

TRE LIBRI DI GEOGRAFIA URBANA

In breve giro di tempo, dal 1947 al 1949, sono apparsi tre libri di Geografia urbana, di carattere generale: uno in Inghilterra (ma di autore residente in America), uno in Germania e uno in Italia (1). Sembra che questo giovane ramo delle scienze geografiche si sia oramai sviluppato tanto da incoraggiare a tentativi di sintesi sistematiche a posteriori. Prima d'ora, oltre la impostazione, quasi sintesi a priori, delle *Städte geographisch betrachtet* di Hassert (1907) e la più recente, facile anche se non sempre felice, *Géographie des Villes* di Lavedan (1936), opere del genere, in edizione a se stante, non erano apparse. E il materiale, già elaborato, di studio è pure cospicuo, se per il periodo 1908-38 Dörries elencava quasi un migliaio di scritti di geografia urbana nel *Geogr. Jahrbuch* del 1940 e, or ora, l'Emiliani-Salinari ne elenca 1955 per il periodo 1900-1940 nello utilissimo fascicolo II delle Memorie di Geografia Antropica dirette da R. Almagià.

I tre libri, di cui qui si vuol parlare, si presentano con aspetto e sviluppo alquanto diverso: piuttosto voluminoso (440 pp.), copiosamente corredato di rappresentazioni grafiche (190), di indici e note, nella solita ricca veste editoriale, rilegato, l'anglo-americano; più smilzo e dimesso (pp. 102), con pochi semplificati cartogrammi (8) in fogli fuori testo, il tedesco, uno dei primi frutti della penosa ripresa editoriale di quel paese; intermedio per volume (210 pp. con 38 cartine e figure nel testo) e per aspetto editoriale, l'italiano, che d'altronde, come dichiara il sottotitolo, senza la pretesa di costituire un trattato, riassume un « corso » d'insegnamento universitario.

2. Questo « corso » non s'impone all'attenzione per particolari doti di novità, ma si come un tentativo di sistemazione scientifica di tutta la materia. Essa viene distinta in due parti: geografia delle città e geografia della

(1) G. TAYLOR: *Urban Geography*, Londra, Methuen a. Co. 1949, pp. 440.

L. MECKING: *Die Entwicklung der Gross-städte in Hauptländern der Industrie*, Amburgo, H. Ellermann. 1949 («Planung» Schriftenreihe für Landespl. u. Städtebau, 2. Folge), pp. 102.

U. TOSCHI: *Geografia Urbana* (Corso speciale di geografia dell'anno acc. 1946-47). Bari, Editore Macri e Ist. Geogr. Univ. (Sussidi, nuova serie, VII), pp. 210.

città. Nella prima, inquadrata la Geografia urbana nel sistema della Geografia umana in generale e di quella degli insediamenti in particolare, si considerano le città come agglomerazioni di popolazione, nella loro funzione politica, nel sistema della circolazione e nella loro funzione industriale. Si determinano quindi in dieci i fondamentali « tipi funzionali » di città e si chiude con un cenno ai rapporti fra la distribuzione geografica delle città e le condizioni fisico-geografiche elementari: rilievo, idrografia, clima.

Contributi personali più notevoli presenta la seconda parte, nella quale si tratta della « morfologia » urbana, per quanto ciò che vi si legge di più interessante non sia che la parafrasi degli antecedenti *Studi di morfologia urbana* (Bologna, 1933) dello stesso autore, purtroppo pubblicati in esigua tiratura come raccolta di estratti.

Parafrasi arricchita tuttavia di qualche sviluppo e di ampi riferimenti a pubblicazioni, specialmente italiane, su singole città, intervenute fra il 1933 e il 1947.

I temi essenziali della Morfologia urbana risulterebbero, secondo questo schema, lo sviluppo topografico della città, la sua differenziazione interna in « quartieri geografici », le forme della circolazione, i limiti spaziali dell'unità urbana, le sue propaggini e gemmazioni. Infine si tenta di spingere l'analisi morfologica sino alla determinazione delle « cellule » del complesso urbano.

Si potrebbe ancora osservare che la morfologia urbana non esaurisce, per vero, lo studio della « geografia della città » come dice il titolo di questa parte. Con essa si esamina la città come un elemento o una forma di paesaggio. Ma restano altri argomenti da considerare anche per la « città singola » quali del resto sono stati indicati nella prima parte per *le città*: i suoi valori demografici, sociali, economici, politici ecc. Una monografia geografica di città non può limitarsi alla sua morfologia, anche se in questa ne confluiscono tutti i valori, così come nel paesaggio confluiscono tutti i valori della geografia, senza però che il paesaggio costituisca il solo argomento della geografia. Come l'A. stesso, del resto, altrove ha chiaramente messo in luce (cfr. il suo *Corso di geogr. generale*, Bologna, Zanichelli 2^a ed. 1949).

Gli apporti da osservazione diretta sono limitati quasi soltanto alle città italiane e ad alcune altre europee, ma è notevole lo sforzo di tener conto anche di tutta la più significativa letteratura straniera in argomento. La consultazione è facilitata dall'indice per autori e da quello delle città citate.

3. Di molto maggior pretesa e sviluppo è l'opera di Griffith Taylor. Anzitutto si deve considerare che essa s'inquadra in tutto un proprio sistema della Geografia umana (o Cultural Geography come egli preferisce chiamarla).

L'*Urban Geography* fa seguito a *Environment and Race* (1926; in 3^a edizione 1947 *Environment, Race and Migration*) e ad *Environment and Nation* (1936; 2^a ed. 1947). L'umanità è distinta in grandi gruppi biologici, le razze. La Nazione è una unità culturale. Nello stesso ordine si pone la

Città, come unità antropogeografica localizzata, potrebbe dirsi « elementare ». Razze, Nazioni, Città sono i tre tipi essenziali dell'agglomerazione umana (p. 3). L'analogia si spinge a rappresentare la serie con numeri relativi all'entità del raggruppamento: le *razze*, in media, comprendono intorno a 400 milioni di individui, le *nazioni* europee 17 milioni, le *città* 20.000 (cfr. p. 6). Altra innovazione metodica interessante, che il Gr. T. prospetta, è l'applicazione del principio di un « ciclo di evoluzione urbana » analogo al ciclo d'erosione di Davis, l'applicazione della tecnica di blocchi-diagrammi a « strati e zone », che consenta la determinazione di una « formula » applicabile a ciascuna città (specialmente fino ai 40.000 ab.).

I due momenti principali da studiarsi sono, per l'A., il *sito* e l'*evoluzione* della città. Nei primi capitoli si propone di mostrare i processi e gli stadi dell'evoluzione, negli ultimi di puntualizzare le fattezze dominanti dell'ambiente, anzitutto fisico (environment), come « chiavi » per l'interpretazione geografica delle città.

Si premettono sette esempi scelti secondo uno schema metodicamente pure assai interessante, quello della « sezione » lungo una determinata linea. In questo caso si seguono le latitudini, però non secondo un meridiano definito, anzi saltando con una certa disinvoltura da l'uno a l'altro emisfero: l'insediamento temporaneo al Capo Evans (77° Sud), Bergen (60° Nord) e Mc Murray (57° N, nel Canada), Pechino (40° N.) e Biskra (36° N.), Urandanji (22° S., Australia) e S. Marta (11° N., Columbia).

Si vede subito l'enorme vantaggio goduto da questo autore su ogni altro che si accinga a un simile lavoro comparativo, ed è quello di avere *personalmente* visitato quasi tutte le località di cui parla, o di avervi addirittura più o meno a lungo vissuto, così al Capo Evans dove è stato come geologo della 2ª spedizione Scott, come in Australia, dove ha insegnato, in Cina o nel Sahara, oltre che nel Nordamerica e in Europa.

Si entra nel vivo della materia con lo studio dell'evoluzione della città. I primi stadi sono così caratterizzati: a) Sub-infantile (scarse costruzioni disposte a caso lungo indefinite direttrici di movimento); b) Infantile (costruzioni disposte a caso, qualche strada, nessun opificio); c) Giovanile (inizio di differenziazione in zone a case e a negozi). Gli esempi sono principalmente dal Canada. E ancora dal Canada sono quelli che riguardano l'influenza della ripartizione del suolo in Contee e « Townships » (press'a poco « comuni » o « frazioni »), secondo graticolati geometrici.

Indi è l'esame degli stadi nello sviluppo di una grande città, esemplificata con Toronto. Nel 1818 si trovava nello stadio infantile (1.200 ab.; un quarto di miglio quadro coperto da costruzioni). Nel 1842 si trovava in fase giovanile (20.000 ab.), nel 1865 prima maturità, nel 1885 piena maturità. Una fase senile non si può indicare per Toronto, ma sì per altre città, per es. Pechino, dove vaste aree un tempo occupate da costruzioni ora sono ritornate a un paesaggio semirurale, disseminato di ruine.

Si applica qui la tecnica del blocco-diagramma a strati e zone. Quelli che nel quartiere nucleare più antico sono strati successivi nel tempo si traducono in zone nello spazio: la capanna di tronchi d'albero che constitui

la prima forma di dimora a Toronto (il primo strato) si trova ancora (« affiora ») soltanto a 35 miglia dal centro della città. Il secondo tipo, piccola casa di travi e tavole, si trova ora specialmente disperso nei centri minori da 7 a 8 miglia dal nucleo. Il terzo strato è della casa di campagna con solaio. Il quarto della casa a due piani, dominante circa da 3 e 7 miglia dal centro. Seguono gli anelli interni: dei palazzi, degli uffici, infine dei grattacieli, l'ultimo e più alto strato, al centro della città.

In questo stesso capitolo segue il tentativo di porre in formula la struttura delle città. Per la complicazione di essa non crediamo che il tentativo sia molto felice (2). Una cartina ben costruita dice altrettanto e in modo molto più facilmente intelleggibile.

Le seconda parte (pp. 89-196) porta per titolo « Storia dell'evoluzione urbana », cioè non l'evoluzione di *una città*, ma l'evoluzione *delle città*.

Si comincia con gli insediamenti primordiali delle età litiche, del bronzo e del ferro in Europa, cercando di rintracciarne le sopravvivenze in paesi periferici (Australia, Terre Polari) per ricondurre le varie forme allo schema « strati e zone ». Si studiano poi le più antiche città propriamente dette, con gli esempi di Babilonia, Gerusalemme, Delhi e Kano (Nigeria), indi seguendo l'evoluzione delle città greche dai primi centri mediterranei (Malta, Micene...) alle città fiorite e tramontate (Tebe, Siracusa, Selinunte) e a quelle persistite e ulteriormente sviluppate (Atene). Poi è la volta delle città romane, da quelle elementari, collegate al campus militare, fino a Roma stessa.

Per il Medioevo europeo l'A. crede di poter accettare la sintesi, tentata dal Fleure, in tipi dominanti successivamente e spazialmente dal Sud-Ovest al Nord-Est e rispettivamente caratterizzati dall'origine intorno a un foro commerciale (Tolosa), intorno a una cattedrale (Chartres e anche Parigi), alla sede delle corporazioni (Gand), al castello feudale (Heidelberg), a una fiera (Augsburg), all'acropoli (Praga), infine a una piazzaforte nella foresta (Mosca).

La transizione dalla città medievale alla moderna è studiata nello sviluppo di Cambridge, poi di Nizza (città medievale tardiva) per venire al « tipo barocco » esemplificato con Karlsruhe, Versaglia e Washington, città affatto « pianificate ». Si riprende quindi a seguire l'intera evoluzione con l'esempio di Edimburgo e, per gli sviluppi della città murata espansa oltre le mura successive, con quello ormai classico di Parigi. L'ultimo capitolo (XI) di questa parte è dedicato alla « grande città » (city) moderna. E' la più curiosa serie di paragrafi, tutti interessanti, ma slegati. Si tenta dapprima una relazione fra temperature, piogge e « cities » di oltre un

(2) Delle due formule riportate in quel luogo, riproduciamo la più semplice (Whitby: 4.5 ad + Cr Pt (3 S.) = Sh (Nu) + Hb ($\frac{1}{2}$ E + $\frac{1}{2}$ W) + Hc ($\frac{1}{2}$ S + $\frac{1}{2}$ S) + Hd ($\frac{1}{2}$ N + 1 S + $2\frac{1}{2}$ S). E si dovrebbe leggere: « è una città adolescente, con 4500 ab. sorta a un incrocio, con un porto a 3 miglia a Sud; costituita di un nucleo con negozi, due zone di edifici considerevoli a $\frac{1}{2}$ miglio a Est e ad Ovest, due zone di piccole case $\frac{1}{2}$ miglio a Sud e ad $\frac{1}{2}$ pure a Sud, tre zone di casette, capanne, ecc. »!

milione di ab. Si arriverebbe addirittura a un'equazione della linea di concentrazione di codeste città: $T=30+0,56 R$ (T , temperature Fahrenheit e R , piogge in pollici). Poi si citano moderne evoluzioni da fattorie a centri industriali e re-involuzioni. Viene schizzata l'evoluzione della « megalopoli » londinese (dove l'A. è nato). Si seguono le variazioni di rango delle 15 maggiori città del mondo dal 1500 al 1932. Infine si osserva la distribuzione dei gruppi sociali in aree grosso modo concentriche a Chicago e Toronto.

Parte III: il « controllo » della topografia e di altri fattori. Si comincia con l'esame del « controllo » geologico (cioè subordinazione della distribuzione delle città alle condizioni geologiche e topografiche) nei paesi pianeggianti.

Qui è, fra l'altro, una dozzina di pagine molto interessanti, sulla localizzazione dei centri dei « pionieri » nelle aperte pianure canadesi e statunitensi: essa dipende dal tracciato delle ferrovie e dalla opportunità di stazioni in serie lungo di esse, serie che addirittura hanno assunto toponomasticamente la forma di successioni alfabetiche, come lungo il Grand Trunk canadese da Aronia a Quadra, da Atwater a Zelma, da Allan a Zumbro, ecc. Qui è pure annotata un'indicazione feconda: la opportunità di riconoscere l'*Umland* (così nel testo) dei centri urbani, cercando le linee raggiunte dall'attrazione di ciascun d'essi per taluni fatti: commercio al dettaglio o di particolari generi, diffusione dei quotidiani, comunicazioni telefoniche, ecc.

I capitoli successivi trattano dell'influenza dei fiumi, delle coste e della montagna.

Per i fiumi, richiamati gli esempi già implicitamente accennati, si osservano le città russe, mettendo l'accento su un possibile o apparente « effetto di Ferrel » nella loro localizzazione sulla riva occidentale dei fiumi. Si indicano e si illustrano infine esempi di città in relazione a strette, delta, meandri, confluenze, terrazzi, cascate.

Per le città portuali, di mare e di lago, premesso un cenno sui vari tipi morfologici di coste, l'A. descrive una serie di porti insulari del Pacifico e dà uno sguardo d'insieme ai porti dell'Africa. Vien quindi allo studio dei porti europei, che hanno subito una più lunga evoluzione (Bruges e Venezia) o recentissimi (Gdynia). Infine i dettagli delle trasformazioni subite dal « fronte acqueo » nei centri portuali vengono esemplificati con lo studio di Toronto.

Il primo esempio riguardante le città di montagna è tolto ancora dall'Italia: i centri lungo la valle dell'Adige. Come il breve, notevole cenno su Venezia, anche questo è fatto su osservazioni dirette, con scarsissimo riferimento a letteratura, e niente affatto a letteratura italiana (3). Altri esempi e tipi sono illustrati nelle Alpi francesi, nei Pirenei, nello Harz, nelle Montagne Rocciose.

(3) Un curioso lapsus: nella stessa pagina (284) è scritto Mezzo-corona (fig.), Mezzocorona e Messocorona (testo).

Le città minerarie (cap. XVI), sono create « col minimo riguardo ai vantaggi dell'ambiente »: è il giacimento che le fa sorgere e questo, anzi, più facilmente è stato scoperto dove mancano un copioso rivestimento forestale, un suolo profondo, una densa popolazione. Gli esempi illustrati sono, fra gli altri, quelli di Silver Peak nel Nevada, Sudbury nell'Ontario, Broken Hill in Australia; poi i distretti carboniferi e urbani di Sheffield e della Ruhr.

A questa illustrazione del « controllo « fisico » (anche le città minerarie non sfuggono alla dominanza di un fattore naturale, la presenza del giacimento!) segue uno sguardo ai centri religiosi e turistici: due suddivisioni di uno stesso capitolo. Nella prima si trattano la Città del Vaticano (una mera nota informativa, senza nemmeno avvertire che il « centro urbano » di cui andava indagata la funzionalità religiosa è Roma, ben più che il Vaticano), Lourdes, la Città del Lago Salato e altri centri minori stabiliti da comunità religiose negli S.U.. La seconda serie è illustrata con gli esempi di Davos, dei centri di diporti invernali nel Canada e delle stazioni turistiche del Blue Plateau (65 miglia da Sydney, Australia).

Col cap. XVIII si vengono a considerare città costruite secondo un piano preordinato, ma non legato al preconetto del « graticolato » ed anzi sensibile alle condizioni topografiche. Gli esempi più interessanti riferiti riguardano Adelaide (Australia), Prince Rupert (Canada), Canberra, Dakar, la città-giardino di Lechtworth.

Gli ultimi due capitoli hanno carattere più generale e, in certo modo, conclusivo.

Il XIX si propone di osservare la distribuzione regionale delle città. I problemi sono impostati nell'introduzione: da che cosa è determinata la distanza fra città vicine? qual parte ha la città nell'amministrazione di una vasta regione o di un piccolo distretto? quali « tentacoli », come acquedotti, linee di trasmissione d'energia, ecc., spinge la città nel suo intorno? Questi ed altri problemi analoghi possono offrire, come si vede, materia per tutta un'altra trattazione della geografia urbana. L'A. si limita ad accennarne alcuni e sempre per via di esempi.

La parte più sviluppata e interessante riguarda il « regionalismo » cioè la pianificazione di « regioni » aventi determinati centri urbani come capoluoghi. E' un problema già ampiamente discusso in Inghilterra, in Germania, negli S.U. (e che, fra parentesi, avrebbe meritato un'altrettanto approfondita discussione in Italia, prima di affrontare la riforma regionale dello Stato). L'A., più che prendere posizione, espone i modi coi quali si sono svolte tali discussioni. Un proprio contributo reca soltanto allo studio dell'organizzazione « regionale » da darsi all'Ontario meridionale (Canada).

Anche l'ultimo capitolo è diviso in due sezioni. Nella prima si accennano i vari ordinamenti politico-amministrativi delle città, negli S.U., in Inghilterra, in Germania, riportando infine le considerazioni dello Jefferson sulla « Primate City », la città principale di ciascun paese. In taluni il distacco è nettissimo: in Austria a Vienna segue Graz con un rapporto di popolazione da 100 a 8, in Danimarca Copenaghen: Aarhus 100:11, in Inghilterra Londra: Liverpool 100:14 e così via.

Nella seconda sezione si cercano le basi per classificazioni razionali delle città. Richiamato il già detto per una logica classificazione delle piccole città (towns) fino al raggiungimento del loro climax, che si pone intorno ai 50.000 ab., si viene a considerare l'evoluzione delle due più colossali « megalopoli » New York e Londra.

Prima di concludere si riferiscono ancora le classificazioni funzionali di Arousseau e di Chauncy Harris. Ma quella che l'A. preferisce è collegata all'evoluzione. Egli stabilisce due serie di momenti: una per le città (towns) in cinque età, quale si è già indicata; un'altra per le grandi città (cities) oltre 50.000 ab., in sette stadi, da quello in cui la città comincia ad assorbire i suoi borghi a quello nel quale la megalopoli si organizza in unità amministrative distinte, coordinate da un corpo collettivo superiore.

Seguono otto pagine di bibliografia, che comprovano la vasta, ma pur sempre unilaterale preparazione dell'A. Nulla gli è sfuggito di notevole, che sia stato pubblicato in lingua inglese, ma ignora quasi completamente le altre letterature. Di italiani poi addirittura sono citati solo uno scritto dell'Almagià e uno del Toschi, ma... pubblicati ambedue nella *Geographical Review*!

Un'altra riserva riteniamo dover fare, e riguarda il copioso materiale illustrativo. Copioso, ma quasi esclusivamente costituito di schizzi di mano dell'Autore, di cui dobbiamo ammirare la bravura, ma non sempre l'espressività. E' una nuova « moda » che ha preso piede in America, ma che non ci convince. Queste mistioni di rappresentazioni panoramiche e cartografiche in un solo disegno, appensantite di segni e lettere, senza un preciso rispetto nè a prospettiva nè a scale e proiezioni, sono qualche volta suggestive, ma troppo spesso praticamente illeggibili. Francamente, invece che sostituirli, fanno rimpiangere gli stralci di carte topografiche, da un lato, e le fotografie panoramiche o le stesse « incisioni » dell'Ottocento dall'altro.

Quando vedevamo schizzi del genere tracciati disinvoltamente da Van Loon si poteva sorridere, ma non ora nel vederli profusi a centinaia in testi scientifici da un geografo della statura di Griffith Taylor.

Comunque, anche con questi difetti formali e non ostante un certo disordine della trattazione, spezzata in paragrafi in successione talora sconcertante, il volume costituisce una preziosa mimiera di « casi », spesso bene inquadrati e nitidamente delineati, e di considerazioni illuminanti, che dovrà d'ora in poi essere tenuta presente da chiunque voglia occuparsi di geografia urbana con l'occhio aperto sul mondo intero e non soltanto nel particolare settore della propria più immediata esperienza.

4. Un poco più ristretta, nella materia non nello spazio, è l'opera di Ludwig Mecking, *Die Entwicklung der Gross-städte in Hauptländern der Industrie*.

La prima parte, generale, imposta l'argomento: la « grande città » costituisce un nuovo tipo d'insediamento. Ce ne sono state anche nell'antichità e nel medioevo, ma come casi eccezionali e isolati. Il loro sviluppo

numerico, la loro diffusione è opera dell'era *tecnica*, si può dire dall'ultimo terzo del secolo scorso in poi.

Gli elementi analitici dello studio sono esposti nelle quattro parti successive, dedicate rispettivamente alla Gran Bretagna, alla Germania, agli Stati Uniti e al Giappone.

Chiude, da p. 81 a 98, uno sguardo d'insieme. Seguono 235 notazioni bibliografiche, in gran parte tedesche, ma anche inglesi, americane e francesi. Non senza lacune: per es. non compare nulla... di Griffith Taylor! Di italiani, poi, ahimè, solo uno scritto di O. Marinelli.

Seguendo ora la trattazione, cercheremo di notare le osservazioni e considerazioni più interessanti.

Nella parte generale ci si preoccupa, fra l'altro, di delimitare il concetto di « grande città ». Per quanto riguarda lo sviluppo di essa mediante l'aggregazione di preesistenti centri minori o rurali, Mecking ritiene che — tutto considerato — sia opportuno attenersi ai dati riferiti nelle varie epoche alla città qual'era amministrativamente considerata in ciascuna di esse, contro Olbricht, che pensava che si dovessero per i vari momenti *sommare* i dati riferentisi a tutti i centri costituenti *ora* la città. Quanto ai limiti spaziali (confini) della città, si riferiscono i vari tentativi fatti sulla base delle funzioni e su quella della densità di popolazione o di area costruita, concludendo che la discussione va ripetuta caso per caso. Quanto ai limiti di « grandezza » per l'attribuzione della qualifica di « grande città », Mecking, riferito che è ormai nell'uso comune il limite di 100.000 abitanti, obietta che esso deve piuttosto ritenersi variabile nello spazio e nel tempo. Quella che può concepirsi come « grande città » in Cina non è la stessa che in Europa, nel Medioevo oppure oggi. Perciò la base numerica (che alla fine della discussione egli accetta ancora « intorno ai 100.000 ab. »), va integrata con le considerazioni sociali ed economiche, che fanno della « grande città » un fatto esclusivamente moderno.

La discussione si ripete per le « città milionarie », le metropoli, quindi per i « gradi » intermedi.

Si esaminano quindi lo sviluppo topografico e la « struttura » differenziata interna, le interdipendenze con l'industria e il traffico e infine le ragioni della scelta fatta dei paesi da studiare analiticamente, dolendosi di non poterla estendere, per mancanza di materiali di studio, alle grandi città dell'Eurasia sovietica, che, stando ai censimenti, sarebbero almeno 82.

L'illustrazione analitica e comparazione delle grandi città nei quattro paesi considerati ha per filo conduttore la serie di otto « tappe » rappresentate dai censimenti degli anni (o intorno agli anni) 1865 e decennali successivi (dal 1880 al 1940), e si appoggia alla relativa rappresentazione cartografica delle 8 tavole in fondo al volume. Qui sono rappresentate per ciascuna città, al suo luogo, con colonne di altezza proporzionale le popolazioni in quegli anni, cominciando dalla data in cui è stata raggiunta la consistenza di « grande città » (100.000 ab.). Una rappresentazione semplicissima e, se si vuole, semplicistica, ma di chiara lettura.

Per ciascun paese si comincia con lo studiare la fase iniziale e le successive principali, che non per tutti coincidono per data e caratteri. La Gran Bretagna ha preceduto ogni altro paese nella meccanizzazione e concentrazione dell'industria, quindi anche nella formazione delle grandi città (Vergrossstädterung): erano già 12 oltre 100.000 ab. nel 1850 e 25 nel 1880 (51 nel 1940). Nel Giappone erano 3 prima della Rinascita (Meiji), 8 nel 1900, 45 nel 1940.

Per ciascun paese, il successivo paragrafo esamina la distribuzione geografica delle città considerate, venendo a riunirle in « regioni » particolari, e il terzo tende ad individuarne i « tipi » di sviluppo.

In Gran Bretagna si distinguono, p. es., tre tipi: grandi città ormai « stagnanti » da un 60 anni; altre che hanno avuto il massimo sviluppo fra il 1880 e il 1900 e poi sono rimaste stagnanti o addirittura in declino; altre infine il cui sviluppo è stato in continuo incremento fino allo scoppio della seconda Guerra Mondiale.

Non è possibile seguire nel dettaglio tutta la esposizione dei dati e la loro discussione, che l'A. fa alla luce di ogni opportuna considerazione sociale, economica, politica, per le città singole e nei confronti fra loro. Per la Germania ci sono anche alcune pagine dedicate alle direttrici previste o proposte per la ricostruzione. Per il Giappone è da sottolineare l'interesse delle notizie riferite, che non sono di dominio così comune come molte di quelle riguardanti gli altri tre paesi e che si devono alla particolare conoscenza di questo da parte dell'A., conoscitore diretto e studioso noto per preziose opere originali su di esso.

Il capitolo conclusivo si inizia con la revisione dei motivi della formazione delle grandi città. In tempi antichi le funzioni politiche, commerciali e strategiche prevalsero. Restano importanti, pur assumendo nuovi caratteri, in unione ai motivi *tecnici*, che divengono prevalenti nell'ultimo ottantennio. Da ciò i caratteri ben diversi della Vergrossstädterung in Gran Bretagna e Germania, dove ne esisteva una intelaiatura di base, in confronto a Stati Uniti e Giappone, dove il fenomeno si è prodotto quasi su terreno vergine nella « età della tecnica ».

Si accennano poi rapidamente le relazioni fra la distribuzione delle grandi città e i dati fisici di altitudine e idrografia: su 256 città considerate, 117 sono fra 0 e 30 m.s.m., le più, quindi, città portuali, e appena 7 sono al di sopra dei 350 m.s.m.

Indi si riassumono le osservazioni sulla grandezza e numero delle grandi città, con speciale riguardo alle città milionarie e capitali.

Nel 1865 si contavano in tutto il mondo cinque città milionarie, e non erano di più nel 1880. Ma poi sono cresciute: nell'anteguerra (1880-1910) fino a 13; nell'interguerra (1920-1940) a ben 38.

La misura della concentrazione della popolazione nelle città principali (Spitzenstädte, corrispondenti alle Primate Cities di Jefferson) in confronto a quella totale delle grandi città è del 40% in Gran Bretagna (Londra), del 32% in Giappone (Tokyo), del 20% negli S.U. (New York), del 18% in Germania (Berlino). E', o, meglio, era nel 1940.

Opportuni diagrammi mettono a confronto lo sviluppo della popolazione totale e di quella delle grandi città, oltre che il loro numero nei quattro paesi. Considerazioni particolari si fanno sul rapporto fra gli sviluppi della densità e quelli delle grandi città: queste eccezionalmente possono sorgere anche isolate, comunque esercitano nell'immediato intorno una duplice azione centripeta (sobborghi, satelliti, ecc.) e centrifuga. Ma l'accostamento o concentrazione di numerose grandi città in una sola regione dipende quasi sempre da particolari ricchezze del suolo e sottosuolo (es. bacini minerari). A chiusa si accennano i problemi della « pianificazione » per il futuro: il dilemma fra vita urbana, che è vita altamente sociale, e vita rurale, isolata, deve essere superato e può esserlo dalla tecnica contemporanea. L'enorme ingrossamento delle città è una malattia dell'organismo sociale odierno. « Europa wird krank an der Grösse seiner Grossstädte » (Riehl) vien riferito in altro punto.

Il grido d'allarme è generale, da Mumford (*The Culture of Cities*, 1938), che lo getta altissimo, al Griffith Taylor, testè recensito, che l'accenna nell'ultima pagina del suo libro, a Ildefonso Cerda, il cui motto chiude questo di L. Mecking: « ruralizad lo urbano, urbanizad lo rural! ».

5. Chiusi i tre libri, che abbiamo ora riletto, e postili idealmente l'uno accanto all'altro, troviamo che essi si integrano fecondamente.

Il tentativo sistematico del Toschi va arricchito della casistica copiosa e brillante di Griffith Taylor, che non solo può servire ad illustrarlo ma suggerisce ad esso ulteriori perfezionamenti, sia verso particolari precisazioni, sia per nuove differenziazioni di dettaglio e nuove sintesi da punti di vista rimasti in ombra.

Il contributo del Mecking, d'altro canto, concorre a precisare la conoscenza d'insieme di un particolare, ma forse ancor oggi il più interessante settore, qual'è quello delle « grandi città », ed in ispecie nei suoi valori quantitativi. Ed esso è redatto con una sistematicità che — più facilmente di quanto non possa avvenire per l'altro — consente di porla a raffronto e ad integrazione di un inquadramento generale della materia qual'è stato tentato dal primo con uno sforzo di pensiero, del quale gli va dato atto, anche se non sorretto da sì vasta informazione ed esperienza, quali nutrono specialmente l'opera del secondo.

SUMMARY. — The A. examines three recent books of urban geography: he himself is the author of the first of them (*Geografia urbana*, Bari 1947); G. TAYLOR is the autor of the second book (*Urban Geography*, Londra 1949), and L. MECKING is the author of the third book (*Die Entwicklung der Grossstädte in Hauptländern der Industrie*, Amburgo 1949); and he comes to the conclusion that these books integrate each other very well, because the first of them is reached by the abundant casuistry of the book by Taylor, and the book by Mecking precises the general knowledge of the great cities.