10,8	Rio de Janeiro	12,4
				Mosca	10,5	Osaka-Kobe	11,4
				Manila	10,4	Istanbul	11,3
				Lagos	10,1	Pechino	11,1
						Mosca	10,9
						Parigi	10

Agglomerati urbani con più di 10 milioni di abitanti (popolazione in milioni).
Fonte: (ONU 2004)

con la massima concentrazione nelle periferie.

Questa varietà di insediamenti che caratterizzano le città del Terzo Mondo propongono ovviamente delle differenze stilistiche e culturali da città a città. E' però possibile analizzarle con uno schema comune, mettendo in evidenza le diverse tipologie abitative.

La prima possiamo definirla "edilizia ereditata" e riguarda i molti casi di riconversioni di dimore coloniali e delle ville Vittoriane soprattutto in America Latina e in alcune città asiatiche. Gran parte dei *palomares* del Guatemala, le *avenidas* di Rio, i *convertillos* di Buenos Aires e Santiago, le *quintas* di Quito e le *quarteiras* della vecchia Havana, oggi pericolosamente in rovina, sono abitate e decisamente sovraffollate. Un esempio a scala più vasta, anche se oggi è stato ridimensionato in estensione e affollamento, è probabilmente lo slum di Pechino (*Xuanwu District*), all'interno alla città vecchia, costituito da abitazioni a patio, di epoca Ming e Qing.

In molti casi interi rioni, prima borghesi, sono stati trasformati in Slums: è accaduto in Brasile, per i *Campos Eliseos* di San Paolo e per molti comparti ex-coloniali di Lima (Venezuela).

Anche se il processo globale dominante resta quello dell'espulsione dei poveri dai centri urbani, alcune città del Terzo mondo riproducono il modello statunitense della segregazione urbana, con le classi medie (post-coloniali) che fuggono dai nuclei centrali verso i sobborghi cintati, dando vita alle cosiddette "edge cities", ("città di margine").

L'esempio più insolito di edilizia ereditata è forse la Città dei Morti (Qarafah) del Cairo, dove circa un milione di persone vivono nel più antico cimitero della città. Il luogo in cui sono conservate tuttora le spoglie di generazioni di sultani ed emiri è diventato un'isola urbana cintata e circondata dal traffico convulso delle superstrade. «Gli invasori hanno riadattato le tombe in maniera creativa in modo tale che venissero incontro alle esigenze dei vivi. Cenotaffi e lapidi funerarie sono usate come scrittoi, tastiere di letti e tavoli. Tra una tomba e l'altra vengono stesi i fili per stendere il bucato»²⁴.

²⁴ Jeffrey Nedoroshik, *The city of the Dead: A History of Cairo's Cemetery Communities*, Westport 1997, p.43



Un tipico chawl di Bombay



I chawl ospitano una famiglia per ogni locale, come mostra questa foto gli standard abitativi sono ben al di sotto della norma.

In gran parte del Terzo mondo però il fenomeno del riuso e dalla riconversione è meno comune della nuova costruzione di caseggiati o dei condomini in affitto. Nell'India coloniale, l'ostinato rifiuto del Raj di garantire un minimo di fornitura idrica e di servizi igienici ai quartieri urbani corrispondeva perfettamente alla politica abitativa basata sull'avidità dei proprietari, che costruirono caseggiati divenuti orribilmente sovraffollati, malsani ma lucrosissimi e che ancora oggi ospitano milioni di indiani²⁵. A Bombay il 75% dello stock abitativo è costituito da fatiscenti monolocali in affitto chiamati *chawl* e come questi anche le *callejones* di Lima sono state specificatamente costruite per essere date in affitto ai poveri. Molti di questi edifici della capitale Venezuelana inoltre sono controllate dal maggior proprietario immobiliare della città: la chiesa cattolica.

In genere si tratta di abitazioni di bassissima qualità formate da intelaiature in legno riempite di un impasto di paglia e fango; destinate a deteriorarsi con il tempo e a divenire pericolosamente instabili. Da uno studio sulle *callejones* risultava inoltre che in media: 85 persone avevano in uso comune un unico rubinetto e 93 utilizzavano lo stesso bagno²⁶. Analogamente fino al boom della *favela* periferica iniziato nei primi anni ottanta, gran parte dei poveri di San Paolo trovava tradizionalmente alloggio in stanze in affitto in caseggiati in centro (*cortiços*) una parte rappresentata da caseggiati costruiti a destinazione popolare e un'altra da alloggi di seconda mano lasciati dalla borghesia urbana.

Gli *inquilinos* di legno e lamiera di Buenos Aires furono costruiti originariamente per gli immigrati italiani poveri nei *barrios* portuali come La Boca e Barracas. Dopo l'ultima crisi debitoria del Novembre del 2001, però, molte famiglie della classe media sono state espulse dai loro appartamenti privati e ora affollano i monolocali degli *inquilinos* condividendo con altre cinque o sei famiglie bagno e cucina. Nel corso dell'ultimo decennio di crisi a Buenos Aires si sono insediati un numero di abusivi stimato sulle centomila unità, che hanno occupato costruzioni e fabbriche abbandonate nel Distrito Federal del centro²⁷.

²⁵ Nandini Gooptu, *The policy of the Urban Poor in the Early Twentieth-Century India*, Bambridge (UK) 2001, p. 91-102

²⁶ Geert Gusters, *Inner-City Rental Housing in Lima, "Cities"* 2001, p. 254

²⁷ David Keeling, *Buenos Aires: Global Dreams, Local Crisis*, Chichester 1996, p. 100



Gli slums galleggianti di Hong Kong



Favela da Rocinha, Rio de Janeiro

Contrariamente a quanto accade in questi Paesi, nell'Africa subsahariana il vecchio condominio residenziale popolare nel centro cittadino è una tipologia praticamente assente dato che, come spiega il geografo Michael Edwards, «i caseggiati sono rari perché le città sono prive di un nucleo urbano storico. Anche se vivere in affitto era una pratica quasi universale tra gli africani prima dell'indipendenza, i locatari abitavano in ostelli (se uomini singoli) o in case di township (se famiglie) più che in condomini»²⁸.

Una tipologia che fortunatamente sta scomparendo sono gli slum galleggianti, molto comuni nel sud est asiatico, un tempo rappresentavano il dieci per cento delle abitazioni a Hong Kong, soprattutto per persone di etnia Tanka e Hakka, considerate inferiori dalla maggioranza Han²⁹.

Infine l'ultimissimo livello nella graduatoria delle tipologie abitative per i poveri del centro è la strada. La più vasta popolazione di senzatetto nel Terzo mondo si trova probabilmente a Bombay (un rapporto del 1995 ha stimato il loro numero in un milione di persone senzatetto).

Lo stereotipo tradizionale dell'indiano abitante della strada è quello del contadino in miseria appena arrivato dalla campagna, che sopravvive con mezzi parassitari come l'elemosina. In realtà molti abitanti dei marciapiedi sono semplicemente dei lavoratori (conducenti di risciò, muratori, manovali, facchini dei mercati) costretti dalla loro attività a vivere nel cuore della metropoli, in cui, con il loro guadagno, non possono permettersi una sistemazione migliore³⁰.

Raramente, però, vivere in strada è gratuito, esistono infatti accordi per cui anche gli occupanti dei marciapiedi devono pagare una tassa a poliziotti e sindacati³¹. A Lagos c'è anche per avere la parvenza di un letto è disposto a comprare delle cariole, vendute da improvvisati "imprenditori", rubate nei cantieri.

²⁸ Michael Edwards, "Rental Housing and the Urban Poor", in Philip Amis e Peter Lloyd (a cura di) *Housing Africa's urban poor*, Manchester 1990, p. 263

²⁹ Bruce Taylor, "Hong Kong Floating Settlements", in CARL PATTON (a cura di), *Spontaneous Shelter*, Philadelphia 1988, p.198

³⁰ Frederic Thomas, *Calcutta Poor: Elegies on a City Above Pretense*, Armonk 1997, pp. 47, 136

³¹ Erhard Berner, "Learning from Informal Market", in David Westendorff e Deborah Eade (a cura di), *Development and Cities*, Oxford 2002, p. 233



Khartoum, la città si estende a perdita d'occhio sul territorio desertico

Le varianti tipologiche prima illustrate riguardano le molte casistiche di Slum nei centri storici; in realtà la maggior parte dei poveri urbani non vive più nei centri cittadini. Dal 1970 la quota maggiore di crescita della popolazione urbana mondiale è stata assorbita nella comunità degli slum nella periferia delle città del Terzo mondo (l'espansione a macchia d'olio delle città ha da tempo smesso di essere un fenomeno tipicamente nordamericano).

L' "orizzontalizzazione" delle città povere è spesso stupefacente quanto la crescita della loro popolazione: per esempio nel 1988 Khartoum (Sudan) aveva un'area edificata quarantotto volte più vasta che nel 1955.

In effetti le zone suburbane di molte città povere sono oggi così estese da suggerire la necessità di ripensare al concetto di "periferialità". Per esempio, le baraccopoli che la circondano Lusaka (Zambia) contengono due terzi della popolazione della città, inducendo a pensarli come "complessi periurbani", ma si potrebbe dire che è la città stessa da considerarsi come periferica³².

Nelle città in espansione del Terzo mondo, "periferia" diventa quindi un termine molto relativo e di forte specificità temporale: quello che oggi è fascia marginale urbana, campo agricolo, foresta o deserto, domani potrà entrare a far parte di un denso nucleo metropolitano.

Fatta eccezione per l'Asia Orientale, dove esistono esempi significativi di edilizia statale periferica (come i vecchi sobborghi industriali cinesi), lo sviluppo marginale nelle aree urbane Terzomondiali si possono suddividere in due categorie: "insediamento abusivo" e "urbanizzazione pirata".

Entrambe le realtà danno origine a paesaggi di bidonville collocati in sistemi urbani non programmati, senza infrastrutture principali e servizi di base.

Con insediamento abusivo si intende la presa di possesso della terra senza l'acquisto del titolo di proprietà. Dei terreni periferici "senza costo" si è spesso parlato tra gli esperti come del magico segreto dell'urbanesimo del Terzo mondo, descrivibile come una grande sovvenzione non pianificata ai più poveri.

³² K.Shivaramkrishnan, "Urban Governance: Changing Realities", in Kehder Cohen (a cura di), *Preparing for the Urban Future: Global Pressures and Local Orses*, Washington 1997, p. 229



Una via "oscurata" dalla eccessiva edificazione ad Hong Kong.

Questa tipologia di insediamento raramente è priva di costi iniziali, poiché gli occupanti per avere accesso ai siti spesso sono costretti a pagare notevoli tangenti ai politici, alla malavita o alla polizia, e possono continuare a pagare per anni in denaro o sotto forma di voti questo informale "canone d'affitto". Inoltre vanno aggiunti tutti quei costi di "gestione" che comporta il vivere in un'abitazione priva di servizi ed esterna al centro urbano. Da ciò si evince che l'occupazione abusiva non sempre è più economica dell'acquisto di un lotto di terra, ma la sua principale attrattiva sta nella «possibilità di uno sviluppo infrastrutturale successivo che porti a una suddivisione dei costi»³³.

Molte comunità di abusivi, va detto, non si insediano solo nelle zone periferiche ma molto spesso, su piccola scala, prendono posto in siti marginale o interstiziali della città già definita.

Lo squatting³⁴, come lo definiscono gli inglesi, può essere considerato come una categoria a indipendente. Ha raggiunto l'apice in America Latina, in Medio Oriente e nel Sudest Asiatico nel corso degli anni Settanta. Oggi le occupazioni abusive continuano principalmente sui suoli urbani di basso valore che presentino situazioni ambientali e igieniche estreme, sfruttando quindi lo scarso interesse da parte del mercato formale. Un esempio le *villas de emergencia* di Buenos Aires, occupate generalmente da clandestini boliviani e paraguaiani, che si collocano lungo le sponde maleodoranti di due fiumi molto inquinati come il Rio della Reconquista e Rio de la Matanza (ex aree industriali, il cui passato utilizzo ha lasciato scarichi fognari non trattati che emanano odori insopportabili e diventano focolai di insetti e malattie; gli insediamenti qui sono tollerati solo perché allo stato attuale sono collocati in siti privi di valore economico).

Diversamente esiste un invisibile ma attivissimo mercato immobiliare sul margine urbano, anche su terreni desertici e climaticamente poco confortevoli che vengono scelti per particolari insediamenti a basso costo. Questo processo è stato definito: "urbanizzazione privata" (una

³³ Ehrard Berner, *Defending a Place*, Oxford 2000, pp. 236-237.

³⁴ Con squatting si intende un atto concreto di invasione di terreni o edifici da parte di singoli o di nuclei familiari, così come di gruppi organizzati, per fini abitativi o per altro uso.

sorta di privatizzazione della occupazione abusiva) e fu studiato per la prima volta da un gruppo di ricercatori della Banca mondiale di Bogotà guidati dall'indiano Rakesh Mohan alla fine degli anni Settanta.

[...] questi insediamenti a lottizzazione pirata non nascevano come invasioni di terra: la terra è in realtà passata di mano attraverso acquisti legali. E' la lottizzazione stessa che di solito è illegale. Ma questi insediamenti si possono definire extralegali più che illegali.

*Famiglie di basso, medio-basso o medio reddito, espulse dal mercato abitativo ufficiale, comprano lotti da imprenditori che acquistano tratti di terra di poco valore e li lottizzano senza conformarsi alle norme della zonizzazione, ai regolamenti sulla lottizzazione o ai requisiti standard riguardanti i servizi. I lotti venduti di solito garantiscono solo un minimo assoluto di servizi, spesso niente più che qualche strada e qualche presa d'acqua. In linea di massima questa rudimentale infrastruttura viene progressivamente migliorata dopo che si è realizzato l'insediamento iniziale.*³⁵

Diversamente dagli autentici abusivi, i residenti di una lottizzazione pirata ottengono la titolarità, giuridica o di fatto, del loro lotto. Nel caso di un titolo legale, gli investitori di solito sono speculatori: un latifondista, una comunità rurale o un'entità consuetudinaria che effettua un investimento iniziale per le prime opere e successivamente rivende i lotti.

Nella seconda tipologia, quella di fatto, il terreno è generalmente di proprietà demaniale e sono gli occupanti stessi ad acquistare una garanzia di usufrutto da politici, da leader tribali o da organizzazioni criminali.

La sostanziale differenza tra le lottizzazioni "pirata" rispetto a quelle abusive riguarda soprattutto la fattezza degli edifici, nel primo caso sono spesso più sicuri. Inoltre vengono scelte maglie stradali convenzionali con lotti ben distinti e uniformi per dar ancor più la parvenza di un insediamento regolare e convincere lo stato a legalizzare le lottizzazioni; i prezzi di vendita si basano sulla capacità di negoziare le loro migliorie infrastrutturali.

³⁵ Rakesh Mohan, *Understanding the Developing Metropolis*, World Bank, New York 1994, pp.152-153.

Nel 1990 l'importante studio sui problemi abitativi condotto da Paul Baross e Jan van der Linden riconobbe questa tecnica come la nuova norma nell'abitazione dei poveri e fu da loro definita come: "lottizzazione residenziale commerciale substandard" (LrCs). Le caratteristiche generali delle LrCs si possono definire riassumendo come un insieme di: "configurazione territoriale pianificata con bassi livelli di servizi, ubicazione suburbana, alta sicurezza di possesso, la non conformità ai piani regolatori e la presenza di abitazioni *fai da te*"¹.

Con le debite differenze, in relazione alle specificità locali, questa definizione può applicata allo sviluppo edilizio marginale di molte città del Terzo Mondo come Città del Messico, Bogotá, San Paolo, il Cairo, Tunisi, Karachi e anche ad alcune città europee come Napoli e Lisbona. Più l'analisi si allontana dal centro delle città del Terzo mondo, più si fa fatica ad individuare delle chiare suddivisioni urbane. Come dice la storica Ellen Brennan: «quasi tutte le città sono prive di dati precisi e aggiornati sui modelli di conversione della terra, sul numero delle unità abitative (formali e informali) edificate nel corso dell'ultimo anno, sui modelli di intervento infrastrutturale, sui modelli di lottizzazione e così via»². Questo perché il processo di sviluppo non solo non è organizzato ma nemmeno monitorato.

Ancor minore è la conoscenza da parte dei Governi riguardo i propri confini periurbani: limbo in cui si intrecciano la campagna urbanizzata e la città rurale.

Il margine urbano è la zona d'impatto sociale in cui si scontrano due flussi demografici importantissimi: quello della popolazione espulsa dalla città e quello dell'esodo dalle campagne.

Ai margini di città come Buenos Aires, Città del Messico e altre metropoli Latino-Americane si trovano comunemente baraccopoli di nuovi immigrati rurali, accanto ai sobborghi recintati dei pendolari di ceto medio in fuga dalla criminalità del centro cittadino.

¹ Paul Baross E Jan Van Der Linden, *The transformation of Land Supply*, Aldershot

² Ellen Brennan, "Urban Land and Housing Issues Facing the Third World", in John Kasarda-Allen Parnell (a cura di), *Third World Cities: Problems, Policies and Prospect*, Newbury Park 1993, p.80

A livello globale possiamo dire che la funzione principale del margine urbano del Terzo mondo è quella di "discarica umana". In molti casi i "rifiuti urbani" e gli immigrati indesiderati finiscono a vivere assieme in veri e propri "slum dell'immondizia" come il "Quarantena" di Beirut, "Hilat Kusha" di Kartoum, "Santa Cruz Mehehualco" di Città del Messico e l'enorme agglomerato discarica-slum di "Dapha" nella periferia di Calcutta.

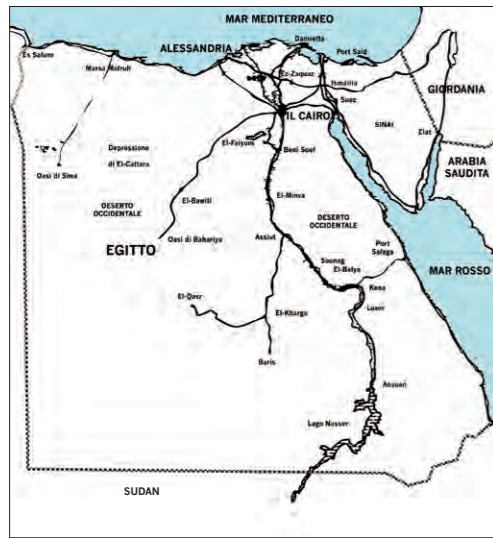
Tra le tipologie insediative fino ad ora presentate lo *squatting* è sicuramente quello che sia la letteratura popolare che l'approccio accademico sulle modalità abitative informali presentano come il più "romantico". Questa visione tende però ad occultare una grande realtà, sulla quale sono state fatte pochissime ricerche fino ad ora, quella dei mercati degli affitti a basso costo. Il rapporto tra affittuari e proprietari è in effetti una relazione sociale fondamentale, seppur spesso conflittuale, nella vita degli slum, e per i poveri è il principale sistema per monetizzare il capitale (formale o informale).

Lo sviluppo di un vero e proprio mercato dell'abitazione informale ha prodotto, tra le molte conseguenze, la rapida crescita di subsettori dell'affitto: dalle costruzioni con materiali di recupero di precedenti baraccamenti, alle costruzioni multifamiliari in "lottizzazioni pirata". La maggior parte dei poveri urbani in Africa Occidentale vive da sempre in case in affitto e lo stesso si può dire per alcune città asiatiche come Bangkok, dove due terzi degli abusivi, in realtà, paga un canone d'affitto per il suolo su cui costruiscono le proprie baracche. In questo modo nasce un vero e proprio mercato immobiliare parallelo che rispecchia come ogni forma insediativa le differenze economiche tra i diversi livelli sociali.



AL QAHIRA EGYPT

Forme e tipi di slums del Cairo



Mappa dell'Egitto

Al Cairo, come nelle città dell'Egitto¹ in genere, la povertà urbana non è concentrata in una particolare area geografica. Ad eccezione di alcuni piccoli e marginali comparti urbani, le famiglie più povere si ritrovano normalmente a vivere, "mescolate" con famiglie dal reddito medio o basso, in molti quartieri antichi del centro città o nelle vaste aree informali della Grande Cairo. Una piccola percentuale di famiglie povere si può anche trovare negli antichi quartieri delle classi più agiate e, di contro, in molte aree informali vive una piccola percentuale di professionisti e imprenditori benestanti.

Questo mix di classi sociali è dovuta ad una serie di fattori storici, tra cui l'assenza di una mobilità residenziale e l'assenza, pure, di organi destinati alla gestione del mercato immobiliare.

La Grande Cairo presenta diverse tipologie di Slum sparse su tutto il territorio. Studi condotti dagli agenti dell'UN-HABITAT hanno presentato una situazione urbana caratterizzata dalla presenza di quattro tipi di insediamenti informali di diverse caratteristiche e dimensioni.

Anno	Pop. Totale (mil.)	% crescita Pop. Totale	Pop. Urbana (mil.)	Pop. Urbana %	% crescita Pop. Urbana
1950	21,834	n.a.	6,971	31,93	n.a.
1960	27,840	27,51	10,541	37,86	18,59
1970	35,190	26,40	14,853	42,21	11,48
1980	43,674	24,11	19,154	43,86	3,91
1990	55,137	26,25	23,972	43,48	-0,87
2000	66,529	20,66	28,364	42,63	-1,94
2010	79,537	19,55	34,041	42,80	0,39
2020	92,578	16,40	41,684	45,03	5,20

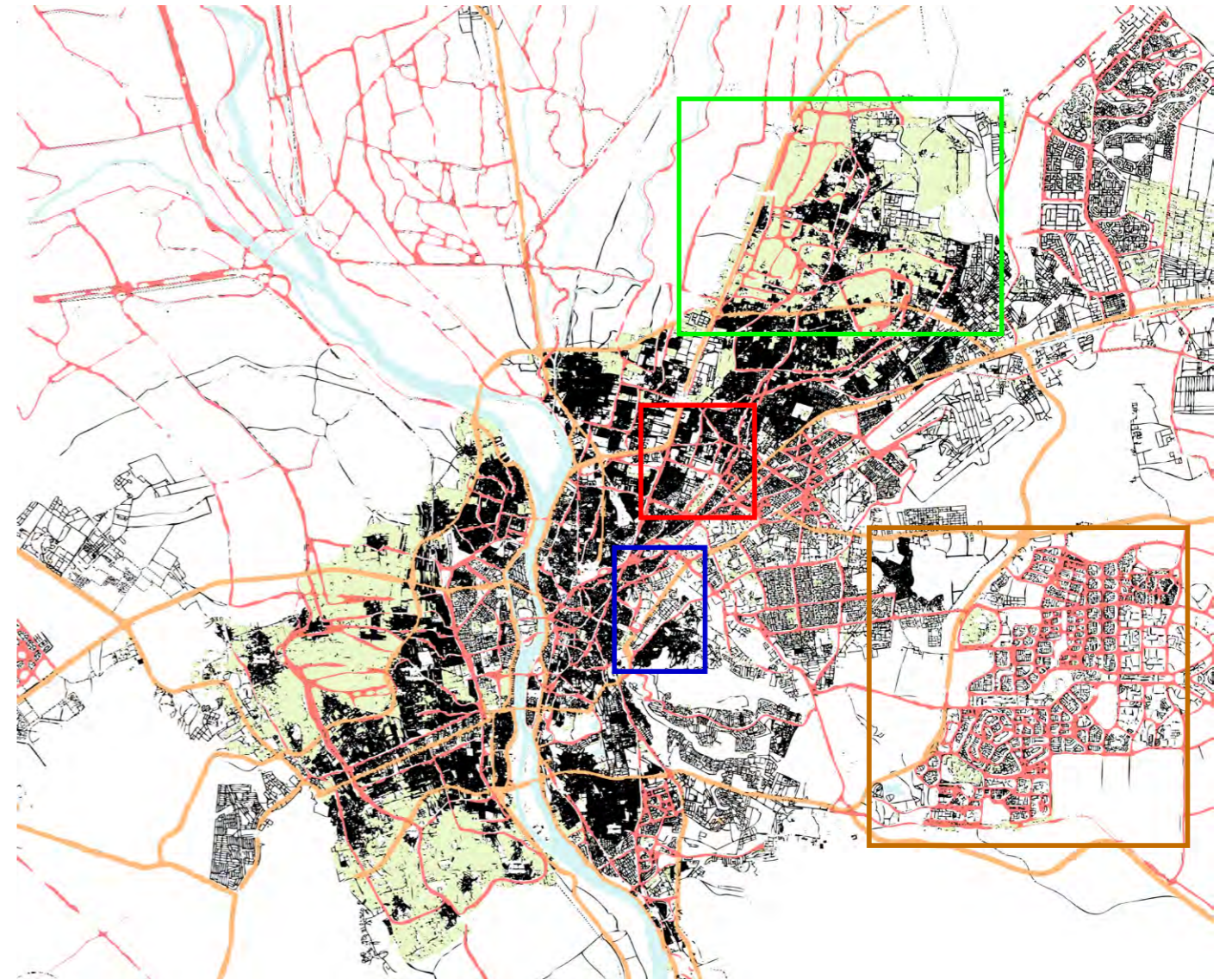
¹ Lo sviluppo urbano in Egitto iniziò nei primi anni del XX secolo ma la popolazione urbana si è consolidata nell'ultima decade a circa il 42 % del totale e nello steso periodo la crescita annua della popolazione nazionale è diminuita dal 2,3% al 1,9%.

Questo dato potrebbe significare che l'Egitto è a buon punto nel processo di transizione demografica e che la sua popolazione urbana si sta consolidando. In realtà un tasso di crescita vicino al 2,0% è ancora troppo alto e sembra preoccupantemente "immobiliare" su questo livello.

La realtà insediativa egiziana è molto varia, e risulta talvolta complesso definire esattamente insediamenti "urbani". Per esempio ne esistono numerosi definiti come città che hanno una popolazione di poche centinaia di persone e al contrario villaggi rurali che contano centinaia a migliaia di abitanti, soprattutto nelle zone nel Delta del Nilo.

A causa di queste particolari situazioni dopo il censimento del 1996 i risultati sono stati ricalcolati considerando come aree urbane quelle che superano i 10.000 abitanti, nonostante mostrino caratteri rurali, definendoli "villaggi urbani". Questi nuovi dati, comunque ufficiosi, indicano che la popolazione urbana raggiunge il 66,8% di quella totale.

- Nilo
- Sistema viario principale
- Sistema viario secondario
- Sistema viario capillare
- Terreni agricoli cittadini
- Slums tipo A
- Slums tipo B
- Slums tipo C
- Slums tipo D



Osservando la maglia stradale si può notare come si riduca la densità dell'edificato allontanandosi dal centro. Le nuove conurbazioni, nate nelle zone desertiche sono state progettate spesso seguendo i dettami delle città giardino ottocentesche. I risultati però non mostrano realtà abitative di alta qualità



Esempio di espansione residenziale



Gli edifici sembrano sempre in fase di costruzione. Mancano completamente le finiture esterne sono lasciati incompleti in previsione di

Tipo "A": Insediamento informale in aree agricole

Questo tipo comprende gli edifici di edilizia residenziale privata costruiti su terreni agricoli acquistati dagli agricoltori in zone dove non esistevano piani di lottizzazione "legali" né licenze per costruire. Più della metà della popolazione della Grande Cairo vive in abitazioni che appartengono a questa categoria. Non si tratta, quindi, di un fenomeno marginale, né temporaneo.

Questo tipo ha le sue radici nel 1960, quando piccole aree agricole ai margini della Cairo "formale" iniziarono ad essere suddivise dagli agricoltori e rivendute a singoli proprietari che spesso divenivano anche costruttori. Drammatica fu l'accelerata dopo il 1974 quando una politica più aperta alimentò la migrazione verso la "città", soprattutto di operai impiegati nelle fabbriche portuali o nelle industrie petrolifere. I nuovi insediamenti furono totalmente ignorati dalle autorità pubbliche, nonostante non fossero stati rilasciati i permessi per il frazionamento dei terreni e ne per la edificazione.

Il processo fu totalmente abusivo, nel senso che la terra fu comprata, venduta e costruita senza alcuna documentazione ufficiale, con la mediazione, in caso di necessità, da parte delle comunità.

Il Governo fu completamente assente, non si propose, né si impose per rilasciare permessi, né per fornire servizi e né per riscuotere le tasse. I finanziamenti per costruire provenivano direttamente dai privati (risparmi personali o con conversione di altri beni).

La formazione di nuovi quartieri coincideva con il continuo afflusso di persone verso la città, informate di tali opportunità da una sorta di mercato non ufficiale che si diffondeva tramite passaparola.

Con il passare del tempo il Governo egiziano prese coscienza che il fenomeno diveniva ormai inarrestabile e stava "divorando" quantità di terreno agricolo attorno alla città, sempre maggiori. Si rese perciò necessario un intervento deciso e, a partire dal 1978, vennero promulgate delle leggi che resero ufficialmente illegale il processo. Una legge del 1996, decise che tale reato sarebbe stato trattato ai sensi del diritto militare.

In termini fisici, le maglie di questi lotti sono sempre determinate dalla morfologia del terreno e dalla presenza di una rete di canali di irrigazione che rappresentano poi le vie principali. Le altre strade sono molto strette, dai 2 ai 4 metri. Normalmente non vengono realizzati spazi per

il verde pubblico o aree per i servizi.

I lotti sono molto piccoli, dai 60 ai 140 mq (in media di 80mq). Intieramente occupati dalle case che si sviluppano per un'altezza che va dai 7 m ai 10,5 m e solo in alcuni casi presentano cavelli per l'areazione e l'illuminazione interne.

Gli edifici sono generalmente sostenuti da una struttura di elevazione in cemento armato, i tamponamenti delle pareti e i solai sono invece realizzati con classici mattoni di terra cotta; questa tipologia è molto comune anche nelle abitazioni più vecchie.

Sono nella norma le sopraelevazioni (ovviamente abusive) ma in alcune zone stanno raggiungendo livelli mai visti prima (anche più di 10 piani).

Tra questi insediamenti va segnalato senza dubbio *Imbaba*, considerato lo slum più grande della città. Posto a ovest del centro storico, ospita più di un milione di abitanti.



Gli edifici sembrano sempre in fase di costruzione. Mancano completamente le finiture esterne sono lasciati incompleti in previsione di

Tipo “B”: Insediamento informale in aree desertiche



Questo tipo è definito come la costruzione di edifici privati su terreni statali inutilizzati.

E' una pratica molto comune anche in America Latina e in quasi tutto il Terzo Mondo, ma la storia di tale fenomeno è specifica per ogni location. Per esempio: Manshiet Nasser nacque come un sito dove si rifugiavano gli abitanti degli slum della centro città e barboni senzatetto; mentre Ezbet El Haggana iniziò ad ospitare le famiglie dei soldati trasferiti nelle zone portuali vicine e divenne un quartiere “specializzato”. In tutti i casi nasceva prima un centro che tendeva a consolidarsi e a prendere possesso del territorio e successivamente una lenta ma inesorabile espansione costringeva lo Stato a rinunciare a qualsiasi tipo di reazione o iniziativa.

Generalmente venivano segnati ampi lotti circoscritti da cinta murarie, che venivano successivamente suddivisi in piccoli sotto-particelle che i pionieri vendevano ai futuri coloni.

Come succede per il Tipo “A”, anche questa categoria si sviluppa da interventi completamente abusivi, ma si differenzia da questi perché in questo caso i coloni hanno alcuni diritti derivanti da specifiche interpretazioni del codice civile e devono pagare delle tasse allo stato sulle proprietà acquisite o sulle connessioni dei vari servizi di urbanizzazione primaria.

Nonostante il consolidarsi degli interventi abusivi queste aree sarebbero potenzialmente molto più semplici da regolarizzare (ma non sempre viene fatto), in quanto i terreni costruiti sono di proprietà dello Stato. Ciò evita le contorte transazioni che si hanno nella tipo A per giungere alla suddivisione tra diversi proprietari, (eredità, cessioni etc.. rendono molto difficile la legalizzazione post-facto).



Tipo “C”: Il deteriorato centro storico

Nel centro storico, dove si concentrava l'antica città prima dell'espansione del 1860, si incontrano quartieri con un alta percentuale di edifici vecchi, deteriorati e sovraffollati che risalgono all'epoca medievale. Gli esempi includono quartieri come Darb el Ahmar e El Gamalia, e parti di Masr el Qadima, Boulaq Abou Aala, El Khalifa, etc.

Gli edifici deteriorati di queste aree del Cairo sono il risultato di confuse compravendite e/o di negligenza dei proprietari nel controllo degli affitti. Molte delle famiglie che vi abitano sono povere, ma è difficile circoscrivere aree distinte in cui sia possibile individuare l'estensione delle caratteristiche di uno slum, tale è la varietà e la mescolanza delle classi sociali. C'è da aggiungere che la densità della popolazione in queste aree è in continua diminuzione come lo è lo spazio residenziale, convertito ad usi commerciali e a laboratori.





Tessuto urbano della area più antica della "Città dei Morti"



Al Qarafa possiede anche mausolei di grande valore storico



In molti quartieri i Condomini residenziali hanno "soffocato" le tombe

Tipo "D": Le deteriorate "sacche" urbane

In varie zone interne al Cairo, in particolare quelle sviluppate intorno agli inizi del 20° Secolo, si riscontrano molte piccole sacche di povertà all'interno della maglia urbana consolidata che ospitano famiglie poverissime. L'esistenza di queste sacche è dovuta a situazioni di precarietà nella sicurezza di possesso dei territori che ha messo in dubbio l'effettiva intelligenza degli investimenti immobiliari che ha provocato una tipologia di housing molto precaria attirando famiglie povere a cercare le soluzioni abitative più economiche possibili. Anche se non ci sono studi approfonditi su queste aree, che rappresentano una parte poco significativa della popolazione della città (circa l'1% del totale) si sono già sviluppati dei programmi di risanamento di molte sacche riconvertendole in parchi urbani, dislocando gli abitanti in residenze di edilizia pubblica.

L'esempio più eclatante e caratteristico di slum de Il Cairo è sicuramente *Al Qarafa* il quartiere definito "la Città dei Morti". Si tratta del cimitero musulmano più antico dell'Egitto posizionato nella zona nord della città. Ha un'estensione di circa 2,5 km ed è stato ormai tagliato da arterie viarie a grosso scorrimento.

E' un cimitero a tutti gli effetti e ancora svolge la sua funzione di sepoltura, ma nell'arco degli ultimi cinquanta anni ha subito una decisa trasformazione urbana a causa di una iperurbanizzazione informale. Dal punto di vista amministrativo è addirittura suddiviso in distretti che prendono il nome dal mausoleo o dal santuario presente.

Molti di questi quartieri hanno completamente assorbito le tombe, ritrovabili nei cortiletti tra i palazzi. Questi quartieri ormai hanno perso la loro identità cimiteriale sembrano parte della prima periferia cariota. In altri casi l'intreccio tra edifici privati o pubblici e le tombe è più chiaro e ben visibile. Infine, dove la struttura dell'antico cimitero prevale si riscontra una tipologia insediativa informale direttamente all'interno dei piccoli edifici mortuari "riadattati per i vivi".

La "Città dei Morti" rappresenta quindi un esempio perfetto di mescolanza di stili di vita e tradizioni, di società urbana e rurale e funge da memoria storica e sociale dell'Egitto.

Come spiega Alessandro Tozzi di Marco nel suo libro *Il Giardino di Allah. Storia della necropoli musulmana del Cairo*, «la principale e singolare caratteristica di coabitazione tra vivi e defunti denota quindi l'assenza di una netta separazione tra i due confini, sia a livello spaziale che a livello figurato».



Scena di vita quotidiana ad Al Qarafa, le tombe occupate sono state riadattate per soddisfare le esigenze abitative dei vivi.

- Insediamento Storico
- Garden City, (oggi Business District della città)
- Al Qarafa, la "Città dei Morti"
- Assi stradali ad alta percorrenza
- Interventi stradali ottocenteschi nel centro storico rendere più fruibile il densissimo tessuto medievale



Veduta da satellite del centro storico della città. Individuazione dei tre principali tipi di tessuti e degli assi stradali. (scala 1:250.000)

Sviluppo e caratteristiche degli slums

Senza dubbio gli slums più presenti nella Grande Cairo sono quelli appartenenti al tipo “A” e al tipo “B”, che si riferiscono agli insediamenti informali moltiplicatisi nel periodo successivo alla seconda Guerra Mondiale, capaci oggi di contenere più di metà della popolazione.

Nel Secondo Dopoguerra si creano le premesse per la crescita esplosiva del Cairo. In questa crescita lo sviluppo delle aree informali ha giocato un ruolo fondamentale.

Nel 1947 il censimento della Grande Cairo mostrava che l’area urbana conteneva una popolazione di poco più superiore ai 2,8 milioni di abitanti.

La migrazione verso la città in quegli anni era già molto intensa e in essa si rilevava una percentuale di aumento della popolazione superiore al 4%. Questo flusso si scontrò in quegli anni con un’offerta abitativa molto limitata a causa del blocco delle attività di costruzione durante il periodo bellico, aggravando così i già alti tassi di affollamento e raggiungendo una media superiore alle 2 persone per locale.

Grazie alle copiose spese degli eserciti Alleati, l’economia della città conobbe un vero “boom” e l’area industriale iniziò ad espandersi molto rapidamente grazie ai cospicui investimenti degli industriali e dei borghesi nei beni di consumo, protetti da tariffe di importazione e favoriti dalle infrastrutture già presenti in loco (in termini di strade, ponti, ferrovie e di impianti idrici ed elettrici).

In effetti, il Cairo era già pronto a iniziare un’espansione su ampia scala. Poco prima della guerra aveva iniziato a crescere oltre il nucleo tradizionale e al settore che ospitava le comunità occidentali (attuale downtown) in direzione Nord, su due assi: Shubra / Rod el Farag e Abbassia / Helipolis / Matariya / Ain Shams. A Sud gli agglomerati di Maadi e Helwan erano piccoli satelliti isolati. Oltre il Nilo ci fu uno sviluppo quasi nullo, ristretto solo ai tradizionali villaggi di Giza, Dokki e Aguza.

Dopo la guerra i quartieri più poveri e affollati divennero quelli a Est, in quanto erano già presenti quartieri informali (anche se vennero poi catalogati nella tipologia “C” e “D”) soprattutto nelle parti storiche del Cairo. Estensioni non programmate si sono limitate a semplici accorpamenti di villaggi come Embaba, Mit Okba, Kom el Gharab, ecc

La zona orientale della città possedeva già un folto nucleo di immigrati

poveri provenienti dalle campagne, che durante il periodo di prosperità si sono spostati per trovare casa in edifici migliori o in villaggi in espansione.

Alla fine del 1940 non esisteva ancora una amministrazione indipendente al Cairo e le pratiche urbane erano controllate in maniera piuttosto approssimativa dal Ministero centrale, che non affrontò il problema della mancanza di un piano urbanistico e delle linee guida per il controllo dello sviluppo urbano. In quegli anni gli unici parametri a cui si faceva riferimento erano quelli enunciati dalla “Legge Suddivisione” (legge 52 del 1940), unica forma di legislazione a regolare lo sviluppo urbano, che fissò degli standard abitativi piuttosto alti, di stampo Europeo, in tema di spazi pubblici e di infrastrutture principali. Era necessario quindi operare sul terreno, in modo da soddisfare tali requisiti, prima di iniziare qualsiasi tipo di lottizzazione.

Fino al 1950 il governo egiziano non aveva ancora intrapreso nessun progetto di edilizia residenziale pubblica.

L’espansione del Cairo durante il ventennio 1947-1967 avvenne quasi totalmente a spese dei terreni agricoli che la circondavano. La maggior parte di questi terreni fu sfruttata per la costruzione di residenze sanzionate direttamente dal Governo o attraverso investimenti privati di aziende in via di sviluppo.

La popolazione continuò a crescere rapidamente raggiungendo i 3,4 Milioni di abitanti nel 1960 e superando il 4% di crescita annua.

L’asse principale dello sviluppo continuò ad essere quello verso Nord, dove l’ampio e pianeggiante delta del Nilo rese semplici le conversioni in aree urbane e dove lo sviluppo fu spinto da numerosi progetti di edilizia residenziale pubblica e dall’insediamento di molte aziende pronte a sfruttare i vasti e produttivi terreni agricoli.

Sulla riva occidentale del Nilo allo stesso modo ci fu una rapida urbanizzazione, ma dovuta principalmente all’insediamento delle famiglie di classe medio borghese.

Nel 1949 fu fondata la Municipalità del Cairo, trasformata, nel 1960-1961, nel Ministero per l’Edilizia e i Servizi del Governatorato del Cairo. Pochi anni prima, nel 1956, venne presentato un Masterplan che mostrava la necessità di uno sviluppo della città anche in direzione Est-



Quartiere residenziale di Nasr City



Una delle principali vie di Nasr City

Ovest nei territori desertici. Il Masterplan trovò applicazione e sviluppo grazie a diversi programmi: primo quello di edilizia pubblica indetto e finanziato dal Governatorato del Cairo che nel 1965 aveva costruito quasi 15.000 unità per le famiglie a basso reddito; secondo il programma denominato Nasr City, un progetto molto ambizioso di sviluppo edilizio in aree desertiche che doveva essere gestito dal Ministero per l'Edilizia e i Servizi e dal Ministero della Difesa. Identica genesi ebbero le altre città di Eliopolis, Maadi e Ain Shams.

Fu alla fine di questo periodo che cominciarono ad apparire in primi insediamenti informali. Della genesi di questo fenomeno non è giunta, purtroppo, alcuna documentazione, forse dovuta al generale disinteresse scientifico per un evento di così marginale importanza. Non solo, pare anche che lo stato non manifestò alcun tipo di resistenza ufficiale, nonostante venissero continuamente violate leggi e programmi urbanistici. In realtà il governo socialista di allora era più preoccupato di individuare nuove aree di sviluppo urbane e nuovi insediamenti per l'industria pesante.

La lettura dell'evoluzione urbana di questi luoghi, dedotta dalle mappe storiche e dal confronto con la realtà attuale e le testimonianze orali mettono in luce che molti quartieri informali hanno iniziato la loro crescita proprio nella metà del 1960: esempi più evidenti riguardano Boulaq el Dakrou, Waraq el Hadir, Basatiin e Embaba (tutti Slum Tipo "A") e Manshiet Nasser (Slum di Tipo "B").

In quasi tutti i primi casi la suddivisione e lo sviluppo hanno preso il via da insediamenti preesistenti (es. piccoli villaggi). Ciò permette di spiegare almeno in una certa misura la mancanza di reazioni ufficiali. Inoltre va ricordato che al di fuori dei limiti della città, in quella che era considerata area rurale, non era necessario fornirsi di permessi per costruire, per questo le amministrazioni locali hanno avuto una scusante inattaccabile per la loro trascuratezza nel controllo del territorio, ciò che era già fin troppo evidente.

La guerra contro Israele nel 1967, la successiva sorta di guerra fredda e le corse verso il nuovo conflitto del 1973 hanno completamente congelato lo sviluppo programmato del Cairo (tutti i fondi pubblici sono stati investiti negli armamenti), costringendo ad archiviare i piani di espansio-

ne infrastrutturale della città.

Nonostante il conflitto, la crescita demografica non si è però fermata: un continuo, anche se ridotto, afflusso di immigrati, il naturale aumento della popolazione e i rifugiati evacuati dal canale di Suez, che l'Egitto dovette accogliere fecero letteralmente "esplodere" la città. Lo sviluppo formale si fermò drasticamente e quello informale iniziò il suo slancio. Nelle mappe e nelle fotografie aeree del 1977, si rileva che una sostanziale parte del territorio doveva già essere stato suddiviso e venduto durante gli anni della guerra, inclusi i territori di Dar el Salam, la maggior parte di Boulaq el Dakrou, Amrania - Sud Giza, Zawia El Hamra, ecc, approfittando di uno Stato totalmente concentrato nel conflitto con Israele.

A partire dal 1974 le condizioni economiche nazionali in Egitto cambiarono radicalmente, grazie a una apertura (Intifah) che metteva di fatto fine al modello economico dirigistico seguito dall'epoca del "nasserismo" -

Questo cambiamento fu il primo visibile passo nella direzione di un profondo e radicale cambiamento delle alleanze internazionali, con la fine dell'amicizia privilegiata nei confronti dell'Unione Sovietica e l'avvicinamento sostanziale agli Stati Uniti. I principali cambiamenti si riscontrarono nella vita quotidiana degli Egiziani che furono autorizzati a viaggiare liberamente, e nella ripresa degli investimenti nelle grandi infrastrutture nazionali.

Questo periodo coincise con il *Boom petrolifero* del 1973, che permise ai paesi limitrofi (in particolare Arabia Saudita, Libia e Iraq) di arricchirsi considerevolmente e di cercare manodopera per i lavori più umili nelle classi sociali egiziane meno abbienti.

Gli espatriati tornarono però presto nel loro paese d'origine portando con sé i proventi di molti anni di lavoro, dando vita a una base economica popolare senza precedenti.

L'accrescimento economico delle classi sociali medio-basse ha prodotto l'accelerazione dello sviluppo delle aree informali al Cairo. Famiglie fino ad allora poco abbienti ebbero la possibilità di investire subito in terreni e costruirono in particolare nelle aree informali.

Nel 1981, l'80 % delle nuove abitazioni costruite nell'ultimo decennio,

erano abitazioni informali.

Anche se il periodo compreso tra il 1974 e il 1985 potrebbe rappresentare l'apogeo dell'informalità urbana residenziale in Egitto, è stato anche il periodo in cui lo stato finalmente prese atto del fenomeno e cominciò a frenarlo attraverso una serie di ordinanze e decreti, a partire dal 1978, che resero sempre più illegale la costruzione su terreni agricoli. In parallelo aumentarono gli sforzi operativi per preservare le terre. Purtroppo però l'impatto di queste normative è stato molto debole e ha solo reso più difficile alle autorità locali la possibilità di "chiudere un occhio" sulla situazione e cercato di limitare l'apertura di un business illegale per il controllo del territorio. Ad ogni modo questa, per gli urbanisti e per lo stato, era una pratica scomoda che doveva essere risolta e per farlo, attuarono una nuova politica operativa nel 1977 basata sulla formazione di nuove cittadine satellite. Partendo dalla realizzazione di Tenth di Ramadan, città a 60 km dal Cairo e dalla formalizzazione legislativa con la Nuove Comunità del 1979, il nuovo movimento di cittadine iniziò a dominare lo sviluppo urbano in Egitto e continua fino ad ora (l'ultimo censimento parla di 39 nuove cittadine in Egitto). Questo fenomeno è tuttora in atto.

La creazione di moderni insediamenti nei deserti, attrattivi di un gradevole numero di abitanti è in definitiva l'ultima soluzione proposta dal governo per risolvere il problema dell'informalità.

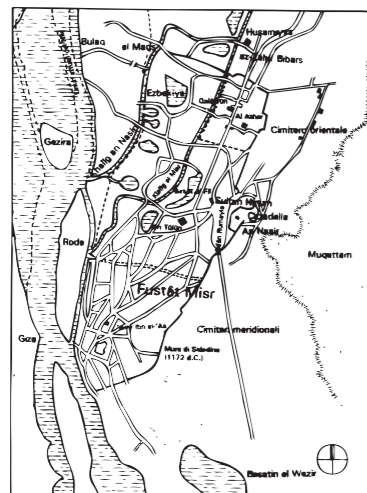
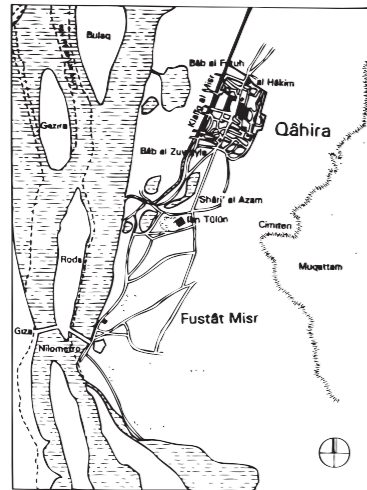
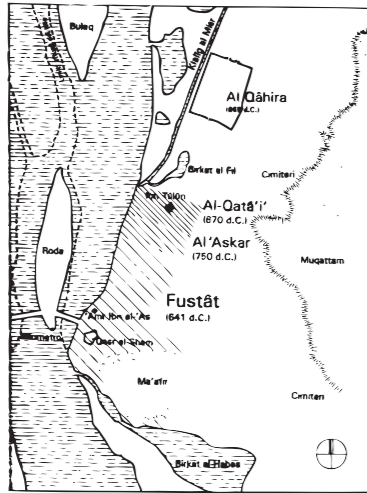
Analizzando la mappa della Grande Cairo del 1982 e confrontandola con quella del 1987, si può notare come lo sviluppo delle aree informale sia rallentato, con un leggero aumento solo nei territori attorno alle città satellite. Quanto questo sia merito del controllo governativo non è possibile saperlo ma va aggiunto che un fattore decisivo probabilmente fu l'inaridirsi dei redditi degli egiziani che lavoravano all'estero (crollo del petrolio 1983-84).

Un altro fattore che rallentò il fenomeno dell'informalità fu la demografia.

A partire dalla metà degli anni '70 i tassi di crescita della popolazione della Grande Cairo hanno iniziato a diminuire in modo significativo. Se durante il periodo 1961-75 la città cresceva con un tasso del 3,1 % annuo, dal 1976-86 diminuì al 2,7% fino ad arrivare al 1,9% annuo nel

1986-96. Diminuirono in maniera decisa sia l'immigrazione che la crescita naturale.

Ultimo fattore che ebbe un impatto importante furono due decreti emanati nel 1996, stabilendo che ogni nuova costruzione su terreni agricoli e le costruzioni urbane senza permesso sarebbero state punite direttamente dal Tribunale Militare, evitando così le ben consolidate manovre degli avvocati di famiglia nei tribunali civili. Per un certo periodo questo ha notevolmente smorzato l'insediamento abusivo ma, come dimostrano alcune immagini satellitari di confronto tra il 1991 e il 1998, non lo ha debellato e prosegue ancora oggi con un ritmo di espansione di tre volte superiore a quello formale.



Motivazioni storiche

Il Cairo (Al Qahira, "il vittorioso") è stata fondata nel 969 a.C., su un terreno adiacente al Fustat, altra città islamica istituita agli albori dell'Islam nel 647 a.C..

Queste città nascono su precedenti insediamenti romani e, prima ancora, faraonici collocati nello strategico apice meridionale del Delta del Nilo.

Nel XIV secolo, durante il dominio del Mammelucchi, il Cairo divenne una grande metropoli mondiale: dominava il commercio dell'area mediterranea ed esibiva una vastità di ricchezze architettoniche e culturali senza confronti.

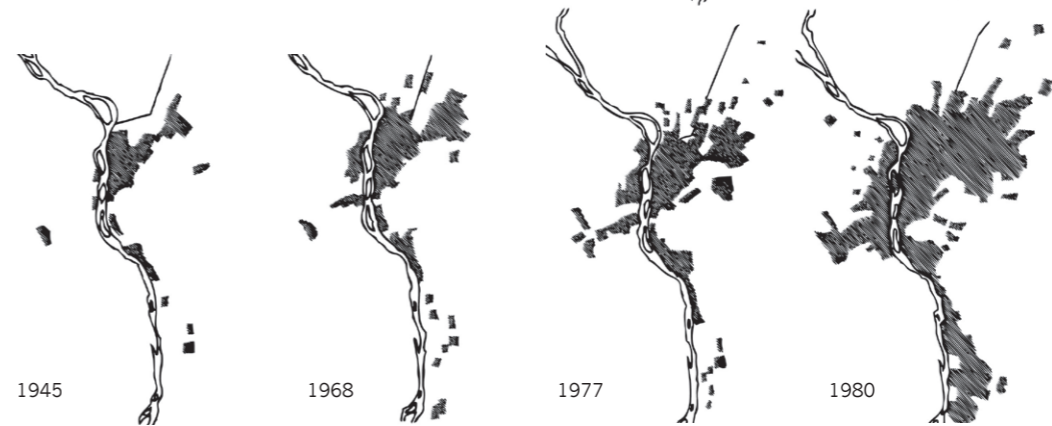
A questa fase di splendore seguì un periodo di declino nel XVII secolo, sotto il dominio Ottomano, che continuò fino alla metà del XIX secolo, quando, grazie a Ismail Pasha e ai suoi successori la città cominciò nuovamente a riaffermarsi politicamente, entrando in un processo di crescita economica e di modernizzazione promossa in gran parte dagli investimenti di imprenditori europei e da piccoli imprenditori greci, armeni e dell'area Medio Orientale.

Dal 1882 al 1936 l'Egitto cadde sotto il dominio coloniale britannico che si concluse nel secondo dopoguerra, dopo la Rivoluzione del Luglio del 1952.

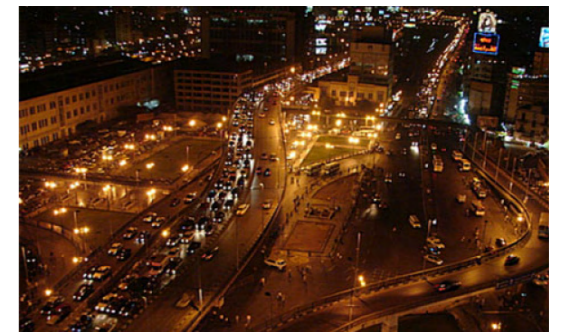
L'espansione del Cairo accelerò molto durante il successivo governo socialista che si considerava all'avanguardia dello sviluppo. Nello stesso tempo cominciò a manifestarsi il fenomeno dello sviluppo di insediamenti informali che caratterizzò pesantemente gli ultimi quattro decenni di storia urbana.

Il Cairo è la più grande città tra Africa del Nord e Medio Oriente. E' capitale dell'Egitto da più di mille anni ed è tuttora un importante centro politico e culturale.

Sintesi di evoluzione urbana tra il VII e il XIII secolo. Il sistema territoriale risulta fortemente influenzato dal variare del letto del Nilo.



Sintesi di evoluzione urbana tra il 1945 e il 1980. Nell'arco di circa 40 anni, a partire dalla fine della Seconda Guerra Mondiale la città è, per così dire "esplosa", aumentando di circa 8 volte la sua superficie.



Ramses Square, confronto tra il 1954 e il 2004. I grandi interventi infrastrutturali hanno radicalmente mutato il volto della città. Il traffico veicolare giornaliero del Cairo è uno dei più intensi di tutto il mondo.



Il Cairo odierna è una città ricca di contraddizioni. Nel raggio di poche centinaia di metri convivono e resti di una storia millenaria, le difficoltà della città informale e lo sfarzo dei ricchi quartieri contemporanei

Motivazioni geografiche

Il Cairo si trova nel Nord dell'Egitto, dista 165 km dal Mar Mediterraneo e 120 km dal canale di Suez. La città si sviluppa sulla sponda orientale del Nilo e sulle due isole al suo interno, immediatamente a sud del punto in cui il fiume abbandona il deserto e si divide in tre rami che formano la regione del Delta del Nilo.

L'area cittadina si estende per 453 kmq, l'area metropolitana ha un'estensione più di due volte superiore (1300 kmq).

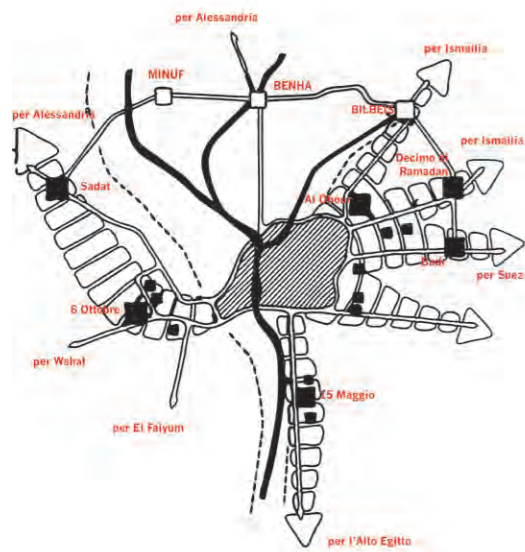
La città storica è stata limitata dall'altopiano delle colline orientali. L'espansione urbana moderna sotto il dominio di Ismail Pasha e dei suoi successori (a partire dal 1860) è stata concentrata a ovest della città storica fino al Nilo, a nord verso Abbassia, Shubra e Heliopolis, e a sud verso Maadi e Helwan. Solo nel periodo post-bellico l'espansione è avvenuta oltre il Nilo in direzione di Giza e del Governatorato Shubra El Kheima.

Praticamente tutti i territori di espansione del Cairo furono i ricchi terreni agricoli. Solo i distretti orientali, in particolare Medinet Nasr, Nozha (e precedenti Abassia e Heliopolis), sono stati creati su terreni desertici. Il Cairo ha un clima caldo e secco e la pioggia è molto rara. La città non ha un sistema di drenaggio superficiale dell'acqua e rare piogge causano spesso il caos. I venti del deserto *Dust* sono frequenti, soprattutto in primavera, e la lotta contro la polvere è un compito senza fine.

La parte più antica della città è sorta a est del Nilo e successivamente si è sviluppata verso ovest, inghiottendo i terreni agricoli vicino al fiume.

La parte occidentale della città è stata costruita sul modello della Parigi di metà del XIX secolo (intervento Haussmann), ed è caratterizzata da ampi viali, giardini pubblici e spazi aperti; ospita palazzi governativi ed è contraddistinta da architetture moderne.

La zona orientale più antica, invece, è molto diversa: cresciuta in maniera disordinata nei secoli presenta una maglia urbana molto più fitta e complessa ed è disseminata di antiche moschee.



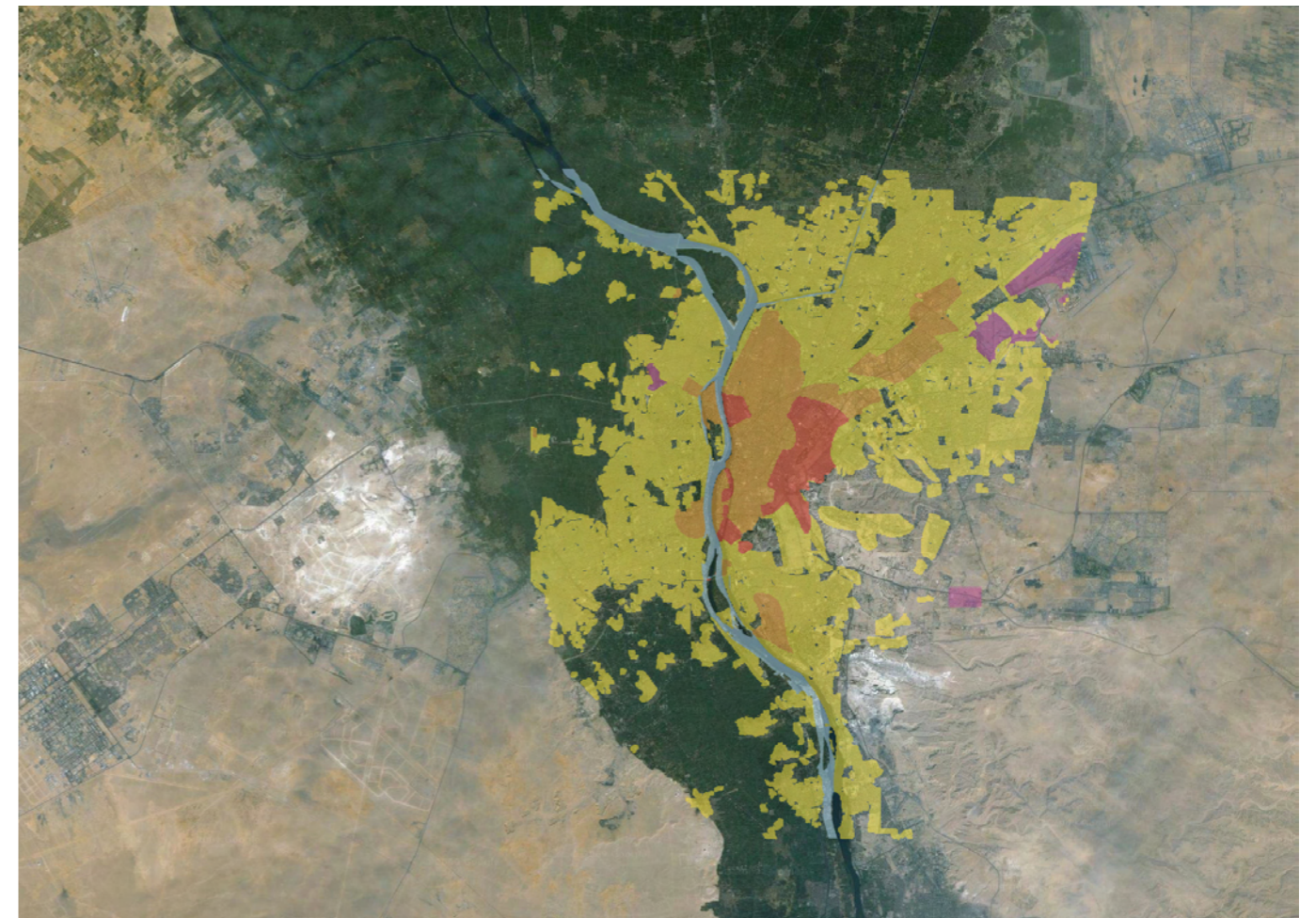
- ▬ Corso del Fiume
- ▬▬ Rete viaria principale
- - - Limite del deserto
- New Town - Città Satellite
- Nuovi Insedamenti
- ▭ Corridoio di sviluppo

Diretrici di sviluppo della città



Veduta dal satellite del Delta del Nilo. Il fiume con i suoi continui movimenti ed esondazioni ha condizionato per secoli lo sviluppo della città.

- Nilo
- Espansione prima del 1860
- Espansione tra il 1860 e il 1950
- Espansione tra il 1950 e il 2000
- Aereoporto



Sintesi dell'espansione urbana de Il Cairo. Risulta evidente come negli ultimi cinquanta anni l'edificato abbia "divorato" gran parte dei terreni agricoli e si sia esteso in don decisione anche sui terreni agricoli.

Motivazioni demografiche e sociali

Anno	Popolazione (mil.)	% crescita Popolazione	Densità abitativa (ab./kmq)
1950	2,494	n.a.	11654,206
1960	3,680	47,55413	17196,262
1970	5,585	51,766304	26098,131
1980	7,349	31,584602	34341,121
1990	9,061	23,295686	42341,121
2000	10,534	16,256484	49224,299
2010	12,503	18,691855	58425,234
2020	14,451	15,580261	67528,037

Crescita demografica della città
Fonte: Esa (2007)

Grande Cairo	Pop. Totale (mil.)	Superficie (kmq)	Densità Abitativa
Il Cairo	9,061	214	17,190
Giza	3,326	85,15	39,060
Qualiubia	4,237	1001	4,232
TOTALE	16,624	1300,153	-

Popolazione totale della Grande Cairo (area metropolitana)
Fonte: Esa (2007)

La popolazione cittadina attualmente si aggira intorno agli 8 milioni di abitanti (dati 2008) e l'intera area urbana (la Grande Cairo formata anche da Giza e Qalyubia) ospita 17 milioni di abitanti. In questa conurbazione vive circa un quarto della popolazione dell'intero Egitto, stimata sui 77 milioni di persone (2005), e ospita quasi la metà della popolazione urbana. La seconda città per importanza e dimensione è Alessandria (4,1 milioni di abitanti) ma si estende per una superficie pari al 30% del Cairo.

La composizione demografica del Cairo è decisamente omogenea. Ci sono pochissime minoranze e generalmente non sono ghettizzate in quartieri isolati ma integrati nel tessuto urbano. In pratica non esistono comunità etniche minori, eccetto forse Nubians, abitanti del Sudan del Nord e alcuni rifugiati scappati dal Sudan del Sud o dagli Stati del Corno d'Arfica. I Copti Cristiani che rappresentano il 10% della popolazione sono ben integrati nella vita urbana. Gli stranieri (Europei e cittadini dei Paesi Arabi) hanno una forte presenza, come in tutte le capitali cosmopolite.

La popolazione del Cairo è molto giovane: più del 33% della popolazione dell'area Metropolitana ha meno di 15 anni (contro il 37,6% della media nazionale) e la suddivisione dei sessi è assolutamente equa: il 48,8% di donne contro il 51,2% di uomini.

Oggi la crescita annua della popolazione è stimata attorno al 2% ma di contro la crescita annua della forza lavoro è di poco superiore del 3% causa il grande numero di giovani che entrano in età lavorativa.

La Grande Cairo si distingue dalle altre città Terzomondiali per un raro fenomeno iniziato nel 1980, cioè la riduzione quasi totale del flusso di immigrazione.

L'espansione metropolitana è prodotta dal naturale sviluppo e dall'acquisizione da parte del tessuto urbano di margine delle aree rurali circostanti e dei loro abitanti. Questo fatto è chiaramente messo in evidenza dai censimenti e dagli studi effettuati ma sembra ignorato dagli osservatori egiziani, i quali continuano a sostenere che il problema della crescita è dato dalla migrazione delle popolazioni rurali verso la città.

Motivazioni economiche

Come capitale e città principale dell'Egitto, l'economia del Cairo condiziona in maniera decisiva quella dell'intero Stato (contribuisce alla metà del PIL nazionale). Nonostante i molti appelli per la decentralizzazione, i palazzi governativi sono tutti concentrati nella capitale che inoltre contiene il maggior numero di attività terziarie. Grazie alla nascita di nuove cittadine come Sixth of October e Tenth di Ramadan (rispettivamente a 30 e 50 km dal centro città) che ospitano la zona industriale, Cairo è anche divenuta polo attrattivo per le più moderne strutture produttive. Infine la città ha anche una economia turistica molto forte, essendo meta ambita sia da occidentali che dagli Arabi.

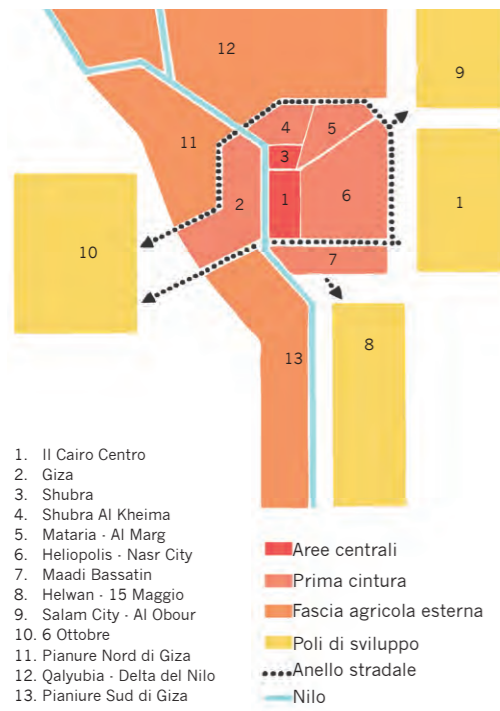
Parallelamente all'economia formale esiste una diffusissima economia informale sostenuta dalla presenza di centinaia di migliaia di piccole o microimprese. Il settore informale assorbe più della metà della forza lavoro e si sviluppa ad un ritmo molto più alto rispetto a quello formale. Un recente studio dell'Istituto per la Libertà e la Democrazia di Lima ha mostrato che gli investimenti per gli immobili residenziali, da parte del settore informale nel Cairo, ammontano a 39 miliardi di dollari e rappresentano il 39 per cento del totale della città (Sims, 2000, p.28).

L'occupazione femminile al Cairo è leggermente superiore della media nazionale (19,7% contro il 15,3%), con un maggiore concentrazione nell'ambito dei servizi civili. (Institute of National Planning, 1998, p.132).



Due volti della metropoli in transizione

Motivazioni politiche



Composizione dei Governatorati della Grande Cairo

La Grande Cairo è formata dall'intero Governatorato del Cairo, dalle aree urbane del Governatorato di Giza (ad ovest del Nilo) e del Governatorato di Qaliubia (a nord del Cairo).

I Governatorati sono le principali unità amministrative locali egiziani e non esiste nessuna macro-struttura amministrativa che la controlli la metropoli. Ad ogni modo, le autorità di alcuni servizi (es. acqua, servizi fognari e trasporti) si estendono oltre la città.

Ai fini della pianificazione è la Grande Cairo a dettare a livello nazionale tutte le linee guida per le trasformazioni territoriali.

Ecco l'assetto amministrativo:

- Il Cairo è suddiviso in 26 distretti ed è un governatorato urbano
- Giza (Giza Città, è suddivisa in 5 distretti più le unità amministrative esterne) ed è classificato come un Governatorato rurale
- Qaliubia (Shubra El Kheima è suddiviso in 2 distretti più le unità amministrative esterne) ed è un Governatorato rurale.

I governatorati sono il ramo esecutivo del governo: hanno la responsabilità dello sviluppo locale, controllano i fondi forniti dal governo centrale, gestiscono i piani di sviluppo quinquennali ed anche alcuni fondi di sviluppo locale. Nei governatorati risiede il secondo livello di tribunali per l'amministrazione giudiziaria, costituito dalle *corti d'appello*.

I principali problemi che si presentano all'interno di queste istituzioni sono i lunghissimi iter burocratici e le poche risorse.

La funzione esecutiva viene svolta da tutti i funzionari che fanno parte del governatorato e vengono nominati dal governo centrale (es. i governatori, il consiglio comunale e i capi distretto).

A partire dal 1979 sta operando un sistema parallelo di governo, dove vengono eletti dei consigli locali popolari sia per il livello distrettuale che per quello governatoriale, i quali devono approvare i piani di sviluppo, i piani economici e sono i portavoce dei cittadini durante le deliberazioni del governo. Essi sono politicamente controllati dal Partito Nazionale Democratico, e, in pratica, il loro ruolo è molto limitato; nonostante ci sia stato un aumento delle organizzazioni civili, a livello sia nazionale che regionale (ONG, sindacati, associazioni di commercianti, ecc...).

Riferimenti bibliografici e iconografici

David Sims, *Urban Slums Reports: The case of Cairo, Egypt*, Report UN HABITAT, 2003.

The expanding metropolis coping with the Urban Growth of Cairo, The Aga Khan Awards of Architecture, Il Cairo, 1985.

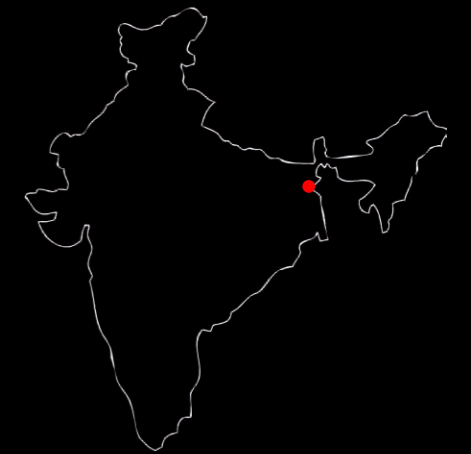
Paolo La Greca, *Il Cairo, una metropoli in transizione*, Officina Edizioni, Roma 1996

A. Tozzi Di Marco, *Il Giardino di Allah. Storia della necropoli musulmana del Cairo*, Ananke edizioni, Torino 2008.

World Urbanization Prospect - www.esa.un.org

www.favelissues.com

www.liveinlum.org



CALCUTTA INDIA



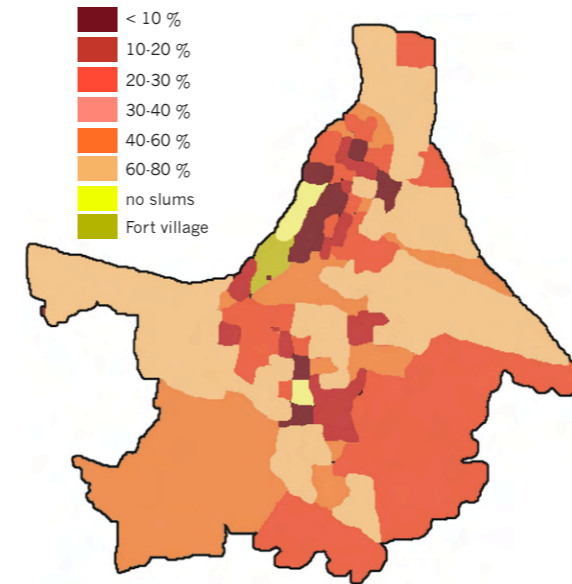
Bombay: i due volti della città a confronto. Probabilmente l'esempio più emblematico delle problematiche socio-economiche dell'India.

Forme e tipi degli slums di Calcutta

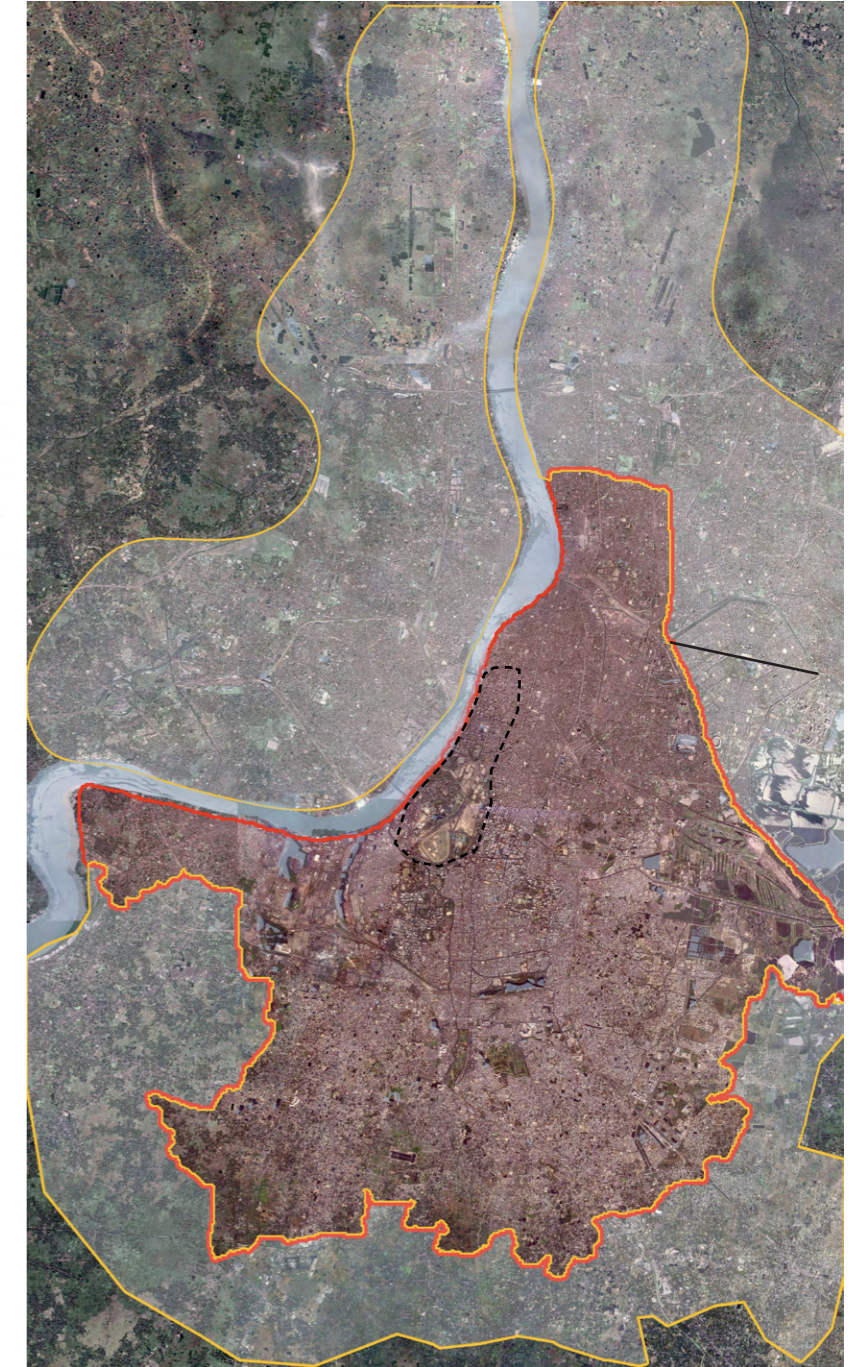
La situazione abitativa della città è realmente critica e rispecchia quella dell'India¹ intera. Analizzando il tessuto urbano non è facile individuare le aree non classificabili come slums. Ufficialmente vengono suddivisi in due tipi: gli slums autorizzati e gli slums non autorizzati.

I primi vengono chiamati in gergo "bustees" o "chawl" e sorgono su aree più "nobili"; i secondi, "jupiri" nascono generalmente in maniera spontanea sulle sponde dei canali, vicino alle grandi fognature, alle ferrovie o alle strade. Qui le condizioni abitative sono al limite della sopportazione umana, a causa del basso livello delle strutture (generalmente case di legno o fango con tetti in paglia o lamiera) e dell'alto livello di inquinamento ambientale.

In generale comunque, ad eccezione del cuore della città nato in epoca coloniale, la città è da considerarsi come un gigantesco slum.



Concentrazione di popolazione degli slums



Veduta dal satellite dell'agglomerato urbano di Kolkata (scala 1:200.000)

- Confine amministrativo di Calcutta
- Confine amministrativo della KMC
- Centro storico della città di fondazione britannica

¹ Situazione Nazionale: in India la povertà è una caratteristica permanente della vita urbana, sia in termini di reddito sia riportata alle condizioni di vita, sebbene il processo di urbanizzazione stia crescendo, assieme al livello di produzione nazionale, la crescita economica cittadina rimane insufficiente per ridurre il livello di povertà.

Il Governo indiano si è concentrato sul miglioramento del benessere sociale e abitativo, ma non è stato in grado di connettere questi miglioramenti con l'aumento di produttività e di reddito dei poveri delle città. L'India è il secondo paese al mondo per popolazione e si estende per una superficie di 3.287.263 kmq (settimo paese mondiale per estensione).

Alla data del censimento del 2005, la popolazione indiana contava 1 miliardo e 135 persone: di queste, più di 325 milioni vivevano in città (28%). Questo dato è in continua crescita e le statistiche prevedono che nel 2050 la percentuale sarà superiore al 55%.

Le aree urbane costituiscono la spina dorsale dell'economia del Paese, sono ovviamente zone di grande attrazione per i milioni di emigranti dalle aree rurali. A partire dal 1950, l'incidenza nel PIL dei beni prodotti dalle aree urbane è salito dal 29% al 65% (nel 2005).

Questi dati mostrano che, allo stato attuale, poco più di un quarto della popolazione genera quasi tre quarti del PIL totale. Tuttavia, la crescita urbana è stata caotica e malgestita, provocando la diminuzione della produttività, l'aumento della disoccupazione, la formazione di insediamenti informali e il deterioramento delle infrastrutture e dei servizi.

Causa di questa situazione è sicuramente la giovane età dello stato indiano, che ottenne l'indipendenza solo dopo la seconda guerra mondiale e proseguì confronti bellici con la Cina per tutta la seconda metà del XX secolo.

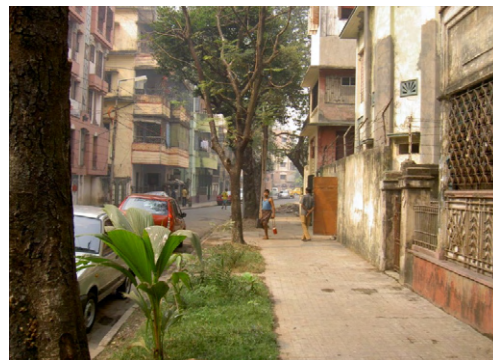
Gli Europei, ed in particolare gli Inglesi, che colonizzarono questi territori per quasi tre secoli, fecero sentire la loro influenza nella vita sociale dal XVIII Secolo e crearono una suddivisione tra le città vissute da soli bianchi e quelle di maggioranza indiana. Nacque una classe sociale di indiani "formati" dagli Inglesi (i cosiddetti Babù), che li "utilizzavano" per avere un maggior controllo sulla popolazione. I primi movimenti indipendentisti nacquero dalla ribellione di alcuni appartenenti a questi gruppi, che, compreso il sistema di sfruttamento degli inglesi, iniziarono a coalizzare il popolo contro i colonizzatori. Dopo quasi un secolo dalla Prima Guerra di Indipendenza Indiana (1857), l'India si liberò dal dominio inglese nel 1947, a seguito del ventennio caratterizzato dal movimento pacifista guidato da Mahatma Gandhi.

Anno	Pop. Totale (mil.)	% crescita Pop. Totale (decennio)	Pop. Urbana (mil.)	Pop. Urbana %	% crescita Pop. Urb. (decennio)
1950	371,857	n.a.	63,373	17,04	n.a.
1960	445,981	19,93	79,938	17,92	5,17
1970	549,312	23,17	108,546	19,76	10,24
1980	688,575	25,35	159,046	23,10	16,89
1990	860,195	24,92	219,758	25,55	10,61
2000	1.046,235	21,63	289,438	27,66	8,29
2010	1.220,182	16,63	366,858	30,07	8,68
2020	1.379,198	13,03	472,561	34,26	13,96

Crescita demografica dell'India



Veduta aerea sui quartieri bustees



Veduta di una via nei quartieri bustees

Slums autorizzati

Gli slums autorizzati sono i più antichi e i più presenti sul territorio cittadino, il loro sviluppo ha origine ai tempi della dominazione britannica. Di questi si riconoscono ben quattro declinazioni:

- 1 - i bustees che si svilupparono durante il periodo coloniale, quando "imprenditori intermediari" ottenevano il diritto dai proprietari di gestire i terreni per un lungo periodo e costruivano insediamenti di capanne da affittare agli immigrati, che difficilmente avevano altre possibilità di trovare alloggi, senza il minimo impianto di urbanizzazione primaria.
- 2 - i cosiddetti *thika*, dal nome dei residenti, che pagarono per un lotto di terreno sul quale poi costruirono autonomamente le loro abitazioni, continuando a pagare un canone d'affitto per lo sfruttamento del suolo.
- 3 - quartieri costruiti direttamente dai proprietari terrieri (*zaminders*) per affittarli ai poveri. Questa tipologia prende il nome di *bustees* e rappresenta la soluzione abitativa più diffusa nel territorio di Calcutta. (citare madre teresa)
- 4 - baraccopoli chiamate *udbastu*, che furono edificate per accogliere i rifugiati di religione induista provenienti dalla regione del Bengala nel 1947, in seguito all'indipendenza dell'India e alla suddivisione territoriale. Si stima poi che negli anni Settanta, durante le sanguinose battaglie per la nascita del Bangladesh, il numero di rifugiati in India arrivò a toccare i 10 milioni, di cui il 60% si insediò nei territori dell'area metropolitana di Calcutta.²

² Rummel, Rudolph J., "Statistics of Democide: Genocide and Mass Murder Since 1900"



Veduta aerea sui tetti dei bustees.



Per quanto la tipologia di edificato possa dare l'idea di un quartiere sano, nei tika l'alto livello di povertà e la mancanza di infrastrutture si manifestano costantemente



Slums non autorizzati



Slums di tipo jhupiri sulle sponde del fiume



Slums di tipo jhupiri sulle sponde del fiume

Tra i tipi di slums non autorizzati ne esiste uno che consiste semplicemente nell'occupazione di terreni ai bordi delle strade (chiamati *jhupri*), sulle sponde dei canali (chiamati *khaldar*) o in di qualsiasi altro spazio (chiamati come visto precedentemente *udbastu*). I protagonisti di questi insediamenti sono famiglie cacciate dal centro città per aver perso il lavoro, gli immigrati e i rifugiati di guerra. Le tipologie abitative degli slums si distinguono anche per le strutture più o meno resistenti di (*pukka*, *semi-pukka* e *kutch*, che significa crudo o imperfetto). A Calcutta il tipo di struttura prevalente è il *pukka* (85,1%): si tratta di baracche con una struttura di elevazione piuttosto solida, generalmente realizzata in mattoni; un pavimento ligneo, che serve per sollevarsi da terra e il tetto di tegole, nella migliore delle ipotesi, o di lamiera.

Le *kutch* rappresentano l'1,85% del "patrimonio" e la restante percentuale è rappresentata da forme intermedie di *pukka*.

Il censimento del 1981 fu il primo ad occuparsi anche dello studio dei tipi abitativi, e riportò i seguenti dati:

nella KMC più di 3 milioni di persone vivono in 5000 quartieri definibili come slum;

il 90% di questi abitanti possiedono una camera per famiglia;

nel censimento si definiva un quartiere slum l'agglomerato di 9 "hutments", e ognuno di questi contava 5 capanne, "hut". Oggi nella KMC esistono 225.000 "huts" dove la stanza è condivisa in media da 13,4 persone.

La superficie media delle abitazioni di una sola stanza, è di 45 mq e la maggior parte di questi slums sono stati sviluppati da popolazioni *thika* durante il processo di industrializzazione.

Nel 1997 fu realizzato uno studio sugli slums di Calcutta che interessava un'area campione di 185 slums situati in 15 distretti. Di questi, in 80 slums fu attuato un lavoro di risanamento della durata di un anno circa attraverso il Dipartimento per lo Sviluppo dei Bustees. Il dipartimento si occupava di coordinare i lavori e di fornire le materie prime per i lavori di "ristrutturazione" dei quartieri, effettuata dagli stessi abitanti.

Come visto precedentemente, il periodo coloniale rappresentò lo spartiacque per lo sviluppo della città. L'invasione britannica in India come del resto in altri Stati fu causa dell'attivazione del mercato a livello internazionale ma anche causa della creazione dei primi insediamenti abusivi e a bassissima qualità abitativa per dare un tetto alle famiglie di lavoratori.



Gli slums spesso si insediano nei vuoti urbani della città moderna, mostrando scenari al limite del possibile

Origine e caratteristiche degli Slums

La vita degli slums di Calcutta può essere suddivisa in due grandi epoche: quelli sviluppatasi durante il dominio britannico, prima dello sviluppo industriale, e quelli sviluppatasi dopo il processo di sviluppo industriale e urbano.

Nella prima epoca gli abitanti dei *bustees* che si insediarono in città diversi anni prima del “boom” industriale, generalmente lavoravano per i governanti imperiali e diedero vita al primo, storico, slum di Calcutta. Le loro abitazioni si sviluppavano nei pressi dei quartieri inglesi per essere più vicini alle case in cui lavoravano, dunque ai piedi delle zone più eleganti della città.

Nella seconda epoca invece, in seguito all’incremento delle fabbriche di iuta e alle industrie di ingegneria pesante, si svilupparono maggiormente i servizi di trasporto (ferrovie, strade) che permisero alla popolazione di insediarsi anche in aree distanti dal centro cittadino. La sempre maggiore richiesta di manodopera attirò persone sia dall’India del Nord che dalle zone più orientali della regione, soprattutto nel periodo tra gli anni Trenta e Quaranta quando, per sostenere il conflitto bellico, l’Impero Britannico sovvenzionò l’ampliamento di molte fabbriche indiane. Questo incremento fu effettuato senza investimenti: né sulle abitazioni né sulle infrastrutture, costringendo i lavoratori ad insediarsi in capanne di fango e bambù (*thika*) costruite su piccoli lotti di terreno in affitto.

La presenza degli slums nel centro città si può definire quindi come una caratteristica storica della città di Calcutta, dato che questi hanno più di 150 anni di vita. I quartieri più recenti hanno trovato posto nelle zone più periferiche, ma la maggior parte di questi forma la zona residenziale di fondazione novecentesca che fa da corona al centro storico. Le peggiori situazioni si trovano negli insediamenti situati a contatto con le infrastrutture (ferrovie, strade e canalizzazioni) che paradossalmente, non possono godere delle infrastrutture urbane primarie e dove gli stessi terreni, sopraffatti dalle frequenti alluvioni tropicali e conseguenti smottamenti, non sono adatti ad accogliere insediamenti, in quanto sono i primi a subire i danni del clima tropicale, come le alluvioni e gli smottamenti di terra.

La densità abitativa nelle baraccopoli è estremamente elevata: c’è una media di circa 19 persone per abitazione e 281,2 ab/mq, circa 10 volte



Veduta sui tetti degli slums autorizzati di Calcutta.



Sede dell’Università di Calcutta, “ereditata” dai colonizzatori britannici



Veduta notturna sulla città.

superiore alla media cittadina (24,76 ab./mq).

La maggior parte delle baraccopoli di Calcutta sono però autorizzate e quindi riconosciute dallo Stato; gli abitanti pagano tasse sul terreno che occupano ma hanno la garanzia di proprietà del lotto. Questo diritto però non è per tutti, e varia a seconda del periodo storico di sviluppo dello slum. Esistono tre categorie principali: Slums cresciuti su terreni liberi o demaniali occupati indipendentemente, slums formati da agglomerati di baracche costruite autonomamente su terreni acquistati legalmente dai singoli abitanti e slums cresciuti su grandi appezzamenti dove intermediari operarono come per le grandi lottizzazioni.

Nel primo caso i residenti, non possedendo documenti come garanzia della proprietà, non hanno diritti legali sul lotto o sull’abitazione costruita e la Municipalità di Calcutta non garantisce la fornitura di tutti i servizi. Nel secondo caso gli abitanti pagano tasse fondiari che garantiscono la sicurezza di possesso del lotto e l’allacciamento ai servizi municipalizzati come l’acqua, e l’energia elettrica (questa è la concezione più moderna di slums).

L’ultimo gruppo può godere degli stessi diritti del precedente, ma qui la figura degli intermediari riveste molta più importanza. Sono loro che si occupano di riscuotere gli affitti e di pagare le tasse allo Stato. In tempi recenti molte di queste realtà sono state salvaguardate da Thika Tenancy Act (1981, Movimento per i Diritti della popolazione Thika) per proteggere i residenti dallo sfratto e permettere che possano gestire le abitazioni anche sub-affittando delle stanze. Queste baraccopoli hanno un alto numero di residenti stagionali e un continuo ricambio di inquilini.

Motivazioni storiche



Il porto fluviale di Calcutta in una foto del 1945



St. Pauli Cathedral, nel centro della città. Un chiaro segno del colonialismo britannico

Meno di tre secoli fa la città di Calcutta non era altro che un distretto rurale a sud della regione del Bengala, una grande pianura acquitrinosa dove si coltivava riso, intervallata da macchie di giungla e da pochi villaggi; e nessuno poteva prevedere che su quei territori sarebbe sorta una metropoli. Nel XIX secolo iniziò una nuova era economica, spinta da uno sviluppo deciso nel settore commerciale che trasformò la città una la capitale commerciale del Paese.

Le basi di questo sviluppo furono gettate già nel 1690, quando Job Charnock fondò la British Calcutta, sul sito della Sutanuti, Govindapur, Kalikata e dei villaggi situati sulle rive del fiume Hugli.

Era l'alba delle avventure della Compagnia delle Indie: fu proprio per la necessità di un a sosta intermedia in cui stazionare che la città venne costruita. Essa divenne sempre più importante come scalo di merci e persone sulla rotta verso l'Europa. Con la crescita degli scambi commerciali è stata data molta attenzione al miglioramento di tutti i sistemi di comunicazione per le attività mercantili: oltre all'ampliamento del porto fluviale, fu costruita la ferrovia per velocizzare le connessioni con il resto del Paese. Queste novità assieme alla creazione del Canale di Suez (che permise una più rapida comunicazione con il Mediterraneo, 1869) diedero un forte impulso di espansione alla città, che nei primi anni del secolo scorso, iniziò a svilupparsi anche nell'entroterra.

Calcutta divenne il principale porto per le importazioni dall'Europa dei più moderni macchinari e per le esportazioni dall'India di molte materie prime (metà del mercato era dominato dal commercio di oppio e di indaco). La crescita del porto e le sempre maggiori richieste di manodopera attirarono i poveri dalle campagne alla ricerca di un lavoro, ma con un sistema di comunicazione a breve raggio praticamente inesistente, le persone furono costrette ad accamparsi ai limiti della città in condizioni abitative decisamente disumane. Si crearono in questo modo i primi slums, costruiti dai servi degli imprenditori britannici.

Motivazioni geografiche



La Regione del Bengala

Calcutta è situata nella regione più ad Est dell'India, a 60 km dal confine con il Bangladesh. La città si sviluppa linearmente in direzione Nord-Sud sulla sponda est del fiume Hugli (un ramo del Gange). Gran parte della città era in origine una vasta zona paludosa che fu bonificata, principalmente nel XX Secolo, per accogliere una popolazione in rapida crescita. La zona umida residua è conosciuta come East Kolkata Wetlands (zone umide dell'Est-Calcutta), copre una superficie di 185 kmq, ed è considerata un' area di importanza nazionale perchè sede di saline e di stabilimenti che trattano le acque reflue per ricavarne le sostanze nutrienti adatte alla coltivazione dei campi (limo) e all'allevamento ittico.

Secondo il Bureau of Indian Standards, la città rientra nella zona sismica III (in una scala da I a IV, in una scala crescente di propensione ai terremoti) ed inoltre è una zona ad alto rischio anche per eventi ciclonici. Quest'ultima è una tipica caratteristica del clima tropicale, proprio di queste zone: la temperatura media annuale è di 26,8 °C, oltrepassa i 40 °C in estate (con alte percentuali di umidità) e difficilmente scende sotto i 10 °C nel breve periodo invernale. Da giugno a settembre risente delle correnti dei monsoni che rappresentano la maggior parte delle precipitazioni annuali.

Oggi la città si estende per una superficie di 185 kmq ed è il cuore di una vasta area metropolitana che è cresciuta di circa dieci volte rispetto agli inizi del '900 (1750 kmq), che prende il nome di Kolkata Municipal



Durante la stagione delle piogge sono numerose le esondazioni del fiume. I primi a farne le spese sono i villaggi di baracche costruiti abusivamente sulle sponde

Corporation (KMC) e comprende le città limitrofe e più di 500 villaggi. Lo sviluppo urbano della KMC in direzione Est-Ovest è ristretto, si estende per circa 5 km in sul lato a ovest del fiume e per circa 6 km sul versante est. Decisamente più imponente risulta l'estensione sull'asse Nord-Sud che supera i 30 km. La città viene generalmente suddivisa in Nord, Centro e Sud Calcutta. La parte più antica della città si trova nella Calcutta del Nord ed è caratterizzata da architetture del XIX secolo di stampo Britannico. La Calcutta del Sud, invece, ebbe una espansione importante nella seconda metà del Novecento, una volta raggiunta l'indipendenza, e si compone di eleganti quartieri come Ballygunge, Alipore e New Alipore.

Calcutta	Pop. Totale (mil.)	Superficie (kmq)	Densità Abitativa	% di Pop. negli Slums	Pop. Simus (mil.)
Calcutta	13,058	1750	7461,7	30	3,9174
Bombay	16,086	437,77	36745,3	35	5,6301
Dheli	13,782	1483	9293,3	23	3,16986
Chennai	6,353	1180	5383,9	27	1,71531

Confronto tra le principali metropoli Indiane

Anno	Popolazione (mil.)	% crescita Popolazione	Densità abitativa (ab./kmq)
1950	4,513		2578,9
1960	5,652	25,24	3229,7
1970	6,926	22,54	3957,7
1980	9,030	30,38	5160,0
1990	10,890	20,60	6222,9
2000	13,058	19,91	7461,7
2010	15,577	19,29	8901,1
2020	18,707	20,09	10689,7

Crescita demografica di Calcutta a partire dal 1950

Motivazioni demografiche e sociali

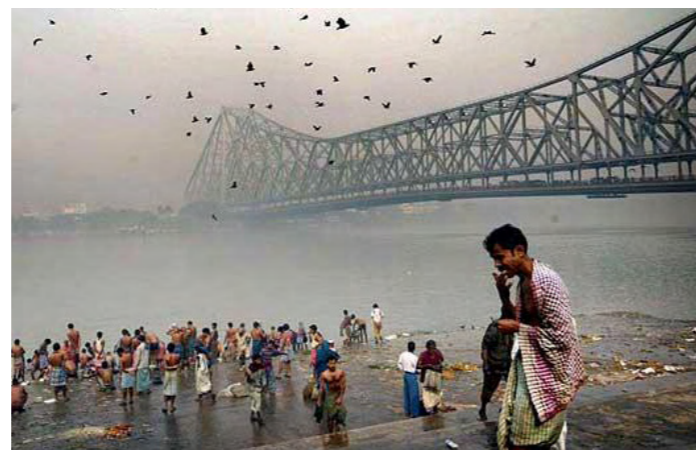
L'avvento dell'Impero Britannico e le prospettive di lavoro diedero un impetuoso impulso alla crescita demografica della città. Le stime effettuate nei primi anni del dominio britannico mostrano come dai 10.000-12.000 abitanti del 1710, si sia passati a circa 100.000 abitanti nel 1950. Questo periodo fu quello di maggiore sviluppo della popolazione, che comunque continuò il suo movimento di crescita, anche se con percentuali più basse, arrivando ad avere circa 409.000 abitanti nel 1872. Alcune statistiche sugli insediamenti abitativi della fine del XIX secolo mostrano che sebbene, in circa due secoli, la popolazione del centro storico sia aumentata di circa cinquanta volte, il numero delle abitazioni formali è aumentato di sole undici volte nello stesso periodo. Lo stesso processo avvenne anche in epoca moderna e dunque non è una sorpresa che questo territorio mostri un enorme problema di sovraffollamento e di presenza di slums.

Il censimento del 2000 rileva una popolazione della città di 4.580.544 persone e di 13.058.000 persone nell'intera area metropolitana (KMC); la percentuale di abitanti che vivono negli slums è del 30%.

Le prospettive di questo ultimo dato non sono propriamente rosee se si osservano i dati che prevedono una ulteriore crescita della popolazione del 20% nel prossimo decennio. Il Governo fa affidamento sulle politiche di risanamento della situazione abitativa, ma la velocità di attuazione sembra decisamente minore rispetto alla crescita demografica.



Il fiume Hughli è da sempre un elemento fondamentale per la vita della città. Sulla riva orientale si sviluppa il moderno distretto finanziario con i suoi grattacieli, ma essendo un ramo del Gange è vissuto anche dal popolo Indu per i rituali bagni purificatori.



Volti e scene di vita quotidiana negli slums di Calcutta

Motivazioni economiche



Sono numerose in città le attività artigianali, la grande maggioranza della popolazione cittadina vive di piccole attività al dettaglio



Una caratteristica particolare nella localizzazione della città riguarda la completa assenza di altri importanti centri urbani nel raggio di centinaia di chilometri. Gli altri centri dell'India Orientale sono centri di provincia con popolazioni ridotte e limitate possibilità economiche.

Risulta perciò chiara l'importanza economica di Calcutta nell'intera regione, soprattutto grazie alla concentrazione di industrie, di centri finanziari e di attività commerciali, che avviate dalla Compagnia delle Indie Orientali, Sono distribuite nel centro città e in tutta l'area metropolitana. Inoltre Calcutta è la sede della seconda Borsa più importante del Paese (dopo Bombay).

La città ha una popolazione numerosa di manodopera non qualificata e semi-qualificata, insieme ad operai semplici e specializzati. Come molte altre città indiane, le tecnologie informatiche sono diventata un importante settore lavorativo; dalla fine degli anni Ottanta il settore informatico a Calcutta è cresciuto del 70% annuo (il doppio della media nazionale). Nell'ultimo decennio si rileva un deciso aumento degli investimenti nel settore abitativo e nelle infrastrutture, con diversi nuovi progetti promossi da grandi imprese edili indiane.

Riferimenti bibliografici e iconografici

Nitai Kundu, *Urban Slums Reports: The case of Kolkata, India*, Report UN HABITAT, 2003.

World Urbanization Prospect - www.esa.un.org

www.ilreporter.com/reportage/calcutta

www.favelissues.com



SAO PAULO BRASIL

Forme e tipi degli slums di Sao Paulo



Le due principali tipologie di Slum di San Paolo sono: le Favelas e i Cortiços. Oltre a questi si riscontrano altri due tipici insediamenti destinati alle popolazioni più povere che però non possono essere considerati slums: le lottizzazioni illegali nelle periferie, che implicano la compravendita dei lotti, e le residenze di edilizia economica popolare costruite dallo Stato.¹

Le fondamentali differenze tra le favelas e i cortiços si possono riscontrare nelle tipologie architettoniche, nella locazione e nelle epoche di sviluppo. Le popolazioni più povere a San Paolo sono state quasi sempre alloggiare nelle periferie delle città, con la formazione di lottizzazioni clandestine e di case costruite dagli stessi abitanti.

I cortiços e le favelas, però non seguono solo questa logica e spesso si insinuano nella città “formale”.

Un indagine del 1993 sulla dimensione della popolazione che vive nelle favelas e nei cortiços a San Paolo fu condotta dalla Fondazione Istituto di Ricerca Economica (FIPE - Fundação Instituto de Pesquisas Economicas) dell'Università di San Paolo (USP). In quell'anno nella città si contavano circa 595.000 abitanti dei cortiços (6% della popolazione cittadina) e 1,9 milioni di abitanti delle favelas (19,8% della popolazione cittadina).

¹ Situazione nazionale: il Brasile è uno dei Paesi più poveri del mondo e con il più alto grado di urbanizzazione. Nel 1950 il 36,2% della popolazione viveva nelle città, ma leggendo i dati del IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) riportati nel censimento del 2000 si può notare come questa percentuale sia aumentata vertiginosamente fino ad arrivare all'81% (141 milioni di persone).

Oltre questo dato bisogna evidenziare che molti dei problemi sociali del Brasile, come la povertà, la violenza, la criminalità e la disuguaglianza, sono visibili principalmente nelle aree urbane.

Lo stato ha nove regioni metropolitane, quasi tutte situate nella costa oceanica. Sono il risultato delle esplorazioni coloniali che crearono città portuali per il commercio con l'Europa delle ricchezze ricavate nell'interno del Paese. Questa situazione permane tuttora, nonostante gli sforzi e le iniziative statali per sviluppare le regioni interne.

Fra tutte le metropoli del Sud America San Paolo risulta senza dubbio la più estesa e ospita più di 16 milioni di abitanti. A soli 500 km di distanza si trova Rio de Janeiro che, con i suoi 10 milioni di abitanti, forma con San Paolo un agglomerato urbano pressoché continuo; tanto da poter considerare le due entità come una singola metropoli. Nonostante questo verso la fine del 1950 le sedi del potere furono delocalizzate a Brasilia, la moderna capitale di nuova fondazione costruita nell'entroterra.

La relazione tra urbanizzazione e modernizzazione cominciò a diventare rilevante dal 1930, quando iniziò il processo di industrializzazione e si ridusse in maniera importante il flusso di esportazioni.

La crisi economica di quel periodo impose una politica di “sostituzione delle importazioni” e il trasferimento dei capitali dall'agricoltura all'industria; in questo processo di cambiamento San Paolo ebbe un ruolo fondamentale.

Durante l'intero periodo di sviluppo nazionale, (Desenvolvimentismo), dal 1930 al 1980, subì una forte accelerazione anche l'urbanizzazione, grazie all'intenso processo di migrazione della popolazione dalle campagne alle grandi conurbazioni industriali delle metropoli.



In totale sul territorio della città furono riscontrati 23.688 cortiços e 1.582 nuclei di favelas.

Il censimento ufficiale brasiliano (condotto dall' IBGE), invece, in un conteggio del 1996 affermava che gli abitanti delle favelas ammontavano a 748.000 unità, l'equivalente del 7,6% della popolazione urbana

Questa disparità sulle cifre fu il risultato dell'applicazione delle metodologie diverse indagini adottate dai due Istituti, dato che l'IBGE non riconobbe nuclei con meno di 50 unità come favelas. In tal modo vennero escluse dal censimento circa 600 nuclei. Dopo molte critiche l'IBGE riformulò i parametri di censimento, concordando con il FIPE e il censimento comunale del 1987, la definizione di “nuclei”, come agglomerati con un massimo di 10 domicilia. Favelas e cortiços hanno una grande varietà di formati: da 3-4 fino a 30-40 famiglie nello edificio (cortiços), e 10.000-15.000 famiglie in una sola unica favelas. Questi numeri mostrano quanto questi fenomeni possano creare situazioni sociali critiche di grande ampiezza.

La crescita urbana migliorò molti aspetti sociali come la mortalità infantile (dal 14,9 % del 1940 al 3,4% del 1999) e la aspettativa di vita (dai 42,7 anni nel 1940 ai 68,4 anni nel 1999).

Negli anni Ottanta la crisi del debito estero, il calo della crescita economica e l'esplosione dell'inflazione cominciarono a condizionare anche lo sviluppo urbano che presentò molti cambiamenti (venne definito il “Decennio buio”).

Nel corso di questo stesso periodo le città di medie dimensioni (tra i 100.000 e i 500.000 abitanti), sono cresciute con tassi più elevati delle metropoli (4,8% contro l'1,3%).

Questi dati mostrano il fenomeno di “decentramento metropolitano” che negli nel decennio 1980-'90 ha prodotto gradi flussi migratori verso le città grazie ai bassi costi della vita e dell' alloggio.

Tuttavia in quegli anni, nelle grandi metropoli, è stato riscontrato un movimento interno della popolazione: i centri storici videro ridurre le percentuali di crescita o addirittura la perdita della popolazione, mentre le aree periferiche continuarono a crescere in maniera rapida e continua.

Per far fronte a tale situazione vennero attuati adeguamenti per l'economia brasiliana: l'apertura dei mercati, le prime privatizzazioni e con la riforma statale ebbero luogo una deregolamentazione finanziaria e una maggiore flessibilità lavorativa.

Questi fattori, sommati all'internazionalizzazione economica hanno avuto decisi effetti benefici sulle finanze del Paese e della popolazione ma hanno incrementato anche il livello di disoccupazione e i traffici illeciti, che si sono manifestati in un evidente disagio sociale ed urbano.

I cambiamenti economici sono associati ad una nuova forma di insediamenti sociali delle gradi città brasiliane: la concentrazione di benessere e investimenti in aree della città che furono equipaggiate dei migliori standard abitativi sia pubblici che privati, dove si insediò l'emergente settore terziario.

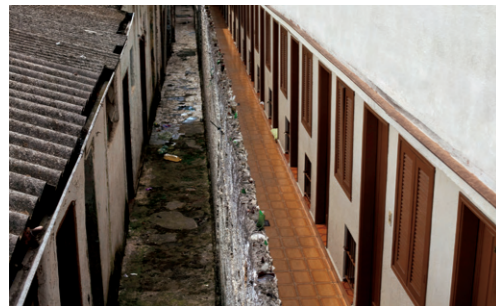
Anno	Pop. Totale (mil.)	% crescita Pop. Totale	Pop. Urbana (mil.)	Pop. Urbana %	% crescita Pop. Urbana
1950	53,975	n.a.	19,517	36,20	n.a.
1960	72,742	34,77	32,681	44,90	24,03
1970	95,989	31,96	53,521	55,80	24,28
1980	121,615	26,70	81,975	67,40	20,79
1990	149,522	22,95	111,851	74,80	10,98
2000	174,161	16,48	141,404	81,20	8,56
2010	198,982	14,25	177,177	86,50	6,53
2020	219,992	10,56	196,896	89,50	3,47

Crescita demografica del Brasile dal 1950
Fonte: Esa (2007)

Cortiços



Una porta d'accesso al corticos vista dal corridoio interno.



Cortiços allo specchio. Una suggestiva immagine che mostra due corticos confinanti, una delle quali ha beneficiato di un intervento di ristrutturazione.

I Cortiços sono definiti ufficialmente: *Habitação coletiva precaria de aluguel* (HCPA), ossia abitazioni collettive in affitto per le classi sociali più disagiate.

Sono costituiti da uno o più edifici congiunti costruiti di norma sul medesimo lotto e con un alta percentuale di sfruttamento del suolo.

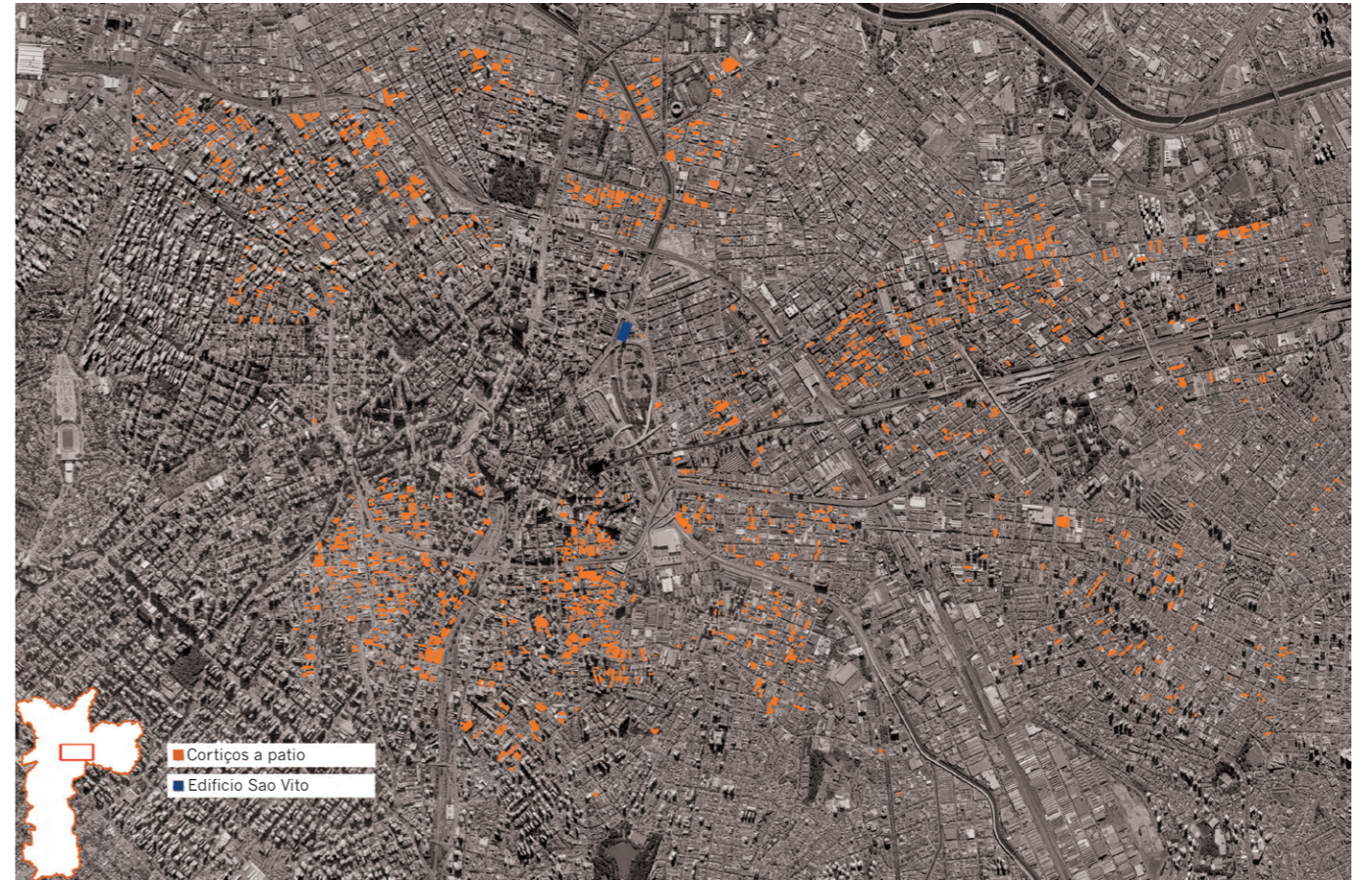
Internamente sono suddivisi in stanze affittate, subaffittate o cedute con qualche titolo di usufrutto, senza che ci sia però l'esistenza di normative che regolino il rapporto tra proprietari e inquilini. Ogni stanza è considerata come una unità abitativa e tutti i servizi sanitari (bagno e cucina) sono in comune fra gli abitanti dello stesso edificio.

Questi complessi si caratterizzano quindi per la sovrappopolazione e le scarsissime condizioni igieniche, ma a differenza delle favelas, possiedono caratteristiche strutturali migliori.

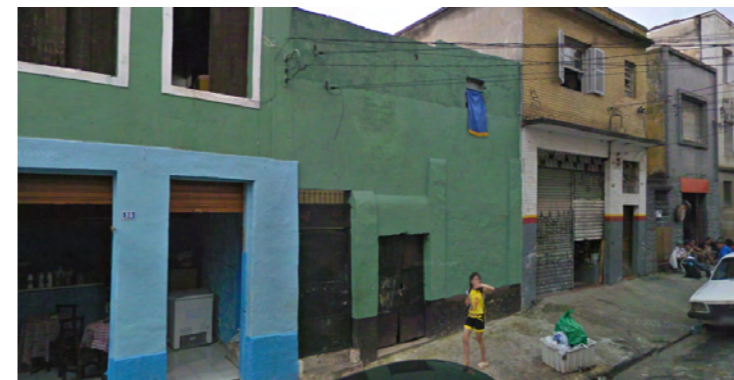
I cortiços più vecchi (a patio) si presentano come dei fabbricati bassi, di massimo due piani, sviluppati ortogonalmente rispetto al fronte stradale con corridoi molto stretti o ballatoi che provvedono alla distribuzione verso le abitazioni. Queste generalmente non affacciano mai sulla strada principale ma solo verso l'interno del lotto. La struttura di elevazione in cemento armato e tamponamenti in laterizio. I solai possono essere lignei o in latero-cemento.

La maggior parte dei *cortiços* sono localizzati tradizionalmente nei quartieri centrali e semi-centrali della città, in generale nelle zone deteriorate ma contigue alle aree dove si concentra l'attività lavorativa; questo fattore risulta molto importante per gran parte degli abitanti, che sopportano spazi angusti e spesso malsani pur di vivere vicino al posto di lavoro e ai servizi pubblici.

L'aumento di questa tipologia nelle periferie è un fenomeno recente, databile nella seconda parte del XX secolo, dovuto a chi con opere individuali affitta camere all'interno di normali condomini per aumentare il proprio reddito mensile. Si può dire quindi che questa tipologia abbia "cambiato forma".



In cortiços si localizzano principalmente nei quartieri centrali della città.



I cortiços hanno sempre una relazione diretta con la strada, gli accessi sono sempre filtrati da porte o cancelli, ma l'affaccio diretto non è sempre presente. In alcuni casi (come nella foto a sinistra) il fronte stradale è privo di finestre, mostrando un carattere più chiuso rispetto all'ambiente esterno.

Il Programa de Cortiços portò significativi benefici alle abitazioni e ai suoi abitanti. In questa pagina sono stati messi a confronto gli ambienti abitativi prima e dopo gli interventi di riqualificazione.



I corridoi (o i patii) hanno molteplici funzioni. Oltre a quella di connessione alle unità abitative, vengono utilizzati come soggiorni aperti o spazi di servizio per le faccende domestiche da tutta la comunità.



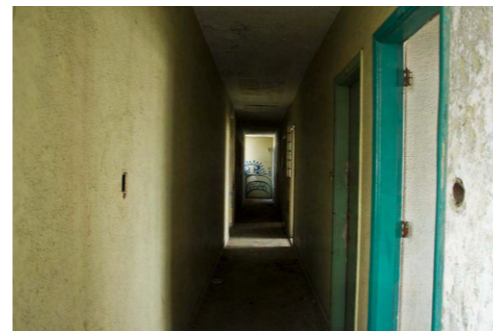
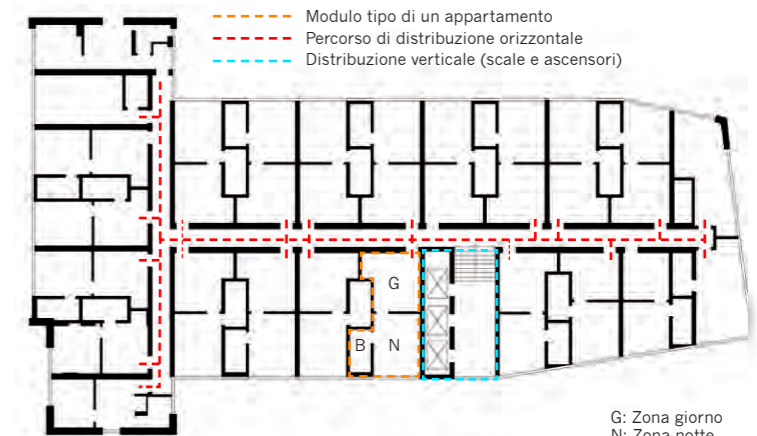
I servizi igienici sono comuni a più unità abitative e di norma sono collocati in fondo al corridoio di distribuzione. Quest'ultimo in alcuni casi viene coperto con delle lamiere, in modo da creare un ulteriore spazio riparato per la vita domestica.



L'edificio Sao Vito.

L'esempio più eclatante di questo fenomeno è sicuramente l'edificio Sao Vito (costruito nel 1959): un grattacielo di 27 piani che contiene 624 unità abitative minuscole (30 mq di superficie) progettato proprio per ospitare la popolazione più povera, divenne uno dei più palesi esempi di degrado urbano della città. Dopo una lotta politica iniziata nel 2004 e dopo diverse proposte di nuovo alloggio dei residenti (ormai pochi), nel Giugno del 2010 iniziarono i lavori di demolizione. I dati a riguardo certificano che nel 1985 si superò i 3.000 residenti.

Il fenomeno dei cortiços ebbe inizio poco prima del XIX Secolo, con la crescita della classe operaia e di conseguenza delle residenze, che non è stata proporzionale alla crescita della città. L'aumento della popolazione dovuto soprattutto alla immigrazione coincise ovviamente con l'aumento della domanda di alloggi e questa formula abitativa risultava molto redditizia per gli speculatori che affittavano stanze a una o più persone bisognose di un tetto sopra la testa. Nel 2005 fu avviato il *Programa de Cortiços* dalla Prefettura di Sao Paulo, fino ad allora il problema non era mai stato adeguatamente affrontato. Dal 2005 al 2010 è stata effettuata la prima fase di recupero delle abitazioni, che portò al risanamento di 280 cortiços nel centro storico della città.



Una vista del corridoio di distribuzione

Edificio Sao Vitor, Pianta del piano tipo (scala1:500)

Favelas



Veduta aerea della favelas di Heliopolis



Veduta aerea della favelas chiamata Grotinho

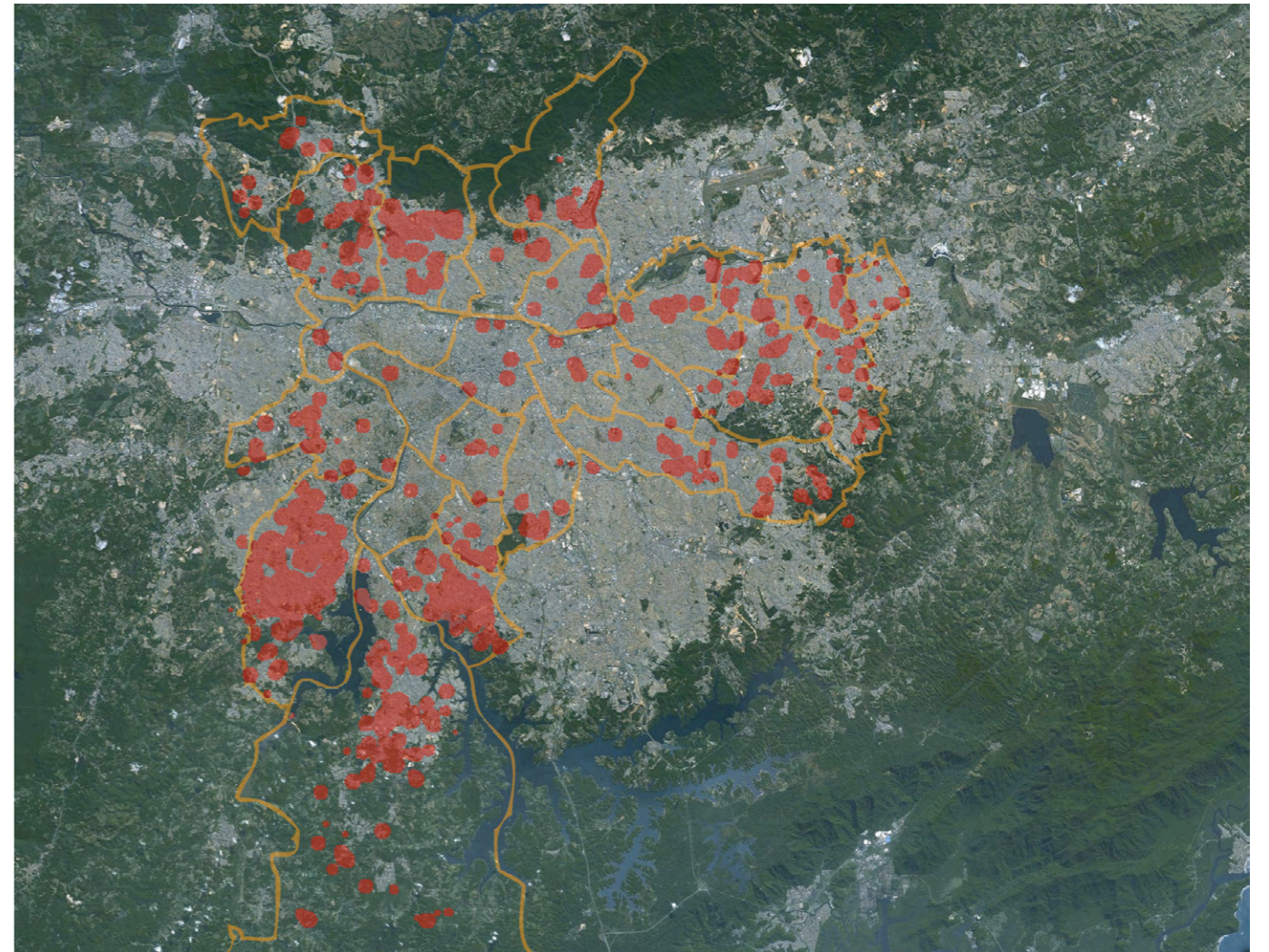
Sono sicuramente gli slums più più “famosi” del Brasile e vengono spesso identificati come la tipologia classica dei poveri Sudamericani.

Il nome favela deriva da un fatto storico: rifugiati ed ex soldati reduci della sanguinosa guerra di Canudos (1895-1896), nello stato di Bahia, occuparono un terreno collinare libero presso Rio de Janeiro, poiché il governo non diede loro delle abitazioni in cui vivere. Questa collina, chiamata in precedenza *Morro da Providência*, fu da loro denominata *Morro da Favela* come il luogo sede del principale accampamento militare nella guerra di Canudos (essi crearono in questo modo il loro accampamento nei pressi dell’allora capitale). La favela o faveleira (cnidoscolus quercifolius) è una pianta che cresce prosperosa nel semi-arido deserto brasiliano.

Le abitazioni sono di piccole dimensioni (20 mq di media) e costruite, dagli stessi abitanti, con materiali di bassa qualità: le pareti possono essere di semplici mattoni di legno, pagliericcio o di lamiera. Le coperture sono generalmente costruite con pannelli di eternit, lamiera metalliche o plastiche. I servizi sanitari sono anch’essi auto-costruiti.

Si presentano in conglomerati più o meno numerosi dove generalmente non sono previsti sistemi fognari adeguati.

A differenza di quelle di Rio de Janeiro, le favelas di Sao Paulo sono un fenomeno recente, iniziarono a formarsi meno di 50 anni fa ed ebbero una crescita esponenziale solo dopo il 1980; la loro quota di popolazione superava di poco il 5% della popolazione totale nel 1980 e ora arriva quasi al 20%. La loro apparizione è associata all’abbandono del modello di urbanizzazione periferica per le classi operaie. Dal 1980 al 1991 a San Paolo, il 60% dell’aumento differenziale della popolazione è stato assorbito dalla popolazione delle favelas. Così citano i dati del censimento demografico dell’IBGE, che secondo molti ricercatori sottovaluta il vero numero di favelas a San Paolo.



Veduta dal satellite dell’agglomerato urbano di Sao Paulo e localizzazione dei nuclei di favelas all’interno dei confini amministrativi

● Favelas — Confini amministrativi della Municipalità di Sao Paulo



Veduta aerea della favelas di Paraisopolis



Favelas do Grotão



Uno fogna a cielo aperto creata dietro la schiera di abitazioni

Le favelas non si riescono ad localizzare bene in aree specifiche, e nascono nascono anche in situazioni molto diverse: in zone ricche, in zone povere, in aree centrali e anche in periferia: ovunque ci sia un lotto vuoto e non protetto. La loro apparizione, come sopra citato, avvenne tra gli anni Settanta e Ottanta. Allo stato attuale, la costante pressione da parte delle autorità pubbliche per la rimozione delle favelas, e le azioni dei proprietari terrieri nelle aree appetibili dal mercato immobiliare, hanno spinto i più poveri nelle periferie e nelle regioni ambientalmente più fragili. Sono pochissime quelle sopravvissute nelle aree centrali, tra queste ricordiamo *Morubi*, *Heliopolis*, *Paraisopolis* e i *Campos Eliseos*.



Favelas di Paraisopolis: esempio di una strada pubblica

Definizione ufficiale degli slums e politiche d'intervento

Il Governo di San Paolo si è sempre concentrato maggiormente su diverse iniziative per la rimozione, la manutenzione e per il marketing cittadino, piuttosto che su un'analisi specifica per definire il fenomeno delle favelas. Solo l'attuale Amministrazione sta elaborando una definizione ufficiale per la sua politica amministrativa.

Esiste, tuttavia, una definizione comunale ufficiale formulata nel 1972, in vigore fino ai giorni nostri: "Le favelas sono agglomerati di abitazioni di dimensioni ridotte, costruite con materiali inadeguati (legnami, latta, cartone) distribuiti in modo irregolare sul territorio. Quasi sempre carenti di attrezzature urbane e sociali, formano un complesso agglomerato urbano con uno specifico ordine sociale, economico, sanitario ed educativo."

Quello dei cortiços fu un lucroso mercato immobiliare creato da imprenditori che investirono su nuove costruzioni e riconvertirono quelle esistenti. Fino ad oggi questo business illegale è caratterizzato anche dalla completa mancanza di contratti d'affitto: i residenti sono soggetti ad ogni genere di vessazione e minacce da parte dei proprietari o degli intermediari, senza ricevere alcun tipo di garanzia e protezione nemmeno dalla polizia o dai giudici.

A differenza di Rio de Janeiro, dove nel XX Secolo le politiche di "pulizia" del centro storico portarono alla delocalizzazione degli abitanti dei cortiços nelle aree periferiche, a San Paolo furono le classi medio alte ad "emigrare" nelle aree esterne (specialmente quelle verso la costa), lasciando pertanto intatto questo fenomeno insediativo nel centro città. Solo pochi anni prima del 2000 le aree centrali divennero obiettivo di attenzioni governative e iniziò così una seria politica di riabilitazione spinta dalla comparsa di attività redditizie (uffici, banche etc...), che incrementarono decisamente il valore di mercato del suolo.

Per contrastare questo movimento lucroso iniziò una lotta sociale contro il Governo: i cortiços sfollati furono occupati nuovamente da gruppi di protestanti che chiesero una maggiore attenzione sulle politiche abitative a basso costo nel centro città. Difatti a differenza delle favelas, i cortiços furono storicamente esclusi dagli obiettivi delle politiche abitative pubbliche.

Le favelas invece non sono nate come un fenomeno di mercato, ma sono

il frutto di una incapacità gestionale pubblica e privata nel rispondere alle esigenze abitative della popolazione. A San Paolo sono l'ultima soluzione possibile per le classi povere dopo le lottizzazioni illegali, l'housing sociale e i cortiços. Il fenomeno risulta presente dagli anni Cinquanta, ma solo dal Settanta guadagnò una dimensione rilevante, con l'occupazione di aree pubbliche e private. A partire da questo periodo, e per tutto il decennio successivo, si attuarono di iniziative di risanamento, grazie soprattutto al forte impegno degli stessi abitanti: furono effettuate connessioni agli impianti della rete fognaria, dell'acqua potabile e dell'energia elettrica.

Nel 1979 fu creato un fondo economico "Profavela", per finanziare i programmi di risanamento ispirati dalle linee guida della Banca Mondiale per la manutenzione e il miglioramento degli Slums. Il programma prevedeva la creazione di infrastrutture, e di nuove unità abitative e l'inserimento di servizi pubblici all'interno delle stesse favelas.

Durante l'amministrazione di Mario Covas (PMDB, 1983-1985) le baraccopoli guadagnarono un posto importante all'interno delle politiche sulla casa, orientate principalmente alla legalizzazione dei possedimenti terrieri.

Da allora quello delle baraccopoli è stato considerato sempre un grande dibattito politico, ma se si esclude l'amministrazione di Janio Quadradro (PTB 1985-1988) che condusse reali operazioni di rimozione delle favelas, non furono attuati concreti programmi di miglioramento, nonostante fossero sempre promessi durante le campagne elettorali.

Diversi autori, basandosi su un testo di Engels (nota Engels) del 1872 hanno adottato un approccio teorico per analizzare la relazione tra l'housing e il costo di riproduzione della forza lavoro. Secondo Engels, gli alloggi nei quartieri poveri (o qualsiasi altra forma di alloggio che comporta il pagamento di affitti) abbassa il costo di riproduzione della forza lavoro e provoca una corrispondente diminuzione dei salari.

Sergio Ferro (1969) e Francisco de Oliveira (1973) considerano questo fenomeno ancora più perverso nel capitalismo delle periferie del terzo mondo: l'immenso esercito industriale che si inserisce nell'economia globale mondiale, produce una situazione di crisi cronica caratterizzata da bassi salari, dallo sfruttamento della manodopera e dalla distruzione

ambientale, ma vantaggiosa per i capitalisti.

In questo scenario e senza la costruzione di uno stato di "welfare" sociale, le favelas e i cortiços si sono espansi senza regole divenendo l'unica soluzione abitativa per le popolazioni povere. Si tratta certamente di una forma "inadeguata" di risolvere il problema abitativo a basso costo ma ha sempre trovato un tacito consenso del Governo, che ha così potuto evitare grandi investimenti pubblici in materia di alloggi, ed è vantaggiosa per i capitalisti. Inoltre, dislocare gli abitanti in porzioni di città isolate e clandestine rende ancora più limitate le possibilità di unirsi per lottare per i loro diritti di cittadini.

In termini economici, i cortiços sono business molto redditizi per proprietari ed intermediari: il prezzo di affitto al metroquadrato di queste abitazioni è quasi il doppio rispetto al prezzo di mercato formale nella stessa regione.

Per quanto riguarda la fornitura dei servizi pubblici (acqua, elettricità, etc...) viene addebitata un'unica bolletta, come se fossero un unico grande consumatore di tutte le utenze.

Altro destino invece spetta alle favelas, considerate come spazi separati ("non città"), e discriminati, rifugi di criminali e trafficanti di droga e al tempo stesso spazi di resistenza e contro-cultura.

In termini politici comunque la favela è un fenomeno dal peso specifico maggiore: essa dovrebbe essere il principale obiettivo delle politiche pubbliche ma in realtà, viene utilizzata più spesso come propaganda nelle campagne elettorali. Come è prassi ormai prassi consolidata in ogni parte del mondo, anche qui, esigui miglioramenti e limitati benefici vengono "venduti" in cambio dei voti alle elezioni.

Motivazioni storiche



Vista aerea dell'agglomerato di Sao Paulo e del porto di Santos



Estensione della Provincia di Sao Paulo

La storia urbanistica del Brasile è intimamente legata alla storia della città di San Paolo.

A differenza di Salvador e Rio de Janeiro, capitali del Brasile coloniale e indipendente, e dei nuclei urbani e politici consolidatisi tra il XVII e il XVIII secolo, San Paolo guadagnò importanza solo successivamente.

Fondata nel 1554 come villaggio di Gesuiti e dalle incursioni delle popolazioni del Sud-Est del Brasile, San Paolo, non era altro che un centro che sopravviveva di piccolo commercio fino alla metà del XIX secolo. In questo periodo la storia del piccolo centro prese una strada diversa e, grazie alle esportazioni di caffè, acquisì una grande importanza nell'economia brasiliana. Ci fu inoltre il passaggio, in quegli stessi anni, dalla schiavitù al lavoro salariato che produsse una decisa modernizzazione nell'ambito delle attività produttive inducendo anche immigrati europei prima e giapponesi poi a trasferirsi in quei territori per lavorare nelle piantagioni di caffè.

Fu così che San Paolo cominciò il suo periodo di crescita. diventò la capitale brasiliana del caffè e in questa fase di sviluppo cercò di emulare Parigi con la costruzione di un quartiere elitario chiamato "Champs Elisées" (Campos Eliseos) e di una copia dell'Opera della capitale francese.

All'inizio del XX secolo l'urbanizzazione cominciò ad essere lo strumento per stabilire un ordine spaziale in termini di segregazione sociale in cui due realtà urbane e sociali si contrapponevano: da un lato la regione centrale, caratterizzata da grandi interventi urbani, destinata per le classi più ricche e dall'altra, sulle pianure alluvionali e sui bacini lungo le linee ferroviarie in concomitanza con delle aree industriali, una città senza regole che ospitava le classi più povere.

Negli anni Venti e Trenta con il trasferimento dei capitali dalla produzione di caffè al settore industriale, San Paolo divenne il più importante polo industriale del Paese. Si formarono una vera e propria cultura operaia e, ad essa associato, un importante movimento sindacale di ispirazione anarchica, alimentato dagli immigrati italiani e spagnoli. I quartieri di questa classe operaia hanno continuato ad essere localizzati nelle pianure alluvionali e si caratterizzavano per la diffusione di tipologie abitative specifiche, villette o appartamenti, in affitto.



Suddivisione dei distretti di Sao Paulo

Con il movimento della popolazione verso l'esterno, il nucleo centrale cominciò a perdere il suo carattere esclusivo, le ville della classe elitaria furono abbandonate e divennero case popolari, sovraffollate e vissute dalle classi più povere note con il nome di *Cortiços*. La classe elitaria di San Paolo invece cominciò il processo di delocalizzazione, associando la costruzione di quartieri esclusivi alla speculazione edilizia.

Fino al 1980, quindi, il modello di segregazione socio spaziale ha continuato ad essere quello dualista, fondato sull'opposizione tradizionale tra "centro e periferia", dove si concentravano le classi ricche e medio-ricche, dando vita a quartieri con un alto livello di infrastrutture e "zone periferiche" dove si concentrava la classe operaia più povera: caratterizzate da delinquenza e da costruzioni di fortuna di auto-costruzione.

Nel 1950 San Paolo divenne definitivamente una metropoli, il più vasto nucleo urbano del Paese e la capitale finanziaria del Brasile, scalzando Rio de Janeiro. La conurbazione nacque dall'espansione e la fusione di tutti i paesi limitrofi, che si estesero fino a creare un' unica regione metropolitana che aveva come centro la regione "ABC", cuore dell'industria automobilistica e metallurgica.

Il modello base della crescita non era più quello francese (urbanistica del bello) ma piuttosto il modello Statunitense basato "sull'automobile", sovvenzionato dagli ingenti aiuti economici da parte degli USA a tutti i Paesi Sudamericani dopo la II Guerra Mondiale.

La città fu quindi tagliata da autostrade, cavalcavia e tangenziali, spiazzando la strada alle automobili prodotte dalle multinazionali insediatesi nell'area urbana.

Il primo vero Masterplan per la città fu elaborato solo nel 1971, durante la dittatura militare, e fu volto a stabilire linee guida per le politiche di espansione comunale. Tuttavia la città "fuorigesce" e la periferia, che ospitava migliaia di poveri e immigrati, hanno continuato a rimanere escluse dai progetti di riqualificazione, dalle politiche sociali e dagli investimenti pubblici.

Questo modello clandestino fu mantenuto anche con il consenso dello Stato in modo da risolvere il problema abitativo a basso costo, senza però dover garantire diritti sociali e urbani.

Alla fine degli anni Settanta questo modello di segregazione cominciò



Uno degli immensi raccordi stradali che segnano la città



Veduta aerea dell'Aveida Paulista

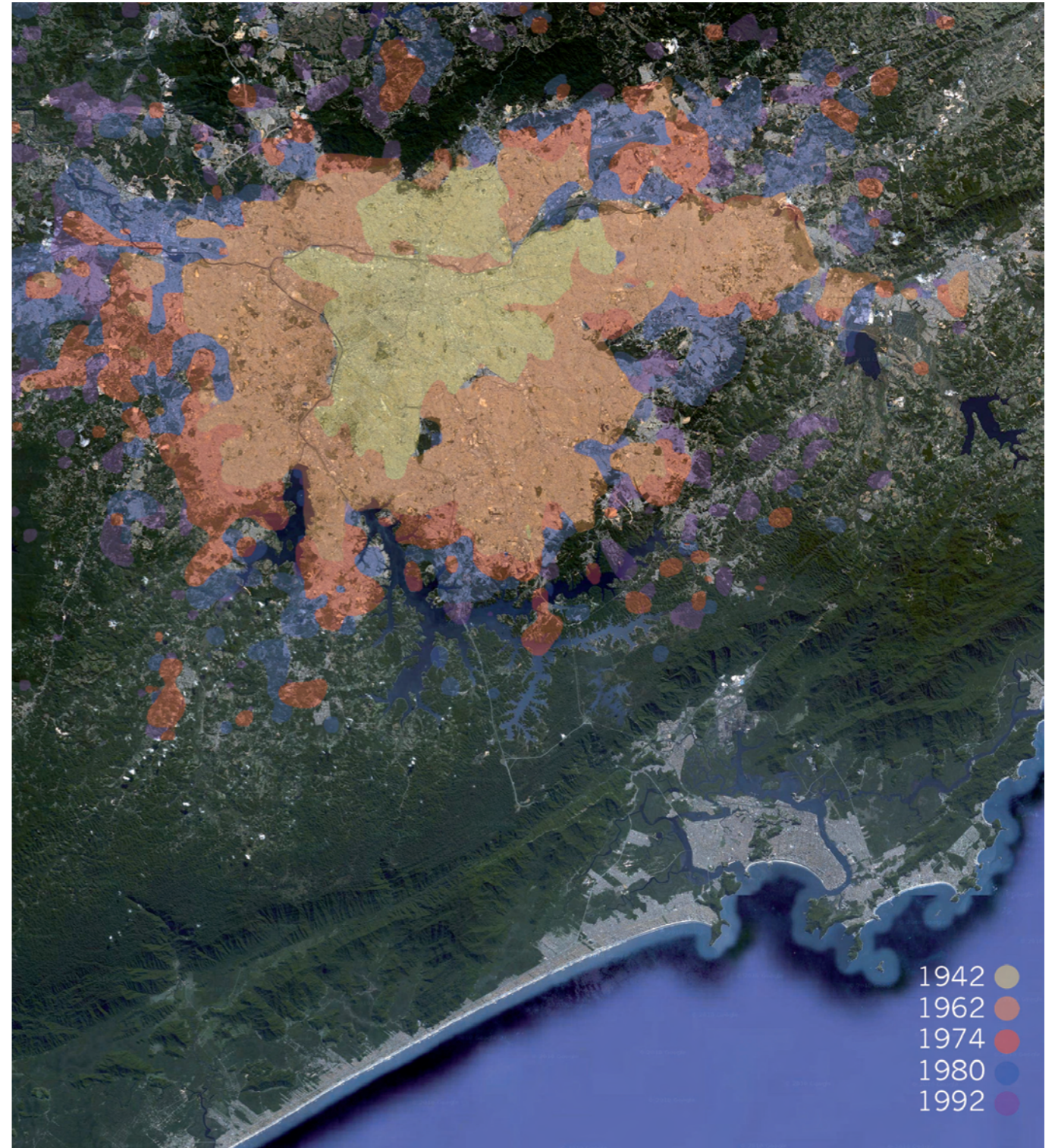
a venir modificato (Taschner 1998, Caldeira 2001), dalla diminuzione della crescita della popolazione e all'insorgere di forti movimenti sociali che richiesero allo Stato nuovi servizi pubblici, infrastrutture e abitazioni popolari. Da questi movimenti nacque un contraddittorio processo che finì per congestionare la periferia con insediamenti popolari: da una parte le infrastrutture, costruite a fatica (spesso solo grazie ad azioni sociali della popolazione) e la riduzione della domanda fecero aumentare il valore del suolo; dall'altra, la disoccupazione e la riduzione dei redditi resero l'accesso alla proprietà della casa molto più difficile.

Da allora nelle aree centrali è aumentato notevolmente il numero di *favelas* (nel 1980 ci abitava il 5,2% della popolazione, nel 1993 il 19,8% [FIPE / Sehab, 1994]).

A partire dagli anni Ottanta l'opposizione tra centro e periferia continuava a segnare la città, ma i processi che hanno prodotto questo modello periferico cambiarono decisamente. Le posizioni delle classi sociali nella struttura della città cambiarono decisamente a causa della costruzione in serie di condomini (unica soluzione abitativa possibile nei pochi spazi liberi delle aree consolidate) che favorì l'espansione e l'addensamento dei *Cortiços* e delle *Favelas*.

Questo portò molti gruppi sociali diversi a vivere a stretto contatto, pur separati da muri di recinzione e sistemi di sicurezza (Caldeira, 2001). Esempio il caso di Morumbi, dove si sveltano condomini di lusso sullo sfondo di una distesa di baracche.

Espansione dell'Area Metropolitana



Motivazioni geografiche



Il distretto Soul è caratterizzato dai grandi bacini idrici e dalla concentrazione delle favelas



Danni provocati dalle alluvioni del Gennaio 2011

La città di San Paolo è situata su un altopiano sopra la Serra do Mar e dista 100 km dal porto di Santos, ha una altitudine media di 860 m sul livello del mare.

Si estende su una superficie totale di 1.509 kmq, di cui 826 kmq sono di aree urbane, 627 kmq e 56 kmq sono bacini idrici.

Due grandi fiumi attraversano la città, Tietè, che nasce nella Serra do Mar, e il Pinheiros, suo affluente. Tra le due pianure alluvionali c'è la vetta di Avenida Paulista, ad una altitudine di 900 m, massima espressione della ricchezza della città. In quella zona si concentrano i poli finanziari, le sedi televisive e radiofoniche, i migliori alberghi, i musei e i centri culturali.

Un altro importante fiume è il Tamanduatehy, che separa la zona collinare su cui fu fondata la città dal bacino della zona orientale dove è collocata la principale regione industriale di San Paolo.

Dalla fine del XIX Secolo anche le classi sociali erano divise tra le aree collinari, dove dimoravano le famiglie benestanti, e le zone di bassa pianura, soggetta spesso ad inondazioni, destinate alle abitazioni delle classi più povere.

Un tentativo di miglioramento della situazione idrogeologica è rappresentato da un grande progetto immobiliare da parte della società canadese Light and Power, che raddrizzò il corso del fiume Pinheiros, evitando così le continue inondazioni, e vendette i terreni ricavati alle classi più abbienti formando il "Jardins" (Città Giardino) che è tuttora il quartiere più costoso e altolocato della città.

A partire dagli anni Quaranta e Cinquanta, con il modello di sviluppo urbano basato sull'automobile, i letti dei molti corsi d'acqua vennero via via confinati in canali a cielo aperto o sotterranei per far posto alle nuove strade.

Quasi tutte le arterie principali della città sono state costruite nelle vallate fluviali, producendo così un enorme disastro ecologico. La crescente urbanizzazione rese il suolo praticamente impermeabile e le acque meteoriche cominciarono a convergere verso i viali creando spesso alluvioni di grande portata. Una recente amministrazione, pose l'attenzione al problema e costruì enormi serbatoi sotterranei (piscinoes - grandi piscine) per accumulare acqua piovana e consentire una successiva bonifica.

Per lo stesso motivo i fiumi Pinheiro e Tietè divennero enormi canali fognari a cielo aperto e divenne necessario il loro insabbiamento, che però produsse durante le stagioni più piovose altre alluvioni che impedivano l'accesso alla città.

A fronte di enormi costi di pulizia dei fiumi, il governo optò per dragarli al fine di ridurre l'impatto delle alluvioni.

La posizione delle *Favelas* di San Paolo è strettamente legata alla conformazione fisica e ambientale della città. Si sono formate prevalentemente in aree di proprietà pubblica (comunali) o privata, nei pressi delle pianure alluvionali e degli argini o comunque in generale nelle aree dove di norma è difficile costruire dove il valore di mercato è molto basso. La situazione divenne più seria quando l'occupazione si estese verso i bacini idrografici nella zona meridionale. Questi luoghi sono soggetti a inondazioni frequenti e le loro acque di scarico vengono riversati negli spartiacque, rendendo l'acqua potabile imbevibile; c'è da aggiungere che un trattamento chimico risulta impraticabile a causa degli alti costi. L'espansione delle favelas in territori di conservazione ambientale non si riscontra solo nei pressi dei bacini idrici ma anche sulle pendici degli altipiani; come nel caso della Serra Cantareira. In questa situazione la problematica riguarda la distruzione della foresta originaria e delle frane provocate dagli spostamenti incontrollati dei terreni.

Le conclusioni che si possono trarre dall'analisi di questi fenomeni mettono in mostra il legame inscindibile tra le problematiche sociali e le problematiche ambientali che caratterizzano il territorio di San Paolo, per le quali sono necessarie soluzioni comuni.



Danni provocati dalle alluvioni del Gennaio 2011

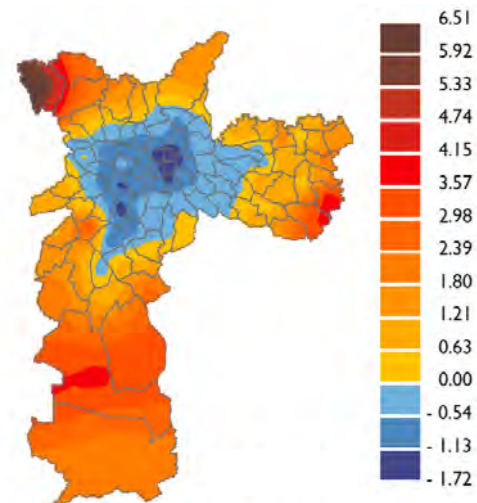




Motivazioni demografiche e sociali

Anno	Popolazione (mil.)	% crescita Popolazione	Densità abitativa (ab./kmq)
1950	2,334	n.a.	293,84
1960	3,970	70,09	499,81
1970	7,620	91,94	959,34
1980	12,089	58,65	1521,97
1990	14,776	22,23	1860,25
2000	17,099	15,72	2152,71
2010	19,589	14,56	2466,20
2020	21,124	7,84	2659,45

Crescita demografica dell'area Metropolitana di Sao Paulo dal 1950



Tasso di crescita annuo della popolazione

La città di San Paolo nel 2000 contava 10.434.252 abitanti (IBGE, censimento 2000). Nel ventennio 1980-2000 si registra un significativo decremento del tasso di crescita, che dal 3,67% del 1980 scese al 0,85% nel periodo 1991-2001, decisamente inferiore al tasso medio del Brasile (1,63%).

Questi dati mostrano parte del cambiamento nel modello di urbanizzazione applicato a partire dagli anni Ottanta. Tuttavia le percentuali di crescita della popolazione interna alla città variano molto da distretto a distretto: nei quartieri centrali, ricchi e dotati di infrastrutture, si registra una crescita ridottissima, nei quartieri periferici si riscontra invece una crescita molto superiore al 3% (quasi il doppio del tasso nazionale).

Negli ultimi vent'anni i quartieri centrali hanno perso circa 230.000 abitanti (il 30,4 % in meno rispetto al 1980, CMSP 2001). Allo stesso tempo i quartieri periferici, come la Cidade Tiradentes nella zona orientale, Parelheiros nel Sud, Anhanguera nel Nord, hanno avuto una crescita di popolazione rispettivamente del 2,11%, del 223 % e del 619% (CMSP, 2001). Durante questo periodo, inoltre, la densità di popolazione della zona centrale è scesa dal 181,5 al 110,3 residenti/ettaro, mentre nei quartieri periferici come Sapopemba, è aumentata da 132,6 a 208,8 residenti/ettaro.

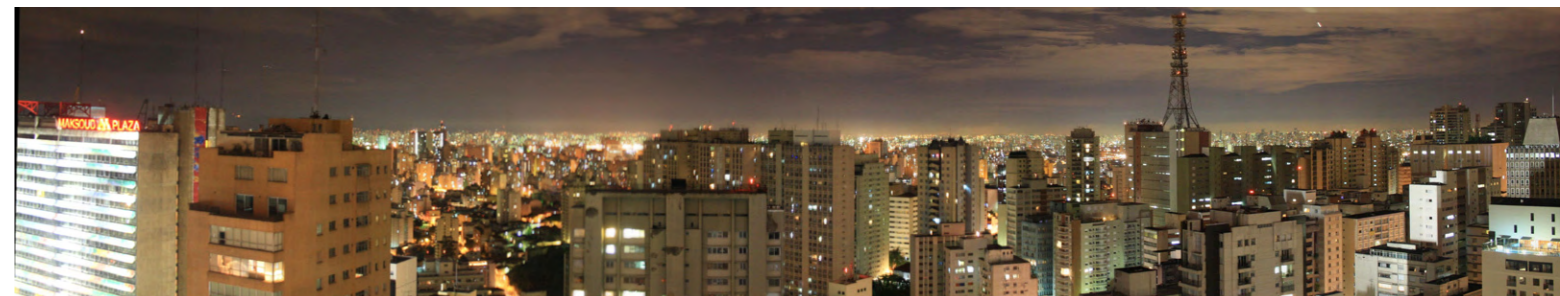
In Brasile la composizione della popolazione è cambiata in diversi aspetti, soprattutto nel profilo dell'età, con un aumento degli over 60 (dal 6,3% nel 1980 al 9,8% nel 2000). Per quanto riguarda la composizione etnica è molto eterogenea con una grande percentuale di origine africana (80 milioni di individui, circa 40%), si consideri che è stato il penultimo paese ad abolire il commercio degli schiavi (1850) e l'ultimo ad abolire la schiavitù (1888).

Ai giorni nostri permangono notevoli differenze negli indicatori socio-economici per la popolazione nera che si riflettono anche nelle condizioni abitative: tra gli abitanti che vivono in ambienti con scarsi requisiti sanitari, si contano il 35% di bianchi di origine europea, il 5% di origine asiatica (principalmente giapponesi) e il 60% di neri.

Il coefficiente di mortalità infantile nel 2000 era pari al 15,8% contro il 30,9% del 1990 (numero di decessi sotto 1 anno di età ogni 1000 nati). Le morti per omicidio, tra i decessi per cause non-naturali) hanno le per-

centuali più alte, 64,5%, e riguardano prevalentemente gli adolescenti. La popolazione nera e mulatta presenta percentuali di decessi molto alte per malattie infettive e violenze, mentre per le popolazioni bianche e asiatiche prevalgono le cause di decesso per malattie senili. (AIM 2000).





Motivazioni economiche

San Paolo è il principale polo economico e finanziario del Brasile. Il PIL cittadino nel 2006 è stato di 77 miliardi di dollari (US), pari a circa il 15% del PIL nazionale. Il reddito procapite nello stesso anno è stato di 7.600 dollari (US), mentre la media nazionale non arriva ai 3.500 dollari (US).

Dal 1980 la città ha subito un processo di “delocalizzazione produttiva” che spostò molte attività produttive verso Nord e verso le regioni interne del Paese: nel 1970 San Paolo ospitava il 44% delle attività manifatturiere del Brasile (ora si è ridotta al 25 %). Ciononostante, questa cifra è ancora piuttosto alta per poter affermare che la città non ha smesso di essere un importante polo produttivo, investendo grandi capitali negli ultimi dieci anni in settori come l’editoria, l’informatica, l’industria alimentare e l’industria chimica-farmaceutica.

Nonostante la riduzione dell’occupazione del 38,1%, nel decennio 1988-1999, il 18% della popolazione attuale è ancora impegnata in questi settori (Seade-DIEESE, 2000).

San Paolo tuttavia sta perdendo la sua identità di “metropoli produttiva” per diventare una “metropoli di servizi”, una transizione dovuta alla polarizzazione economica e sociale della città: da un lato c’è l’aumento di servizi informali e domestici, e dall’altro l’aumento dei servizi avanzati per l’economia internazionale.

In Brasile San Paolo rappresenta il principale nodo di scambi con l’economia globale del pianeta e ospita quasi tutte le filiali locali di società estere e di Istituti Bancari, così come i loro servizi di supporto (studi di consulenza, società di revisione, agenzie pubblicitarie, consulenti legali, etc..).

Motivazioni politiche

Tutti i livelli del Governo in Brasile sono attualmente eletti con voto diretto, hanno il potere di promulgazione le leggi, progetti sciale, economici e urbani e dispongono di un bilancio composto da imposte specifiche.

La Costituzione Federale del 1988 determina le azioni ad ogni livello e i fondi di bilancio a loro disposizione. Gli organi esecutivi elaborano le politiche pubbliche e di bilancio, sottoponendole poi al vaglio degli organi legislativi per l’approvazione.

La struttura amministrativa comunale è costituita dal Governo della città (organo esecutivo) e dal Consiglio Comunale (organo legislativo). Tutti gli enti amministrativi e di pubblica sicurezza vengono lasciati al Governo Federale e a quello Statale. San Paolo è l’unica città in tutto il Brasile che, a causa degli alti valori di bilancio, ha un tribunale municipale di revisione dei conti autonomo; questo organo è diventato un potente strumento politico per il sostegno o il blocco delle azioni proposte dalle amministrazioni elette.

Il Comune è il responsabile della definizione della zonizzazione, della suddivisione dei lotti, dell’utilizzo del territorio, dell’occupazione del suolo, della viabilità, della tutela dell’ambiente e della protezione del patrimonio culturale.

Nel 2001 la Municipalità di San Paolo approvò una legge (10.250/01), che nel modificare, tra le altre, anche la Costituzione brasiliana, regola la funzione sociale della proprietà, definendo gli strumenti per la regolarizzazione dell’urbanizzazione e della proprietà privata, aumentando la valorizzazione immobiliare e le partecipazioni ai processi di pianificazione. Molti di questi strumenti dovranno essere inclusi nei masterplan di sviluppo dei comuni, obbligatoriamente presenti nei comuni superiori ai 20.000 abitanti. (il nuovo masterpaln di San Paolo è stato approvato nel 2006).

Fonti bibliografiche e iconografiche

Mariana Fix, Pedro Arantes, Giselle Tanaka, *Urban Slums Reports: The case of Sao Paulo*, Brasil , UN HABITAT, 2003

Nuccia Comoglio, Letizia Vitale, Hulya Turgut, Gulden Erkut, Goran Zeren Gulersoy, Andrea Piccini - *Housing and urban policies for low-income people in the central areas of Istanbul and Sao Paulo* - Dipartimento della Città, Politecnico di Torino
- AGAT Editrice - 2000 Torino

A cidade informal do XXI secolo - Catalogo della mostra indetta dal Governo di Sao Paolo.

Cortiços - Programma di recupero indetto dalla SEHAB e dalla Prefettura di Sao Paulo

World Urbanization Prospect - www.esa.un.org

<http://cortico.pcc.usp.br/>

<http://favelissues.com/>

<http://www.mapa-brasil.com/>

**Slums nell'Europa moderna:
anomalie e realtà**

Slums nell'Europa moderna: anomalie e realtà

	3000 a.C.	1700 d.C.
popolazione totale(mil)	40-70	560-720
popolazione urbana(mil)	tra 1 e 2	60-80
tasso urbanizzazione (%)	tra 2 e 4	tra 9 e 11

L'urbanizzazione del mondo nel 3000 a.C. e nel 1700 d.C.
Fonte: Bairoch (1996)

Nell'Europa di questo secolo, le città hanno funzionato come macchine d'integrazione, svolgendo un ruolo importante in una dinamica di crescita economica e di regolazione delle politiche urbane. Pur con molte difficoltà, è stato chiaro il tentativo di integrare immigrati provenienti sia da regioni interne al paese stesso, sia dall'estero; cercando di facilitare la convivenza di abitanti con diversa origine e cultura. Questo processo è avvenuto in maniera diversa da paese a paese e spesso a costo di dure lotte e conflitti, ma è stata proprio la città a offrire il terreno per lo svolgimento degli stessi diventando al contempo luogo e strumento di protesta. Proprio nel tentativo di superare questi contrasti sono state "smussate" le nette divisioni di classe e le forme di segregazione spaziale che avevano caratterizzato il XIX secolo. Questo tentativo di omogeneità si riscontra chiaramente sul profilo urbano, verificando che per quanto riguarda le condizioni abitative della popolazione sono costantemente migliorate per tutti nel corso del secolo.

Essere un cittadino, un abitante della città, ha voluto dire far parte di un processo di ascesa sociale per aspirare a sempre migliori qualità di vita. Trovo particolarmente interessante una formula sintetica elaborata nel 1975 per indicare la filosofia delle politiche attuate: «l'essenza del *Welfare State* è uno standard minimo - garantito dallo stato - di reddito, di alimentazione, di salute, di alloggio e di istruzione assicurato ad ogni cittadino come diritto e non come beneficenza»¹

In effetti in Europa, soprattutto nel periodo felice dei "gloriosi Trenta", il trentennio che va dalla fine del secondo conflitto mondiale alla crisi petrolifera del 1973-74, è stato fatto molto per il superamento delle segregazioni interne alla città, soprattutto grazie ai progetti dell'edilizia popolare degli anni '50, che riprendevano i coraggiosi esperimenti degli anni '20, piuttosto che alle discutibili periferie degli anni '60 e '70 (casi che molto spesso hanno evidenziato la loro inadeguatezza e risultano al giorno d'oggi ambienti tipici per la formazione di slums).

Alla fine del XX secolo, secondo molti studiosi, assistiamo ad un passaggio decisivo per la storia delle città europee, gli ultimi due decenni hanno infatti fatto segnare una brusca svolta per quanto le riguarda,

¹ F. Girotti, *Welfare State. Storia, modelli e critica*, Carocci, Roma 1998 cit. di H. Wilensky, *The Welfare State and the Equality*, University of California Press, Berkeley 1975

Paese	1300	1700
Germania	8	8
Spagna	22	20
Francia	8	12
Italia	21	23
Paesi Bassi	14	39
Regno Unito	4	12
Paesi Scandinavi	1	5
Polonia	2	4
Russia europea	5	5
Totale Europa	10	11

Tasso di urbanizzazione di alcuni paesi europei nel 1300 e nel 1700. Dati in %
Fonte: Bairoch (1996)

interrompendo uno sviluppo che certamente non era stato lineare, ma che aveva condotto ad alcune conquiste e a passi in avanti difficilmente contestabili. «Sembra quasi che il secolo in questo suo ultimo scorcio voglia rinnegare o quantomeno mettere in dubbio l'idea forte di città come luogo di conquista delle libertà sociali. Il tramonto di questo ideale di "città per tutti" riapre questioni che parevano definitivamente chiuse, riproponendo come attuali una serie di problematiche tipicamente ottocentesche, mostrando scenari di separazione e non di comunicazione tra gli abitanti.»

Se ci fermiamo ad osservare con attenzione le città europee, potremmo scorgere nei tessuti cittadini i segni indelebili di una storia urbana molto simile a quella che ha caratterizzato il XX secolo dei Paesi in Via di Sviluppo. Siamo abituati a pensare che le problematiche Terzomondiali siano molto lontane dal nostro vivere quotidiano e dalla storia delle nostre città.

La realtà, invece, racconta che i problemi urbani analizzati nel capitolo precedente si sono manifestati anche nel Primo Mondo negli ultimi due secoli di storia.

E' chiaro però che i due fenomeni possiedono sostanziali differenze, che si possono riportare in termini qualitativi e quantitativi. In primis va sottolineato come le città europee, ed in parte quelle americane, possedessero dei caratteri urbani già ben definiti e una cultura urbana e sociale di alta qualità rispetto alle "cugine" del Terzomondo, avendo vissuto, nei secoli, numerose e importanti epoche di sviluppo. Gli slums europei difficilmente possiedono caratteristiche tipologiche simili alle *shanty town* indiane o alle *favelas* brasiliane, ma mostrano chiari segni di disuguaglianza rispetto alle caratteristiche urbane in cui sono inseriti.

In secondo luogo, sotto il profilo quantitativo, risultano decisamente differenti le cifre degli utenti coinvolti nella crescita urbana (lo sviluppo moderno europeo coinvolge un numero più limitato di persone in un arco di tempo doppio rispetto allo sviluppo del Terzomondo) e le dimensioni fisiche degli slums (non vaste aree omogenee ma puntuali casi inseriti nel territorio urbano).

La realtà degli slums nei paese europei si presenta sotto forma di ambienti ben differenti dalle tristi immagini che conosciamo del Terzo Mondo, ma la definizione generale è talmente “aperta” che permette di mettere in evidenza, anche nei paesi più sviluppati, quelle manifestazioni di povertà diffusa che tuttora segnano i territori europei e statunitensi. Queste premesse non servono ad affermare che la crescita europea fu lineare e senza complicazioni, perché come vedremo, anche la storia del vecchio continente ha mostrato notevoli difficoltà di crescita urbana. L'importante è considerare le città in cui ora viviamo non come prodotti finiti, ma come risultato parziale di un procedimento evolutivo ancora in atto. Un prodotto che tuttora mostra delle discrepanze e necessita di un continuo miglioramento.



BARCELONA ESPAÑA

Forme e tipi degli slums di Barcellona

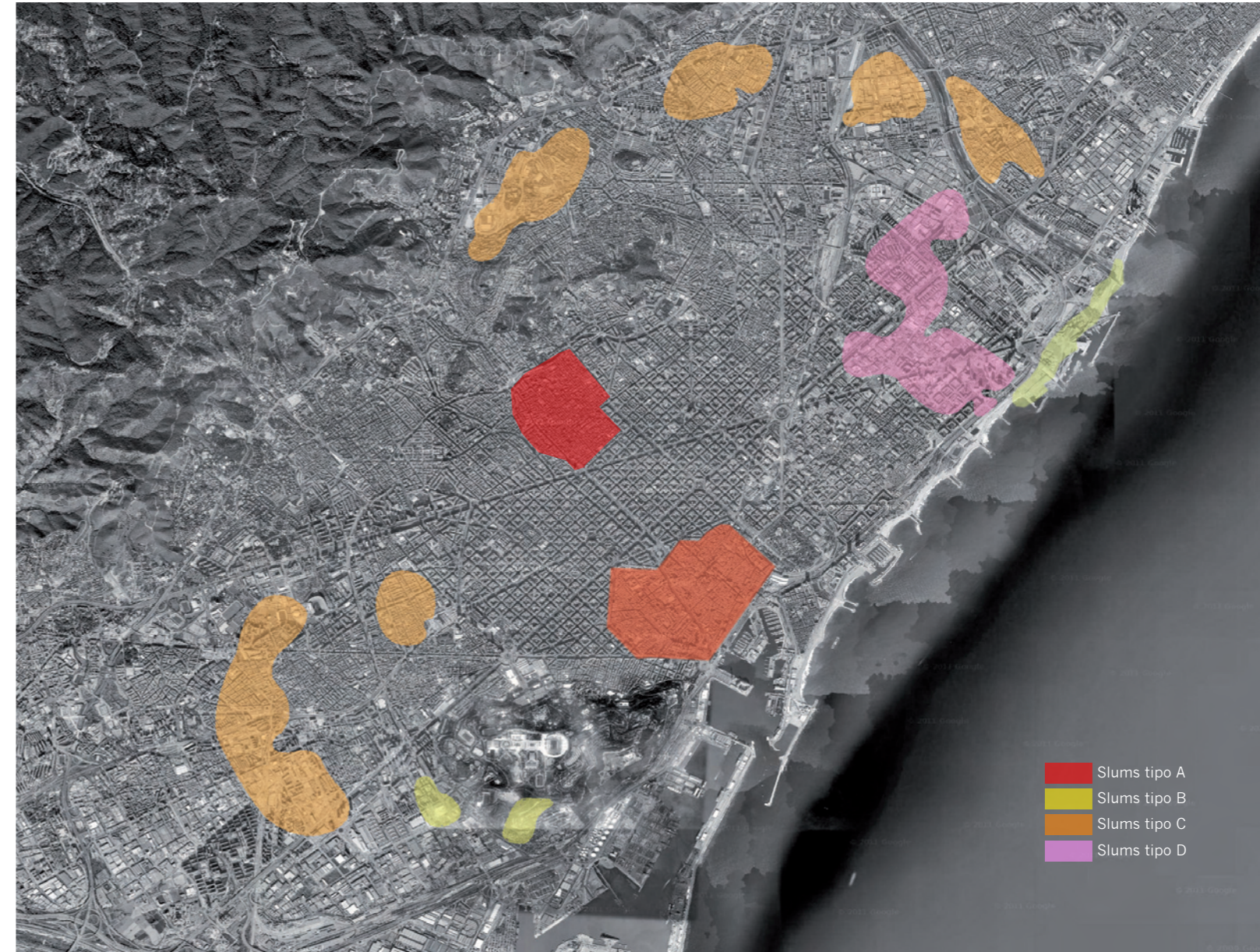
Vi è un'opinione largamente condivisa sul fatto che, tenendo conto della definizione degli slums utilizzati di UN-HABITAT (estensioni omogenee di alloggi al di sotto degli standard previsti), è difficile parlare di veri e propri slums a Barcellona, ad eccezione di qualche caso isolato. Piuttosto ci sono ampie aree urbane con alti indici di povertà e di disuguaglianza sociale, laddove si riscontrano standard abitativi al limite. Non sono quartieri isolati o indipendenti bensì "elementi isolati" inseriti in un contesto urbano sano e spesso di buon livello. Per questo, piuttosto che studiare gli slum in sé, risulta più interessante studiare le aree e le condizioni entro le quali questi fenomeni si manifestano.

Secondo la definizione di UN-HABITAT a Barcellona si possono trovare quattro "contesti" in cui sono presenti le condizioni di slums.¹

¹ Dopo la guerra civile (1936-1939) la Spagna ha subito un prolungato periodo di stagnazione sociale, politica ed economica causata dalla dittatura militare nazionalista repressiva guidata da Francisco Franco; dittatura che perdurò per circa quarant'anni. A causa della sua situazione politica, in questa epoca il Paese venne escluso dai piani di risanamento dell'Europa post-bellica e in particolare dal Piano Marshall (1947), ponendola ai margini della ripresa economica del Vecchio Continente. Il cambio di passo si ebbe alla morte del dittatore nel 1975, quando si attuò una decisa transazione verso la democrazia, grazie anche al ritorno della famiglia reale Borbonica nella figura di Juan Carlos I che, una volta incoronato Re di Spagna nel 1978, diede un impulso decisivo alla risoluzione verso l'attuale monarchia costituzionale. Iniziò quindi un processo di decentramento politico che culminò con la creazione delle 17 regioni autonome in cui è attualmente divisa la Spagna, un federalismo che lascia molta indipendenza in ambito fiscale, sanitario, dell'istruzione e delle politiche urbane, sociali e ambientali. Le elezioni nazionali del 1982 videro salire al potere il Partito Socialista (questo cambiamento è stato visto da molti come definitivo passaggio alla democrazia).

La Spagna entrò nell'Unione Europea nel 1986 e da allora ha subito una continua crescita economica fino ai primi anni del 2000, quando nonostante il successo della transazione politica ed economica riemersero le importanti disuguaglianze regionali mai appianate. Il grosso delle attività produttive è concentrato a Madrid, nelle città industriali dei Paesi Baschi e nella Catalogna; mentre importanti concentrazioni di povertà, in particolare nelle aree rurali a Sud e a Ovest e nelle dismesse zone minerarie delle Asturie continuano a permanere.

Alla fine della guerra civile, anni Quaranta, il Paese aveva ancora un'economia a prevalenza rurale e la recessione economica del dopoguerra colpì i distretti rurali in maniera molto dura causando grandi disagi principalmente in Galizia e in Andalusia e provocò un forte flusso migratorio verso il Sudamerica in tutto il Paese.



Veduta aerea di Barcellona con localizzazione degli slums (scala 1:75.000)

Fu nei primi anni Sessanta che si videro i primi successi del processo di stabilizzazione sponsorizzato dal FMI (Fondo Monetario Internazionale) diedero un forte impulso allo sviluppo economico, grazie alla meccanizzazione agricola e allo sviluppo industriale attorno alle città di Madrid, Bilbao e Barcellona. Il grande incremento delle attività produttive ha portato come sempre a un flusso migratorio verso le città per far fronte al bisogno di manodopera. Oggi la Spagna ha una popolazione urbana che si aggira intorno al 77% (dati del 2002). Il processo di urbanizzazione ha portato ad un rapido sviluppo sociale, avvicinando il Paese alle medie europee in ambito di alfabetizzazione e di reddito medio, ma nonostante i continui miglioramenti continua ad affrontare problemi di disoccupazione elevata e disuguaglianze sociali. TAB

Tipo "A" - Il degradato centro storico



Una veduta aerea sul Raval dove la Ciudad Vella si confronta con l'Eixample. In alto a destra il MACBA



Una veduta aerea sul Bairro da Gràcia

Si considerano alloggi degradati presenti nel centro della città vecchia, concentrati in poche aree, caratterizzate dalle abitazioni più vecchie con un pessimo stato di conservazione, da una mancanza di adeguati servizi urbani e da una forte presenza di attività illegali (spaccio di droga, tossicodipendenza, prostituzione e micro-criminalità). Esistono anche un gran numero di "ostelli" illegali: case in cui vengo affittate singole stanze in appartamenti sotto-standardizzati, a famiglie di immigrati o poveri. Questi fenomeni si trovano esclusivamente nel quartiere conosciuto come Ciutat Vella, la Barcellona prima del XIX secolo, che sviluppò una densità abitativa altissima con gravi carenze di luce e spazi aperti. Dopo l'espansione della città i ceti più abbienti si trasferirono all'esterno delle vecchie mura e all'interno iniziarono a svilupparsi degli slums in diverse zone. Questo processo ha continuato fino ai giorni nostri, dando vita a realtà sociali molto difficili in vari quartieri (Barrio de Gràcia, Santa Caterina, Barceloneta e Raval).

Si tratta dei nuclei più antichi, generalmente nati tra il XVI e il XVII secolo, sono caratterizzati da maglie urbane molto fitte e da un generale stato di degrado.

Il Raval, in particolare, era l'area che versava nelle condizioni peggiori, posto nelle vicinanze del porto, veniva chiamata Barrio Xino o "Chinatown". Era il quartiere più povero della città, caratterizzato da elevate concentrazioni di attività illegali e tradizionalmente diveniva la porta d'accesso degli immigrati, fornendo alloggi in pessime condizioni a prezzi economici. Le costruzioni sono di periodi molto diversi, alcune sono addirittura plurisecolari. L'esistenza di slums in questa zona può essere fatta risalire almeno alla metà del XIX secolo.

Il risanamento del Raval è una delle migliori politiche di riqualificazione dei centri storici dell'epoca contemporanea. Gli obiettivi del programma furono la crescita della qualità abitativa e urbana, attraverso una serie di interventi architettonici puntuali che non deturpassero il carattere storico e la personalità del quartiere. Oggi il Raval è uno dei centri culturali più attivi della città catalana grazie all'apertura di musei (su tutti il MACBA), biblioteche, gallerie d'arte, atelier per giovani artisti, botteghe artigianali, ristoranti e locali notturni.



Il poster del movimento per la riqualificazione del Raval. Fu inventato un neologismo: il verbo Ravalejar, è sinonimo di crescita e miglioramento. Fu una scelta forte dei promotori quella di puntare su un "brand" che valorizzi il carattere della città.



Un esempio dello stato di degrado dell'edificato nella Ciudad Vella



Una tipica via della Ciudad Vella



Il Centro de Cultura Contemporanea de Barcelona, situato nel Raval



Biblioteca Vilà de Gràcia di Llinas Carmo-
na, situata nel Barrio de Gràcia



Museo d'Arte Contemporanea di Barcellona (MACBA) progettato da Richard Rogers

Tipo "B" - Gli insediamenti informali

Riguarda le cosiddette "baraccopoli" autoconstruite in aree di terreno incolto ai bordi della città, una forma molto diffusa fino al 1960, ma che dagli anni Ottanta è diventata effettivamente rara. L'evoluzione di questi insediamenti risale alla fine del XIX secolo, ma ebbero forte sviluppo attorno al 1929, durante i preparativi dell'Expo Internazionale, che attirò migliaia di lavoratori.

Le formule abitative erano diverse: in alcuni casi si riscontravano abitazioni precarie senza servizi urbani e con gravi condizioni di sovraffollamento, in altri casi vennero gradualmente sostituiti da strutture di qualità superiore con materiali più solidi e con la presenza di tutti i servizi urbani. Oggi si riscontrano ancora abitazioni precarie che grazie ai controlli sull'edilizia illegale e a vari piani di risanamento della città, sono tutti destinati alla demolizione.

L'insediamento più grande e conosciuto era localizzato sulla spiaggia nel settore a nord del centro storico: il *Sorromostro*, dove oggi sorge il moderno centro polifunzionale del Forum.



Una veduta della baraccopoli di Sorromostro, 1975



Il lungomare di Barcellona oggi, dopo gli interventi di riqualificazione.



Una veduta della baraccopoli di Sorromostro, 1975



Una veduta della baraccopoli di Sorromostro, 1975



Una veduta della baraccopoli di Sorromostro, 1975



Veduta aerea dell'ex quartiere del Sorromostro. Oggi ospita il Barcelona Forum

Tipo “C” - La periferia residenziale degradata



Edificio residenziale popolare nel quartiere Can Tunis

Si tratta di caseggiati popolari costruiti dal 1950 in poi che vennero abitati da immigrati di altre regioni spagnole e di sfollati delle baraccopoli demolite. Inevitabilmente molti di questi complessi residenziali si sono trasformati a loro volta in slums con gravi problemi di gestione (specialmente quelli costruiti da privati che lucrano sugli affitti), con un livello di sovrappopolazione inaccettabile e spesso isolati dal resto della città perchè situati in aree comprese tra i grandi assi stradali o in aree industriali dismesse con un'assoluta carenza/assenza di servizi pubblici. La maggior parte di questi insediamenti si trovava nella fascia periferica e molti nei pressi della “nuova” circonvallazione realizzata alla fine degli anni Ottanta nei quartieri di *Can Tunis*, *El Polvorì* e *Verdum*; oppure nei lotti vuoti ai bordi della città (*Mina*). Oggi questi complessi residenziali non si trovano più ai margini della città come negli anni Sessanta e Settanta, ma sono inglobati in un sistema urbano da essi indipendente che li ha lasciati totalmente “scollegati” dal loro stesso intorno.



Veduta aerea del quartiere popolare El Povorin



Imponente complesso residenziale popolare nel quartiere della Mina



Accampamento rom in un piazzale vuoto nel quartiere del Poble Nou



Accampamento rom nella periferia della città

Tipo “D” - Gli insediamenti temporanei

Individua gli accampamenti temporanei di zingari (per lo più Rom e Gitani) realizzati nelle discariche e in altri interstizi urbani all'interno della città. Il fenomeno consiste di norma nel parcheggio di un numero variabile di furgoni e roulotte, a volte più di trenta, nelle aree adibite a discarica, in spazi dismessi della città o in vecchie fabbriche abbandonate. Gli abitanti vivono all'interno dei loro mezzi di trasporto e gli insediamenti sono del tutto privi di servizi urbani primari. Questi insediamenti, per loro natura temporanei e nomadi hanno una durata di permanenza in un luogo molto variabile, dipende dalla volontà degli occupanti e dalla loro necessità di spostamento, dalla reazione dei proprietari terreni e dalle forze dell'ordine. Anche se di piccole dimensioni, in insediamenti di questo tipo possono di questo tipo possono risiedere anche un migliaio di persone.

La loro genesi è molto antica eppure ciascuno, per definizione, è relativamente nuovo. Si insediano principalmente nelle discariche su tutto il territorio, ma la concentrazione più elevata si ha nel vecchio centro industriale del XIX secolo: Poble Nou, si trova a nord del centro cittadino e vede la presenza di molte fabbriche abbandonate e di grandi piazzali vuoti.



Accampamento rom nelle fabbriche abbandonate del quartiere Poble Nou

Definizione ufficiale e caratteristiche degli slums

E' impossibile stabilire con precisione la dimensione della popolazione degli slums di Barcellona, perché questi insediamenti non sono trattati separatamente dal censimento cittadino e poiché, come osservato precedentemente, le aree delle baraccopoli non sono chiaramente delimitate dal resto della città, salvo alcuni casi ben specifici. Si possono però effettuare delle stime in base alla percentuale della popolazione che vive in condizioni di povertà.

Questo dato può variare a seconda dei dati considerati: dal 9,6%, le famiglie che vivono sotto la soglia di povertà (Socials Gabinet d'Estudis, 1998), al 17,9%, se si considerano quelle famiglie che guadagnano meno del 50% dello stipendio medio cittadino (Istitut d'Estudi Metropoliti, 1995). *GRAFICO*

Un'altra indicazione possibile si può evincere dalla percentuale delle aree residenziali in cui si manifestano fenomeni di povertà: molti settori importanti delle nostre città soffrono di gravi problemi urbani e sociali alcuni sono particolarmente gravi. Nell'ambito dell'Area Metropolitana di Barcellona queste aree costituiscono il 7% dell'area residenziale con circa 180.000 unità abitative in cui abitano circa 400.000 abitanti (Governo Alternatiu 2000, p.1), che corrisponde a quasi il 10% della popolazione dell'Area Metropolitana.

Le popolazioni che vivono negli slums condividono alcune caratteristiche di base (bassi redditi, basso livello di istruzione), tuttavia possiedono caratteristiche specifiche a seconda dei *barrios* a cui appartengono. Per esempio nel caso di Raval vivono due grandi gruppi: gli anziani, che spesso vivono da soli e possiedono basso reddito, e immigrati che rappresentano il 30 % della popolazione. La popolazione delle baraccopoli era composta inizialmente da un mix di classi lavorative ed etniche (catalani, zingari, immigrati); tale composizione si ripropone tale e quale nelle nuove costruzioni che le sostituiscono ma gli individui ora residenti sono di età più giovane.

Il Governo Municipale di Barcellona non ha dato nessuna definizione ufficiale di slums perché, in accordo con i docenti universitari e con i rappresentanti di diverse ONG, ritiene che le baraccopoli storiche e i principali slums della città, intesa come centro storico, non esistono più ed esistono invece quartieri marginali dove si possono individuare

alti tassi di povertà e di disuguaglianza sociale, circoscritte a tratti di strade o addirittura a singoli edifici. Un altro aspetto della mancanza di chiare definizioni di slums è che il termine spagnolo per il fenomeno, "Barrio Marginal", è caduto in disuso per alcuni anni; è stato sostituito dal termine "marginaciòn" e "exclusiòn sociàl" o più recentemente dal concetto di "enclusiòn sociàl", che è decisamente più in linea con l'Agenda Sociale Europea.

Questa spiegazione riflette quella espressa dai rappresentanti della Fundaciòn Escò, una ONG che lavora con la popolazione "vulnerabile" di Barcellona: «non esiste un Barrio Marginal. Ci sono gruppi di persone emarginate sparse in diversi quartieri della città e non segregate in "ghetti"» (intervista a Chelo and Beatriz, Fundaciòn Escò).

Diverse percezioni di slums, invece, si riscontrano tra la popolazione della città soprattutto a seconda della distanza sociale e geografica. Per una porzione relativamente ampia della cosiddetta "up-town" (i quartieri più ricchi si trovano nella parte alta della città) tutta la città vecchia e una gran parte della periferia sono considerati, se non uno slum, quartieri pericolosi e sgradevoli. Molti ancora pensano che le baraccopoli continuano ad essere un problema, anche se, ufficialmente dalla fine degli anni Ottanta, non esistono più. Le classi sociali medie e a basso reddito, soprattutto coloro che vivono in quartieri confinanti con le aree urbane più depresse, tendono ad avere una comprensione più accurata del mosaico di quartieri che costituiscono le aree centrali e periferiche di Barcellona, riconoscendo che non sono tutti pericolosi o in pessime condizioni. Infine, la popolazione che vive all'interno delle aree più degradate tende ad avere una percezione più precisa del fenomeno e piuttosto che interi quartieri, è in grado di distinguere le strade pericolose, o gli edifici fatiscenti in cui si concentra la povertà o la malavita sapendo distinguere, i diversi gruppi sociali che li abitano.

Motivazioni storiche

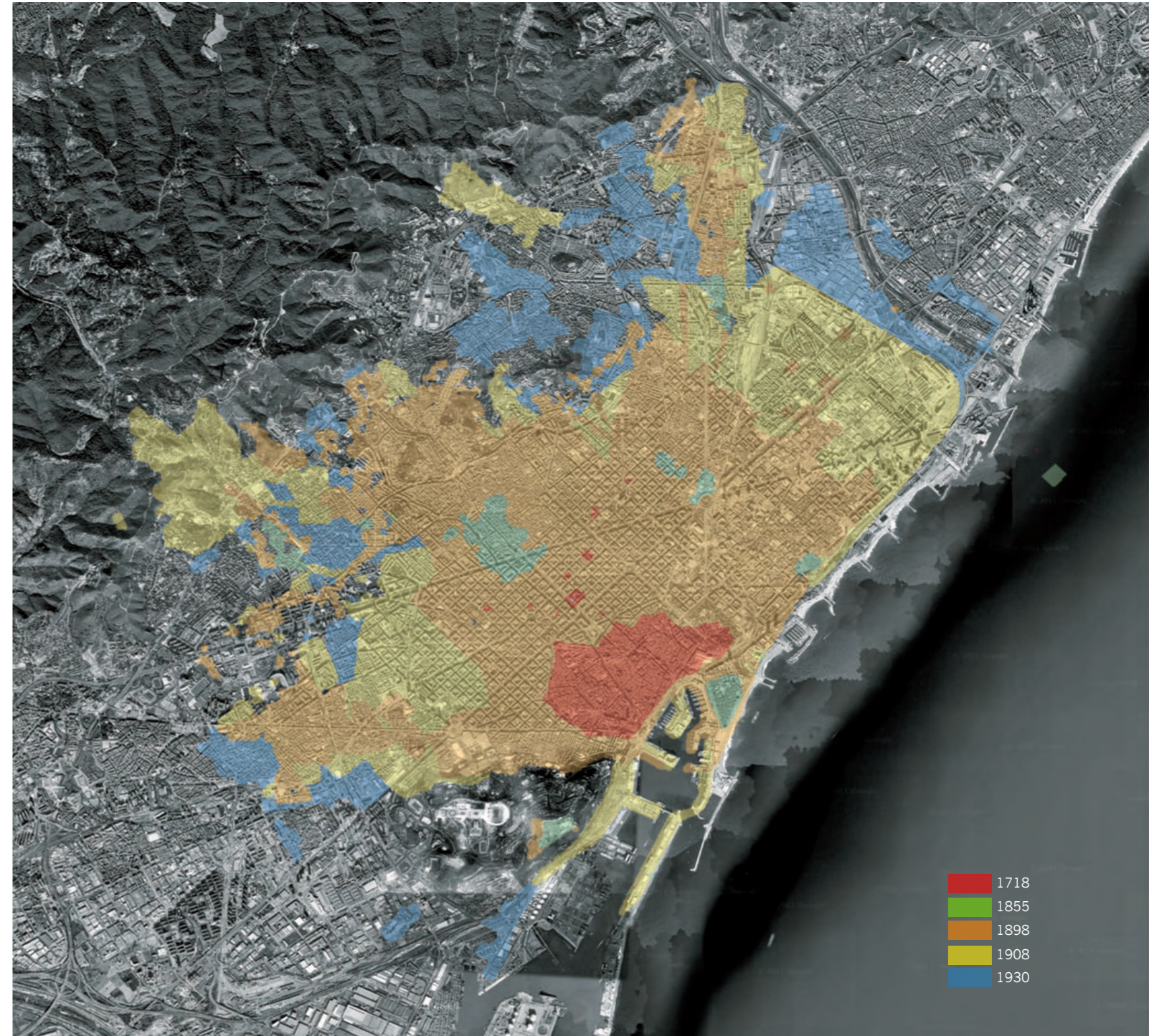
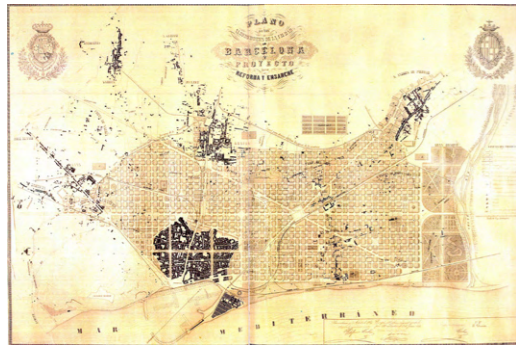
Barcellona fu fondata dai Romani, su un precedente insediamento agricolo di probabile origine cartaginese (la leggenda vuole che l'antico nome *Barcino* nasca appunto dal fondatore Amilcare Barca), che organizzarono un *castrum* (campo militare fortificato), situato a Mons Taber, collina sulla quale oggi sorge il Municipio e la sede della Regione Catalana (l'organizzazione antica delle strade è ancora visibile nelle strutture del centro storico e nelle mura romane rimaste in piedi).

La città fu conquistata dai Visigoti nel V secolo, dai Mori nel VII secolo e dai Franchi nell'anno 801 che la fecero capitale del contado di Barcellona. A partire dal X secolo Barcellona visse un lungo periodo di prosperità che continuò anche quando, nel 1137, si unì al Regno di Aragona, diventandone il centro più rappresentativo. Divenne uno dei porti più importanti del Mediterraneo in epoca Medievale (fu la grande rivale di Genova), la struttura urbana si consolidò dentro due nuove cinte murarie e venne arricchita da sontuosi edifici gotici.

In seguito a questo florido periodo la città visse un'epoca di decadenza che iniziò nel XIV e si protrasse per alcuni secoli. La ripresa nel periodo preindustriale, incontro grosse difficoltà nello sviluppo urbano non riuscendo ad espandersi oltre le mura medievali a causa di restrizioni imposte nel 1714, dopo la Guerra di Successione spagnola. Il risultato fu un continuo aumento di densità abitativa che portò a gravissime condizioni sanitarie e sociali: basti pensare che nel 1818 la città contava 83.000 abitanti, 140.000 nel 1821 e 187.000 nel 1950 in una area di poco più 2 kmq. Nel 1854 fu concesso di demolire parte delle mura per permettere l'espansione della città verso Nord e verso Est che fu avviata nel 1859 con il famoso progetto a maglia regolare di Ildefonso Cerdà (l'Eixample), struttura urbana che ancora oggi rappresenta la caratteristica distintiva della città con le due strade diagonali che rompono la maglia di ampi isolati di forma quadrata (di lato 130 m) con spigoli smussati (*chafflans*), così da favorire la circolazione veicolare.

Di conseguenza, la città vecchia divenne un distretto industriale con grandi quantità di slums e una totale stagnazione in termini di sviluppo urbano, mentre i settori più ricchi della popolazione furono spostati nelle nuove aree.

Un nuovo movimento espansionistico della città si ebbe nel 1929, in



Veduta aerea di Barcellona. Rappresentazione dello sviluppo della città (scala 1:75.000)



L'architettura di Barcellona è caratterizzata dall'opera di Antoni Gaudí, il quale intervenne anche in due occasioni negli isolati dell'eixample con un edificio ad angolo (Casa Pedrera, sopra) e un edificio in linea (Casa Batlló, sotto).

concomitanza con l'Expo Internazionale, in particolare attorno a Plaza d'Espanya, e incentivò anche un importante flusso migratorio soprattutto delle regioni dell'Aragona, dalla Murcia e dalla Galizia. Un grande afflusso di persone in cerca di lavoro si scontrarono con una disponibilità di alloggi molto scarsa, e furono costretti ad insediarsi in baraccopoli sul monte centrale dell'area Montjuïc.

La città subì ben poco la crescita urbana negli anni della guerra civile o nei primi anni Quaranta, quando la Spagna era coinvolta in una profonda recessione, ma la situazione ricominciò a riattivarsi dopo il 1945 quando una nuova ondata di industrializzazione contribuì a creare un secondo anello industriale, concentrato intorno alle città di Badalona, Montcada e Santa Coloma de Gramanet, attirando decine di migliaia di immigrati l'anno che si insediarono nei grandi quartieri residenziali di bassa qualità costruiti in quelle aree periferiche.

Nonostante questo la carenza cronica di alloggi persistette fino ai primi anni Sessanta: in quegli anni nelle sole baraccopoli del Montjuïc vivevano più di 50.000 persone e molti altri slum erano sparsi per la città (i campi Rom di Camp de la Bota e Sant Martí dels Provençals che permasero fino agli anni Ottanta). Le politiche di intervento per il risanamento della crisi abitativa cominciarono nel 1950 con lo stanziamento dei fondi da parte del Patronat Municipal de l'Habitatge (Patronato Municipale dell'Abitazione) per la costruzione di isolati residenziali popolari al posto delle fatiscenti baraccopoli.

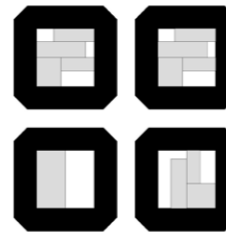


Veduta aerea di Barcellona. La caratteristica maglia ortogonale rotta dalla Avenida Diagonal

Schema di occupazione dell'isolato previsto dal piano originale di Cerdà. Gli edifici dovevano occupare solo due lati del lotto, nel primo caso disposti a L così da formare un grande spazio verde all'interno. Nel secondo caso disposti parallelamente su due lati opposti per creare dei viali verdi per la viabilità pedonale.

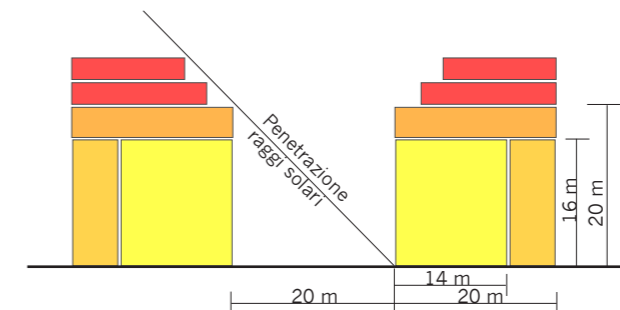


Schema di occupazione dell'isolato al giorno d'oggi. Una forte speculazione edilizia causò la chiusura completa di ogni singolo isolato e in molti casi l'occupazione dei cortili interni con magazzini per le attività commerciali, piccole fabbriche e qualche abitazione abusiva.



L'ultimo sviluppo urbano avvenne nel 1970, con la creazione di un terzo anello industriale e lo sviluppo di abitazioni su scala metropolitana nella città di Baix Llobregat, e la Vallès, la regione al di là di Collserola da Barcellona. Questo processo è stato incentivato dallo sviluppo di nuove infrastrutture di trasporto: un tunnel stradale scavato nelle montagne nord e un'autostrada lungo la costa.

L'ultimo ampliamento si ebbe a partire dal 1986, quando Barcellona ospitò i Giochi Olimpici del 1992, si costruì la Vila Olimpica, rispettando il tracciato dell'Eixample, permettendo così dopo più di un secolo all'Avenida Diagonal di arrivare al mare. Lo spostamento delle industrie fuori da Barcellona ha permesso poi di aprire le strade progettate anni prima, in alcuni casi si stanno costruendo isolati con giardini molto simili a quelli dei progetti originali.



Il piano di Cerdà indicava le direttive anche per la sezione stradale. Lo sviluppo in altezza degli edifici non doveva superare la larghezza della strada.

Motivazioni geografiche



Scala mobile che facilita la salita del colle El Camel, a nord della città dove sorge il Parco Guell di Antoni Gaudì

La città di Barcellona si affaccia sul Mar Mediterraneo, è situata nel Nord-Est della Spagna in una pianura stretta tra il mare, la catena montuosa dei Pirenei e le foci dei fiumi Besos e Llobregat. I rilievi della città possono essere divisi in tre zone ben distinte: i monti della Callserola, la pianura e il delta dei fiumi. Altre vette minori ma di grande importanza emergono dalla piana litoranea a Ovest della città, la più conosciuta delle quali è il Montjuïc. Nel XIX secolo Barcellona era amministrativamente limitata alla città vecchia e all' *Eixample*, ma nel 1898 il territorio municipale venne allargato assorbendo comuni limitrofi come Gràcia, Sant Martí dels Provençals, Sant Gervasi e altri. L'attuale comune ha una estensione di 99,07 kmq e una popolazione di 1.615.908 abitanti (2008). Le restrizioni fisiche poste dalle montagne e dal mare hanno impedito in passato una "libera" espansione della città e avevano rappresentato anche una delle principali cause dell'alta densità abitativa della città. Tuttavia, come detto, dopo i grandi lavori infrastrutturali del 1970 la città si espanse al di là di queste barriere e fisicamente unì altre comunità, creando un continuum urbano di edifici ad alta densità che occupa quasi tutta la pianura costiera e si estende da Montgat a Nord fino a Garraf a Sud; dando origine all'Area Metropolitana di Barcellona, con una superficie di 585,3 kmq nella quale vivono 4.667.136 persone (2007).



Panoramica della città scattata da Parque Guell progettato da Antoni Gaudì

Motivazioni demografiche e sociali

Barcellona ha iniziato il XX secolo con una popolazione di circa 537.000 abitanti e in soli quarant'anni ha raddoppiato la sua popolazione arrivando a oltre il milione. Da allora la crescita è stata continua, raggiungendo un picco di 1.816.000 fino al 1974, quando iniziò una lenta diminuzione fino a stabilizzarsi oggi a causa della riduzione dei tassi di natalità e alla migrazione di molti giovani verso le zone periferiche, dove le abitazioni sono più economiche. Nonostante questo processo di esodo giovanile dal centro storico, la popolazione non ha mai avuto eccessivi picchi di ribasso grazie al fatto che la città è sempre stata un'importante destinazione migratoria per altre regioni della Spagna, per il Sud America e il Nord Africa.

Anno	Pop. Totale (mil.)	% crescita Pop. Totale (decennio)	Pop. Urbana (mil.)	Pop. Urbana %	% crescita Pop. Urb. (decennio)
1950	28,009	n.a.	14,524	51,85	n.a.
1960	30,455	8,73	17,228	56,57	9,09
1970	33,779	10,91	22,307	66,04	16,74
1980	37,527	11,10	27,351	72,88	10,37
1990	38,851	3,53	29,275	75,35	3,39
2000	40,229	3,55	30,680	76,26	1,21
2010	45,108	12,13	34,912	77,40	1,49
2020	46,445	2,96	36,861	79,36	2,54

Crescita demografica della Spagna a partire dal 1950

Anno	Popolazione (mil.)	% crescita Popolazione	Densità abitativa (ab./kmq)
1950	1,809		3654,5
1960	2,468	36,43	4985,9
1970	3,482	41,09	7034,3
1980	3,837	10,20	7751,5
1990	4,101	6,88	8284,8
2000	4,560	11,19	9212,1
2010	5,057	10,90	10216,2
2020	5,182	2,47	10468,7

Crescita demografica dell'Area Metropolitana di Barcellona a partire dal 1950

Motivazione Economica



Veduta del modernissimo porto commerciale di Barcellona, uno dei più importanti del mondo e sicuramente leader del mediterraneo.

Barcellona è stata sempre un importante fulcro per il commercio marittimo a partire dall'epoca romana e per tutto il Medioevo. Nel XIX secolo stabilì importanti reti commerciali con l'America Latina e fu fortemente segnata dalla rivoluzione industriale, principalmente nel settore tessile e dell'ingegneria pesante. La prima linea ferroviaria della Spagna partì proprio da Barcellona, che nel 1949, diventò anche il più grande centro di produzione automobilistica del Paese (Seat). Oggi Barcellona continua ad essere una realtà industriale molto importante (i principali prodotti fabbricati in città sono: tessuti, strumenti di precisione, attrezzatura ferroviaria, carta, vetro e materie plastiche), ma nell'ultimo ventennio ha seguito il trend europeo verso la terziarizzazione, divenendo un grande centro servizi per la Spagna. Ha inoltre incrementato notevolmente gli introiti con potenziamento del settore turistico, divenuto sempre più importante grazie anche ai numerosi interventi di urbanistici e architettonici realizzati.

Il commercio resta comunque la maggiore forza economica della città: nel decennio 1990-2000 gli introiti si sono quadruplicati grazie all'ampliamento e all'ammodernamento del porto commerciale.

Fonti bibliografiche e iconografiche

Alex Walker and Bernardo Porraz, *Urban Slums Reports: The case of Barcelona, Spain*, UN HABITAT, 2003

Chiara Mazzoleni, *La costruzione dello spazio urbano: L'esperienza di Barcellona*, Franco Angeli Edizioni, Torino, 2009.

Guya Bertelli, *Barcellona*, Alinea Edizioni, 2002. Firenze

World Urbanization Prospect - www.esa.un.org

www.bcn.es



NAPOLI ITALIA

Forme e tipi degli slums di Napoli

Fino ad ora gli studi su Napoli sono caratterizzati da una limitata comunicazione fra gli studiosi degli aspetti sociali e gli studiosi degli aspetti fisici della realtà.

Una recente analisi effettuata dal CESME, che tiene conto allo stesso tempo del patrimonio edilizio e delle condizioni socio-economiche dei suoi abitanti, classifica le aree abitative degradate napoletane in *periferia residenziale storica*, *città pubblica recente* e *sacche degradate centrali*, delineandone le principali caratteristiche secondo precise tipologie urbanistiche.

Ogni categoria elencata possiede una genesi dalle caratteristiche differenti, che dipendono dall'epoca dello sviluppo o da particolari eventi storico-sociologici che lo hanno condizionato lo sviluppo.²



Anno	Pop. Totale (mil.)	% crescita Pop. Totale	Pop. Urbana (mil.)	Pop. Urbana %	% crescita Pop. Urbana
1950	47,104	n.a.	25,485	54,10	n.a.
1960	50,200	6,57	29,799	59,36	16,93
1970	53,822	7,22	34,593	64,27	8,28
1980	56,434	4,85	37,608	66,64	3,68
1990	56,719	0,51	37,847	66,73	0,13
2000	57,692	1,72	38,782	67,22	0,74
2010	59,032	2,32	40,354	68,36	1,69
2020	58,601	-0,73	41,558	70,92	3,74

Crescita demografica dell'Italia a partire dal 1950

2 La grande espansione, fisica e demografica, delle grandi città italiane, avviata con il boom economico nel periodo della ricostruzione post-bellica comincia a manifestare qualche battuta d'arresto fin dai primi anni Settanta. Il confronto dei dati dei censimenti del 1971 e del 1981 mostra come si affermi, inizialmente nel Nord del Paese poi anche nell'Italia Meridionale, un processo "deglomerativo", caratterizzato dalla riduzione del numero dei residenti nei grossi centri e dalla crescita delle periferie. Gli abitanti delle 12 più grandi città italiane (vedi tabella 1), che nel 1981 rappresentavano il 18,1% della popolazione italiana, si riducono al 15,34% solo quindici anni dopo. Questo fenomeno di contro-urbanizzazione riguarda anche l'immigrazione: delle 860.000 persone immigrate in Italia tra il 1981 e il 1996 solo il 23% si è stabilito, infatti, nelle grandi città.

Come nel resto dell'Europa, anche in Italia per la gran parte dei casi, i tradizionali "centro città" sono mal distinguibili all'interno dei tessuti insediativi diffusi che le contengono e che ospitano ogni genere di attività, anche quelle che erano tipicamente localizzate nelle città e che ancora mantengono il nome di "attività centrali", anche se la loro centralità è funzionale e non spaziale. L'ISTAT sulla base dell'ultimo censimento ha aggregato gli 8104 comuni italiani in 784 sistemi urbani di questo tipo.

Sul piano demografico l'Italia è passata da Paese prolifico a fanalino di coda in Europa per tasso di natalità. Dal 1993 la crescita naturale è negativa, compensata da un saldo migratorio che ha permesso di mantenere l'accrescimento totale appena positivo. La previsione è di una popolazione stabile, intorno ai 58 milioni di abitanti, fino al 2020, con un processo di invecchiamento molto rapido: il rapporto tra gli abitanti con più di 65 anni e quelli con meno di 14, che già nel 1995 era di 1,09, nel 2020 raggiungerà l'1,79. A causa delle diverse dinamiche demografiche, le tre grandi aree del paese muteranno di poco il loro attuale peso demografico sul totale nazionale, mentre invece cambieranno sostanzialmente i rapporti interni alla struttura dell'età: l'invecchiamento della popolazione meridionale è comparativamente molto più lento, tanto che solo nel 2020 l'indice di vecchiaia raggiungerebbe l'1,2, contro l'2,4 e l'1,9 rispettivamente al centro e al Nord.

La città pubblica recente



Veduta aerea delle Vele di Scampia



Complesso residenziale di San Giovanni Teduccio (vista laterale)

E' costituita da due zone progettate nel quadro dei programmi di edilizia popolare: una si trova a Est, Ponticelli; l'altra, a Nord, corrisponde alla Circoscrizione di Scampia. Caratterizzati dal loro essere interamente di edilizia pubblica, i due quartieri sono cresciuti in modo diverso, anche se entrambi sono stati concepiti negli anni Sessanta e completati dopo il terremoto, sia con ulteriori edifici residenziali che con servizi, ed entrambi sono attualmente oggetto di programmi di riqualificazione miranti a smussare il loro carattere di dormitorio per trasformarli in normali quartieri "serviti".

Questi quartieri sono legati a una immagine molto negativa, sia da parte dei loro abitanti sia dai cittadini napoletani in generale. Dal punto di vista sociale si è rivelata insostenibile la scelta di concentrare in un'unica area una grande massa di cittadini già in difficoltà e ora privati anche del capitale relazionale che avevano nei quartieri di provenienza. Dal punto di vista urbanistico si sono rivelate quasi invivibili le grandi strutture abitative realizzate (in particolare le cosiddette "vele"), fabbricati di circa venti piani progettati in un impianto con abbandonati spazi collettivi (due di questi complessi sono già stati abbattuti)

Questi due quartieri non sono ben collegati al resto della città, soprattutto Scampia, tanto che una delle principali difficoltà nel trovare lavoro, soprattutto per le donne, è la distanza dal centro, dove c'è una consistente offerta di lavoro domestico part-time. La criminalità organizzata, (Camorra), è fortemente radicata in entrambi i quartieri e si oppone a qualsiasi azione di sviluppo socio-economico, consapevole che questo le farebbe perdere gran parte del potere.

Dal punto di vista demografico le aree sono in continua crescita: a Scampia si passa da circa 38.000 abitanti nel 1981 a circa 44.000 nel '91, e a Ponticelli da poco più di 45.000 a 51.700 circa.



Complesso residenziale di San Giovanni Teduccio (vista Frontale)



Le vele di Scampia. Veduta delle terrazze che dovevano fungere da tetto-giardino (foto tratta dal film Gomorra)



Veduta dal satellite del quartiere di San Giovanni Teduccio. L'intera area è circondata da strade a veloce percorrenza.



Veduta dal satellite del quartiere di Scampia. A Sud un braccio della tangenziale separa il quartiere dal centro della città ed è completamente assente il sistema di connessione pedonale pertinenziale.

Il progetto delle "vele" prevedeva un complesso di sette edifici per la costruzione di 6453 vani, pari a circa 1192 alloggi, per circa 6500 abitanti per edificio.

Il modello spaziale, costituito da due blocchi paralleli "a gradoni" con collegamenti verticali (blocchi scale-ascensori) ed orizzontali (strade ballatoio) è stato pubblicato sia su Casa bella che su l'Architecture D'Aujord'hui.

A trent'anni dalla loro costruzione il caso delle Vele di Scampia esplose in tutta la sua drammaticità. Il luogo dell'utopia, del sogno e del riscatto sociale, è divenuto luogo di abbandono, degrado sociale ed economico, microdelinquenza, droga, prostituzione, emarginazione sociale: uno slum.

Va detto che l'opera attuale non è affatto, né rappresenta, il progetto originario e l'idea di Francesco Di Salvo.

Le sacche degradate del centro



Una delle vie di accesso ai Quartieri Spagnoli.



Una delle poche piazze all'interno del fitto tessuto cinquecentesco

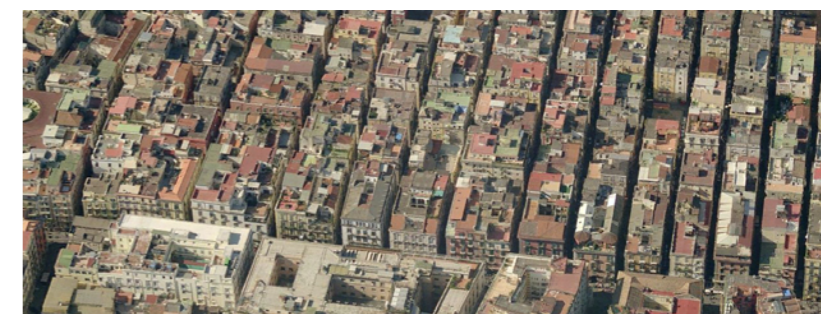
Alcuni quartieri del centro storico rappresentano in maniera molto evidente l'aspetto contraddittorio di Napoli: da un lato presentano livelli altissimi di degrado dal punto di vista edilizio e sociale, dall'altro un tessuto urbano consolidato e ricco di monumenti artistici. Sono quartieri assolutamente centrali rispetto ai percorsi di fruizione della città, ben collegati (sia a piedi che con i mezzi di trasporto pubblici), hanno un livello ancora accettabile di aggregazione sociale e sono ricchi di attività commerciali e artigianali minute, anche se spesso ai limiti della legalità, quando non del tutto illegali e sommerse.

Gli elementi che hanno provocato la crisi di queste zone sono da riferire essenzialmente all'invecchiamento della popolazione e al forte rischio di esclusione deducibile dall'incrocio fra gli indicatori relativi all'istruzione, al tasso di evasione scolastica, alle condizioni professionali e alla sicurezza del godimento dell'abitazione.

Le sacche periferiche interne possono essere distinte tra i quartieri del centro storico in grave declino, come i quartieri Sanità e Mercato Pendino, e quelli in fase di ripresa, come i Quartieri Spagnoli, che dal 1993 sono stati oggetto di molti programmi di riqualificazione, tra cui il significativo progetto Urban. I Quartieri Spagnoli sono nati nel 1500 come accuartieramento delle truppe spagnole e attualmente rappresentano una realtà solidamente strutturata dal punto di vista urbanistico, ma priva di alcune fondamentali attrezzature, con avanzati processi di degrado edilizio, aggravati dal terremoto del 1980. Salta subito all'occhio la netta maglia urbana a squadra, che contrasta decisamente con l'intorno, caratterizzata da edifici di 4-5 piani e da strade molto strette (dai 4 ai 5 m) dalla forte pendenza. Si presentano non da oggi come un'area relativamente marginale interna al centro rappresentativo della città moderna. In quest'area, al pari anche di altre realtà cittadine, si è assistito a un lento e graduale spopolamento che, accompagnato da un parallelo invecchiamento della popolazione, ha fortemente contribuito alla marginalizzazione della zona. Le fasce più deboli della popolazione (giovannissimi ed anziani) convergono attualmente in una zona il cui tessuto socio-economico è gravemente degradato e caratterizzato da elevatissima densità territoriale, sotto-utilizzo del patrimonio edilizio disponibile, fatiscenza delle abitazioni e dei fabbricati. Si registrano



Una delle vie di accesso ai Quartieri Spagnoli.



Veduta aerea dei quartieri Spagnoli.



L'elevato stato di degrado dei Quartieri Spagnoli è visibile da molti punti di vista.



inoltre: scarso peso delle abitazioni in proprietà, forte evasione scolastica, basso livello di formazione scolastica di base e professionale, un alto tasso di disoccupazione, lavoro sommerso e illegale e fenomeni di microcriminalità e di delinquenza minorile. Si tratta di una zona a forte "rischio di esclusione", cui si somma una discreta presenza di attività commerciali e artigianali spesso polverizzate.

Il rione Sanità è invece una zona più marginale, caratterizzata da una società più chiusa e coesa di quella dei Quartieri Spagnoli. Strutturatosi nel Seicento nel Borgo dei Vergini, è sempre stato per le sue condizioni orografiche, un'area periferica del centro storico. Questa sua marginalità è ulteriormente aggravata dall'apertura dell'asse che porta alla Reggia di Capodimonte, che letteralmente scavalca il quartiere con un ponte. Anche per quest'area le principali variabili socio-economiche, analoghe a quelle dei Quartieri Spagnoli, confermano un processo di impoverimento ed emarginazione crescente, con una popolazione, anche in questo caso, a forte rischio di esclusione e caratterizzata da una scarsa "propensione al lavoro"³, anche per la diffusione di attività legate alla criminalità organizzata.



Veduta aerea del quartiere Sanità. Una arteria principale della città costruita negli anni settanta sorvola e taglia in due il quartiere



³ Come si legge del documento di presentazione del progetto Urban.

Definizione ufficiale di slum e politiche di intervento

La prima politica di intervento ufficiale, attuata nel territorio napoletano in epoca moderna fu il piano di “Risanamento”. Il progetto, sviluppato nel 1885 a seguito della grave epidemia di colera, mutò radicalmente il volto della maggior parte dei quartieri storici, in alcuni casi, sostituendo le preesistenze con nuovi edifici, nuove piazze e nuove strade. Sotto la spinta del sindaco di allora (Nicola Amore) fu approvata la *Legge per il risanamento della città di Napoli* e venne fondata la *Società per il Risanamento di Napoli*, allo scopo di risolvere il problema del degrado di alcune zone della città, causa, secondo gli esperti del tempo, del diffondersi dell’epidemia. Nonostante i focolai di epidemia sviluppati già tre volte in meno di un ventennio (nel 1855, nel 1866 e nel 1873), gli studi e i progetti per una sistemazione urbanistica della città effettuati nell’ultimo periodo della dominazione borbonica non vennero mai attuati. Si dovette attendere il più feroce caso del 1884, che colpì per la prima volta l’opinione pubblica nazionale, per avviare la sistemazione della rete fognaria (assolutamente insufficiente) e per riqualificare la congestione dei quartieri malsani. Agostino de Pretis, Presidente del Consiglio dell’epoca, dichiarò solennemente che era necessario “sventrare Napoli”. Fu allora che si delinearono i punti principali d’intervento tra cui: la creazione di un’efficace rete fognaria, lo sventramento e la bonifica dei quartieri bassi (da ottenere mediante una strada principale dalla stazione al centro cittadino ed una rete viaria ad essa collegata che favorisse la circolazione della brezza marina). A causa della grave situazione finanziaria non tutte le opere vennero compiute: si decise per l’abbattimento dei numerosi edifici per fare posto a Corso Umberto I, alla galleria Umberto I e alle piazze Quattro Palazzi (ora Nicola Amore) e piazza Borsa (ora Giovanni Bovio). In realtà alle spalle dei grandi palazzi umbertini la situazione rimase immutata: gli interventi servirono più che altro a coprire il degrado e la povertà degli slums presenti e inoltre la questione fognaria non fu mai adeguatamente affrontata.

Fu anche per questo motivo che ottanta anni dopo, nel 1973, scoppiò un’altra epidemia colerosa nella città partenopea che segnò l’inizio di un decennio critico per la città, colpita anche nel 1980 dal devastante terremoto dell’Irpinia (che causò 280.000 sfollati, 8.848 feriti e 2.914 morti). Nonostante l’epicentro del sisma distasse parecchi chilometri, in

città si verificarono crolli e vittime e le 40.000 verifiche tecniche attivate subito dopo misero in evidenza la precarietà di base del vecchio patrimonio abitativo. Al marzo del 1981 quasi 7.000 edifici vennero dichiarati inagibili e circa 147.000 cittadini vennero fatti sgomberare.

Si fece strada così la convinzione che contemporaneamente ai consolidamenti e alla riparazione dei danni si dovesse programmare un intervento più articolato per realizzare un numero quantitativo di abitazioni e una urbanizzazione qualitativa del territorio cittadino. Utilizzando i fondi straordinari del dopo-sisma si decisero i contenuti del *Programma straordinario di edilizia residenziale* (Pser), che stabiliva anche procedure e poteri straordinari per la ricostruzione. In particolare, per cercare di coinvolgere un ampio numero di lavoratori, obbligava ad affidare le opere a consorzi di imprese e suddivideva il lavoro progettuale in fasi, ciascuna delle quali sottoposta all’approvazione del concedente; tutto questo, nella prima fase, si rivelò un positivo esperimento di collaborazione pubblico-privato.

Le fasi successive non ebbero la stessa fortuna della prima: a causa di una grave crisi del bradisismo flegreo⁴ il comando delle operazioni passo i mano al Ministero della Protezione Civile e le priorità non furono più la riqualificazione urbana ma piuttosto la salvaguardia degli abitanti delle aree a rischio, che vennero spesso dislocati in altri quartieri popolari andando ad sovraccaricare situazioni già critiche.

Nell’ultimo decennio del XX secolo gli interventi proposti sono essenzialmente politiche nazionali di sostegno all’occupazione e all’impresa: si tratta dei *Patti territoriali*, estesi anche al livello dell’Europa Comunitaria, e dei *contratti di area*.

Alla fine degli anni '90 furono lanciati in Italia i *Programmi di recupero urbano e di sviluppo sostenibile del territorio* (PRUSST), il cui aspetto innovativo consisteva nel finanziare la progettazione di quegli interventi per i quali fosse garantita l’adesione dei proprietari delle aree e la mobilitazione del capitale privato, con l’obiettivo di predisporre un ricco pacchetto di progetti da sottoporre al finanziamento nel quadro del Programma

4 Fenomeno legato al vulcanismo secondario: consiste in un periodico abbassamento (*bradisismo negativo*) o innalzamento (*bradisismo positivo*) del livello del suolo, relativamente lento sulla scala dei tempi umani (normalmente è nell’ordine di 1 cm per anno) ma molto veloce rispetto ai tempi geologici.

Operativo Regionale (POR) 2000-2006, superando così la tradizionale difficoltà delle regioni, soprattutto meridionali, ad utilizzare a pieno le larghe dotazioni dei Fondi Strutturali Comunitari.

Nella programmazione di questi fondi la regione Campania ha destinato 1,5 miliardi di Euro per “promuovere il recupero e il miglioramento della qualità urbana delle città (...) promuovere l’offerta dei servizi sociali nelle aree urbane degradate (...) attraverso la realizzazione di infrastrutture e servizi, il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione dell’ambiente urbano e del tessuto edilizio e urbanistico ...”⁵.

A livello europeo negli stessi anni è da citare il programma Urban: programma di iniziativa comunitaria (Pic) avviato nel 1994 che ha coinvolto 118 città in Europa, 16 delle quali italiane. Negli intenti della Commissione europea l’Urban era finalizzato a realizzare interventi di rivitalizzazione economica, ambientale, spaziale, sociale in ambiti ben riconoscibili per pluridimensionalità del degrado, per ottenere effetti evidenti, con un buon coinvolgimento delle popolazioni locali e l’apprendimento da parte delle Amministrazioni pubbliche di modalità di intervento replicabili in altre zone delle città.

La varietà degli aspetti da trattare è stata organizzata in misure, gruppi di azioni volte:

- 1-al sostegno alle imprese locali esistenti (generalmente molto piccole) e l’incentivazione alla nascita di nuove attività economiche;
- 2-alla promozione dell’occupabilità delle popolazioni locali; alla offerta di nuovi servizi e attrezzature e/o potenziamento di quelli esistenti;
- 3-alla riqualificazione degli spazi urbani, la rifunzionalizzazione dei trasporti e dell’accessibilità, il recupero di contenitori;
- 4-ad un’attenta opera di coinvolgimento degli abitanti e degli attori intermedi, con la raccomandazione di una particolare cura della comunicazione e della diffusione delle informazioni sulle iniziative in atto.

Nelle sedici città italiane, almeno dal punto di vista quantitativo, sono

⁵ Regione Campania, Programma Operativo Regionale 2000-2006, Complementi di Programmazione

stati prevalenti gli interventi sullo spazio fisico, anche se le esperienze – del tutto nuove per i Comuni – di incentivazione delle attività economiche artigianali, commerciali o di servizio, o quelle relative alle attività formative e ai servizi sociali, sono state spesso di grande rilevanza, interesse e innovazione. Essendo coinciso quasi sempre con la nuova fase di elezione diretta dei sindaci l’iniziativa è stata per molti Comuni una particolare occasione di protagonismo e apprendimento visto che la procedura, per la prima volta, non ha coinvolto le Regioni e ha impegnato solo occasionalmente altri attori, di livello nazionale e regionale (soprattutto il Ministero del lavoro) che hanno svolto comunque un ruolo poco rilevante.

Come in gran parte delle città europee, la definizione di “slum” a Napoli può essere applicata a un habitat degradato in termini di manutenzione edilizia, a volte carente di servizi di urbanizzazione secondaria, caratterizzato da bassi redditi e con indicatori sociali nettamente più bassi delle medie cittadine. Non esiste – con l’eccezione di un insediamento Rom in periferia costituito da sei campi – un housing informale, costruito con materiali precari, né esistono aree nelle quali il numero di abitazioni prive di servizi primari sia particolarmente significativo.

Alcuni fattori, principalmente l’edilizia illegale, che in altri contesti sono tradizionalmente legati al concetto di slum, nel caso di Napoli possono invece essere associati anche ai quartieri della piccola e media borghesia. Un altro fattore di tipicità del caso napoletano è la mescolanza di fasce sociali diverse, soprattutto, nei quartieri il cui sviluppo è avvenuto prima della Seconda Guerra Mondiale. Storicamente esisteva una stratificazione sociale “orizzontale” nell’occupazione degli edifici. La nobiltà o le classi ricche risiedevano al primo piano – il “piano nobile” – gli inquilini meno abbienti al secondo e al terzo piano, gli artigiani, gli operai e personale di servizio ai piani alti, nelle soffitte e al piano terra, con affaccio sui cortili e su strada. Nei quartieri centrali si riscontra tipicamente il cosiddetto “basso”: un’abitazione situata al piano terra che ha una porta su strada, unica sorgente di aria e di luce. Costituita da un solo vano, spesso viene suddivisa per ricavare bagno e cucina; a volte soppalcata per ricavare una seconda camera. Assolutamente malsani, i “bassi” sono definiti “locali non destinabili ad abitazione” dalla norma-

tiva urbanistica fin dall'inizio del Novecento; ciò nonostante ve ne sono ancora molti abitati nelle aree centrali.

La prima industrializzazione e il conseguente affermarsi del concetto di zoning nell'urbanistica moderna portarono ad una specializzazione funzionale delle aree urbane. In seguito, con la ricostruzione postbellica, con i vari programmi di edilizia sociale e con il grande programma speciale per la ricostruzione dopo il terremoto del 1980, l'assegnazione degli alloggi nei grandi complessi realizzati è avvenuta sulla base di graduatorie che tenevano conto dello stato di necessità dei richiedenti. Si ebbe così la formazione di quartieri abitati da un'altissima percentuale di persone a basso reddito e con un basso grado di inclusione sociale. Il rione Traiano è uno dei più grandi esempi costruiti negli anni Sessanta; Scampia, è un altro esempio eclatante. In entrambi i quartieri la criminalità organizzata ha un controllo pressoché totale del territorio, non perché i più poveri siano più delinquenti, ma perché la scarsa coesione sociale rende difficile opporsi alla infiltrazione delle attività illegali (principalmente commercio di droga e armi).

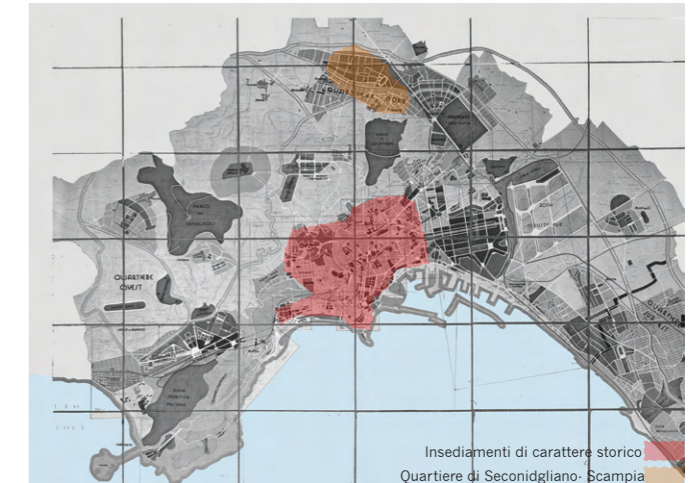
Non è reperibile una definizione ufficiale di slum, né di puntuali aree degradate, anche se il dibattito su questo tema è presente con forza nella storia di Napoli dell'ultimo secolo. Ben diversa è la "percezione" che la cittadinanza ha di slum, o di area marginale: i Napoletani percepiscono come slum un'area urbana che è disertata dai "signori", vale a dire dalla classe media in su, che non ha edifici rappresentativi e che non ha spazi collettivi animati da commercio e servizi. La qualità dell'abitazione sembra non avere quasi incidenza in questa percezione, mentre conta, anche se secondariamente, la distanza e il tempo per raggiungere il centro.



P.R.G. del Comune di Napoli, anno 1972.

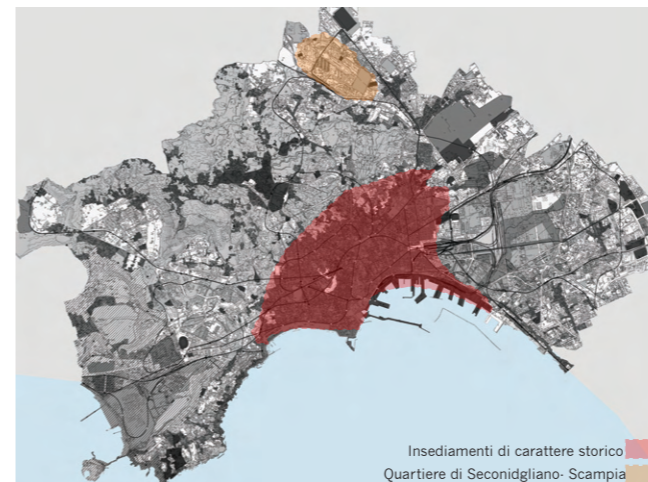
Il Piano di Zona per Napoli-Secondigliano fu redatto dal Comune di Napoli ai sensi della legge 167/62 ed approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici il 25/08/65 al n°2440: un'area di circa 400 ettari, per 78000 abitanti.

In questa mappa si nota il progetto nella sua forma definitiva e risulta



P.R.G. del Comune di Napoli, anno 1939.

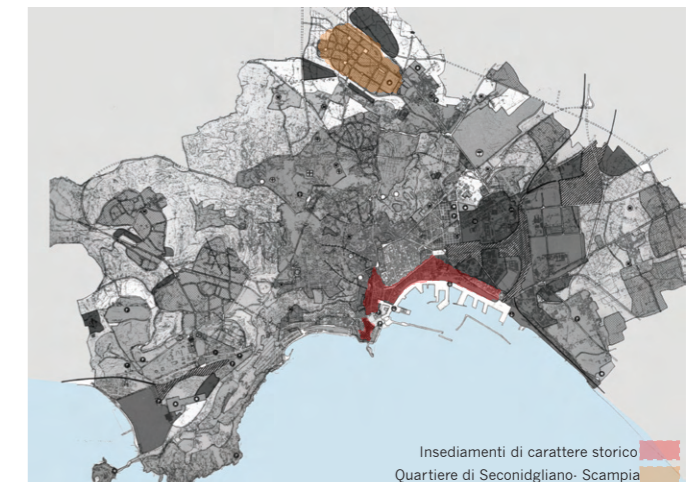
In questo piano regolatore è possibile notare come già trentanni prima della costruzione del quartiere di Scampia, fosse stata prevista una ampia espansione residenziale nell'area di Secondigliano, a nord del parco Capodimonte.



P.R.G. del Comune di Napoli, anno 2004.

Al giorno d'oggi, con i suoi 110.000 abitanti, l'intero quartiere di Scampia è la quarta città della Campania, dopo Napoli, Salerno, Torre del Greco, e prima di Caserta, Avellino, Benevento. Una città dormitorio priva delle più elementari ed essenziali infrastrutture e dei servizi che la possano rendere civile ed umana.

Questo piano regolatore rivede la definizione degli insediamenti di interesse storico (ampliando l'area storica rispetto al P.R.G. precedenti) e propone l'inserimento nell'area di Secondigliano di nuove attività per la produzione di beni e servizi, in modo da colmare le storiche carenze infrastrutturali.



P.R.G. del Comune di Napoli, anno 1958 (non approvato).

Comincia qui a prendere forma l'agglomerato di Scampia, con un disegno diverso dal risultato finale, ma dove si percepiscono gli ampi viali della maglia urbana, privi di connessioni minori. Risultati poi uno dei fattori negativi dell'intervento

Motivazioni storiche



Mapa storica della città di Napoli nel 1627. Al centro della mappa è riconoscibile il fitto tessuto dei Quartieri Spagnoli.



Mapa storica della città di Napoli nel 1727

La città di Napoli fu fondata con molta probabilità, dagli abitanti della colonia greca di Cuma, tra il IX e il VIII secolo a.C. con il nome di *Partenope*. L'insediamento venne successivamente chiamato *Palaepolis* (città vecchia), e fu rifondato a poca distanza nel V secolo a.C., con il nuovo nome *Neapolis* (città nuova). Nel 326 a.C., a seguito delle guerre sannitiche, i Romani conquistarono definitivamente la città, che conservò però la lingua greca per molti altri secoli, almeno sino al II d.C..

Nei secoli seguenti divenne dimora estiva di molti patrizi e imperatori romani. Augusto, in particolare, la scelse come sede dei giochi Isolimpici (Giochi Olimpici italiani) in quanto la città più "greca" della penisola.

In epoca Medievale venne conquistata dai Bizantini (536 d.C.) e rimase saldamente in mano all'Impero Romano d'Oriente anche dopo l'invasione dei Longobardi, divenendo un ducato autonomo.

Durante l'epoca ducale numerose furono le guerre difensive per respingere i tentativi di invasione di Longobardi e di Saraceni.

La conquista della città riuscì molti secoli dopo ai Normanni di Ruggero II (nel 1139), fu allora che Napoli entrò a far parte del Regno di Sicilia, con capitale Palermo, mantenendo comunque la sede dell'arcidiocesi insignita dal Papa nel 990. Dopo la dominazione sveva l'attuale capoluogo campano, passò sotto la dominazione del Regno Angioino nel 1266 e, a seguito della rivolta scoppiata in Sicilia e l'occupazione dell'isola da parte degli Aragonesi, ne divenne la capitale rappresentando uno dei più importanti centri di potere della penisola italiana.

In epoca moderna invasioni e i cambi di potere furono continui: nel 1442 cadde in mano aragonese e per circa cinquant'anni divenne forte avamposto dell'Impero, ospitando principalmente il regno di Alfonso il Magnanimo; nel 1501 a seguito delle guerre d'Italia il Regno di Napoli fu conquistato dagli spagnoli e per oltre due secoli fu sottomesso a un vicerè per conto di Madrid, fino a quando nel 1707 passò in mano austriaca a seguito della Guerra di Successione Spagnola.

Il dominio Austro-Ungarico durò poco perché nel 1734 Carlo di Borbone occupò il Regno e costruì uno stato indipendente che comprendeva tutto il Mezzogiorno italiano e la Sicilia. Fu in questo secolo che la città si impose a livello europeo e, insieme a Parigi e Londra, divenne una delle principali capitali europee. Tra il XVII e il XVIII secolo per 2 volte Napo-



Galleria Umberto I, costruita alla fine dell'Ottocento durante il piano del Risanamento

leone tentò di invaderla, e nel secondo tentativo riuscì ad insediarsi fino alla sua definitiva sconfitta e al Congresso di Vienna (1815) quando Napoli ritornò nuovamente ai Borboni. Subito a Napoli si manifestarono i primi moti contro il ritorno all'aristocrazia pre-napoleonica, ma il dominio proseguì non senza fatica ancora per circa quarant'anni, fino al 1860, quando dopo la conquista della massima parte del suo territorio ad opera di Giuseppe Garibaldi con la "Spedizione dei Mille" - iniziativa capace da un lato di raccogliere le volontà rivoluzionarie dei democratici del Partito d'Azione, dall'altro di agire con un tacito e parziale, ma reale, appoggio dei Savoia - le ultime fortezze borboniche si arresero agli assediati Piemontesi e il Paese entrò a far parte a tutti gli effetti del neonato Regno d'Italia. Da qui i territori dell'ex Regno delle due Sicilie caddero in una profonda crisi interna che, solo in un secondo momento sarà chiamata "Questione Meridionale".

Nel 1886 avvenne la prima di due epidemie di colera che colpirono la Napoli dall'Unità d'Italia ad oggi. Fu programmato un imponente programma urbanistico per ripristinare la situazione chiamata: "il Risanamento".

La storia del XX secolo, fu caratterizzata altri due gravi eventi "naturali" che sconvolsero la città: la seconda epidemia di colera del 1973 e il terremoto dell'Irpinia del 1980.



Il continuo edificato della periferia di Napoli che si sviluppa sulla litoranea, sullo sfondo il Vesuvio.

Motivazioni geografiche

Napoli sorge al centro dell'omonimo Golfo, che si estende ad Est fino alla penisola sorrentina e a Ovest fino a I Golfo di Pozzuoli, coronato dal Vesuvio. La città storica si è sviluppata principalmente sulla costa e in particolare il primo nucleo della città fu costituito dall'isolotto di Megaride.

Nell'entroterra una corona di colline circonda la città, sulle quali si sono sviluppati veri e propri quartieri che si affacciano sul centro storico. L'intero territorio ha una storia geologicamente complessa, a causa della vicinanza al Vesuvio: il substrato recente è composto per lo più da detriti di natura vulcanica.

A causa di questa orografia molte zone alle pendici del vulcano sono definite non-edificabili dai PRG. Oggigiorno in realtà sono numerosi gli insediamenti posti su quei territori e sono ormai considerati villaggi storici dell'hinterland napoletano.

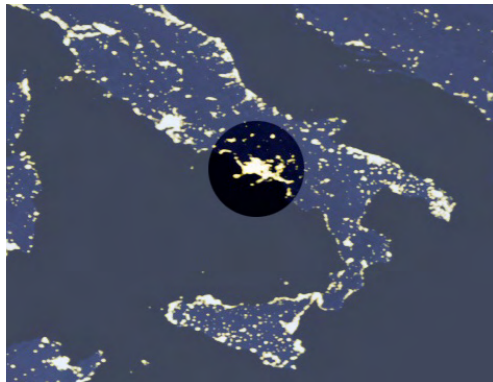
La visione più ampia della metropoli campana mostra un territorio senza dei limiti definiti. Se si osservano i territori costieri, si nota come lo sfrenato sviluppo edile avvenuto soprattutto nel ventennio '70-'90, abbia creato un continuum urbano di oltre 60 km sulla litoranea, da Pozzuoli a Castellammare di Stabia (passando per Napoli, Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata) e, se non fosse per un tratto "inospitale" della costa Nord della penisola sorrentina, si estenderebbe fino all'isola di Capri.

Questo contribuisce in modo decisivo a determinare un forte squilibrio tra il polo cittadino e l'immensa periferia circostante che alimenta imponenti flussi pendolari con ovvi effetti di congestione del traffico di mezzi e persone nelle aree centrali.



Panoramica sulla città vista da Castel dell'Ovo





Motivazioni demografiche e sociologiche

Il comune di Napoli conta 961.313 (è il terzo comune italiano, 2009) e si estende per 117,27 kmq. L'intera area metropolitana, ha ben 92 comuni, che contano in totale circa 3.069.000 abitanti.

Con i suoi 8,197 ab./kmq (2009), Napoli è la prima in Italia per densità di popolazione, nonostante il processo di svuotamento dalle aree centrali a vantaggio dei comuni dell'area metropolitana. L'hinterland napoletano è cresciuto del 20% tra il 1961 e il 1981 e dell'11% nel decennio successivo, mentre la diminuzione degli abitanti residenti nei quartieri centrali è stata del 12% nel corso degli anni Ottanta, del 6% tra il 1991 e il 1999 e del 4,3% tra il 2001 e il 2009. Benché ci abiti solo un quarto della popolazione, nei quartieri centrali ne lavora circa la metà, a questi si aggiungono circa 180.000 "city users" che vengono dalla periferia e dai comuni vicini.

Nel periodo 1981-1996 il tasso di natalità si è mantenuto molto più elevato che al Nord dell'Italia e ha assicurato un tasso di crescita naturale positivo, ancorché in calo dal 6,2‰ del 1981 al 3,8‰ del 1996; nello stesso periodo il saldo migratorio è stato negativo, attestandosi a -6,4‰. Oltre al diffuso fenomeno della contro-urbanizzazione, va notato che Napoli ha il più basso potere attrattivo tra le grandi città e che risente ancora, almeno fino al 1988-89, delle conseguenze drammatiche del terremoto che la colpì il 23 novembre del 1980 (53 morti e centinaia di feriti e la distruzione di molta parte del patrimonio abitativo). Dopo il 1988, il trasferimento di popolazione non è più diretto verso le più vicine periferie, ma verso altri comuni della provincia; la popolazione di un'area che la Regione Campania definisce *conurbazione napoletana* è cresciuta del 24% dal 1985 al 2000, contro una media del 15% degli altri comuni della provincia.

La condizione abitativa è molto disagiata: i dati della tab. 1 mostrano chiaramente che a Napoli si registra il più elevato numero di occupanti per abitazione, la minore superficie abitativa disponibile per abitante e il più alto numero di componenti per famiglia (a livello nazionale). Il tasso di disoccupazione è altissimo e supera di quasi 10 punti percentuali Catania, che è la seconda città in questa sventurata classifica (soprattutto tra i 14 - 29 anni e tra le donne).

Anno	Popolazione (mil.)	% crescita Popolazione	Densità abitativa (ab./kmq)
1950	1,010	n.a.	8612,60
1960	1,182	17,03	10079,30
1970	1,226	3,72	10454,51
1980	1,212	-1,14	10335,12
1990	1,067	-11,96	9098,66
2000	1,004	-5,90	8561,44
2010	0,962	-4,18	8203,29
2020	0,960	-0,21	8186,24

Superficie comunale :117,27 kmq

La popolazione riguarda solo il Comune di Napoli.

I censimenti dell'area metropolitana variano in maniera sostanziale a seconda delle fonti.

Tabelle di confronto tra le 12 principali città italiane (città che superano il 250.000 abitanti).
Napoli è ai

Comune	N° occupanti per abitazione	Mq per occupante	N° medio componenti per famiglia	Indice di dipendenza	Tasso di scolarità*	Activity rate	Unemployment rate
Roma	2,7	32,3	2,7	36,6	97,6	43,7	18,9
Milano	2,4	34,0	2,3	38,2	98,6	44,7	9,5
Napoli	3,4	24,0	3,4	41,8	95,9	39,3	42,7
Torino	2,4	32,0	2,3	37,6	98,4	44,7	14,1
Palermo	3,2	29,3	3,2	44,7	97,3	37,6	34,8
Genova	2,5	32,6	2,4	44,0	98,1	39,9	14,6
Bologna	2,4	35,0	2,3	44,9	99,5	45,4	6,5
Firenze	2,5	35,1	2,4	45,0	98,3	44,5	10,1
Bari	3,2	27,8	3,1	38,9	97,9	39,1	25,1
Catania	3,1	28,7	3,0	46,4	95,5	37,3	33,5
Venezia	2,7	32,9	2,6	38,6	98,9	41,8	12,1
Verona	2,6	35,6	2,5	40,6	99,0	42,6	7,9

Comune	Popolazione residente (1991)	Densità ab./kmq (1991)	Popolazione residente (2001)	Densità ab./kmq (2001)	Popolazione residente (2009)	Densità ab./kmq (2009)	Variazione 1991-2009 %	Popolazione Provincia (2009)	Densità ab./kmq (2009)	sup
Roma	2.775.250	1.852	2.546.804	1.700	2.743.796	1.831	-1,13	4.154.684	776,3	5.352
Milano	1.369.231	7.541	1.256.211	6.919	1.307.495	7.201	-4,51	3.123.205	1.983,0	1.575
Napoli	1.067.365	9.102	1.004.500	8.566	962.940	8.212	-9,78	3.079.685	2.630,0	1.171
Torino	962.507	7.394	865.263	6.647	909.538	6.987	-5,50	2.297.598	336,4	6.829
Palermo	698.556	4.397	686.722	4.323	656.081	4.130	-6,08	1.246.094	249,6	4.992
Genova	678.771	2.823	610.307	2.538	609.746	2.536	-10,17	883.180	480,5	1.838
Bologna	404.378	2.873	371.217	2.637	377.220	2.680	-6,72	984.342	265,8	3.703
Firenze	403.294	3.938	356.118	3.477	368.901	3.602	-8,53	991.862	282,3	3.514
Bari	342.309	2.946	316.532	2.724	320.150	2.755	-6,47	1.254.461	328,0	3.825
Catania	333.075	1.841	313.110	1.731	295.591	1.634	-11,25	1.087.682	306,1	3.553
Venezia	309.422	676	271.073	592	270.801	592	-12,48	858.915	348,9	2.462
Verona	255.824	1.285	253.208	1.272	264.475	1.328	3,38	914.382	293,0	3.121
TOTALE	9.599.982		8.851.065		9.086.734		-5,346			

Motivazioni economiche

Almeno per tutti gli anni Settanta, Napoli ha mantenuto una struttura industriale forte, grazie alla presenza di molte grandi industrie, prevalentemente a capitale pubblico (Italsider, Aeritalia, Alfaromeo-Alfasud, etc.) e di un gran numero di piccole e medie imprese, attive in molti settori. Negli ultimi 15 anni del XX secolo si è assistito però ad un processo di rapida de-industrializzazione, accompagnato da una crescita del terziario che non è però sufficiente a colmare il deficit occupazionale. Né si è sviluppata la piccola e media impresa, probabilmente per il basso livello delle infrastrutture e dei servizi, per la presenza della criminalità organizzata, che negli appalti della ricostruzione post-terremoto si è enormemente rafforzata diventando più audace e aggressiva, per la concorrenza del settore informale. Per spiegare la deindustrializzazione bisogna anche riconoscere che “il sistema industriale napoletano è stato particolarmente colpito dall’Unione Europea per ridurre la produzione di ferro e acciaio con le limitazioni sugli aiuti statali alle industrie, in modo da tutelare la concorrenza”¹.

Già negli anni tra il 1971 e il 1981 il numero delle imprese era diminuito dell’11%, ma l’occupazione era aumentata del 14,7%; nel decennio successivo l’area napoletana perde il 36% delle industrie manifatturiere e il 27% degli addetti all’industria. L’unico settore in crescita è quello delle costruzioni, che, grazie ai programmi di opere pubbliche, registra un incremento degli addetti ufficialmente del 30%, in realtà molto di più contando gli irregolari. Il settore terziario assorbe occupazione per tutti gli anni Settanta e Ottanta e si stabilizza negli anni Novanta. Non si può non notare come la disoccupazione abbia un’impennata proprio negli anni tra il 1993 e il 1995, quando lo Stato decide di mettere fine alla politica degli interventi straordinari, chiudendo la famosa *Cassa per il Mezzogiorno*: questo dimostra ancora una volta come l’economia meridionale si sia sviluppata in modo troppo strettamente dipendente dagli aiuti di Stato.

La chiusura di questi impianti non ha solo causato una impennata del numero di disoccupati, ma ha “regalato” alla città degli enormi vuoti urbani che da decenni sono argomento di dibattito per la loro riqualifi-



Veduta dell'ex area industriale dell'Italsider, si estende per un'area grande quanto il centro storico della città

cazione (esempio più clamoroso l'ex fabbrica dell'Italsider nel quartiere Bagnoli). *FOTO AEREE*

Le possibilità di trovare lavoro sono spesso nel settore informale, se non irregolare o addirittura illegale; ma la vastità del settore informale non deve far pensare che i dati sulla disoccupazione siano sostanzialmente sovrastimati: “il lavoro informale a Napoli non è da considerarsi dello stesso livello di quello che si può trovare nel Nord-Est dell'Italia. Si tratta di lavoratori non qualificati con lavoro precario e mal pagato. Attività produttive informali si sono trasformate dal lavoro artigianale - che era una forma di sussistenza urbana molto caratteristica - ad un sistema di sfruttamento del lavoratore diretto verso una produzione per oggetti di seconda qualità. In questo contesto il lavoro informale non può nemmeno essere considerato a sostituzione del lavoro formale”.

Il lavoro informale, pur molto diffuso nonostante produca redditi molto bassi e molto precari, non riduce questo dato in maniera apprezzabile. Non stupisce quindi che nel 1996 una famiglia napoletana su quattro si collochi al di sotto della linea di povertà, a fronte di una famiglia su dieci a livello nazionale.

¹ Serena Vicari, *La città contemporanea*, Edizioni Mulino, Bologna, 2004



L'Immenso complesso del nuovo Centro Direzionale progettato da Kenzo Tange e completato nel 1995, è l'unico complesso cluster di grattacieli dell'Europa meridionale



Un'altra veduta del Centro Direzionale di un braccio della tangenziale che sorvola la città. Quest'ultimo è solo uno tra i tanti enormi interventi assai discutibili che hanno caratterizzato la storia urbana cittadina.

Motivazioni politiche

L'area urbana di Napoli è suddivisa a livello sub-comunale in 10 Municipalità che contengono 30 quartieri. Mentre nei trent'anni che precedono il '93 si erano succedute 26 giunte, Napoli ha recentemente trovato una certa stabilità dal punto di vista politico: lo stesso sindaco ha governato la città dal 1993 al 2000 e il suo successore, per la prima volta una donna, ne continua la linea. Per la prima volta sono state abbattute con una certa sistematicità costruzioni abusive, si è dato alla città un nuovo Piano Regolatore Generale, cercando di invertire la tendenza di amministratori comunali arrendevoli, quando non complici, nei confronti della speculazione edilizia più sfrenata.

Il PRG precedente fu adottato nel 1970 (approvato nel marzo del 1972) e si basava su una ideologia di fondo che richiamava alla "modernizzazione" dichiarando l'obiettivo di trasformare Napoli in una "metropoli di servizi". L'essenza di questo pensiero si concretizzò con la costruzione del nuovo centro direzionale.

Fondamentali, inoltre, per questo PRG erano gli interventi di ristrutturazione nella città storica (Quartieri Spagnoli, C.so Garibaldi, Borgo Sant'Antonio Abate, Monte di Dio) inserendo attrezzature, servizi pubblici, residenze di lusso e sedi terziarie. Solo in nucleo greco-romano veniva protetto con una politica di risanamento conservativo. Questo fu l'inizio di una "saga" politico-urbanistica che perdurò per circa 30 anni. Continue discussioni, proposte, veti e costruzioni che non migliorarono affatto il sistema urbano di Napoli ma arricchirono sicuramente politici ed imprenditori.

Sul finire degli anni Novanta il Piano Preliminare per la variante al PRG propose altri "progetti obiettivo" prioritari che suscitarono subito preoccupazioni tra le forze politiche e culturali più attente: eccesso di cubature (8.500 milioni di mc), logica di valorizzazione immobiliare, sorpasso della proprietà fondiaria nei confronti dell'istituzione pubblica e scelte di procedure straordinarie atte a velocizzare l'approvazione e rendere impossibile un eventuale modifica.

Ovviamente il piano non fu mai attuato, a causa della formula prevista per gli interventi: il PRG non prevedeva alcun tipo di standard abitativi e rimandava lo studio più specifico a Piani Particolareggiati. Questi ultimi, a causa del loro costo eccessivo, non furono mai avviati.

Mentre si tentò di migliorare il contenuto e l'operatività del PRG, il drastico episodio diede inizio ai grandi interventi pubblici determinati dalla "categoria emergenza". Interventi che principalmente riguardarono la "svolta infrastrutturale" della città (opere pubbliche che consentirono maggiori guadagni alle imprese). Le grandi infrastrutture sono costituite da una ventina di opere, fra le quali predominano le superstrade che invasero l'intera area metropolitana senza alcuna leggibile connessione con gli interventi residenziali previsti.

La ricostruzione post-terremoto, che ha mobilitato nell'area napoletana risorse valutate intorno ai 24 miliardi di Euro, ha portato, a cavallo fra gli anni 80 e 90 ad un governo della città esercitato nei fatti da un gruppo di politici nazionali, appartenenti a vari partiti e accomunati dall'origine napoletana. Estremamente importante è anche il ruolo dell'amministrazione regionale, che nell'ordinamento italiano ha rilevato molte competenze che una volta erano statali, principalmente nei settori dell'urbanistica, dei trasporti, della sanità e della promozione industriale. Attualmente tanto il Comune di Napoli quanto la Regione Campania sono amministrati dalle forze del Centro-sinistra; la fragilità degli schieramenti e la frammentazione delle coalizioni non sembrano portare ad una chiara impostazione di serie politiche di sviluppo.

Fonti iconografiche e bibliografiche

Marco Scaramella, *Urban Slums Reports: The case of Naples, Italy*, UN HABITAT, 2003

Francesco Indovina, *La città occasionale: Firenze, Napoli, Torino, Venezia*, Franco Angeli Edizioni, 1992 Firenze

Serena Vicari, *La città contemporanea*, Edizioni Mulino, Bologna, 2004

www.comune.napoli.it

www.progettoscampia.net

World Urbanization Prospects www.esa.un.org



Porto, Portogallo



La cattedrale di Sè vista dai tetti della Ribeira

Tipologie degli slums di Porto

La realtà urbana portoghese¹ odierna è il risultato di una serie di interventi di riparazione, effettuati negli ultimi vent'anni, atti principalmente a migliorare le infrastrutture e a dotare le città di elementi di interesse per i cittadini.

Lisbona e Porto sono senza dubbio i casi più evidenti di questa politica, e quello che si nota camminando tra le "ruas" è il forte contrasto tra i nuovi innesti e il tessuto urbano antico che possiede a mio avviso un "romantico" alone di degrado.

Va detto che le situazioni abitative in genere sono di buona qualità e non presentano eccessive problematiche, ma tra le case arroccate dell'Alfama lisbonese o della Ribeira portoghese si nascondono delle realtà problematiche.

Per quanto riguarda Porto gli esempi più eclatanti sono sicuramente la situazione della Ribeira e le *ilhas*.

Per quanto riguarda il primo caso si tratta delle problematiche sociali dello storico centro cittadino che nel corso degli ultimi cinquant'anni divenne un vero e proprio "bronx", e tuttora è soggetto di una importante politica di risanamento iniziata nella metà negli anni Settanta con un importante esproprio da parte della municipalità al fine di ristrutturare molte abitazioni e migliorare la questione sociale.

Anno	Pop. Totale (mil.)	% crescita Pop. Totale (decennio)	Pop. Urbana (mil.)	Pop. Urbana %	% crescita Pop. Urb. (decennio)
1950	8,405	n.a.	2,622	31,20	n.a.
1960	8,858	5,39	3,096	34,95	12,04
1970	8,680	-2,01	3,368	38,80	11,02
1980	9,766	12,51	4,179	42,79	10,28
1990	9,983	2,22	4,784	47,92	11,99
2000	10,227	2,44	5,564	54,41	13,53
2010	10,725	4,87	6,51	60,70	11,57
2020	10,79	0,61	7,164	66,39	9,38

Crescita demografica

¹ Il Portogallo è lo Stato europeo più orientale del continente, confina esclusivamente con la Spagna a Nord e a Est e il resto del territorio è interamente affacciato sull'Oceano Atlantico. Occupa una fascia di territorio di 600 km circa, larga tra i 150 e i 200 km, comprende anche gli arcipelaghi delle isole Azzorre e dell'isola di Madeira.

Questa posizione gli conferì nei secoli molta importanza, fu spesso tra gli obiettivi di conquista da parte di diverse popolazioni europee, ma una volta raggiunta una compattezza sviluppò una notevole esperienza marinara e riuscì a costruire un impero vasto impero coloniale, con possedimenti in tutti i continenti.

Il Portogallo praticamente non partecipò alla Seconda Guerra Mondiale, quindi le città non subirono gravi distruzioni ne vissero un periodo di risanamento post-bellico come molti altri Paesi d'Europa. Per di più la dittatura di stampo fascista imposta da Salazar fino al 1973-74 fece vivere allo Stato lusitano un periodo buio dal quale tentò di uscire solo a partire gli anni Ottanta del Novecento. Per questo motivo il Portogallo è probabilmente con la Grecia, uno degli Stati più arretrati della "vecchia Europa".

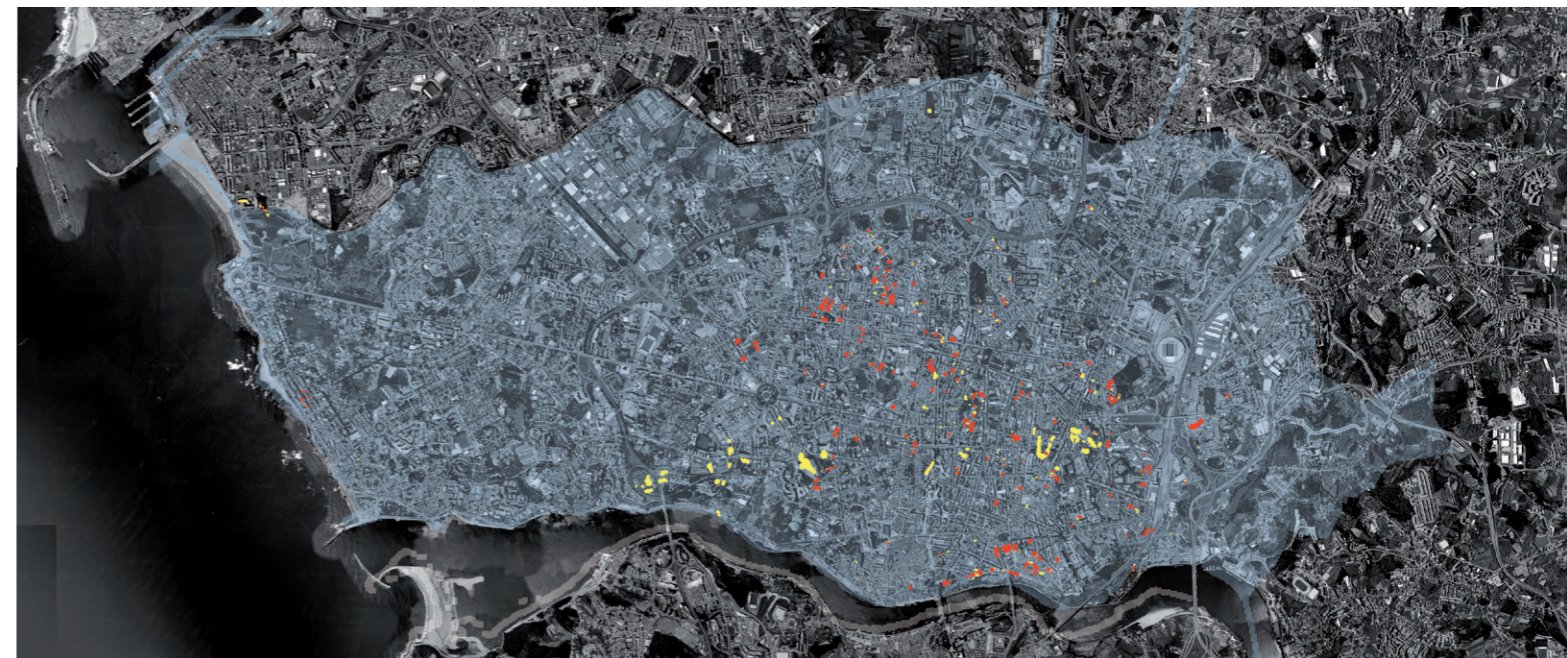
Malgrado il passato glorioso, la situazione attuale è aggravata da una pesante crisi economica e presenta uno Stato ricco di contraddizioni: in molte regioni sembra che il tempo si sia fermato a cinquanta anni fa, (come nell'Italia degli anni '50 e '60) con una popolazione radicata nella propria terra e attaccata alle proprie tradizioni e che rifiuta l'idea cosmopolita del Terzo Millennio. Fanno da contro altare le principali città del Paese, Lisbona e Porto, dove nell'ultimo ventennio sono stati promossi interventi urbani fornendo infrastrutture all'avanguardia, modelli di contemporaneità per tutto il mondo.



Panoramica della Ribeira

Nel 1991 fu dichiarata Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO e ai giorni nostri è sicuramente il quartiere più visitato della città, nonostante presenti ancora al suo interno alcune problematiche urbane e sociali.

Le *ilhas* sono una particolare e specifica risposta ai problemi di alloggio che colpiscono la maggior parte delle città industriali d'Europa a partire dal XVIII secolo. Insediamenti popolari di bassissima qualità che sono sopravvissuti fino ai giorni nostri e tuttora rappresentano una parte notevole del complesso residenziale portoghese.



Localizzazione delle *ilhas*

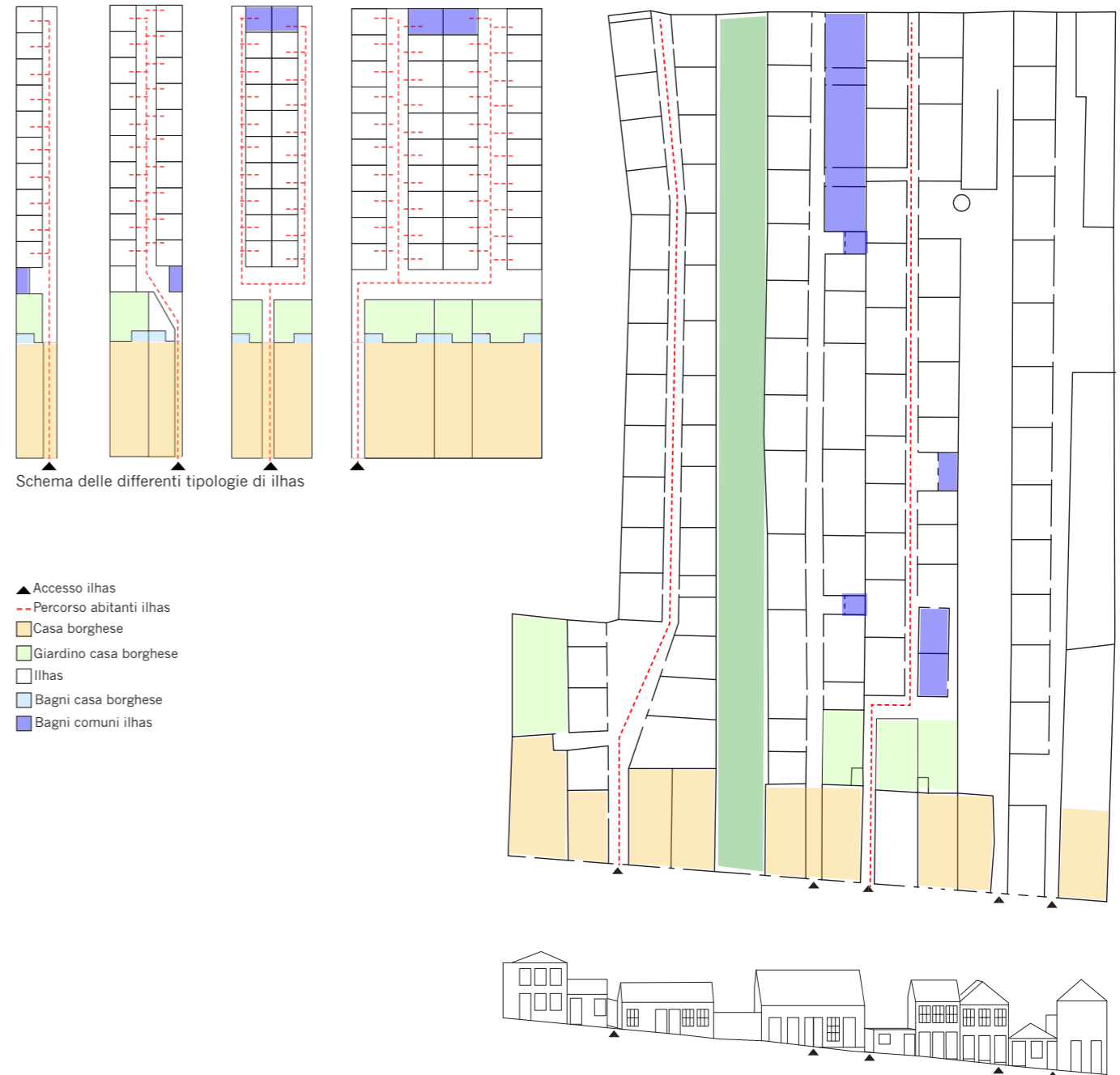
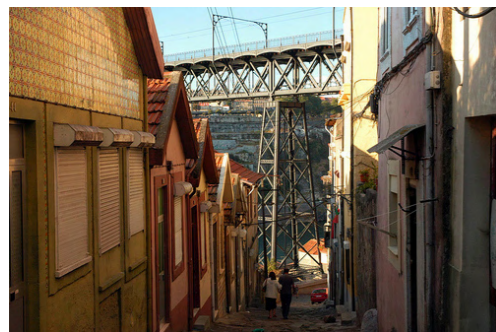
● *Ilhas* esistenti ● *Ilhas* demolite

Le ilhas

Le prime industrie a Porto arrivarono in ritardo rispetto al movimento europeo di industrializzazione e si insinuarono nel tessuto urbano in forma sempre molto contenuta. Le prime sorsero nei pressi del fiume, ma ben presto le nuove leggi di tutela della salute pubblica le costrinsero a trasferirsi fuori dalla cerchia di mura, in prossimità delle principali vie di comunicazione, *Campo Alegre, Constituição, Boavista, Bomfim, Massarelos* e successivamente, con lo sviluppo della ferrovia, lo spostamento del porto e i nuovi piani di espansione della città, si insediarono anche a *Campanhã*. Nel XIX secolo i proprietari delle fabbriche dovettero far fronte alla necessità di alloggi per i lavoratori provenienti da fuori e colsero l'occasione per lucrare su questo crescente bisogno. Per ridurre i tempi e i costi di produzione diedero vita a dei veri e propri villaggi di abitazioni economiche nei terreni prossimi alle fabbriche: nascevano così le *ilhas*.

Sono un insieme di piccole abitazioni in linea con solo un affaccio posizionato su un corridoio che funge da elemento di distribuzione. Sempre caratterizzata da questo dualismo tra passaggio e abitazione la configurazione di una *ilha* può variare tra un corridoio con le case sui due lati, con due corridoi paralleli con le case poste "schiena contro schiena", con corridoi multipli o con un patio centrale. Il rapporto con il fronte strada può essere di due tipi: le più antiche sono localizzate alle spalle delle case borghesi (occupando i cortili retrostanti), successivamente occuparono anche gli spazi interstiziali tra una abitazione e l'altra affacciandosi per un piccolo tratto sulla strada.

Un aspetto fondamentale per comprendere il rapporto tra gli insediamenti e i loro abitanti con il resto della città è il tipo di accesso, più precisamente la conformazione della porta di entrata.



A sinistra diversi contesti in cui è possibile trovare insediamenti di slums

Prospetto e pianta di un complesso di ilhas situate in Rua das Antas, in gran parte demolite durante il piano SAAL. Il prospetto in particolare mostra la diversa relazione degli edifici con la strada



Scorcio del corridoio di una ilhas, sulla destra i bagni comuni

L'ingresso può essere:

- senza porta: (massima apertura)
- con porta aperta
- con porta chiusa (dove è necessario bussare o chiamare qualcuno dall'interno per aprire)

Ognuna di queste situazioni stabilisce una relazione diversa tra soggetto e spazio osservato ma sempre con un sentimento comune di protezione verso l'esterno.

La soglia diventa un elemento fisico di separazione con l'esterno o di controllo (come nel caso di insediamenti alle spalle delle case del fronte strada, dove il proprietario terriero poteva controllare i movimenti degli abitanti)



Ingresso ad una ilha senza porta



Ingresso ad una ilha con porta aperta



Ingresso ad una ilha con porta chiusa



Spazi interni comuni delle ilhas



Le case variano dai 9 ai 16 mq e si affacciano verso l'esterno solo con una porta e una finestra. L'interno è generalmente diviso in due locali: la camera da letto e la cucina. L'esterno può ospitare molti spazi collettivi: le dotazioni minime comprendono tutte le strutture sanitarie, pozzi o serbatoi per l'acqua, fontanelle e lavatoi, ma in alcuni casi anche piccoli orti e pollai; elementi, questi ultimi, che mostrano chiaramente le origini bucoliche degli abitanti.

In molti casi si creano dei veri e propri villaggi estranei al resto della città, dove la vita di comunità fa passare in secondo piano le carenze strutturali delle abitazioni e crea un forte legame tra gli abitanti e il luogo.

L'origine di questi slums è, secondo i principali studiosi, data dall'insieme di molti fattori, a partire dalla struttura urbana e dalla forma stretta e allungata dei lotti (tipico lotto gotico). Questa forma fu molto utilizzata per due motivi: in primis per la tecnica costruttiva utilizzata, i solai lignei non potevano permettere luci superiori agli 8 metri; e in secondo luogo per risolvere le problematiche costruttive date dalla morfologia aspra della città.

Il consolidamento di questa scelta si ebbe successivamente nell'epoca *Almadina* (fine Settecento, inizio Ottocento) grazie alla facilità di suddivisione dei terreni e alla scelta del piano di espansione che prevedeva un consolidamento di questi fronti continui e compatti per uniformare il linguaggio urbano della città.

Altri due fattori che contribuirono alla configurazione delle *ilhas* furono, la facilità di affittare i locali sia ad una persona che a intere famiglie e il basso costo delle costruzioni, che nacquero sempre per iniziative private dei proprietari terrieri, i quali costruivano secondo le loro possibilità economiche e grazie alla modularità della tipologia potevano aumentare successivamente il numero degli alloggi.

Un altro fattore che può essere elencato come determinante è l'influenza degli inglesi nella città. Va ricordato infatti che furono loro a dare vita a molte delle industrie cittadine e nella nelle *ilhas* si possono riscontrare molte caratteristiche simili alle abitazioni operaie di Leeds e Manchester.



Scorcio di una ex ilhas, ora adoperata come magazzino



Ilhas del quartiere Antas



Ilhas del quartiere Antas



Villa Marianna, una ilhas aperta a Campanhã

Politiche di intervento e situazione attuale delle ilhas

Solo a partire dal Novecento si possono riscontrare politiche di intervento atte a sanare la realtà abitativa della città di Porto, si possono suddividere in tre grandi gruppi: le *Casas Economicas* (1933), il *Plano de Melhoramento* (1956) e il progetto *SAAL*.

Una breve analisi di questi programmi è sufficiente per mostrare come al giorno d'oggi i problemi non siano stati ancora risolti.

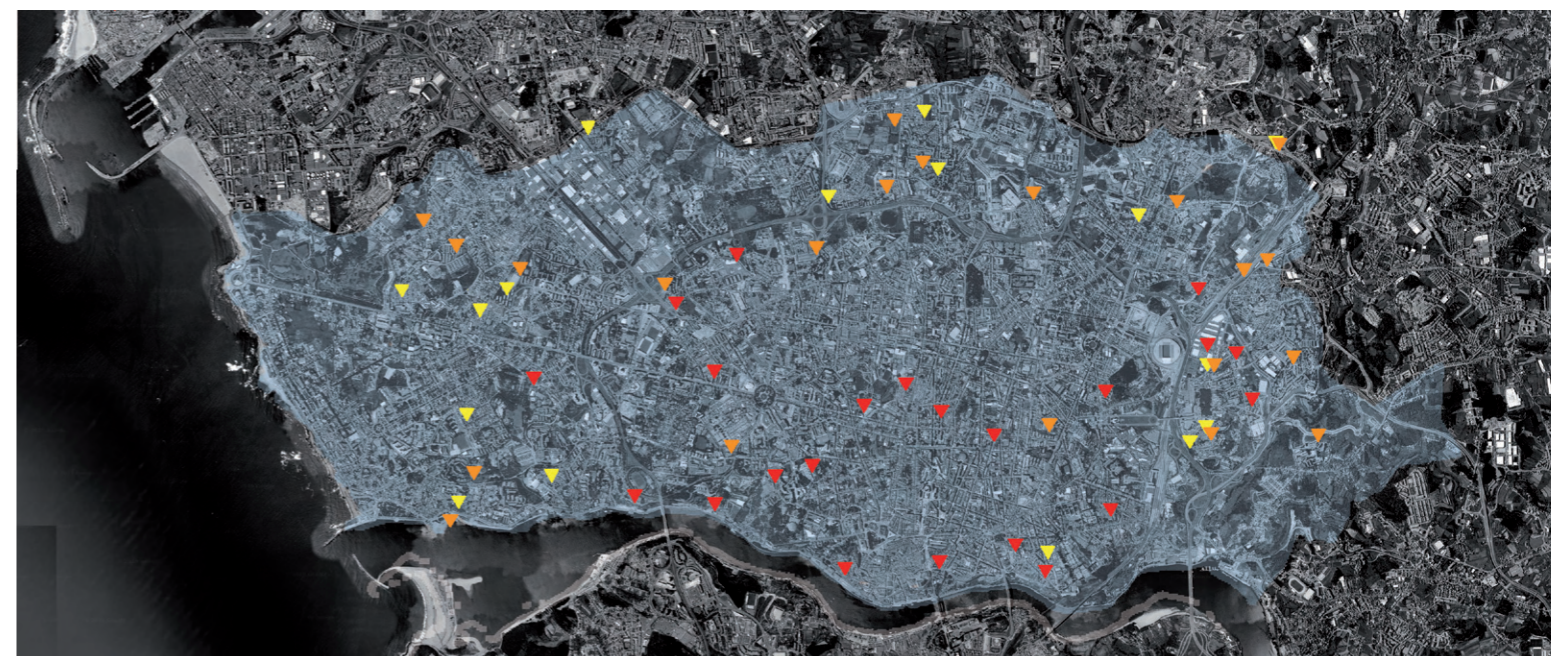
Fino agli anni Trenta non si riscontrano iniziative municipali per risolvere il problema insediativo della città, prima di questa data le poche iniziative di risanamento delle *ilhas* avvennero per iniziativa privata degli stessi abitanti o dei proprietari, che spinti dalle insistenti richieste degli affittuari si adoperarono per migliorare le condizioni di vita.

Questi eventi sono comunque molto rari.

La Camera Municipale di Porto iniziò ad elaborare piani di edilizia economica popolare solo a partire dal 1933, quando venne presentato il piano denominato *Casas Economicas*. Gli interventi furono eseguiti tra il 1935 e il 1956 e diedero vita a numerosi quartieri popolari localizzati sempre in zone periurbane o in espansione, dotate dei servizi di urbanizzazione primaria e secondaria. La tipologia applicata principalmente fu quella di case unifamiliari in linea o isolate, sempre dotate di giardino. L'attribuzione delle abitazioni avveniva seguendo dei criteri economici specifici e venivano privilegiate le famiglie operaie con una minima stabilità economica per potersi permettere l'acquisto dilazionato e agevolato della casa. Per questo motivo non furono molti gli abitanti delle *ilhas* che vennero scelti.

Gli impianti urbani non possedevano un modello comune ma si ispiravano ai principi delle città giardino: costruzioni a bassa densità, valorizzazione dei percorsi pedonali e qualificazione dello spazio pubblico attraverso i giardini attrezzati. Gli interventi situati in *Av. Gomes da Costa*, *Av. da Boavista*, e *Av. Antunes Gulmarães* fanno ormai parte delle zone centrali della città e rappresentano alcuni dei migliori esempi di abitazioni sociali della città.

Nell'arco di 20 anni furono costruite più di 2700 case ed è curioso osservare come alcuni di questi quartieri con il passare degli anni abbiano perso il loro stato di "case economiche" e siano diventati ora meta della classe medio-alta portuense.



Localizzazione degli interventi di edilizia economica popolare

▼ Casas economicas ▼ Plano melhoramento ▼ SAAL





Panoramica del Bairro da Bouça di Alvaro Siza (1977)

Nonostante i buoni esempi prodotti, risulta chiaro che questa tipologia non può risolvere i problemi abitativi della città, soprattutto non risolve il problema delle *ilhas*, che tornano ad essere motivo di attenzione per la municipalità.

Fu per questo motivo che nel 1956 il presidente della Camera Municipale di Porto seguendo da il via al *Plano de Melhoramento* con il Decreto Legge n. 40 616. Nella relazione che accompagna il Decreto si legge: «Torna indispensabile concentrarsi per la risoluzione del problema specifico delle *ilhas*. E' necessario un nuovo e deciso sforzo per abbassare le tariffe al fine di una esecuzione a prezzo limitato».

I punti salienti del decreto prevedevano la costruzione nell'arco di 10 anni (a partire dal 1 gennaio 1957), di edifici residenziali destinati esclusivamente alle famiglie provenienti dalle *ilhas*. Si promuoveva la demolizione dei suddetti quartieri, con una conseguente rimodellazione urbanistica delle aree e la ristrutturazione degli edifici che potevano essere salvaguardati. Molti di questi nuovi edifici dovevano essere costruiti in zone di espansione appositamente progettate anche per decongestionare i quartieri centrali della città.

Il *Plano de Melhoramento* (redatto in pieno regime dittatoriale) non riuscì a raggiungere gli obiettivi prefissati, o per meglio dire si occupò solamente della costruzione di nuovi quartieri residenziali, con una filosofia costruttiva completamente diversa da quella delle *Casas Economicas*. La localizzazione delle opere avvenne quasi esclusivamente nell'anello periferico della città, dove era possibile incontrare i terreni più economici. Sotto il profilo architettonico la scelta cadde sull'edificazione di blocchi residenziale (max 4 piani, con distribuzione centrale o a ballatoio) disposti liberamente su un terreno vuoto.

I risultati di questa politica furono disastrosi, a livello architettonico, urbano e sociale. Le abitazioni furono costruite con murature semplici in mattoni (anziché con la tradizionale pietra), senza isolamento termico acustico, e con coperture in lastre di cemento o tegole (inadatte per il tipo di edificio).

Vennero creati dei quartieri dormitorio con scarsamente collegati al resto della città senza che venisse minimamente risolta la questione urbana degli slums cittadini.



Bairro da Bouça di Alvaro Siza (1977)

L'esperienza fallimentare del *Plano de Melhoramento* diede il via ad un movimento di risposta deciso e concreto che trovò la sua massima espressione solo dopo la caduta della dittatura nel 1974.

A partire dal 1966 nella città continuò ad aggravarsi la situazione residenziale della città, sempre a causa dell'esodo dalle campagne.

Nel 1969, successivamente alla creazione del *Fundo de Fomento da Habitação* (Fondo per l'Incremento Abitativo), l'operato di molti architetti cominciò concentrarsi maggiormente sulla questione qualitativa delle abitazioni (su tutti Nuno Portas e Fernando Tavora). Si gettarono in questi anni le basi per nascita della "Scuola di Porto".

Questo cambio generazionale si manifestò ufficialmente solo quando Nuno Portas (Segretario di Stato dell'Edilizia Residenziale) creò il SAAL (*Servizio de Apoio Ambulatorio Local*), che introdusse una nuova visione dell'applicazione delle politiche edili. Si passò da una strategia globale ad un approccio più specifico per ogni caso di intervento.

Per questo motivo i progetti realizzati nell'ambito del SAAL-nord possiedono caratteristiche differenti da quelli delle altre regioni portoghesi.

Questi interventi mostrano i progressi effettuati dalla *Escola de Belas Artes* (accademia di arte e architettura) di Porto e si definisce il linguaggio architettonico della "Scuola di Porto", visibile già in molti interventi pre-rivoluzione di Fernando Tavora e Alvaro Siza, pionieri indiscussi del movimento.

Tra i numerosi interventi citiamo il Bairro de Ramalde (Fernando Tavora), il Bairro da Bouça (Alvaro Siza), le Moradias Populares de Contumil (Alexandre Alvares Costa), gli interventi del Bairro Sao Vitor (tra cui anche un intervento di Siza) e il Bairro de Lapa (Beatriz Madureira) come i migliori esempi realizzati, perchè furono in grado di risanare quartieri di *ilhas* mantenendo il legame tra l'abitato l'abitante.

Purtoppo però il progetto SAAL riuscì a portare a compimento solo poco più del 10% dei 3500 alloggi previsti, a causa di forti problematiche politiche ed economiche, ma per quanto incompleto rappresenta il miglior esempio di politica sociale abitativa espressa nella città di Porto.

Motivazioni storiche



La cattedrale di Sè, eretta sulla cima del Morro da Penaventosa

Da questa città il Portogallo prese nome. Da questa città si partì per la conquista di Lisbona contro i mori. Qui il portoghese Joao I e l'inglese Filippa Lancaster si unirono in matrimonio segnando il forte legame economico e politico tra i due paesi e diedero alla luce Infante Dom Henrique (meglio conosciuto come Enrico il Navigatore). Qui iniziò il movimento popolare per la creazione dell'Impero. Da qui si esporta il gustoso vino che rese la città famosa in tutto il mondo. Qui, dietro trincee e palizzate si difese il liberalismo contro la tirannia "miguelista", guadagnandosi il titolo di *Invicta* (Invincibile). Qui si morì per la formazione del regime repubblicano nel famoso 31 Gennaio 1891.

Bastano queste parole per evidenziare l'importanza della città di Porto nella storia dello Stato lusitano.

L'impianto primordiale della città è di origine romana e risale al 200 d.C. circa, l'insediamento, situato sulla una rocca granitica vicino al fiume (Pena Ventosa), prese il nome di *Cale* o *Portus Cale*, che con i secoli venne elaborato in *Portucale* e *Portugale*. La prima espansione avviene nel IV secolo, occupando il colle vicino ed estendendosi verso le rive del fiume. Sempre sotto la dominazione romana il toponimo *Portucale* passò a designare tutta la regione circostante. A partire dal secolo V si assiste alle invasioni da parte degli Scandinavi e dei Visigoti, sotto il cui dominio la città continuò ad accrescere la sua importanza; fino a quando nel 716 venne completamente distrutta dall'invasione dei Mussulmani. Il loro dominio nei territori del Nord fu molto breve, perché già nella seconda metà del 700 venne riconquistata da Alfonso I delle Asturie senza però riuscire a rivitalizzarla. Bisognerà aspettare più di un secolo, quando nel 868 Alfonso III delle Asturie continuò la politica di ripopolamento dei suoi predecessori, fondando una contea. Questa fu affidata al conte Vimara Peres, il primo dei conti del Portogallo, vassalli del Regno delle Asturie e poi del Regno di León.

Nel 1095 il Portogallo si staccò definitivamente dal Regno di Galizia e sul finire dello stesso secolo il conte Henriques, approfittando di una guerra tra i Regni di Leon e di Castiglia, dichiarò l'indipendenza del Portogallo. Il conte morì senza raggiungere i suoi scopi ma il figlio Alfonso Henriques continuò il progetto, e grazie alla coalizione tra i nobili di Porto, di Coimbra e il clero di Braga, riconquistò l'indipendenza del Paese.



La penisola iberica nel 1360

Dalla città di Porto cominciarono i movimenti popolari che tracciarono l'indipendenza del Portogallo: a cominciare dal 24 Giugno del 1128 con la battaglia di Sao Mamede. Alfonso Henriques si dichiarò Principe del Portogallo, e nel 1139, divenne primo re del Portogallo. Nel 1143 con l'assistenza della Santa Sede venne riconosciuta l'indipendenza del Paese con il Principe insignito del titolo di *Dux Portucalensis*. Nel 1179 Alfonso I venne riconosciuto Re dal Papa e dopo la Battaglia di Sao Mamede (nei pressi di Guimaraes) si definirono i confini del Portogallo, delimitati a Nord dal fiume Minho e a sud dal fiume Mondego, fu eletta capitale Guimaraes e successivamente Coimbra.

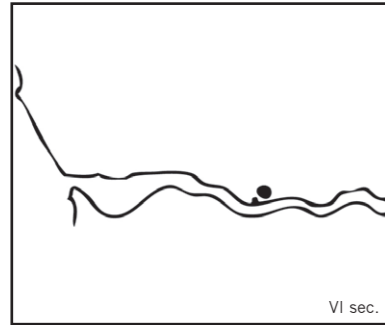
Questa, in breve, è la storia della costituzione del Portogallo indipendente.

Nonostante l'apporto di *Portucale*, che risultò fondamentale per l'indipendenza, la città in questa epoca non era altro che un piccolo borgo episcopale con una sola parrocchia (Sé) organizzato in funzione della cattedrale, che cominciò ad essere costruita proprio in questo secolo, assieme alla cinta muraria (*Cerca Velha* o *Cerca Romanica*) ricostruita sulle fondamenta di una antica cinta romana.

Questa presenza condizionò la struttura della maglia urbana del borgo medievale (di queste mura ad oggi ne è rimasto solo una piccola parte nei pressi della cattedrale) che sviluppò principalmente seguendo le curve di livello della rocca, ma anche con qualche via che la tagliava perpendicolarmente, in forte pendenza.

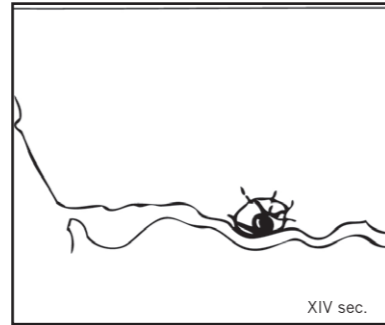
Il secolo XIII rappresentò il periodo fondamentale per l'espansione di Porto e del Portogallo. Tra il 1249 e il 1250 i Mori vennero cacciati dalle regioni del Sud (Alentejo e Algarve) e la capitale passò a Lisbona. In quegli stessi anni la città si espanse oltre la cinta muraria in direzione del fiume dando origine ad una zona alta (nei pressi della cattedrale di Sè) e ad una zona bassa (*Baixa*), in prossimità del fiume Douro che proseguì l'espansione in direzione della foce (*Ribeira*).

I confini del Portogallo rimasero stabili per lungo tempo. Il trattato di Windsor del 1386 creò un'alleanza tra il Portogallo e l'Inghilterra (che permase fino ai giorni nostri) consolidata dalle nozze tra il re Joao I e la Principessa Filippa di Lancaster avvenute nel 1387 proprio a Porto.

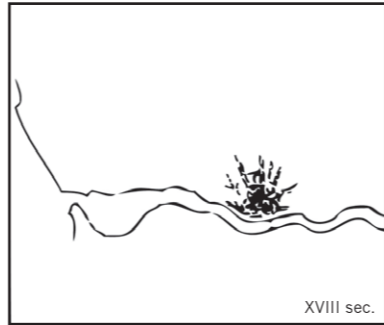


VI sec.

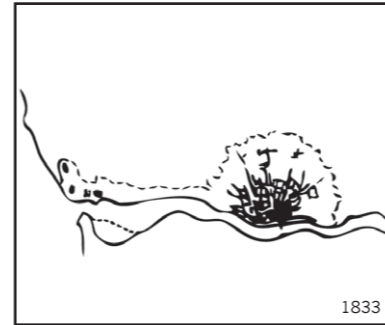
Schema di crescita della città



XIV sec.



XVIII sec.



1833



1892



1995

In questo stesso secolo la città e il suo porto commerciale acquisirono grande importanza. Sotto la pressione della classe borghese, arricchitasi con il commercio navale, fu costruita una seconda cerchia muraria (*Cerca Novas o Muralha Gotica*). Furono create cinque porte di accesso alla città in direzione delle principali vie commerciali dando alla struttura urbana una geometria radiale: le porte della città si aprivano verso la foce e verso le principali città limitrofe: Guimaraes, Braga, Viana do Castelo e Penafiel. Fu in questo secolo che cominciò a delinearsi la struttura urbana definitiva della città. Il territorio mantenne la suddivisione in parrocchie (*freguesias*) e alla più antica parrocchia di Sè si aggiunsero Sao Nicolau, Sao Joao Baptista e Nossa Senhora de Vitoria.

Il XV e il XVI secolo videro il massimo splendore del Regno di Portogallo che, grazie alle esplorazioni extraeuropee (molte capitanate da Infante Henriques), creò un vero e proprio impero coloniale e commerciale, esplorando la costa occidentale del continente africano (arrivando fino al Capo di Buona Speranza con Bartolomeo Dias), insediandosi sulle coste orientali del Sud America (Brasile) e arrivando fino alle coste indiane. Porto e Lisbona divennero i porti principali di questi movimenti espansionistici.

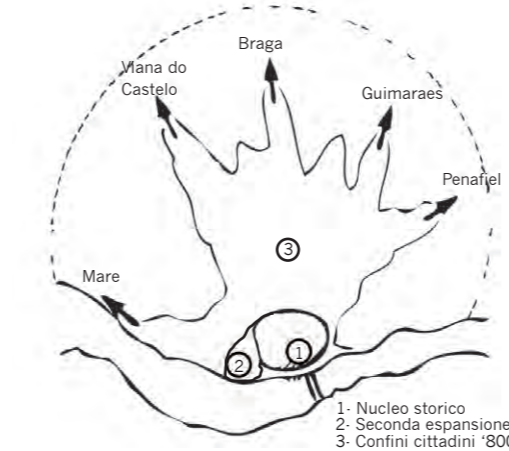
Nonostante la grande importanza della città di Porto, solo nel 1509 la essa si aprì alla nobiltà (fino ad allora la Chiesa aveva impedito loro di possedere case nel territorio cittadino e di risiedervi per più di tre giorni. Questo spiega la quasi assenza di case nobiliari all'interno della cinta muraria), ed iniziò un nuovo periodo di crescita urbana.

Nel finale del secolo XVII iniziò una intensa attività architettonica religiosa e civile grazie alla quale si definì il periodo del barocco portoghese ispirato principalmente dall'influenza dell'architetto e artista italiano Niccolò Nasoni.

La continua crescita della città prevalentemente spontanea e caotica definì la necessità di una pianificazione generale dello sviluppo urbano, e nel 1763 iniziò ad operare la *Junta de Obras Publicas* (Consiglio per le Opere Pubbliche) sotto la guida del Presidente Joao de Almada, che rappresentò l'unico dipartimento indipendente fino all'inizio del XIX secolo. L'azione della *Junta* si concentrò prima di tutto sul dare una concezione più razionale allo sviluppo cittadino, cercando di difendere aspetti come



Impero coloniale portoghese nel 1815



Direttrici di sviluppo della città ottocentesca

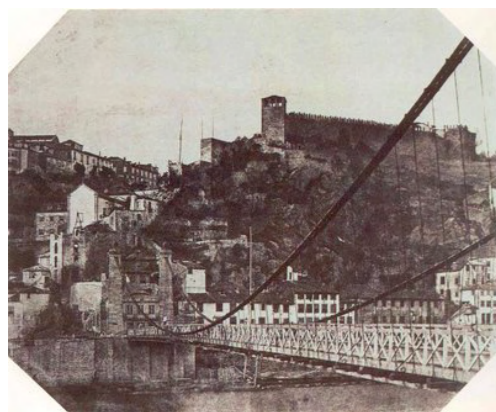


Planta rodonda, inizio XIX secolo

l'illuminazione e l'igiene. Secondo questi nuovi concetti le costruzioni dovevano obbedire a un piano rigoroso che privilegiasse il complesso architettonico rispetto al singolo edificio. Fondamentale doveva essere il rapporto tra gli alzati e la strada. Il così chiamato Piano Almadino pretendeva di rinnovare la città antica e ordinare la crescita fuori dalle mura; furono create le principali vie di accesso alla città (*le attuali Rua da Cedofeita, Rua de Santa Catarina, Rua Santo Ildefonso, Avenida Rodrigues Freitas, Rua Dom Manuel II, Rua dos Clerigos, Rua do Almada e Passeio das Virtudes*). Si realizzarono nuove piazze come le attuali *Praça do Sao Roque, Praça da Republica, Praça da Bolsa e Praça da Ribeira*.

Nella seconda metà del XVIII secolo mutò l'orientamento artistico prevalente nella costruzione degli edifici: al barocco italiano, si sostituì il pragmatismo neoclassico inglese e in questo stile vennero costruiti importanti edifici come il *Palacio da Bolsa, l'Hospital Sant'Antonio* e l'edificio della antica *Academia do Comercio* oggi *Retoria da Universidade do Porto*. Tra il XVIII e il XIX secolo la cinta muraria *Nova* fu progressivamente distrutta in risposta alla crescente espansione urbana, mostrando una città principalmente affacciata sul fiume che viveva in funzione del porto e delle intense attività commerciali.

Il secolo XIX fu segnato da una grave instabilità politica in tutto il paese, causata principalmente dall'invasione napoleonica e dalle guerre di liberazione che si conclusero nel 1833 proprio grazie alla resistenza dell'esercito liberale portoghese (*Cerco do Porto*) che fece di Porto una roccaforte del potere del Re. La guerra provocò distruzioni nella città antica, soprattutto nella *baixa* della *Ribeira* e nella zona costiera, ma nella seconda metà del secolo il programma di risanamento diede vita ad opere di fondamentale importanza per gli spazi pubblici della città: la creazione dei mercati (do *Anjo* 1834, di *Bolhao* 1837) e dei giardini (*Sao Lazaro* nel 1834, *Cordoaria* nel 1866 e *Praça do Infante* nel 1885). Con l'avvento delle architetture in ferro, si assistette alla costruzione di importanti strutture divenute simbolo della città: il *Palacio de Cristal* (1865, ispirato al *Crystal Palace* di Londra e costruito per l'Esposizione Internazionale, poi demolito), i ponti sul Douro, a partire dal *Ponte Pensil* del 1843 poi sostituito dal *Dom Luis I* nel 1886 (ferroviario e pedonale, famoso per i suoi due livelli) e il Ponte Maria Pia (ferroviario) del 1877. Questa



espansione urbana fu conseguenza di una forte crescita demografica, rimarcata da intensi flussi migratori della popolazione rurale, attratta dalla crescente importanza delle attività industriali. L'insediamento di queste ultime avvenne spesso all'interno degli isolati, caratterizzando la maglia urbana soprattutto nei quartieri di *Bomfim*, *Massarelos*, *Cedo-feita*, *Lordelo do Ouro* e *Ramalde*. Sempre in questo secolo si assistette allo sviluppo dei trasporti, sia urbani che extra-urbani: furono inaugurate due linee ferroviarie dalla stazione di *Campanha*, fu costruita una linea di tram che lega la zona alta alla zona bassa e prosegue fino alla foce del fiume e infine fu aperto il nuovo porto di *Leixoes*, direttamente affacciato sull'oceano, che servì come nuovo avamposto commerciale, decongestionando il traffico navale fluviale del centro cittadino. Questi fenomeni comportarono il manifestarsi di non pochi problemi, uno tra tutti la sovrappopolazione: il flusso di immigrati si sistemò nei vecchi edifici della zona antica, abbandonati dalle famiglie agiate che preferirono una sistemazione più vicina all'oceano e lontana dal caos cittadino, o nei numerosi villaggi popolari che nascevano spesso per iniziativa privata di speculatori edili e che videro un quasi immediato degrado delle condizioni igieniche e di salute degli abitanti.

Il XX secolo fu segnato da grandi cambiamenti, rivoluzioni e guerre in tutto il Portogallo: colpi di stato, continui cambi di governo, la perdita delle colonie e la dittatura. La città di Porto risentì di questa crisi e lo sviluppo non fu intenso come quello del secolo precedente. Nonostante questo sono da segnalare alcuni interventi urbani atti ad adeguare il sistema viario ai mezzi motorizzati: la *Rotunda* e l'*Avenida Boavista*, che diedero vita all'attuale quartiere terziario e collegarono il centro storico con il porto di *Leixoes*, e l'*Avenida do Aliados*, che modificò il volto della *Baixa* assieme alla costruzione della Stazione di *Sao Bento*. I piani regolatori proposti nella metà del secolo riuscirono a definire solo le infrastrutture, ma risultarono inutili per il controllo dell'espansione residenziale. Nella seconda metà del secolo, sotto la dittatura fascista di Salazar, si vide la proliferazione di due tipologie: i quartieri sociali che si insediavano nel perimetro della città, abitati principalmente dalla popolazione rurale trasferitasi vicino ai posti di lavoro, e i caseggiati in cemento armato assolutamente sproporzionati rispetto alla tipologia del



Casa da Musica



Estadio do Dragao

A sinistra:
Ponte Pensil (sopra)
Ponte Dom Luis I (sotto)

Plano Almadino di inizio Ottocento. Bisognerà aspettare la Rivoluzione dei Garofani nel 1974 contro la dittatura e le successive sovvenzioni della Comunità Europea per iniziare a scorgere segnali di ripresa del Paese e delle sue due città più rappresentative (Porto e Lisbona). I fondi stanziati furono ben investiti dall'amministrazione locale, che si concentrò sulla realizzazione di grandi opere pubbliche come l'aeroporto, la metropolitana, il recupero degli spazi pubblici (Giardino della Cordaria, Praça Batalha, Praça Dom Joao I) e di nuove costruzioni come la *Casa da Musica*, *Edificio Transparente* e lo *Estadio do Dragao*. Molti di questi interventi furono pianificati per candidare la città a Capitale Europea della Cultura nel 2001 e rientrarono anche nel programma di candidatura del Portogallo per ospitare i Campionati Europei di Calcio del 2004. Questi eventi e i conseguenti investimenti permisero alla città di riemergere dal periodo di crisi novecentesco. Negli stessi anni nacque anche una società di riabilitazione urbana denominata *Porto Vivo* che, approfittando delle sovvenzioni europee, si occupò specificatamente della riabilitazione residenziale di molti quartieri degradati (in particolare la *Ribeira*, cuore storico della città, nominata patrimonio dell'umanità dall'UNESCO, che divenne nel Novecento una sorta di ghetto in mano alla malavita). La società nacque, e continua tuttora a operare, grazie contributo dei più grandi architetti del Paese: Alvaro Siza, Eduardo Souto de Moura e Adalberto Dias; che si impegnarono a collaborare nella pianificazione.

Motivazioni geografiche



Porto è situata nel Nord del Portogallo ed è la capitale della *Distretto do Porto*. Si sviluppa tra la foce del fiume *Douro*¹ e l'Oceano Atlantico. Collocata sul colle (*Morro*) di *Penaventosa*, è legata sin dalle sue origini al fiume, il *Rio Douro*: il controllo del passaggio e dell'attraversamento di merci e persone ne fece, già dai tempi antichi, un luogo strategico dal punto di vista militare ed economico. Ma Porto è anche il centro di una vasta e fertile area agricola (Regione del Nord), all'interno della quale è storicamente accertato il suo ruolo di primo piano e di punto di riferimento per grandi e piccoli insediamenti del Nord del Paese. A questo è dovuto il suo sviluppo planimetrico di tipo radiale.

Le installazioni commerciali, e in particolare quelle portuali sorgono durante i secoli passati lungo la fascia fluviale da Est a Ovest, fino alla foce del Douro. Avvenne così un lento ma inesorabile spostamento del porto, che da fluviale e frantumato in una miriade di piccoli moli (*cais*) divenne marittimo e concentrato nella zona nord-ovest di *Leixoes* (ora comune di Matosinhos), per sopravvenuti problemi di manovrabilità delle navi. e per dare maggior salubrità alla zona della *Ribeira*.

L'immagine della città di Porto non può essere dissociata dalla sua tipica morfologia, in quanto a partire dagli albori ha convissuto, e spesso approfittato, delle rocche granitiche sulle quali giace, creando questa continua variazione di pendenza delle strade e la suddivisione tra la zona alta e la zona bassa. Questo fenomeno caratterizza principalmente la città storica, in quanto avvicinandosi all'oceano i dislivelli diventano sempre più dolci. Simbolica è la visione della città dall'altra parte del fiume (da Vila Nova de Gaia) che si presenta come una imponente fortezza a picco sul mare, con le case che mettono in risalto i numerosi cambi di quota.



¹ Il Douro nasce in Spagna e percorre più della metà dei suoi 895 km totali sul suolo della Castilla-Leon attraversando le città di Burgos, Valladolid, Zamora e Salamanca. Una volta superato il confine portoghese si incanala terreni granitici della regione dell'Alto Douro cambiando bruscamente di livello: in un breve tratto il fiume fa un salto di 400 m circa. In questa zona vi sono numerose centrali idroelettriche, la cui energia prodotta è equamente divisa tra i due Stati. Le Valli del Douro, famose per la coltivazione delle uve da cui si ricava il Vino di Porto, sono state dichiarate patrimonio dell'UNESCO.

A sinistra:
Vista aerea sulla città
Valle del Douro



L'unico molo fluviale (*cais*) salvaguardato dopo la riqualificazione del lungo-Douro



La foce del Douro e il ponte dell'Arrábida



Demografia

Il censimento del Portogallo del 2001 presentava una popolazione di 10.356.117 abitanti di cui 5,5 milioni circa residenti in aree urbane (54,4%). Se si guardano però i prospetti di previsione per l'anno 2010 si rileva che in dieci anni l'incremento della popolazione sia minimo ma a variare decisamente è il tasso di urbanizzazione, previsto maggiore del 10% (pari a 1 milione di persone).

Lisbona e Porto sono i due fulcri catalizzatori della popolazione portoghese: le due città sono le capitali di due distretti e rappresentano le aree metropolitane più grandi del paese, accogliendo quasi la metà dell'intera popolazione.

La municipalità di Porto si estende per una superficie di 41,66 kmq e conta una popolazione di 216.080 abitanti (2008). Il distretto di Porto si estende per una superficie di 2395 kmq (2,6% del territorio Nazionale) e ospita una popolazione di 1.867.986 (2006) ossia il 18% dell'intero Paese. Si considerano facenti parte dell'area metropolitana invece tutti i comuni che circondano la città e sono collegati ad essa dalla metropolitana (si sviluppa da Nord a Sud si estende per più di 40 km), dalle strade a percorrenza veloce e dal servizio ferroviario periurbano: questo territorio non combacia con quello individuato dal Distretto, perché si estende principalmente sulla costa, ma individua più precisamente i territori e la popolazione che gravitano quotidianamente attorno alla città.

L'importanza di queste aree esterne è visibile se si osservano gli incrementi di popolazione negli ultimi venti anni: la popolazione cittadina non sta crescendo, aumenta invece il numero di anziani residenti. Questo fenomeno è spiegato dal fatto che i comuni limitrofi risultano più appetibili per le famiglie di nuova formazione per i costi più contenuti e la facilità di raggiungere la città per lavorare. Oltre a questi fattori, esiste anche una motivazione psicologica: il crescente tasso di delinquenza e di degrado delle abitazioni storiche spinte, soprattutto nel decennio scorso, i cittadini ad abbandonare il centro.

La crescita demografica fu abbastanza costante a partire dagli anni Cinquanta, assestandosi su un tasso dello 0,5 % di media con alcuni picchi più alti attorno al periodo del crollo della dittatura (1970-1980) e altri picchi negativi negli anni in cui molti portoghesi furono costretti a partire in guerra nelle colonie (1965-1970, da cui ne uscirono sempre

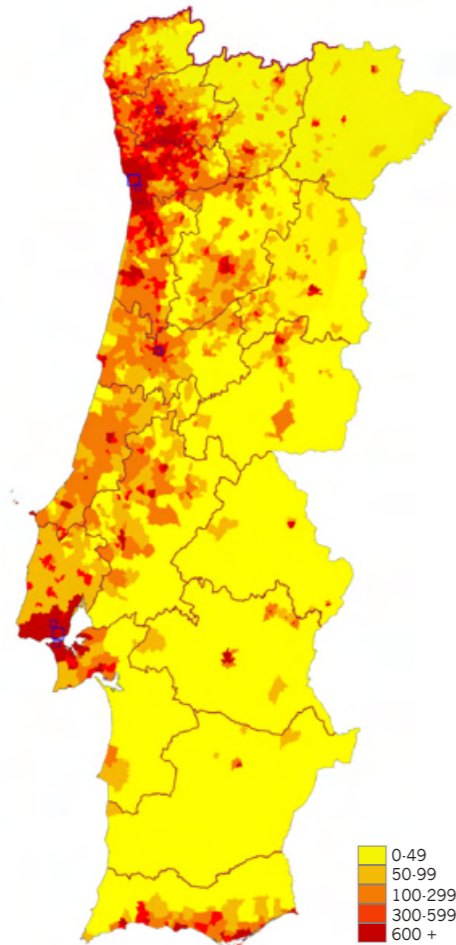
Anno	Popolazione (mil.)	% crescita Popolazione	Densità abitativa (ab./kmq)
1950	0,730		349,4
1960	0,840	15,07	402,1
1970	0,924	10,00	442,3
1980	1,104	19,48	528,5
1990	1,164	5,43	557,2
2000	1,254	7,73	600,3
2010	1,308	4,31	626,1
2020	1,476	12,84	706,6

Crescita demografica dell'Area Metropolitana di Porto

sconfitti).

Per quanto riguarda gli le *ilhas* si calcola che tra il 1878 e il 1890 vi risiedeva il 30 % della popolazione portuense.

I piani di risanamento residenziali attuati ridussero notevolmente il numero di abitanti delle *ilhas* ma uno studio effettuato sui censimenti del 2001 mostra che vi risiedono ancora più di 20.000 persone (circa l'8 %). La composizione demografica di questi slums non è molto varia e comprende principalmente anziani, ma anche giovani disoccupati, spesso con famiglia, che non possono permettersi un affitto nel mercato formale. E' possibile anche identificare un terzo gruppo di abitanti: i figli degli anziani residenti che ora vivono nella periferie della città ma che restano sempre molto legati al luogo e tornerebbero volentieri a viverci se le condizioni delle abitative fossero migliori.



Distribuzione demografica in Portogallo (dati in ab./kmq)



Scene di vita quotidiana nelle ilhas

Economia

Una componente storica dell'economia portuense è la rendita fondiaria, determinante per il ruolo "frenante" giocato nei confronti di una classe mercantile che preferì la tesorerizzazione e l'investimento immobiliare al dinamismo ed alla circolazione del denaro; timorosa forse della spietata concorrenza da parte dell'Inghilterra, alla quale il Portogallo è sempre stato assoggettato.

Essere proprietario di un piccolo fazzoletto di terra è sempre stato di fondamentale importanza per gli abitanti di Porto, soprattutto dopo gli avvenimenti bellici e la crisi avvenuta nel 1833 (*Cerco do Porto*), momento storico in cui riuscire a produrre i beni per il proprio sostentamento diventò la ricchezza più grande.

La formazione dei centri industriali è tardiva sia a Porto, che in tutto il Portogallo, rispetto alle altre città europee e non assumerà mai, fino ad oggi, dimensioni tali da farne un settore trainante dell'economia. Nonostante questo la diffusione all'interno del tessuto urbano e capillare è intensa. Si tratta generalmente di industrie dedite alla produzione di beni di consumo per il mercato locale (tessili, ceramiche, piccole fonderie, *oficinas* di riparazione - queste ultime spesso permangono tuttora), mentre mancano le cosiddette "industrie chiave" (come quella chimica e di acciaieria pesante).

E' un industria del dettaglio la cui dislocazione molto vicina al centro avvenne grazie alla vicinanza dei grandi assi di trasporto (ferrovia nella zona *Campanhà* e *Bomfim* e assi stradali per il collegamento con il porto di *Leixoes* nelle zone *Aldoar* e *Ramalde*), al basso costo del suolo e alla vicinanza della manodopera.

Oggi sono poche le fabbriche ancora attive e molte di quelle dismesse sono state riutilizzate come parcheggi (soluzione molto utilizzata) o con attività per la cittadinanza (es. piscina e palestra del centro universitario).

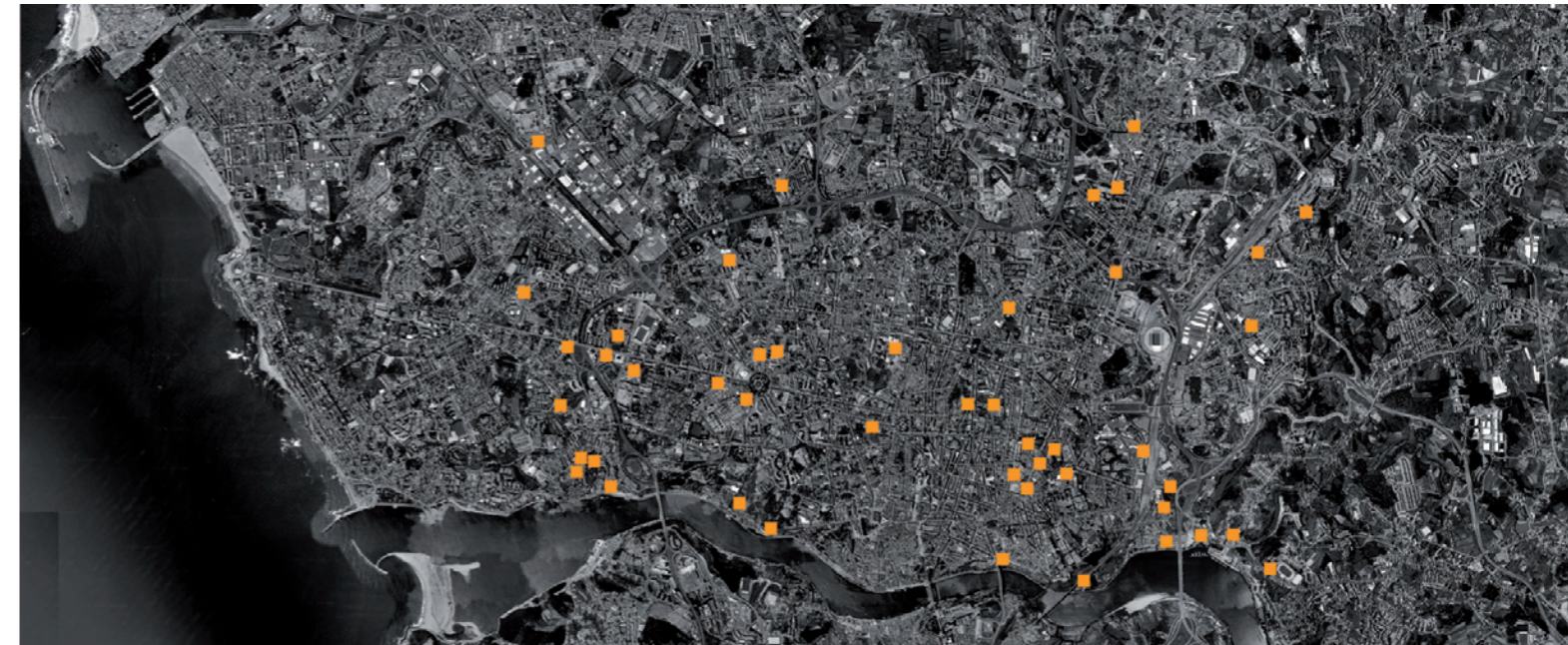
A partire dalla caduta della dittatura, a progressiva terziarizzazione del centro cittadino, che ospita le sedi dei più importanti gruppi economici portoghesi ed europei, si affianca alle attività industriali che continuano ad operare soprattutto nel settore tessile, nell'editoria, nella metalmeccanica, nell'oreficeria, e nelle produzioni di ceramiche e vinicole. La regione si caratterizza anche per le numerose cave di granito e marmo che



Ex-fabbrica abbandonata



Officina ancora operativa in pieno centro



■ Aree industriali dismesse



Ex-fabbrica riconvertita a parcheggio



Ex-fabbrica abbandonata



Ex-fabbrica riconvertita a parcheggio posta sul retro della casa in cui risiedevo



Ingresso del centro sportivo universitario

esportano in tutto il mondo (famoso il Rosa Portogallo).

La grande produzione di noci, frutta secca, olio e del famoso *Vinho do Porto* della Valle del Douro diedero vita ad un prospero commercio verso il Vecchio e il Nuovo mondo. A *Vila Nova de Gaia* si stabilirono le cantine per la produzione e l'invecchiamento del Vino di Porto, una delle attività portuensi più antiche e produttive, se si pensa che l'esportazione iniziò nel XVII secolo, nel periodo di insediamento britannico (furono infatti gli inglesi a fondare molte cantine vinicole che tuttora portano nomi anglosassoni e sono ancora di proprietà inglese).

Nonostante la città di Porto e la regione circostante ospitino molte attività produttive, la situazione economica portoghese è una delle più disastrose dell'Unione Europea (il 18% della popolazione vive sotto la soglia di povertà). La realtà lasciata dalla dittatura ha fatto sì che questa nazione fosse molto in ritardo, dato che molte delle industrie sopra citate non sono di proprietà portoghese ma di imprenditori stranieri che si insediarono in questi territori per sfruttare i bassi costi di manodopera (es. Aziende Inglesi, Francesi, Svizzere, Italiane e Spagnole). L'economia portoghese è la 40a del mondo e lo stesso posto ricopre nella classifica dei paesi con il più alto PIL pro-capite. La prospettiva economica risulta positiva solo se si guarda a poche attività produttive, in cui il Paese è "specializzato", come la produzione vinicola, la produzione di sughero (sta intaccando il primato mondiale della Sardegna) e le cave marmoree.

Porto è da sempre la grande rivale, a livello economico, della capitale, Lisbona. La classe industriale della Regione del Nord creò nella prima metà del XIX secolo la potente *Associação Industrial Portuense*, oggi denominata *Associação Empresarial de Portugal*. Sempre in questo secolo la Borsa di Porto fu trasformata nella *Bolsa de Derivados de Portugal* e si fuse con la Borsa di Lisbona dando origine alla *Bolsa de Valores de Lisboa e Porto* che visse fino al 2002 quando fu annessa alla Euronext².

² Gruppo finanziario che gestisce la borsa pan-europea e comprende Parigi, Bruxelles, Amsterdam, Londra e Lisbona

La politica

Il Portogallo è una Repubblica Semi-presidenziale fondata sulla Costituzione Portoghese redatta nel 1976, subito dopo il crollo della dittatura, e stabilisce che il Paese si suddivide in Regioni Autonome, le Azzorre e Madeira, e in Regioni Amministrative, quelle del continente.

Le Regioni Amministrative sono 18, e vengono individuate con i distretti delle città principali; al loro volta sono suddivisi in *Municípios* (Comuni) e successivamente in *Freguesias* (Parrocchie).

La città di Porto fa parte del Distretto omonimo ed è suddiviso in 15 *Freguesias*. Come detto, la Camera Municipale di Porto, iniziò ad operare per sanare la condizione abitativa cittadina solo a partire dal 1933, ma è opinione comune che solo dopo la dittatura si conseguirono i migliori risultati soprattutto grazie alla crescita di una generazione d'oro di architetti e urbanisti, che si impegnarono sempre in prima persona per risolvere i problemi della propria città.

Su tutti vanno citati Fernando Tavora (il precursore e un maestro poco valorizzato fuori dai confini portoghesi), Alvaro Siza, Nuno Portas (urbanista), Manuel Fernandes Sà (spesso al fianco di Portas nella pianificazione e nelle "battaglie" politiche).

Purtroppo una situazione economica non favorevole e una classe politica non propriamente "illuminata" frenarono troppo spesso le iniziative proposte.



Suddivisione della Città di Porto in Freguesias. (1- Miragaia, 2- Sè, 3- S. Nicolau, 4- Vitoria)

Fonti

- DAVID SIMS, Urban Slums Reports: The case of Cairo, Egypt , UN HABITAT, 2003
- The expanding metropolis coping with the Urban Growth of Cairo, The Aga Khan Awards of Architecture, Cairo 1985
- PAOLO LA GRECA, Il Cairo, una metropoli in transizione, Officina Edizioni, Roma 1996
- A. TOZZI DI MARCO, Il Giardino di Allah. Storia della necropoli musulmana del Cairo, Ananke edizioni, Torino 2008.
- World Urbanization Prospect - www.esa.un.org



Bibliografia generale

F. Cimagalli, *Periferia urbana, identità e reti sociali*, F. Levoni - Aracne 2005

Camara Municipal do Porto, *O problema da extinção das “ilhas” do Porto*, Porto 1960

D.A. Kirby, *Slum housing and residential renewal, the case in urban britain*, Longman, London, 1979

J. M. Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto : condições naturais e desenvolvimento*, Instituto de Alta Cultura, Coimbra, 1973

Manuel C. Teixeira; prefácio de Fernando Távora, *Habituação popular na cidade oitocentista : as ilhas do Porto*, Gulbenkian Fondation, Porto 1983

Bernardo José Ferrão; prefácio de Fernando Távora, *Projecto de transformação urbana do Porto na época dos Almas : 1758-1813 : uma contribuição para o estudo da cidade pombalina*, Faup Publicações, Porto, 1997

Marielle Christine Gros, *O alojamento social sob o facismo*, Edições Afrontamento, Porto, 1982

Giovanni de Franciscis, *Rigenerazione Urbana, Il recupero delle aree dismesse in Europa*, Eidos, Napoli, 1997

Lewis Mumford, *La città nella storia*, Edizioni di Comunità, Milano 1981

Mike Davis, *Il pianeta degli Slums*, Feltrinelli, Milano 2006

Agostino Petrillo, *La città perduta*, Edizioni Dedalo, Bari 2000

Agostino Petrillo, *Le città in rivolta*, Edizioni - Verona 1998

Jaques Veron, *L'urbanizzazione del mondo*, Edizioni Il Mulino, Bologna 2006

Bersani Eleonora, Bogoni Barbara, *Living in developing countries, Dar es Salaam; Abitare nei paesi in via di sviluppo*, Tre Lune Edizioni, Mantova, 2001

Nuccia Comoglio, Letizia Vitale, Hulya Turgut, Gulden Erkut, Goran Zeren Gulersoy, Andrea Piccini, *Housing and urban policies for low-income people in the central areas of Istanbul and Sao Paulo*, Dipartimento della Città, Politecnico di Torino -AGAT Editrice - 2000 - Torino

The expanding metropolis coping with the Urban Growth of Cairo, The Aga Khan Awards of Architecture, Cairo, 1985

Paolo La Greca, *Il Cairo, una metropoli in transizione*, Officina Edizioni, 1996, Roma

L.M. Friedman, *Governament and Slum Housing*, Ayer Publishing, 1978, Londra

J. Seeley, *The slum: its nature use and users*, Jaip, 1959, Londra

Guya Bertelli, *Barcellona*, Alinea Edizioni, 2002. Firenze

Chiara mazzoleni, *La costruzione dello spazio urbano: L'esperienza di Barcellona*, Franco Angeli Edizioni, 2009

Francesco Indovina, *La città occasionale: Firenze, Napoli, Torino, Venezia*, Franco Angeli Edizioni, 1992 Firenze

The challenge of Slums: Global Report on Human Settlement, UN-HABITAT, 2003

Alex Walker and Bernardo Porraz, *Urban Slums Reports: The case of Barcelona, Spain*, UN HABITAT, 2003

David Sims, *Urban Slums Reports: The case of Cairo, Egypt*, Report UN HABITAT, 2003.

Mariana Fix, Pedro Arantes, Giselle Tanaka, *Urban Slums Reports: The case of Sao Paulo, Brasil*, UN HABITAT, 2003

A cidade informal do XXI secolo - Catalogo della mostra indetta dal Governo di Sao Paolo.

Cortiços - Programma di recupero indetto dalla SEHAB e dalla Prefettura di Sao Paulo

Nitai Kundu, *Urban Slums Reports: The case of Kolkata, India*, Report UN HABITAT, 2003.

Marco Scaramella, *Urban Slums Reports: The case of Naples, Italy*, UN HABITAT, 2003

Serena Vicari, *La città contemporanea*, Edizioni Mulino, Bologna, 2004

World Urbanization Prospect - www.esa.un.org

www.mapa-brasil.com

www.favelissues.com

www.liveinlums.org

www.progettoscampia.net