

EL SISTEMA URBANO ITALIANO

P O R

Vicente BIELZA DE ORY

El fenómeno urbano italiano registra un gran interés ya que como afirma Dino Gribaudi “la civiltà italiana é civiltà tradizionalmente cittadina” (6), y una civilización ciudadana que en muchos aspectos constituye un muestrario arquetípico de geografía urbana, que todavía no ha sido investigado en toda su profundidad, como se desprende de la escasa bibliografía existente, auténticamente geográfica. Así lo recordaba recientemente Lucio Gambi (17) cuando reconocía que frente a los éxitos alcanzados en los últimos años por las obras de historiadores, urbanistas y economistas sobre los conjuntos urbanos de Italia, son raros los trabajos realizados por los geógrafos italianos¹

El tema se ha estructurado en dos grandes apartados: tras hacer una evaluación de la población urbana italiana, en la primera parte se estudian la situación, génesis y evolución urbanas de donde se desprenden las diferencias funcionales entre las ciudades de las dos Italias. En la segunda parte se analizan el plano y la estructura urbana, ejemplificando en las ciudades millonarias dinámicas (Turín, Milán, Roma). A modo de conclusión se expone la problemática actual del sistema urbano italiano.

0. INTRODUCCIÓN: *La evaluación de la población urbana italiana*

Italia, en expresión del geógrafo italiano Almagià “è un paese di città” (14). Efectivamente, como consecuencia de una larga tradición que se remonta al tiempo de los etruscos, y gracias, sobre todo, a la expansión experimentada en el último siglo, en Italia existen, según el último censo realizado (año 1971) cuarenta y siete ciudades con más de 100.000 habitantes,

1 En la bibliografía que se inserta al final de este artículo se puede comprobar cómo muchas de las obras referentes al tema han sido escritas por historiadores y economistas italianos, o bien por geógrafos extranjeros especialmente franceses. Las notas entre paréntesis remiten a dicha bibliografía final.

de las cuales cuatro —Roma, Milán, Turín y Nápoles— superan el millón de habitantes, dos más —Génova y Palermo—, cuentan con más de medio millón y otras dos —Bologna y Florencia— se aproximan a esta última cifra.

Pero para evaluar exactamente el nivel urbano de un país no basta con dar el número de las ciudades mayores, hay que contabilizar también los medianos y pequeños núcleos urbanos, distinguiéndolos de los núcleos rurales. Para ello en Italia se suelen clasificar los “comuni” en cinco categorías, en función de los valores alcanzados por diferentes índices. Pero esta clasificación no permite comparaciones con otros países, por lo que hay que acudir a criterios más universales.

La Conferencia Europea Estadística de Praga recomendaba, entre otras cosas, clasificar automáticamente como urbanos a los agrupamientos con más de diez mil habitantes. Pues bien, en Italia existen, según los datos aportados por el ISTAT (el Instituto Estadístico Italiano), 875 comuni con diez mil o más habitantes, en los que viven 35.011.408 de los 54.025.311 italianos, lo que representaría una población urbana del 64,8 %. Ahora bien, sucede como en España, que hay algunos comuni, especialmente en los Alpes, de habitat disperso en forma de casali o villagi, que totalizan más de diez mil habitantes en su censo y que no pueden calificarse de ciudades. Por otra parte existen núcleos compactos en el Mezzogiorno con varias decenas de millares de habitantes, que sin embargo ni funcional ni fisiológicamente merecen el calificativo de ciudades. En cambio hay otros núcleos en el norte y centro que sin llegar a los diez mil habitantes son ciudades tanto en el orden histórico, como por su morfología, fisionomía y funciones.

El problema de la evaluación de la población urbana italiana no queda totalmente resuelto mediante un criterio de umbrales volumétricos. Costa, Da Pozzo y Bartaletti (18) han propuesto, para diferenciar las pequeñas ciudades de los pueblos, superar el criterio anterior y definir como pequeñas ciudades a los núcleos “que presentan una diferenciación bien neta de servicios” examinando las cinco funciones más características (comercial, escolar, bancaria, sanitaria y administrativa). Con arreglo a ello dichos autores contabilizan 360 pequeñas ciudades que acogen al 33 % de la población italiana (7 millones) y cuyo número de habitantes varía de 5.000 a 90.000. A estas pequeñas ciudades hay que añadir las 162 ciudades medias que ofrecen una mayor gama de elecciones en el interior de las diferentes funciones típicas y donde reside el 27 % de la población italiana, y además las cuatro ciudades millonarias que aglutinan a otro 13 % de la población nacional. En total pues, aplicando al criterio de Costa y cols., el 53 % de la población italiana reside en auténticas ciudades.

1. LA SITUACIÓN

El primer problema que nos planteamos acerca del conjunto urbano italiano es el de las relaciones entre la ciudad italiana y el medio natural

a escala regional, es decir el problema de la situación. Es evidente que no nos podemos ocupar aquí de todos y cada uno de los tipos de situación que se han dado en las ciudades italianas, y más teniendo en cuenta que la situación —como señala P. George— “es una noción de valor relativo expresada en función de los factores circunstanciales de desarrollo urbano” (7) y que está sometida por tanto, a una cierta caducidad en el tiempo.

Vamos a ocuparnos de aquellos tipos de situación que han tenido una mayor vigencia en el desarrollo de las ciudades italianas y que son, como en otros muchos países, aquellos que han facilitado la circulación, el desplazamiento de hombres y mercancías, los intercambios.

Dadas las características físicas de Italia, nada tiene de extraño que hayan prevalecido dos tipos de situación: en la Italia septentrional, donde existe la única llanura importante, la padana, limitada por los Alpes y Apeninos septentrionales, la situación de encrucijada de contacto entre dos economías diferenciadas; en el resto de la península —armada sobre los Apeninos y con escaso desarrollo de las llanuras—, y en las islas, la situación prevalente ha sido la costera.

Según esto, algunos geógrafos italianos han expuesto la situación de las principales ciudades con arreglo a unos ejes que quedan claros en la Italia del norte y se desdibujan en el Mezzogiorno.

En la Italia septentrional Bruno Nice (20) señala dos alineaciones de ciudades importantes, en el contacto de la llanura del Pó con las estribaciones meridionales de los Alpes y septentrionales de los Apeninos:

La primera alineación va desde Turín pasando por Bérgamo, Brescia y Verona hasta Udine y Gorizia (en la frontera con Yugoslavia).

La segunda alineación desde Asti y Alessandria discurre por una serie de ciudades de la Emilia-Romagna (Piacenza, Parma, Reggio, Modena, Bologna) hasta Pessaro.

Una tercera alineación, definida por el geógrafo italiano U. Toschi (21) es la de los centros urbanos que dan vida a la “parte media de la llanura del Po y al Veneto” que están situados entre la baja y la alta llanura, sobre la línea de contacto de los terrenos permeables e impermeables que determina el afloramiento de una serie de fontanilli. Pero en la génesis de estos “centros de llanura” el tráfico ha desempeñado su papel, y un papel importante, ya que o fueron puertos de mar como Venecia y Ravena, o han surgido donde en un tiempo entraban en relación la navegación interna y la proviniente del mar, como en Padua, o incluso donde las vías terrestres transalpinas y de la alta llanura enlazaban con las fluviales de la baja llanura, como en Milán.

El río Po, según ha señalado George (16), aguas abajo de Turín no ha atraído ningún núcleo urbano importante por las frecuentes inundaciones que registraba en el pasado.

Las ciudades situadas al Sur de los Apeninos septentrionales deben también su génesis en buena parte al tráfico: ya se trate de ciudades costeras, portuarias, desde S. Remo a Livorno, pasando por Savona, Génova y La

Spezia, o se trate de ciudades interiores como Florencia y Perugia, que se sitúan respectivamente en el fondo de los valles del Arno y del Tíber entre los Apeninos. En resumen, en el norte y centro de la península se pueden reconocer dos líneas directrices costeras (tirrena y adriática), la de la Toscana septentrional y el eje interno Florencia-Roma (18).

En el Mezzogiorno e Italia insular “las alineaciones dictadas claramente por el relieve y en consecuencia por el tráfico son sustituidas por trazados más espaciados y quebrados” (20) los núcleos urbanos del interior son pocos, de escasa importancia y situados irregularmente; prevalecen en número e importancia las ciudades marítimas: Nápoles, Bari, Reggio di Calabria, Mesina, Palermo, Catania y Cagliari.

2. GÉNESIS Y EVOLUCIÓN URBANA HASTA L'UNITÁ

Toda ciudad —como dice Korn (3)— tiene una personalidad que debe a influencias geográfico-físicas, pero sobre todo, “es el resultado de las fuerzas sociales y económicas propias de cada período histórico”. En Italia los períodos de prosperidad —antigüedad romana, período comunal del medioevo y milagro económico de la última postguerra— han sido las etapas de mayor impulso urbanizador.

Los etruscos fueron los primeros en construir auténticas ciudades como Veio, Chiusi, Volterra y Fiesole. Por otra parte en la Magna Grecia y Sicilia existieron conjuntos urbanos famosos como Tarento, Sibari, Messina, Agrigento y Siracusa, la mayor población de su tiempo en el occidente mediterráneo.

Sin embargo fue la civilización romana —según Pierre Grimal (3)— la que introdujo e impuso formas nuevas que debían marcar, por siglos, el habitat urbano. En la península itálica se multiplican las ciudades: a las indígenas romanizadas hay que añadir las de nueva función. Las ciudades intentan ser una réplica de Roma y reproducen en lo posible el plano, las instituciones y los monumentos de la *Urbs*, la ciudad por excelencia, que llegó a alcanzar en tiempos de Augusto —según algunos autores²— el millón de habitantes. La decadencia del Imperio supone una regresión urbana en la península y especialmente en Roma, que en vísperas de la invasión bárbara sólo tenía cien mil habitantes.

La caída del Imperio Romano supone el hundimiento de la civilización urbana en la península itálica. Por ello podemos afirmar con Beaujeu-Garnier (9) que si bien las ciudades italianas proceden algo de la antigüedad deben mucho más a la Edad Media. Precisamente entonces empiezan a marcarse las diferencias entre las ciudades del norte y del sur³. Cuando en el norte empezó a florecer otra vez la vida urbana en el período comunal, los

2 Quizás exageradamente.

3 En la Italia meridional los municipios conservan un resto de vida urbana bajo la dominación bizantina mientras en la septentrional eran cadáveres (26).

normandos impusieron a las ciudades del sur el régimen feudal, coagulando su desarrollo urbano.

La Italia septentrional desde el siglo XI se va convirtiendo en uno de los mayores centros de la economía europea y la importancia de sus ciudades fue paulatinamente aumentando: las costeras controlaban todo el comercio de especias y productos orientales, especialmente Pisa, Génova y Venecia⁴, que alcanzó los 200.000 a fines del siglo XV; otras interiores, con su actividad artesanal y mercantil, dominaban los mercados continentales, como Milán⁵ y Florencia, que superaron los 120.000 habitantes a fines del siglo XV. En cambio Roma tras el destierro de Avignon ve reducida su población a 30.000 habitantes y las principales ciudades del sur, Nápoles y Palermo, sólo cuentan con 60.000 habitantes cada una.

En la Edad Moderna se altera un tanto la importancia relativa de las ciudades italianas. La victoria de los aragoneses sobre el feudalismo en la Italia Meridional y la concentración del poder político en Nápoles hacen crecer el volumen demográfico de esta ciudad hasta los 250.000 habitantes a fines del siglo XVI, convirtiéndose en la primera población de Italia. Roma, tras el retorno del papado y la potencia de los pontífices Medici va incrementando su población: 55.000 habitantes en 1517 y 100.000 a fines del siglo XVI. Entonces era la quinta ciudad de Italia —según el historiador Giorgio Spini (28)— detrás de Nápoles, Venecia, Milán y Palermo.

En el siglo XVII la demografía urbana italiana registra, como la mayor parte de la de Europa Occidental, un período regresivo debido a las pestes, como la famosa milanesa descrita por Manzoni. A mitad del siglo siguiente, una vez recuperadas las poblaciones, Nápoles llega casi a los 300.000 habitantes, Roma y Venecia tienen unos 150.000 habitantes y Milán, que había atravesado una profunda crisis económica, registra alrededor de 100.000 habitantes.

El “risorgimento” es especialmente favorable para el desarrollo urbano de Turín, la capital moral de los italianos en aquel momento, que de 89.194 habitantes en 1821 pasa a 204.234 habitantes en 1861, al proclamarse el Reino de Italia. En esa época Nápoles tenía 447.000 habitantes, Milán 200.000, Roma 184.049 y Florencia 114.363.

3. LA ACELERACIÓN DEL DESARROLLO DEMOGRÁFICO-URBANO DESPUÉS DE L'UNITÀ

El crecimiento demográfico urbano se ha acelerado después de l'Unità; en el momento de producirse había 9 ciudades de más de 100.000 habitantes, en el censo de 1941 25 ciudades contaban con más de 100.000 habitantes y en 1971, como ya hemos dicho, 47 ciudades superaban los 100.000. La ace-

4 Venecia en el año 1338, cuando ya había adquirido significado regional como capital del Dogado, contaba con 133.000 habitantes.

5 A principios del siglo XIV su censo era de unos 100.000 habitantes.

leración ha estado ligada a los fenómenos de industrialización e inmigración urbana, que se han manifestado de modo diferente en las ciudades del norte y del sur.

3.1. *La industrialización como factor de desarrollo urbano*

La revolución industrial en Italia no ha suscitado nuevos y sobresalientes episodios urbanos como por ejemplo en Gran Bretaña o Alemania. No han florecido nuevas ciudades pero sí se ha producido como señala Compagna (88) una selección entre las mismas: frente al crecimiento demográfico y funcional de las ciudades del norte ha sido frecuente el estancamiento de las del Sur.

El hecho de que la revolución industrial no haya suscitado nuevas ciudades en Italia y en cambio haya producido una selección en la jerarquía urbana a favor de las ciudades del norte se fundamenta en el momento y forma de realizarse la industrialización.

Italia no estaba preparada para la primera revolución industrial ni en el plano humano según reconocían autores del siglo XIX, como Valussi que afirmaba que “le grandi fabbriche non sono le più propizie per le popolazioni italiane” (3) entre los cuales domina el espíritu individualista, ni en el plano energético ya que Italia es pobre en carbón: medio millón de Tm. de hulla en Cerdeña y un millón y medio de Tm. de lignito en el Apenino Toscano es toda su producción anual en la actualidad, después de muchos esfuerzos de prospección y explotación.

En cambio la segunda revolución industrial se encontró en Italia con una serie de factores favorables. En primer lugar hay que destacar los inherentes a su propio subdesarrollo inicial como son la abundancia de mano de obra, la amplitud del mercado consumidor interior y la inexistencia de instalaciones industriales vetustas. Por otra parte Italia contaba con nuevas formas de energía, propias de la segunda revolución industrial: la hidroelectricidad (44) y el gas natural (41).

Ambas formas de energía se localizan preferentemente en el norte de Italia. De los 40.000 millones de Kw/h. anuales de origen hidráulico, un 75 % corresponde a los Alpes, y de los 15.000 millones de m³ de gas natural, que actualmente produce Italia, un porcentaje mayoritario se extrae de la llanura y del delta del Po (34).

Pero por encima de la superioridad energética del norte han jugado en la localización industrial italiana, en favor de las ciudades septentrionales, otros factores tales como la presencia de unos excepcionales hombres de empresa —como Agnelli, Olivetti, Pirelli, etc.— la existencia de una tradición artesanal de origen medieval y la abundancia de capitales acumulados en la función comercial, mucho más desarrollada en las ciudades del norte que en las del sur; todo ello contando con la mayor proximidad del norte respecto de los mercados, de los capitales y de las experiencias industriales de la Europa herciniana a la que se vinculó más estrechamente tras la firma del tratado de Roma.

Como consecuencia de todos estos factores las ciudades del norte han concentrado la mayor parte de la actividad industrial italiana, especialmente en el triángulo Turín-Milán-Génova, que contabiliza la mitad de los efectivos laborales de la industria italiana.

3.2. *La inmigración urbana*

La industrialización de las ciudades del norte ha agravado los desequilibrios socioeconómicos existentes en el momento de producirse la Unitá. Al efectuarse la unidad de Italia la burguesía del Norte, en proceso de incorporación a la revolución industrial, pensó encontrar en el sur un mercado subdesarrollado donde colocar sus producciones. Pero con el tiempo la pobreza de las poblaciones del Sur y su demografía galopante harían, por el contrario, de este Mezzogiorno una carga costosa, un peso muerto difícil de levantar. Son diecinueve millones de habitantes, o sea el 35 % del total de Italia en un estado de miseria y subdesarrollo. El meridional dispone de una renta que es la mitad o la tercera parte de la del italiano septentrional⁶.

Entre 1951 y 1971 han salido del Mezzogiorno más de tres millones de emigrantes y de ellos más de la mitad se han dirigido a las ciudades del norte.

Esta solución espontánea adoptada por los meridionales, los *terróni* (39), como despectivamente se les llama en el norte, no parece la más adecuada a largo plazo, ni para las ciudades que los reciben, ni para el propio Mezzogiorno que se despuebla (40).

En las ciudades del norte plantean, por su tendencia al gregarismo y por sus tradicionales costumbres e instituciones, como la camorra napolitana o la mafia siciliana, frecuentes conflictos con los ciudadanos autóctonos. Por otra parte la estructura por edades es netamente más joven que la de los residentes enraizados en la ciudad (en Milán los niños de los inmigrantes representan un 20 % de la población inmigrada mientras que los niños de los autóctonos significan un 15 %) lo que hace temer en el futuro por una meridionalización del norte y de momento agrava los problemas de vivienda y de escolarización.

Los inmigrantes tienen tendencia a poblar barrios enteros —los *sobborgi* o *borgate*— en la periferia de la ciudad, al margen de toda planificación. Ella provoca graves problemas técnicos y financieros a las ciudades. Según la revista *Expansión Regional* (año 1972) cada trabajador inmigrante viene a costar a la ciudad que lo alberga más de 5 millones de liras.

A los problemas planteados por los inmigrantes en el norte hay que añadir los que se suscitan en el Mezzogiorno. Este se despuebla cada vez más y pierde su mayor riqueza potencial: la fuerza del trabajo. Su agricultura, a menudo pobre por las condiciones ecológicas, queda en manos de mujeres y ancianos.

⁶ En 1972 la renta per cápita en Lombardía era de 1.380.000 y en La Calabria de 500.000.

Desde hace años se pensaba en Italia que esta situación no debía prolongarse y que la solución adecuada era que las empresas del norte creasen nuevas plantas fabriles en las ciudades del sur de modo que se trasladase el gran capital y no el trabajador. Esta idea ha sido desarrollada desde el año 1950 por la "Cassa per el Mezzogiorno", organismo del Estado destinado a financiar y orientar una modernización económica del sur que ha visto secundada su misión por los holdings de estado, tales como el IRI, el ENI, y por los capitales privados atraídos por las exenciones fiscales.

Los resultados en principio no fueron satisfactorios. El incremento relativo de la renta per cápita meridional ha sido de 1950 a 1964 inferior al registrado en el norte, por lo que los desequilibrios iniciales se han acentuado. Sin embargo a partir de 1964 la tasa relativa de crecimiento del sur se vuelve superior a la del norte, por otra parte los trabajadores del sur emigrados al Norte y al exterior tienden a retornar en mayor número ante las mayores posibilidades de trabajo revitalizando las ciudades del Mezzogiorno.

4. LAS DIFERENCIAS FUNCIONALES DE LAS CIUDADES DE LAS DOS ITALIAS

Como consecuencia de los distintos tipos de situación y de la diferente génesis y evolución urbana, en la actualidad aparece un marcado contraste entre las ciudades del norte y del sur de Italia. En este como en otros muchos aspectos a pesar de la Unitá se puede seguir hablando de dos Italias diferentes la del Norte y la del Mezzogiorno, unidas de un modo transicional por una Italia Central.

El conjunto urbano del norte por su densidad y funcionalidad se inserta totalmente en el modelo urbano de los países europeo-occidentales industrializados, mientras que las ciudades del Mezzogiorno, todavía en muchos aspectos, responden al modelo estudiado por Milton Santos de las ciudades subdesarrolladas.

El nivel urbano de la Italia septentrional es muy superior en densidad y vitalidad al de la Italia del Sur. Si exceptuamos la Italia Central, la de transición, veremos más claro el fenómeno. Efectivamente la Italia del Norte viene a tener casi la misma extensión (39,78 % del territorio italiano) que la Italia meridional e insular (40,84 %) y sin embargo en la primera hay 25 ciudades con más de 100.000 habitantes mientras que en la segunda sólo hay 14. (Por otra parte estas ciudades mayores agrupan una población, según el censo de 1971, que significa en el norte el 30,18 % de su población total y en el sur sólo el 22,58 % de su población).

Pero la superioridad del norte no estriba únicamente en la mayor densidad urbana. La superioridad se base ante todo en la mayor vitalidad y en la mayor capacidad de organización del espacio. Las ciudades del norte como ha destacado Nice (20) se distribuyen con cierta uniformidad y organizan sus áreas de influencia de un modo jerárquico sin solución de con-

tinuidad. En cambio las ciudades del Mezzogiorno no llegan a cubrir el territorio con sus áreas de influencia, dejan amplios vacíos y en el interior de dichas áreas las relaciones entre la ciudad y su entorno resultan débiles y asténicas, recordando lo que sucede en los países subdesarrollados (57).

Este distinto comportamiento de las ciudades del norte y del sur ante la organización del territorio arranca según la obra "Mezzogiorno medievale e moderno" de Galasso (30) de la Edad Media, cuando los normandos impusieron en el sur el régimen feudal, dejando a la ciudad y al campo segregados entre sí. Las ciudades del sur fueron desde entonces centros de residencia y de consumo para una nobleza terrateniente que no se esforzaba por mejorar la agricultura del campo ni por favorecer las actividades artesanas y mercantiles de la ciudad.

En la Italia centro septentrional, desde los comienzos del segundo milenio de nuestra era, son las ciudades y sus fuerzas socioeconómicas las que asumen una función motriz de desarrollo y organización de un espacio regional, en el que la ciudad y el campo marchaban coordinadamente.

La situación del sur se mantiene hasta nuestros días, aún contando con que la derrota del feudalismo por el dominio aragonés configuró una capital, Nápoles, cuya población pronto se puso a la cabeza de Italia. Pero Nápoles detentaba en su reino más funciones políticas que motrices de lo socioeconómico. De modo que todavía en la era contemporánea Nitti hablaría de un vasto reino sin caminos ni ciudades (49), al referirse a dicho reino napolitano.

Con la industrialización los contrastes entre una Italia del Norte eminentemente urbana y una Italia del Sur predominantemente rural, donde existían algunas ciudades a modo de quiste, se acentuaron si cabe.

La distinta vitalidad de las ciudades del norte y del sur, en la actualidad, puede evaluarse de algún modo a partir del porcentaje de población activa. Alberto Mori en el año 1958, clasificaba las grandes y medianas ciudades italianas en tres grupos (52):

- 1.º Las ciudades de la Italia Norte, donde la población activa supera, salvo casos excepcionales, el 40 %.
- 2.º Las ciudades de la Italia Sur e insular, donde la población activa, salvo casos excepcionales, no supera el 30 %.
- 3.º Las ciudades de la Italia Central, donde la población activa oscila entre el 35-40 %.

En el censo número XI (1971) las variantes son pocas, algunas ciudades del sur, gracias a una incipiente industrialización (Nápoles, Bari, Tarento, Salerno), superan ya el 30 %, pero no alcanzan el 35 %, y eso contando con que es un porcentaje relativo a la población residente, y no a la población presente, por lo que los emigrantes temporales a otras regiones y países, figuran como población activa.

La superioridad del norte está motivada por las mayores posibilidades que tiene la población de ocuparse cuando hay una actividad industrial

notable⁷. Todavía en las ciudades del sur suponen mucho la élite de terratenientes absentistas, y la masa de disocupati en busca de un puesto de trabajo. Todavía en el Mezzogiorno se puede hablar como hacen Almagia-Barberi (14) de "citta pretamente agrícola" como Andria, Corato y Ruvo en la Apulia, Matera en Basilicata, Mistretta y Adrano en Sicilia. Sus características rurales se desprenden del análisis funcional y de su propia fisonomía.

La mayor industrialización de las ciudades del norte aparece claramente definida en el IV Censo general de la industria y del comercio (1961). A las actividades industriales se dedica en las ciudades del Norte una población activa que oscila entre el 40-50 %; en las del centro el porcentaje de población activa se encuentra entre el 30-40 %, y en las meridionales e insulares, salvo algunos casos, no alcanza el 30 %.

El hecho de que muchas de las ciudades del norte desempeñen una función industrial no quiere decir que se les pueda calificar de industriales. Las grandes ciudades como Milán y Génova normalmente han visto acumularse la función industrial a otras preexistentes como la comercial, la financiera, etc. Atendiendo a la población básica, de las grandes ciudades sólo puede calificarse de industrial la ciudad de Turín, la capital de la industria mecánica, la ciudad de la Fiat que cuenta con un 60 % de la población activa dedicada a la industria. Entre las ciudades medias también son ciudades industriales: Viella en el Piamonte, Como, Monza, Varese y Bergamo en torno a Milán, Schio y Marghera en el Véneto. En todas ellas la fisonomía responde plenamente a su población fundamental.

Pero la industria junto con la inmigración urbana han tenido una incidencia más generalizada en la ampliación del plano y en la alteración de la estructura, temas de los que nos ocuparemos a continuación.

5. EL PLANO COMO TOTALIZADOR HISTÓRICO

5.1. Factores ordenadores. El emplazamiento y la muralla

El plano de las ciudades italianas, como el de otras ciudades de gran tradición urbana, es un totalizador histórico en el que se reflejan las ideas urbanísticas de cada época junto con factores tales como los amurallamientos, el emplazamiento, los caminos naturales, etc. Vamos a ocuparnos pri-

⁷ Junto con la función industrial en muchas ciudades italianas, especialmente en el norte, hay que considerar la aportación que supone a las rentas urbanas la función turística. Roma, Venecia y Florencia en la última década tuvieron hospedados anualmente 1.350.000, 780.000 y 770.000 extranjeros respectivamente. Como ha demostrado J. B. CHARRIER (58) para Florencia en la revista "Méditerranée" (1971), el hecho turístico contribuye directa e indirectamente a la formación de una buena parte de las rentas de estas ciudades a través de los gastos en hoteles, restaurantes, museos, transportes, souvenirs... La función turística de estas ciudades tiene raíces muy antiguas. Venecia, por ejemplo en el siglo XVIII según un viajero de la época, De Brosse, tenía siempre un fondo de 30.000 extranjeros (23).

mero de un factor que ha jugado un papel decisivo en la ciudad italiana: el emplazamiento, que presenta una tipología variada y rica pero no exclusiva de Italia.

5.1.1. *Papel del emplazamiento.* — Dadas las circunstancias históricas por las que ha atravesado Italia el emplazamiento, por lo general, ha registrado tendencias defensivas. Por otra parte, las ciudades italianas han debido adaptarse a un relieve en el que si exceptuamos la depresión padana escasean las llanuras. Por todo ello el emplazamiento en altura ha sido frecuente. La misma Roma, “*urbe septicollis*”, nació sobre siete colinas, e invadió algunas otras en el curso de su expansión. Muchas ciudades de las Marcas (como Osimo y Castelfidardo) ocupan por entero cerros testigos. Los planos tienden a adaptarse a las curvas de nivel formando aureolas concéntricas⁸.

En un menor número de casos ha habido emplazamientos en valles interiores, más o menos accidentados, y el plano ha ascendido normalmente por una de sus vertientes, como sucede en Florencia, extendida por la orilla derecha del Arno, o se ha adaptado a un meandro como Capua, que ha nacido en un meandro del Volturno, o Verona en otro del Adigio.

Las ciudades costeras, por lo general, se adaptan a la configuración de la costa en torno al puerto, y si no hay problemas en su expansión, hacia el interior, presentan una forma globular como sucede en Livorno, Bari o Palermo. En algunos casos sin embargo, tras la costa un relieve montañoso ha impedido el crecimiento hacia el interior, y el plano adopta una figura alargada como sucede en Trieste o en Génova, ejemplo clásico según apunta Gaetano Ferro, en su “*Contributi alla Geografia urbana di Génova*” (64), del condicionamiento geomorfológico experimentado por un plano en su expansión.

Mención especial merece Venecia, cuyo centro urbano corresponde al emplazamiento primitivo sobre una isla lagunar, que en el siglo V resultaba un refugio seguro, y que todavía en el siglo XVIII, según el viajero francés De Brosse, era inexpugnable por tierra y por mar (23); el plano del centro urbano se ha adaptado en su perímetro externo a la forma de pez que tiene la isla y su laberíntica red viaria se compone de tortuosas calles y pequeños canales organizados en torno de la S que forma el Canal Grande, que termina por el este en la célebre Plaza de San Marcos.

5.1.2. *El papel de la muralla.* — Donde el emplazamiento no era inexpugnable la muralla era una necesidad en la ciudad histórica italiana. Tanto que era la muralla, junto con el carácter noble de las edificaciones, lo que —según Almaggiá (14)— en el mundo etrusco, en el heleno o en el romano, confería la característica de ciudad a una población, inserta en el suelo como formación cerrada frente a la abierta campiña: Siracusa contaba con

⁸ El núcleo primitivo de Potenza (Marcas) se alarga sobre una dorsal de rápidos flancos. Siena y Perugia tienen plantas más complicadas o singulares porque se distienden sobre ramas dorsales convergentes en una especie de nudo orográfico.

una muralla de 15 Km. de longitud; Roma fue al principio un modesto centro que adquirió caracteres urbanos cuando se construyó la primera muralla, que la tradición atribuye a Servio Tulio.

La ciudad medieval italiana es imaginada por algunos como un complejo de casas pequeñas amontonadas, separadas por angostas calles y estrechamente amuralladas. La verdad es que en un examen detallado aparecen ciudades de planta regular y más elementos directrices del plano espontáneo, pero la muralla es siempre fundamental. Así Alessandria, fundada en el siglo XII adquiere un contorno poligonal en función de su recinto amurallado.

En la Edad Moderna la muralla es reforzada y en muchos casos ampliada por la presión demográfica. Son los "bastioni" construidos en Milán, Nápoles y otras ciudades bajo el dominio español.

El recinto amurallado incide en la formación del plano de dos modos: mientras está levantada en su interior actúa como un densificador urbano al aumentar la carga demográfica y fuera de los muros se generan arrabales ("borghi") que podrán ser incluidos en la siguiente muralla; al ser demolida deja una indeleble huella en el plano. Las ciudades que como Florencia y Milán han conocido varias murallas sucesivas y concéntricas, posteriormente derrumbadas, disponen de unas "strade" de circunvalación en el casco viejo que facilitan el tráfico.

5.2. *Las ideas urbanísticas de cada época*

El emplazamiento, la muralla, el camino natural e incluso el trazado de la vía férrea han actuado como directrices del plano. Ahora bien, en un país como Italia donde se han sucedido etapas de gran florecimiento artístico y urbanístico las ciudades, por regla general, no se han desarrollado de modo espontáneo, sino obedeciendo a las ideas urbanísticas de cada época.

Los romanos —según Grimal (31)—, tuvieron que elaborar una verdadera doctrina del urbanismo proporcionando a priori soluciones uniformes que se concretaron en la planta ortogonal.

La planta ortogonal romana —como es sabido— se organizaba a partir de dos ejes: el cardo orientado de norte a sur y el decumanus orientado de este a oeste. Luego, trazando vías paralelas a dichos ejes —cardines y decumani— surge un plano ortogonal que reviste indudables ventajas. Los cuarteles rectangulares atribuidos a cada ciudadano son comparables, lo que satisfacía el espíritu de igualdad que animaba a los ciudadanos romanos. Además la aglomeración por su forma regular es fácilmente defendible (aunque hay otras formas más inexpugnables).

La planta ortogonal no es una creación exclusivamente romano sino que tiene orígenes etruscos. Hay dos ciudades etruscas, Marzabotto, cerca de Bologna, y Capua que ya en el siglo VI antes de Cristo presentaban un plano en damero, similar al de las colonias romanas.

La planta ortogonal romana encuentra su ejemplo más típico en el nú-

cleo central de Turín, pero hay otras ciudades como Imola, Regio de Emilia, Piacenza y Fondi en cuyos planos se descubre inmediatamente un origen romano.

En las ciudades establecidas sobre colinas las formas clásicas del urbanismo romano debieron adaptarse al emplazamiento. Así surgen las ciudades fortaleza, de acrópolis, tan características de la Italia Central: como Asís en Umbría, Tusculum (Frascati) y Tibur (Tivoli) cerca de Roma.

En la Edad Media, junto a ciudades de plano espontáneo sometidas a las directrices ya enunciadas, fueron fundadas muchas ciudades de planta regular en Italia, y de modo especial en el norte durante el período comunal.

El esquema más simple de planta cuadrada con una plaza central de la cual parten cuatro vías en cruz, que acaban en sendas puertas abiertas en la muralla, se ha conservado en Massa-Lombarda y en Crevalcuore, entre otras ciudades. Pero plantas regulares con red viaria ortogonal, o de otro tipo, son frecuentes en la región padano-veneta (Cortemaggiore, Cuneo, Gatinara) y Toscana (Pietrasanta, Camaiore, etc.).

Sin embargo el plano medieval más típico es el radioconcéntrico: en el centro una piazza, con el “duomo”, el “castello” o la “signoria”, de la que parten radialmente las calles principales, como sucede con el núcleo medieval de Milán o de Aversa.

Las ideas urbanísticas del Renacimiento y Barroco, nacidas en Italia, no se manifiestan en las grandes ciudades italianas en nuevos planos sino en remodelaciones y expansiones del antiguo o medieval, en forma de strade más amplias —las vías Giulia y Sixtina en Roma, la de Pedro de Toledo en Nápoles o la Vía Nuova en Turín— de plazas de bellas perspectivas —Piazza del Popolo o S. Pietro en Roma, Piazza de S. Carlo en Turín...— y sobretodo de nobles monumentos —palacios, basílicas, etc.— como ya veremos al tratar de ellas particularmente. Las pequeñas ciudades de Calabria y Sicilia reconstruidas en la Edad Moderna tras las destrucciones operadas por terremotos, incendios o guerras han adoptado generalmente un plano ortogonal como en Calabria, Filadelfia, o en Sicilia: Vitoria (1607), Floridia (1626), Belpasso (1695) y Pachino (1768).

A partir del siglo XIX y principios del XX el urbanismo se manifiesta en la formación de planos de expansión geométrica, compactos, siguiendo los ejes de comunicación, mientras que para mejorar la circulación e higiene del casco viejo se procede a operaciones quirúrgicas denominadas “sventramenti” (Roma, Milán, Turín, Nápoles).

En los años 30 aparecen nuevas corrientes urbanísticas que se manifiestan en Piani Regolatori y cuya mejor expresión es el plano del EUR, preparado en Roma para acoger la exposición universal de 1940 que no pudo celebrarse al estallar la segunda guerra mundial. Las destrucciones provocadas por este conflicto posibilitaron nuevas acciones urbanísticas en la reconstrucción de algunas zonas de Roma, Nápoles y otras ciudades

mercial de la ciudad, situada a medio camino entre Génova y Francia, se reveló durante el Medioevo, pero su población era escasa (en 1372: 4.200 habitantes) y el recinto urbano romano de 45 hectáreas se mantuvo hasta principios del siglo XVI en que alcanzó los 20.000 habitantes. El valor estratégico de la ciudad aumenta tras la construcción por Emmanuele Filiberto (1564-66) de la Citadella, de típica planta estelar, cuando ya la ciudad contaba con 40.000 habitantes.

El crecimiento demográfico y su nueva función de capital hicieron necesario un primer engrandecimiento urbano bajo Carlo Emmanuele I a finales del siglo XVI. Primero se tallará el muro romano para abrir la Via Nuova, hoy de Roma, luego se trazará la "contrada di Po", que une el centro con el Ponte di Po, y seguirán como directrices los cardines y decumani del castrum romano para transformar las angostas calles y el viejo caserío en amplias strade, con armónicos edificios barrocos, en torno a la magnífica piazza S. Carlo, porticada, donde se encuentra el monumento a E. Filiberto. La ampliación y mejoras urbanísticas fueron tales que un viajero francés de la primera mitad del siglo XVIII, el Presidente De Brosses (23), escribiría: "Turín me parece la ciudad más bella de Italia, y aún, según creo, de Europa, por la alineación de sus calles, la regularidad de sus edificios y la belleza de sus plazas".

El crecimiento demográfico se acelera con el Risorgimento. La población crece hasta los 90.000 habitantes a fines del XVIII y, tras el descenso producido bajo la ocupación francesa, vuelve a recuperar su ritmo ascendente hasta superar los 200.000 al producirse la Unità. Para albergar este nuevo contingente la ciudad se expansiona hacia el Po con la construcción de vías y plazas cuya mejor expresión es la Piazza de Vittorio Veneto a la entrada del Ponte di Po.

En los últimos años del siglo pasado, una vez superada la pérdida de la capitalidad, Turín, que hasta entonces no tenía otras industrias que las alimenticias, se va transformando en un gran núcleo de industrias metalúrgicas, mecánicas, textiles, químicas, etc.

El crecimiento demográfico ha sido vertiginoso: los 335.000 habitantes de 1901 se han transformado en 1.187.832 en 1971, merced sobre todo, como hemos visto, a la inmigración provocada por el desarrollo industrial, que ha hecho de Turín la ciudad más dinámica, más industrial de Italia (75). El sector secundario ocupa el 60 % de la población activa, Turín emplea al 15 % de toda la mano de obra italiana ocupada en las industrias mecánicas. Pero la importancia considerable de la función industrial no hace de Turín una metrópoli económica como Milán. La industria torinesa, aunque variada y afamada por sus construcciones eléctricas, aeronáuticas, sus fábricas de material de oficina y textiles artificiales, está dominada por la fabricación de automóviles, producidos por Lancia, una fábrica de 5.000 obreros, y sobre todo por la enorme empresa FIAT, que controla la vida de la ciudad, de modo que en expresión de sus habitantes, es un estado dentro de otro estado. Pero la FIAT no limita su actividad al ramo del automóvil ni al ámbito torinés, donde ocupa a más de 100.000 personas. Se encuentra presente en

otras muchas actividades industriales, dispersas por el mapa italiano y también por el mapa mundi.

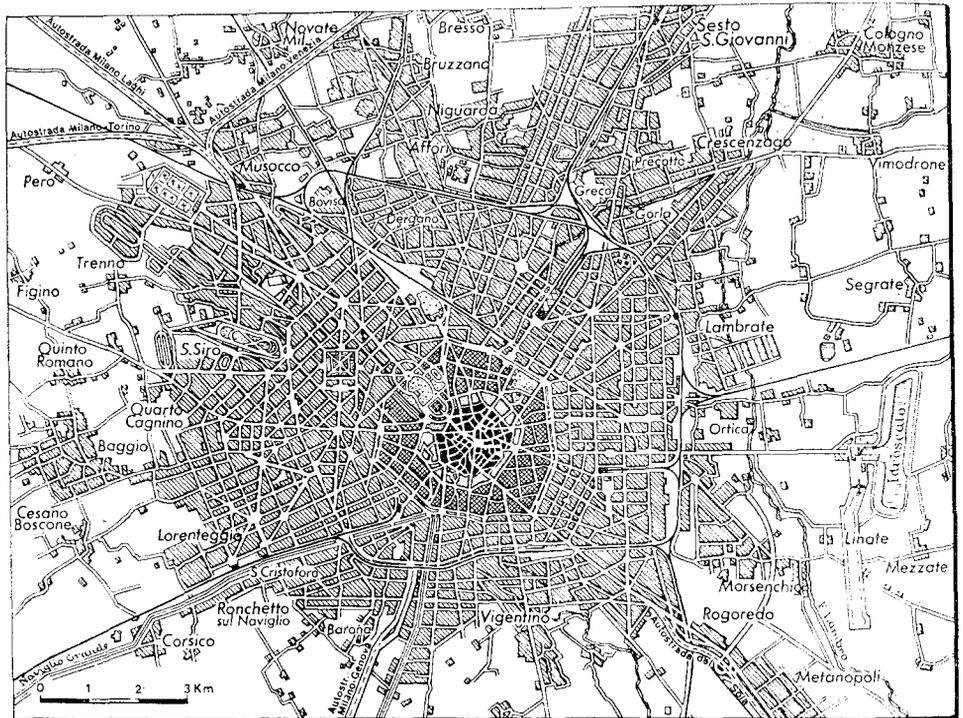
Grandes complejos industriales surgen en la periferia y en ellos y para ellos "quartieri" (barrios) y "sobborghi" (suburbios) obreros, sobre todo hacia el oeste y hacia el sur, donde se encuentra el quartiere Mirafiori con la Fiat, uno de los mayores barrios industriales de Italia.

La trama ortogonal del plano, se ha perdido en estos barrios periféricos: larguísimas avenidas como el Corso di Francia se desarrollan en dirección radial respecto de la planta originaria. En la orilla derecha del Po, las colinas Superga (NE) y de Moncalieri (SE) guardan su carácter de barrio de "villas", con un plano ciudad jardín.

En definitiva, el plano de Turín en su expansión es un plano monofuncional plenamente adaptado a su función predominantemente industrial. Más complejo en su plano y en sus funciones es la ciudad de Milán.

6.2. Milán

Milán se encuentra situada en el centro de la llanura Lombarda entre los de los mayores afluentes del Po: el Ticino y el Ada, y en la convergencia de las vías de comunicación que empalman la Europa Central y el Mediterrá-



(Unione Tipografico E. Torinese)

FIG. 2. — MILAN. En el centro la ciudad romana (negro); en torno a ella la ciudad medieval.

neo; según George de las ciudades de la Italia del Norte es la mejor situada para ser una gran plaza de relaciones financieras y comerciales (16).

Milán entra en la historia el año 222 antes de Cto. cuando los romanos la conquistaron a los galos, de los cuales era ya un importante mercado. Con S. Ambrosio se convierte en uno de los mayores centros de la cristiandad, una segunda Roma, que sería destruida por los bárbaros de Totila.

En la Baja Edad Media recupera su esplendor, reflejado en sus grandiosos monumentos. El contorno amurallado de la ciudad tenía entonces forma circular (una extensión de 3 Km² para albergar a 100.000 habitantes). El centro era ya la Piazza del Duomo de la que partían calles radiales dando un plano radio concéntrico.

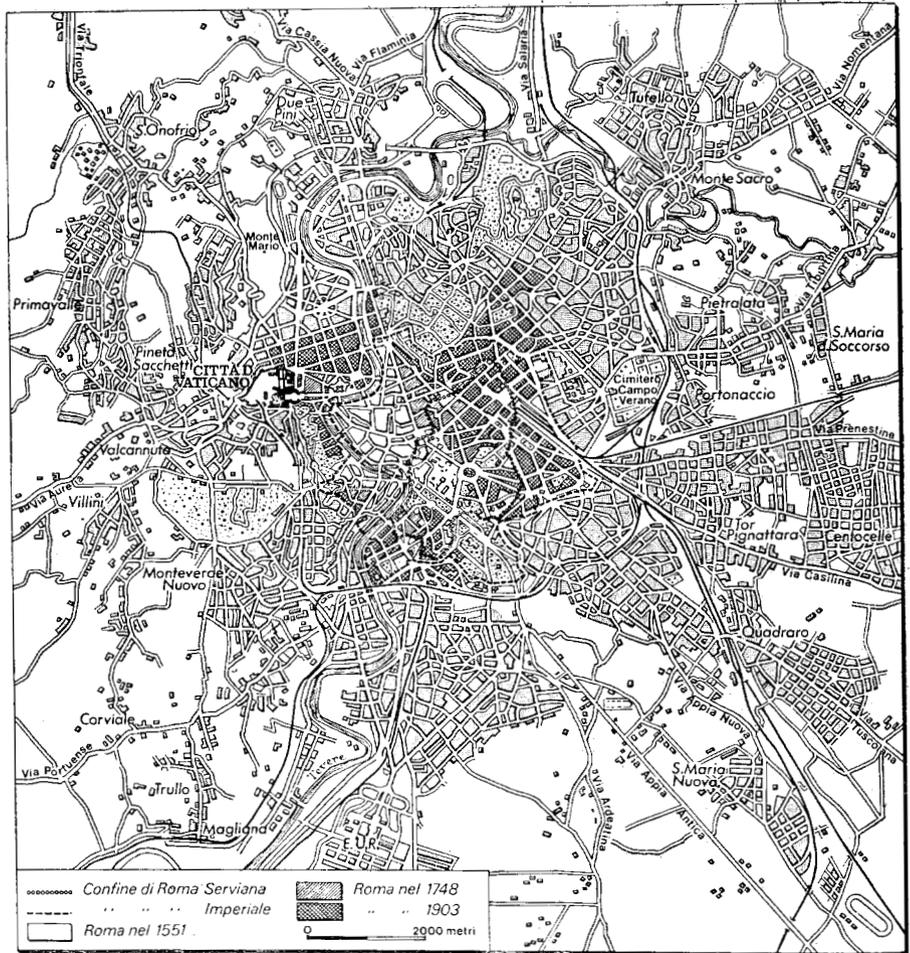
En la Edad Moderna se plantea la necesidad de un nuevo recinto amurallado que se levanta en la segunda mitad del XVII son los bastioni que incluyen en el sistema defensivo el Castello de los Sforza. (La ciudad vive entonces un renacimiento urbanístico con la creación de calles aristocráticas como Vía Durini y Borgonuovo, en las que se construyen palacios como el de los Durini o el de los Orsini).

Hasta la Edad Contemporánea el crecimiento se verifica en anillos concéntricos gracias al emplazamiento primitivo en medio de la llanura. En el último siglo la expansión del plano sigue las principales vías de comunicación, hoy "autostrade", aunque con tendencia a formar grandes mallas cuadrangulares para poder albergar al millón y medio más de habitantes que tiene hoy Milán con relación a los que tenía hace un siglo (200.000 en 1871, y 1.724.819 en 1971).

La actual ciudad de Milán se organiza en torno a un centro que sigue siendo la plaza del Duomo. El centro de Milán ha experimentado más que el de ninguna otra ciudad de Italia el fenómeno de la City: la City de Milán recibe diariamente más de un cuarto de millón de trabajadores para despoblarse por la noche. Existe en la actualidad una tendencia estimulada por el nuevo plan de urbanismo a desplazar la City hacia el norte, a desdoblar el centro. Así quedará un centro histórico alrededor del Duomo, La Scala y el Palacio de los Sforza, dedicado a centro cultural y de turismo (con los hoteles y agencias de viaje), y un centro nuevo de negocios, en el límite norte de la ciudad histórica entre el Corso Sempioni y el de Buenos Aires, alrededor del nuevo rascacielos de la Pirelli.

Al este y al oeste del centro histórico se disponen barrios en orden geométrico que son los barrios residenciales de las clases medias construidas a fines del siglo pasado y principios de este.

Los barrios industriales se sitúan preferentemente hacia el NW y más todavía hacia el NE donde no hay solución de continuidad hasta la ciudad industrial de Sesto S. Giovanni. Los barrios industriales se integran en la conurbación de la que es centro Milán, como veremos después. En definitiva la estructura actual de Milán traduce el carácter complejo de sus funciones que la constituyen en la capital económica de Italia. (76).



(Unione Tipografico E. Torinese)

FIG. 3. — ROMA. El trazo discontinuo fuerte delimita la Roma Imperial. El sombreado reticular corresponde a la extensión de 1903.

6.3. Roma

La capital política actual, Roma, se encuentra situada en medio de una campiña ondulada con leves alturas: las tradicionales siete colinas. Sobre la más amplia de aquellas colinas el Palatino, se alzó el núcleo más antiguo de la ciudad, la Roma quadrata de Rómulo. El emplazamiento además de la ventaja que suponían las colinas fáciles de defender, presentaba la de controlar el paso del Tiber por uno de los puntos mejor vadeables, allí donde se encuentra la isla tiberina.

La Roma republicana, encerrada en los muros servianos, se encontraba situada en la orilla izquierda del Tiber; bajo el Gianicolo en la orilla derecha

se formó posteriormente un arrabal, que quedaría incluido dentro de la muralla aureliana, que representa la mayor expansión de la ciudad en la Edad Antigua.

Durante la Edad Media se produce una notable represión demográfica: barrios enteros habían sido abandonados, y en los grandes foros pastaba el ganado.

A partir del siglo XV se inicia la recuperación demográfica y urbanística de Roma, interrumpida por los saqueos, pestes e inundaciones del Tiber.

La planificación renacentista se inicia con Sixto IV que abre la nueva Vía Sixtina y culmina con Julio II que además de iniciar la basílica de S. Pedro traza la vía Giulia para crear en su entorno un barrio aristocrático.

Sin embargo Roma no perderá su carácter medieval hasta la época barroca con la construcción de soberbios monumentos como Il Gesu, Sta. María La Maggiore o el Quirinal, y de plazas de bellas perspectivas, entre las que destaca la de S. Pedro, capolavoro del Bernini. A pesar de estas mejoras dentro del recinto aureliano, permanecerán amplias áreas no edificadas y ocupadas por huertos y jardines, espacios verdes, que en parte subsisten en la actualidad prestando un cierto encanto y desahogo a la Ciudad Eterna.

A partir de 1871, cuando Roma es convertida en capital del nuevo reino, se inicia una transformación de la fisonomía urbana mediante la apertura en el casco viejo de grandes calles rectilíneas y una expansión, superando el recinto aureliano, según las antiguas vías consulares para acoger al nuevo contingente demográfico superior a los dos millones de personas (70).

El paisaje urbano actual se organiza en unidades concéntricas: los rioni, los quartieri y los sobborghi.

Los *rioni* son los barrios antiguos que quedan en el interior del recinto aureliano y que acogen a una población de un cuarto de millón de personas. El paisaje abigarrado se compone de los restos arqueológicos de la antigüedad, de los monumentos renacentistas y barrocos y de una masa de viejas casas populares, muchas ya deshabitadas, que contrastan con los bancos, hoteles, almacenes y comercios de lujo que presentan sus fachadas a las calles rectilíneas abiertas a fines del siglo pasado, como las de Vittorio Emanuele, Cavour, etc.

Los *quartieri* son los barrios enteramente contruidos en los siglos XIX y XX y acogen a unos dos millones de habitantes. Se reparten en cuatro grupos dispuestos en torno al recinto aureliano. Al nordeste los barrios populares y geométricos del Tiburtino, Nomentano y Salario. Al noroeste, a una y otra parte del Tiber, los también populares de Flaminio (geométrico), Trionfale y Della Vittoria. Entre ambos grupos de barrios populares se encuentra el Parioli un barrio burgués, tipo ciudad-jardín. Hacia el suroeste, es decir al sur del Vaticano, aparece un nuevo grupo de barrios modestos: el Gianicolo y Monteverde. En cambio en el sureste a partir del plano y grandes edificios contruidos para la exposición universal de 1940 se ha formado el barrio del EUR, hoy el más lujoso de Roma.

Los *sobborgi* constituyen los barrios más exteriores, formando al oeste una semiaureola con límites en el Tíber. Son los suburbios nutridos por los inmigrantes meridionales y que aún mal censados suponen más de 200.000 personas.

Más allá de estas unidades —como señaló Ane Marie Seronde en 1956 (71)— no existe una banlieu en forma de agregados de antiguos comuni rurales urbanizados. La ciudad que se expansiona como una gota de aceite, termina de modo brusco en una campiña poco poblada y hasta hace poco asolada por la malaria.

7. AGLOMERACIONES Y CONURBACIONES

En su expansión la gran ciudad italiana (79), salvo en el caso de Roma, ha ido asimilando antiguos comuni rurales urbanizados o se ha unido a otras ciudades menores formando aglomeraciones y conurbaciones.

Acerca del significado de los términos aglomeración y conurbación no hay un acuerdo absoluto entre los tratadistas italianos del tema, aunque se advierte una tendencia a abusar de la palabra conurbación. Así, por ejemplo, Aldo Sestini (81) califica de conurbaciones a las constelaciones de centros urbanos bastante próximos entre sí y con tendencia a reunirse al menos por medio de arrabales lineales. Esta definición, imprecisa en cuanto a la génesis, hace que este autor considere como conurbaciones no sólo a auténticas, como la milanesa o la napolitana, sino también a Florencia y a Génova, que realmente forman aglomeraciones. El caso extremo es el de la Informacione de SVIMEZ de 1966 (85) que considera conurbaciones, además de las señaladas por Sestini, casos como los de Palermo, Catania, Siracuca y Cagliari. Antonio Rao se atiene más al concepto que nosotros tenemos acerca de lo que deben ser aglomeración y conurbación, contando con altas de unidades urbanas, la primera se genera a base de la proliferación y dilatación de la periferia de una ciudad, mientras que la conurbación se origina por la yuxtaposición de ciudades engrandecidas cada una por cuenta propia.

Para llegar a una solución tendremos en cuenta junto con la opinión de los geógrafos italianos, la de geógrafos franceses tales como George, Coquery, Beaujeu-G., que se han ocupado del tema, y nuestra propia experiencia.

Son simplemente aglomeraciones la torinesa, la genovesa, la bolognesa y la florentina. P. George en su "Géographie de l'Italie" emplea acertadamente este término al referirse a ellas (16). En cambio sólo habla de conurbación en el caso de Milán, del que en otra obra suya (7) dice que es el mejor empleo de conurbación que existe en Italia. Sin embargo existen otras conurbaciones.

Desde luego la conurbación milanesa es la más importante y la aceptada por todos los autores, aunque con distintos matices. Para F. Compagna (88)

la región urbana de Milán contiene dos conurbaciones: la de Milán propiamente dicha y la de Legnano-Busto. En cambio E. Dalmaso (76) en su tesis doctoral dice que la capital lombarda es la cabeza de una amplia conurbación industrial y residencial, que en su acepción más amplia se extiende sobre 170 communi agrupando a 3,7 millones de habitantes.

Acerca de la posible segunda gran conurbación italiana —la napolitana— ya no hay un acuerdo tan unánime. Aldo Sestini (81) dice que es indiscutible. Mientras que Michel Coquery (74) afirma que en Nápoles, teniendo en cuenta sus características y funciones no se puede hablar de verdadera y propia conurbación. Para F. Compagna (88) la región urbana napolitana, que se extiende de Capua a Salerno sobre unos 50 Km. de longitud, contiene tres conurbaciones: la de Caserta al NE, la de Salerno al SE y la napolitana propiamente dicha formada por 43 municipios.

A. Rao (84) en su estudio sobre la "Conurbacione napoletana" distingue entre una conurbación napolitana y una aglomeración en su interior. La primera ha tenido como motores de desarrollo Nápoles y otros comuni próximos, casi en igual medida, ello ha provocado el acercamiento recíproco de sus planos hasta formar dos triángulos escalenos yuxtapuestos: uno occidental formado por Pozzuoli al W, Casoria al N y Nápoles y otro oriental formado por Castellmare al SE, Casoria y Nápoles.

Una tercera conurbación de gran originalidad es la conurbación del estrecho formada por Messina y Reggio Calabria. Señalada por Lucio Gambi en el Cong. Inter. de Geog. de Estocolmo y confirmada por Beaujeu-Garnier, según el último censo se acerca al medio millón de habitantes (82).

Otra conurbación que se aproxima a este volumen demográfico es la veneciana formada por Mestre-Marghera-Porto Marghera y Venecia, unida a las anteriores a través del puente de la Libertá. La conurbación ha prosperado después de la segunda guerra mundial y aquí sí que el dinamismo no proviene de Venecia que tiende a despoblarse. Según Barbieri (14) la conurbación supera los 400.000 habitantes. A nuestro modo de ver este complejo formado por núcleos de actividades complementarias: la ciudadina comercial de Mestre, el núcleo industrial de Marghera, el Puerto de Marghera y la tradicional ciudad turística y comercial de Venecia más que una conurbación es una interurbación, tal y como entiende este término el sueco Nils Bjorsjo (89).

8. CONCLUSIÓN: *La problemática actual del sistema urbano italiano*

Las aglomeraciones y conurbaciones descritas, junto con Roma, forman los nudos más importantes del sistema urbano de Italia.

El sistema urbano italiano esquemáticamente se articula en una enorme S, alargada y paralela a los Alpes y Apeninos, que se debilita progresivamente hacia el sur, donde se desdibuja prácticamente. Este sistema presenta dos problemas: el de los desequilibrios N-S, en parte analizado, y el de la absorción de las funciones rectoras de las metrópolis regionales por parte de las dos capitales Milán y Roma.

3.1. *El problema de los desequilibrios N-S*

El problema de los desequilibrios N-S se plantean en la actualidad según una doble perspectiva: axial y reticular.

En el plano axial el ángulo noroeste de la ese, Milán-Turín-Génova, no ha encontrado de momento réplica en el sur. Sin embargo en el tramo Roma-Nápoles tras la construcción y funcionamiento de la Autostrada del Sole se han suscitado más de 500 fábricas. Teniendo en cuenta que en torno a este tramo viven casi nueve millones de personas, una sexta parte de la población italiana, es lógico que muchos piensen que de seguirse industrializando y urbanizando este tramo se puede configurar un tramo axial que equilibre el peso excesivo que ha tenido hasta ahora el tramo Milán-Turín-Génova.

En una perspectiva reticular la red urbana del norte como ya sabemos es más densa, dinámica y consolidada que la del sur. Mientras que en el norte las ex-capitales tras l'Unitá se convirtieron en eficientes metrópolis regionales completas y funcionales, en el sur las ex-capitales —Nápoles y Palermo— se estancaron durante mucho tiempo y con ellas sus armazones urbanos. En los últimos años, sin embargo, la situación de ambas redes urbanas empieza a alterarse. Las metrópolis del norte —como señala Compagna (88)— corren el riesgo de ser afectadas por una crisis de desclasificación, mal camuflada por el incremento demográfico —tal podría ser el caso de Bolonia, Florencia, Venecia— o por una crisis de congestión —podría ser el caso de Milán y Turín— o al mismo tiempo, y en estrecha relación entre sí, por una crisis de desclasificación y de congestión —podría ser el caso de Génova—. En cambio la red urbana del sur, aunque sigue siendo más débil que la del norte se presenta más fuerte que a principios de siglo. Nápoles y Palermo, aunque todavía incompletas, se pueden calificar ya de metrópolis regionales. Y una serie de ciudades de la Campania, de la Apulia y de Sicilia, con una incipiente industrialización, pueden considerarse como los nuevos nudos de la red urbana, en vías de formación en el interior y de consolidación en las llanuras costeras.

En el marco del Mercado Común se proponen dos tipos de soluciones para esta situación de la red o, mejor, de las redes urbanas italianas. Según algunos —como se recogía en la revista genovesa *Itinerari* en 1966 (96)— debe asegurarse al triángulo Milán-Turín-Génova un dinamismo comparable con el de los distritos más dinámicos de la industria europea; y sólo después de eso se podrá verdadera y eficazmente pensar en las ciudades del Mezzogiorno. Otros proponen la solución contraria —como en "Nord e Sud" Saraceno (97) y Graziani (93)— y alegan que es necesario pensar antes en el Mezzogiorno, ya que su promoción como mercado de consumo y, sobre todo, como sistema de industrias motrices y de ciudades motrices garantizará al triángulo NW un dinamismo comparable al de la cuenca del Ruhr o al del Rinstadt holandés. De cualquier manera sea una u otra, la solución hay que plantearla también en función del segundo problema que afecta en estos momentos al sistema urbano italiano que es el de la polarización de las funciones rectoras en torno a las dos capitales.

8.2. *La polarización del poder en las dos capitales*

En un principio el sistema urbano italiano, desde el punto de vista polar, parece un sistema bastante equilibrado porque no se puede hablar de Roma y del desierto italiano, como se habla de París y del desierto francés. Ni se puede comparar la atracción o influencia que ejerce la capital política italiana sobre el país con la que ejercen otras capitales europeas sobre sus respectivos países.

Ahora bien desde l'Unitá a una creciente concentración administrativa en Roma ha acompañado una cada vez más avanzada concentración de las sedes de grandes empresas industriales y comerciales, de las direcciones centrales de grandes institutos bancarios y en general, de los centros de decisión de la vida económica en el triángulo económico del NW y especialmente en Milán. Así de las cincuenta primeras sociedades industriales italianas, clasificadas por el volumen de ventas, diecisiete tienen su sede central en Milán, ocho en Roma, siete en Génova y seis en Turín. Por otra parte en el panorama bursátil el volumen de negocios de la bolsa de Milán es cinco veces superior al de Roma, por término medio.

Sin embargo hay en los últimos años una tendencia a que los centros de decisión económica, que en un tiempo se desplazaban hacia Milán, lo hagan hoy hacia Roma en busca de las sedes del poder político, cuyas relaciones con el poder económico y financiero se han hecho más íntimas que antes.

El proceso de concentración operado en beneficio de las dos capitales hace peligrar el equilibrio del sistema urbano, especialmente en el desarticulado sur. Las principales actividades industriales que se desarrollan en las ciudades del sur son teledirigidas desde las ciudades del norte, o desde Roma. Toda la "materia gris", los centros de decisión del país, tienden a concentrarse en Roma o Milán.

Entre las demás ciudades existen unas que como Turín pierden menos de esa materia gris, otras que como Génova comienzan a perderla y aquellas otras que como Nápoles y en general las ciudades del sur que apenas tienen centros de decisión.

En conclusión las metrópolis regionales italianas —como afirma Compagna— corren el riesgo de perder toda posibilidad de asumir una función de equilibrio, de organizar eficazmente la red urbana en sus respectivas regiones. Urge redistribuir las actividades terciarias de tipo superior, o cuaternarias, en favor de las metrópolis regionales, si se quiere que actúen como metrópolis de equilibrio de las dos grandes capitales del sistema urbano italiano que hemos intentado definir a lo largo de este trabajo.

OBRAS GENERALES

1. 1948. SALINARI, M. E.: *Bibliografia degle scritti di geographia urbana*. Roma.
2. 1953. MIGLIORINI, E.: *La terra e gli uonime*. Napoli, Ed. Piroiti. 2.^a Ed.
3. 1953. KORN, A.: *History Builds the Town*. Lund Humphries. London.
4. 1958. MILONE, F.: *L'Italia nell'economia delle sue regioni*. Turin. Einaudi, 2.^a Ed., 1.296 págs.
5. 1958. DEMANGEOT, J.: *L'Italie*, en *Geographie Universelle*, Larousse.
6. 1960. GRIBAUDI, D.: *Le regioni d'Italia*. I Piemonte e Val d'Aosta. Turin. Unione tipografica, 601 pág.
7. 1961. GEORGE, P.: *Precis de Géographie Urbaine*. Paris.
8. 1962. GAY, F. et WAGRET, P.: *L'économie de l'Italie*. Paris. P. U. F.
9. 1963. BEAUJEU-GARNIER et CHABOT: *Traité de Géographie urbaine*. Paris, A. Colin.
10. 1964. BIROT, P. et DRESCH, J.: *La Méditerranée et le Moyen Orient*, t. I. La Méditerranée occidentale. Paris. P. U. F. 550 pp.
11. 1967. BLANC, A.; DRAIN, M.; KAYSER, B.: *L'Europe méditerranéenne*. Coll. "Europe de demain" P. U. F.
12. 1967. WALKER, D. S.: *A Geography of Italy*. London. Methuen (2.^a Ed.).
13. 1969. GRIBAUDI, D.: *Italia geoeconomico*. Turin. Unione tipográfico. 238 pp.
14. 1971. ALMAGGIA, BARBIERI: *Manuale di Geografia di Italia*. Turin. Unione tipografico. 592 pp.
15. 1971. AYMUNINO, C.: *Origini e sviluppo della città moderna*. Marsilio. Padua.
16. 1973. GEORGE, P.: *Géographie de L'Italie*. P. U. F. Que sais je? n.º 1125 3.^a Ed.
17. 1974. GAMBI, Lucio: *Esquisse d'une histoire de la Géographie en Italie*. Travaux de Géographie Fondamentale. Univ. de Besangon. Paris.
18. 1976. COSTA, DA POZZO, BARTALETTI: *Le rôle des petites villes dans le réseau urbain italien*. XXIII Cong. Geog. Inter. Moscú. T. VII, pp. 248-250.

I. Situación

19. 1946. NICE, B.: *Note statische sulla distribuzionie e la popolazioni delle grandi città, con speciale riguardo alla maritimità ed all' altimetria*. Boll. Soc. Geogr. Ital. Roma. pp. 6-15.
20. 1961. NICE, B.: *Sviluppo e problemi delle grandi città italiane*, en *Studi in onore de Gino Zappa*, vol. III, Ed. Giuffré. Milán.
21. 1966. TOSCHI, U.: *La città*. Turin. UTET.
22. 1966. Informazioni SVIMEZ: *Dinamica demografica delle maggiori città e conurbazioni meridionali*. núm. 8-9 feb.

2. Génesis y evolución urbana hasta l'Unitá

23. 1799. DE BROSSES, Ch.: *Voyage à l'Italie*. Paris.
24. 1943. PICCINATO, L.: *Urbanistica Medioevale*, en "L'Urbanistiche dell'Antichità ad Oggi". Florencia.
25. 1954. BRUGNOCI, P.: *Elementi di grografia urbana negli scrittori greci del V-VI sec. a Cr.* Tesi di Laurea. Univ. Padua.
26. 1960. CATTANEO, C.: *La città considerata come principio della istorie italiana*.
27. 1960. VON VACANO: *The Etruscans in the Ancient World*. Arnold.
28. 1961. SPINI, G. y otros: *L'Italia Storica*. Conosci L'Italia, Vol. V. Touring Club. Milán.
29. 1962. LUZZATO, G.: *Storia economica di Venezia dall' XI al XVI secolo*. Venezia.
30. 1965. GALASSO, G.: *Mezzogiorno medioevale e moderno*. Ed. Einaudi. Turin.
31. 1971. GRIMAL, P.: *Les villes romaines*. P. U. F. Que sais je? n.º 657, 4.^a ed. Paris.

3. *Aceleración del desarrollo urbano en el último siglo:
industrialización e inmigración*

32. 1931-37. I. N. E. A.: *Lo spopolamento montano in Italia: Indagine geografico economico*. Roma, 7 volúmenes.
33. 1951. FOSSATI, A.: *Lavoro e produzione in Italia*. Torino, pp. 825.
34. 1953. BOSCOLO, M. T.: *Geografia del metano in Italia*. Univ. di Padova.
31. 1954. DE BENEDETTI, R.: *Il problema della popolazione in Italia*. Milano. Ed. di Comunità, pp. 95.
36. 1954. SVIMEZ: *Popolazione delle province italiana del 1861 al 1954 evasioni territoriali avvenute nell'intervallo*. Roma.
37. 1958. TAUPIN, J.; VIGNAUD, C.: *Italie du Sud: La Pouille. Le cadre urbain. La vie urbaine*.
36. 1958. ISTAT: *Sommario di statistiche storiche italiane (1867-1955)*. Roma.
39. 1959. COMPAGNA, F.: *I terroni in città*. Bari.
40. 1960. BARBERIS, C.: *Le migrazioni rurali in Italia*. Feltrinelli. Milán.
41. 1961. BRUSA, A.: *Gli idrocarburi in Italia*. Ist. Geog. Univ. Génova.
42. 1962. AUTORI VARI: *Inmigrazioni e industria*. Ed. di Comunità. Milán.
43. 1964. SARACENO, P.: *La produzione industriale*. Libreria Universitaria. Venezia.
44. 1964. DALMASSO, E.: *L'industrie électrique en Italie*. Ann. Geog.
45. 1965. GRIBAUDI, D.: *Le zone industriali in Italia*, atti. del XIX Cong.
46. 1965. CAZZI, B.: *Storia dell'industria italiana*. Utet. Turin. pp. 605.
47. 1970. CORI, B. e COSTA, M.: *Les cartes des transports comme élément pour déterminer les zones d'attraction des villes. L'exemple de l'Italie*. Pisa. Ist. Geogr.
48. 1970. MUSSIO, G.: *Di un recente studio sul Mezzogiorno quale espressione dell'aree sottosviluppate*. Bol. della Soc. Geog. Italiana. Serie IX, vol. XI, Fasc. 1-3.

4. *Las diferencias urbano-funcionales de las dos Italias*

49. 1903. NITTI, F. S.: *Napoli e la questioni meridionali*. Ed. Pierro Nápoles.
50. 1951-52. DALLE MOLLE, T.: *Schio, appunti di geografia Urbana*. Pub. dell'Instituto di Geografia. Uni. de gli Studi di Padova. vol. II, núm. 8. pp. 13.
51. 1957. TOSCHI, U.: *Aspetti geografici dell'economia turistica in Italia*. XVII Cons. Geog. Italiano. Bari.
52. 1958. MORI, A.: *Osservazioni preliminari sulla struttura sociale delle città italiane*. Rev. Geog. Italiana, Firenze, pp. 165-179.
53. 1959. BARBIERI, G.: *I porti d'Italie Me*. Geogr. Econ. Napoles. CNR.
54. 1961. Censimento generale dell'industria e del comercio.
55. 1963. GABERT, P.: *Les industries de Turin*. Paris. P. U. F.
56. 1968. FORNENGO, TREVES, ZANDANO: *Aspetti e problemi del turismo in Italia*. Roma. Ist. per l'economie europea.
57. 1969. MORI, A.; CORI, B.: *L'area di attrazioni delle maggiori città italiana*. Rev. Geog.
58. 1971. CHARRIER, J. B.: *Le tourisme a Florence: la contribution directe et indirecte du fait touristique a la formation des revenus dans un grande ville*. Rev. Méditerranée en jun. 1971.

5. *El plano*

59. 1867. DU PAYS, A. J.: *L'Italie et La Sicile (avec dix cartes ou plans)* Hachette. Paris.
60. 1951. BIONDANI, M. T.: *Sullo sviluppo topografico e demografico di Verona, dalle origini al XVIII secolo*. Univ. di Padova.
61. 1964. BRUSA, A.: *Il decentramento portuale e industriale a Genova*. Boll. Soc. Geog. Ital.
62. 1965. CENA, M.: *Studio Geografico in Trento*, pp. 185 Univ. di Padova (Trecento Tesi di Laurea in Geografia, Padua).

63. 1968. RODOLICO, F.: *I valori architettonici nelle studio geografico delle città d'Italia*. Rev. Geog. italiana. Florencia.
64. 1969. FERRO, G.: *Contribuiti alla geografia urbana di Genova*. Univ. di Genova. Facoltà di Magistero XIII.
65. 1971. GRIMAL, P.: *Les villes romaine*. PUF Que sais je?. n.º 657, 4.ª Ed. Paris.
66. 1973. BEVILACQUA, E.: *Notizie preliminari in torno a documenti di rivelamento cartografico del territorio veneziano della fin del XV secolo*. Univ. Padova.
67. 1973. SCANNAVIA: *Il piano per il Centro storico di Bologna*. Edilizia popolare. Roma. En feb.
68. 1973. COPPA, M.: *Storia della struttura urbana di Vicenza*. Ed. popolare. Roma. En feb.
69. 1973. GROSSI, BIANCHI, L.: *Il centro storico di Genova*. Ed. Popolare. Roma. En feb.

6. Plano y estructura de las ciudades millonarias

70. 1954. SERONDE, A. M.: *Rome, étude d'évolution urbaine*. Bull. de l'Assoc. de Géographes Fran. pp. 121-127.
71. 1956. SERONDE, A. M.: *Les quartiers meridionaux de Rome*. Bull. Ass. Geog. Français.
72. 1957. TIZZONI, A.: *Distribuzione topografica delle grandi industrie di Milano*. Atti. Congresso. Geog. Ital.
73. 1961. NICE, B.: *Svilupo e problemi delle grandi città italiana*. Pub. Ist. Geog. Econ. Univ. de Pirenza.
74. 1963. COQUERY, M.: *Aspects demographique et problèmes de croissance d' une ville millonnaire: les cas de Napoles*. Ann. de Geog. Sep-Oct.
75. 1964. GABERT, P.: *Turin, ville industrielle*. Paris.
76. 1971. DALMASSO, E.: *Milan, capitale economique de l'Italia*. Fac. des Lettres Strasburgo. 584. pp.
77. 1972. MORESCO, P.: *Vecchie e nuovi rioni di Milano*. Milan, pp. 429.
78. 1973. COMPASSO, P.: *Napoli una lezioni da non dimenticare*. Rev. Nuovo Mezzogiorno.
79. 1973. AUTORI VARI: *Le grandi città italiana geografica e urbanistici*. A cura de R. Mainardi. Milán 466. pp.

7. Aglomeraciones y conurbaciones

80. 1957. GAVAGNIN, P.: *Osservazioni geografiche in Mestre*. Tesis di Laurea. Univ. di Padova.
81. 1958. SESTINI, A.: *Qualche osservazione geografico-statistica sulle conurbazioni italiane*. Volumen "Studi geografici in onore di R. Biassutti pp. 313-328. (Rivista Geografica italiana).
82. 1960. GAMBI, L.: *La conurbazione di Reggio-Messina*. Cong. Inter. de Geog. de Estocolmo.
83. 1961. ACQUARONE, A.: *Grandi città e aree metropolitane in Italia*. Bologne. Zanichelli pp. 324.
84. 1965. RAO, A.: *La conurbazione napoletana*. Rev. "Nord e Sud". n.º 64. Nápoles.
85. 1966. INFORMAZIONI SVIMEZ, a XIX, núm. 8-9, feb. marz.: *Dinamica demografica delle maggiori città e conurbazioni meridionali*. pp. 176-182.
86. 1966. MAZZOCHI: *Struttura di governo e sviluppo urbano en Città e Società*. En feb. pp. 3-13.
87. 1971. DALMASSO, E.: *El plan intercomunal milanais*. Rev. Geog. de l'Est. Jul. Dici.
88. 1972. COMPAGNA, F.: *La politica della città*. Ed. Latezza. Bari.

8. La problemática actual del sistema urbano italiano

89. 1959. BJÖRSJÖ, N.: *Skuskär Bebyggelse och Centrumproblem*. Svensk Geog. Arsbok.
90. 1962. MAZZETTI, E.: *I pionieri della metropoli*. Rev. Nord. e Sud. n.º 92.
91. 1964. LABASSE, J., et ROCHEFORT, M.: *Le rôle du équipements tertiaires supérieurs dans la polarisation de la vie regionale en Europe Occidentale*. Oct. Ministerio de la Construcción. Paris.
92. 1964. Autori Vari: *La metropoli del futuro*. Padua. Ed. Marsilio. Rev. Daedalus.
93. 1965. GRAZIANI, A.: *Politica della congiuntura e politica di sviluppo*. Nord e Sud. Feb.
94. 1965. PIATIER, A.: *Les fonctions de polarization*. Urbanisme. n.º 89. (Métropoles d'équilibre) p. 25.
95. 1966. MAZZETTI, E.: *Il nord del Mezzogiorno*. Milán. Ed. di omunità.
96. 1966. Autori Vari: *Il triangolo fondamentale*. Rev. Itinerari Genova. May. Jun.
97. 1966. SARRACENO, P.: *Esperienze di programmazione 1944-1966*. "Nord e Sud". Mar.
98. 1970. GRABAUDI, F.: *Presupposti e riflessi geografici della concentrazione economica*. Bol. della Soc. Geog. Italiana, serie IX vol XI, fas. 1-3.
99. 1973. STALINO, P.: *Il Sud è veramente problema centrale?*. Rev. Nuevo Mezzogiorno. Roma, Sep.
100. 1973. CORI, B. y otros: *Studi su città, sistemi metropolitani, sviluppo regionale*. Pub. del Inst. di Geog. Econ. dell' Università di Bologna.

FUENTES ESTADISTICAS

Annuario statistico italiano. ISTAT (Istituto di Statistica).
Compendio statistico italiano. ISTAT
Annuario di statistiche provinciali. ISTAT
Annuario di statistiche demografiche. ISTAT
Popolazione e movimento anagrafico dei Comuni. ISTAT
Annuario di statistiche industriali. ISTAT.

REVISTAS

"Urbanística". Roma. Turín
"Città di Milano". Rev. mensual Milán
"Edilizia popolare". Rev. bimestral. Roma
"Economia e Credito". Palermo
"Statistica". Trimestral. Bologna
"Studi emigracione". Roma
"Realtà del Mezzogiorno". Roma
"Rivista Geografica Italiana". Trimestral. Florencia
"Bolletine della Geografica Italiana". Trimestral. Roma Nord e Sud. Nápoles
"Nuovo Mezzogiorno". Semestral. Roma
"Le Vie del Mondo e Le vie d' Italia". Milán. Touring Club Italiano
"L'Universo". Instº Geografico Militare. Bimestral. Florencia
"Memoria i Studi Geografici". Univ. de Turín