

Giovanni Favero

La mobilità urbana nelle città italiane tra Otto e Novecento: fonti statistiche e anagrafiche.

1. Il fenomeno della mobilità residenziale all'interno delle città in età contemporanea pone agli storici due ordini di problemi. Da un lato c'è un'oggettiva difficoltà nel reperimento e nell'uso delle fonti, scarse dal punto di vista statistico, soprattutto in Italia, e difficilmente accessibili o utilizzabili solo con grosso lavoro di spoglio a livello anagrafico. D'altra parte permangono forti incertezze a livello di elaborazione e interpretazione dei dati disponibili.

Cosa possono dire i traslochi allo storico? La storia della città può trarne informazioni utili a valutare meglio i mutamenti complessivi nella struttura urbanistica e demografica, sulla quale peraltro incidono in misura notevole anche le immigrazioni dall'esterno e il movimento naturale. La storia sociale ha per parte sua mostrato negli ultimi decenni un forte interesse per i percorsi degli individui attraverso le città, espressione di una più o meno riuscita integrazione sociale nell'ambito urbano e particolarmente utili per affinare un'interpretazione della mobilità sociale che spesso resta legata a classificazioni parziali, come quelle professionali¹. Seguire longitudinalmente i movimenti degli individui appare tuttavia impossibile se ci si basa su fonti statistiche, che tendono a essere esaustive ma che presentano dati aggregati per professione, sesso, età, quartieri; le anagrafi permettono invece di analizzare questi movimenti a livello minuto, anche se resta difficile valutare la rappresentatività dei singoli casi, dei campioni, delle stesse realtà urbane analizzate.

Colmare la frattura esistente tra dati statistici editi e fonti anagrafiche appare quindi un'operazione imprescindibile, anche se inevitabilmente complessa. Un punto di partenza è offerto dalla constatazione che la registrazione anagrafica dei trasferimenti di persone all'interno della città costituisce la base per la maggior parte delle elaborazioni (eseguite con scopi e secondo criteri molto diversi) effettuate all'epoca dalle autorità comunali e pubblicate. Le eventuali discrepanze tra i movimenti effettivi e i movimenti denunciati all'anagrafe si riflettono quindi sia sulla fonte documentaria sia sui dati elaborati a partire da questa, dove appaiono peraltro più evidenti. Di qui la possibilità di indagare sulle incongruenze statistiche come sintomo di uno sfasamento nel rapporto tra i percorsi di urbanizzazione e la loro registrazione e rappresentazione², ma anche uno stimolo a superare la contrapposizione tra macro e micro che impedisce di cogliere il nesso tra le motivazioni singolari dei traslochi e le

¹ Come tenta di dimostrare O. Faron, *Itinerarie(s) urbain(s): les changements de domicile à l'intérieur de Milan au XIXme siècle*, «Annales de démographie historique», 1999, 1, p. 78.

² Un tentativo di indagine in questo senso è stato effettuato da chi scrive in G. Favero, *I quartieri di Firenze: la costruzione statistica dello spazio urbano*, Università Ca' Foscari Venezia, Dipartimento di Scienze Economiche, Nota di Lavoro 2003.10, dicembre 2003, disponibile all'URL <http://www.dse.unive.it/workpapers/0310.pdf>

trasformazioni della città³. Questo contributo tenta di formulare proposte operative in questa seconda direzione, indicando possibili percorsi di indagine utili a dare loro maggiore consistenza, con specifico riferimento alla realtà italiana nel periodo compreso tra l'Unità e gli anni trenta del novecento.

2. Le fonti disponibili sui traslochi all'interno delle città italiane in età liberale possono essere distinte in tre gruppi secondo il livello di rielaborazione e del tipo di informazioni contenute.

a) Studi generali sul fenomeno: il più completo è forse quello di Bachi del 1933⁴, ma esistono numerosi contributi dedicati a singole città, quartieri o gruppi di abitazioni⁵. Confrontano numerosi indici calcolati sui dati disponibili a livello municipale, consentendo di cogliere le principali differenze tra i centri urbani legati alla dimensione, alla posizione geografica, alla tipologia di popolazione, e di avanzare alcune ipotesi sulla dinamica generale del fenomeno nel periodo considerato, in Italia e in Europa.

b) Pubblicazioni statistiche municipali: per l'Italia liberale forniscono dati estremamente frammentati e discontinui, a livello diverso di aggregazione. Seguendo in parte la distinzione proposta da Bachi, possono essere suddivisi in tre tipologie:

- 1) dati sul numero complessivo di traslochi avvenuti mensilmente, per bimestre o per anno all'interno di ogni città, ricavati generalmente dalle denunce all'anagrafe. Per 70 città italiane queste informazioni sono state raccolte dalla Federazione della Proprietà Edilizia per il periodo 1927-1931⁶; i periodici municipali le forniscono anche per Firenze dal 1900 al 1913⁷, per Napoli nel 1908⁸, per Torino dal 1903 al 1910⁹, per Brescia dal 1908 al 1912¹⁰, per Roma dal 1901 al 1924¹¹ e solo per le case dell'Istituto per le case popolari ed economiche

³ «On closer inspection, [...] the contrasting of macro or structural flows and micro or "individual" moves is revealed to be formally incorrect and substantially misleading as a scholarly method: essentially, the latter were nothing more than components of the former»: R. Derosas, *Residential mobility in Venice*, «Annales de démographie historique», 1999, 1, p. 36.

⁴ R. Bachi, *La mobilità della popolazione all'interno delle città europee*, Roma, Federazione nazionale fascista della proprietà edilizia, 1933; fornisce anche una bibliografia delle fonti edite disponibili a livello minuto che ho utilizzato come punto di partenza.

⁵ Tra gli altri, vedi G. Mortara, *La popolazione delle grandi città italiane*, Torino, Utet, 1908, pp. 404-405; D. Orano, *Inchiesta sulle abitazioni operaie del Testaccio*, Pescara, Industrie Grafiche, 1911; L. Maroi, *Movimenti della popolazione romana nell'interno della città*, «Capitolium: rassegna mensile del Governatorato di Roma», 4, 1928 (ottobre); M. Vergottini, *I fenomeni demografici come base di quelli economici*, «Bollettino dell'Istituto statistico-economico di Trieste», 5, 1930 (ottobre-dicembre), p. 197.

⁶ R. Bachi, *Il mercato edilizio: dati statistici*, 2 voll., Roma, Federazione nazionale fascista della proprietà edilizia, 1932.

⁷ «Annuario di statistica del Comune di Firenze», 1-11, 1903-1913.

⁸ «Annuario di statistica del Comune di Napoli», 1, 1908.

⁹ «Annuario del Municipio di Torino», 1-8, 1902/1903-1910.

¹⁰ «Annuario statistico del Comune di Brescia», 1-5, 1908-1912.

¹¹ Comune di Roma. Ufficio di statistica, *Vita demografica, economica, amministrativa del Comune di Roma*, Roma, Bencini, 1925.

di Milano dal 1909 al 1913¹² (in quest'ultimo caso i dati non provengono dall'anagrafe).

- 2) dati ricavati da inchieste statiche, in cui sia rilevata la durata della dimora. Per le città italiane simili informazioni non venivano raccolte nei censimenti, ma solo in occasione di inchieste parziali sulle abitazioni effettuate a livello municipale: sono così disponibili per un campione scelto di abitazioni a Trieste nel 1913¹³, per le abitazioni popolari di Firenze nel 1907¹⁴ e di Milano nel 1904¹⁵ e per le abitazioni per impiegati a Roma nel 1907¹⁶.
- 3) dati sui traslochi classificati in base al quartiere di provenienza e/o di destinazione, ricavati dall'anagrafe: particolarmente abbondanti per Roma (1885-1886, 1890-1897, 1901-1904, 1924-1927)¹⁷, questo tipo di informazioni diventano più limitate cronologicamente nel caso di Firenze (1907)¹⁸, e meno dettagliate nel caso di Genova (1931-1932)¹⁹ e di Perugia (1906, ma con la sola divisione fra città e campagna)²⁰.

c) Registri di popolazione municipali: consentono di ricostruire a livello fine i percorsi abitativi di tutti gli abitanti regolarmente iscritti all'anagrafe, al limite seguendone anche gli spostamenti da città a città, ma scontano alcune lacune legate al mancato rispetto dell'obbligo di denuncia del cambiamento di abitazione da parte dei cittadini. Solo in alcuni comuni gli uffici hanno effettuato spogli statistici dei traslochi, assimilabili ai dati statistici editi sopra descritti per qualità. Nella maggior parte dei comuni, l'anagrafe post-unitaria fa tutt'uno con l'attuale registro di popolazione e quindi non è conservata a scopo di consultazione e studio, ma per uso amministrativo: è possibile quindi accedere a dati storici riguardanti singole persone, ma non al complesso della documentazione. Di qui la difficoltà di ricerche volte a ricostruire i caratteri della mobilità urbana nel suo complesso.

Ciononostante, nei decenni recenti numerosi studiosi hanno potuto lavorare su vasti campioni di dati anagrafici, in alcuni casi attraverso un complesso lavoro di selezione a monte

¹² *L'Istituto di Milano per le case popolari ed economiche nel 1912-13*, Milano, Tipografia degli operai, 1914.

¹³ Un rilievo sullo stato delle case della città di Trieste fu effettuato nel 1913, chiedendo agli inquilini anche informazioni sulla lunghezza della dimora, ma i risultati non furono pubblicati. Uno spoglio di 700 schede fu effettuato da Diego De Castro e i risultati furono pubblicati in R. Bachi, *La mobilità della popolazione*, cit., pp. 199-202.

¹⁴ U. Giusti, *L'inchiesta sulle abitazioni popolari (ottobre 1907)*, Monografie e studi della Sezione di statistica del Comune di Firenze, n. 1, Firenze, Chiari, 1908.

¹⁵ A. Schiavi, *Il censimento delle abitazioni popolari in Milano (1904)*, «Riforma Sociale», 14, 1904, p. 226.

¹⁶ R. Bachi, *Inchiesta sulle abitazioni degli impiegati d'ordine e subalterni in Roma*, Pubblicazioni dell'Ufficio del Lavoro del MAIC, serie B, n. 20, Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1908.

¹⁷ «Annuario statistico del Comune di Roma», 1-2, 1885-1886, e le bozze di stampa non pubblicate per il periodo 1914-1924; «Capitolium: rassegna mensile del Governatorato di Roma», 1-8, 1925-1932; i dati *Ivi* pubblicati sono riportati e discussi in L. Maroi, *Movimenti della popolazione romana nell'interno della città*, cit.

¹⁸ «Annuario statistico del Comune di Firenze», 5, 1907.

¹⁹ Dati forniti dall'Ufficio di statistica del Comune di Genova sono rielaborati in R. BACHI, *La mobilità della popolazione*, cit., pp. 360-364, che presenta i dati sui quartieri di provenienza e destinazione, ma non incrociati fra loro.

²⁰ «Annuario statistico del Comune di Perugia», 1, 1906.

dei percorsi da studiare, in altri perché il registro di popolazione era stato ricostituito su nuova base e quindi archiviato²¹. In alcuni casi, l'analisi dei percorsi abitativi, oltre che professionali, attraverso il registro anagrafico ha consentito di formulare interessanti ipotesi sui fattori che influenzano i percorsi di mobilità urbana, sulle quali si tornerà più avanti.

3. Nel seguito di questo saggio, mi concentrerò in particolare sulle fonti statistiche edite (b), che ho utilizzato per mettere in evidenza le direzioni di ricerca che ciascuna delle tipologie sopra delineate (1, 2, 3) apre allo storico. L'anagrafe (c) resta evidentemente il termine di confronto ultimo e in qualche modo ideale, soprattutto per una verifica di eventuali ipotesi generali, cui questo intervento rinvia. Gli studi di carattere generale (a) saranno invece utilizzati per indicare alcuni termini di confronto a livello internazionale e per inquadrare l'evoluzione storica del fenomeno nel contesto cronologico dei decenni a cavallo tra '800 e '900.

Sulla base dei dati raccolti da Bachi²² si può affermare che, a livello estremamente generale, la mobilità urbana della popolazione è decisamente inferiore nelle città italiane rispetto a quanto constatato nella maggior parte delle città europee. L'altissima mobilità della popolazione di alcune grandi città europee è peraltro da attribuirsi soprattutto al numero elevatissimo di traslochi effettuati da una piccola minoranza della popolazione, costituita prevalentemente da dozzinanti o subaffittuari, che convivono con nuclei famigliari estranei, ma soprattutto da garzoni e domestiche²³. La minore incidenza di questo fenomeno sulla mobilità complessiva della popolazione delle città italiane è in parte da attribuirsi a una diversa composizione della stessa popolazione urbana, ma probabilmente in maggior misura a una minore osservanza, legata a fattori amministrativi e culturali, dell'obbligatorietà delle denunce di trasferimento da parte di queste particolari categorie in Italia.

Da un punto di vista diacronico, si può osservare come il numero annuo di traslochi abbia iniziato gradualmente a declinare nella quasi totalità delle città europee sin dagli ultimi anni dell'ottocento, con un più deciso rallentamento durante la prima guerra mondiale. Il fenomeno è solo in parte legato allo sviluppo dell'edilizia popolare, e va invece ascritto soprattutto al miglioramento dei mezzi di trasporto urbani e alla riduzione della giornata

²¹ È il caso per esempio dell'anagrafe austriaca di Venezia (1850-1869), conservata presso l'Archivio comunale alla Celestia (sul quale vedi S. Barizza, *Il Comune di Venezia 1806-1946: l'istituzione - il territorio. Guida-inventario dell'archivio municipale*, Venezia, Comune di Venezia, 1987) e studiata dal punto di vista della mobilità urbana in R. Derosas, *Residential mobility in Venice*, cit., pp. 35-61, oppure dell'anagrafe milanese di fondazione napoleonica (1811-1861) studiata da O. Faron, *Itinerarie(s) urbaine(s)*, cit., pp. 63-80. Si veda anche la proposta di progressiva costruzione di un archivio digitale avanzata da R. Derosas, *A database for the study of the Italian population registers*, «Historical Social Research / Historische Sozialforschung», 52 (1989), pp. 59-65. Ampio spazio all'analisi della mobilità residenziale è dedicato anche in M. Gribaudo, *Mondo operaio e mito operaio: spazi e percorsi sociali a Torino nel primo Novecento*, Torino, Einaudi, 1987, pp. 37-46, 75-88.

²² R. Bachi, *La mobilità della popolazione*, cit., p. 121: nel primo decennio del '900, in Italia «le più alte quote di persone traslocate, arrivavano a Firenze e Brescia a poco più del 16%, mentre contemporaneamente nelle altre città europee la media dei quozienti di mobilità era vicina al 30%. Soltanto a Torino si giunse nel 1903-5 ad una percentuale di poco inferiore a 25».

²³ Ivi, p. 194.

lavorativa, che hanno reso possibili spostamenti più lunghi tra il luogo di abitazione e quello di lavoro, rendendo sempre meno necessario il trasloco in caso di mutamento di impiego per le famiglie appartenenti alle classi lavoratrici²⁴. Durante il conflitto, i numerosi provvedimenti vincolistici contro gli sfratti e l'aumento dei fitti hanno fortemente contribuito a frenare ulteriormente i trasferimenti di abitazione.

In Italia, il fenomeno di riduzione della mobilità appare avvertibile ma meno accentuato negli anni precedenti la prima guerra mondiale, e riguarda soprattutto le città in cui il numero dei traslochi era relativamente più alto²⁵. Durante il conflitto, al contrario di quanto avvenuto in tutte le città estere, nelle due città italiane per le quali sono disponibili dati statistici il numero dei trasferimenti di abitazione aumenta in maniera decisa, per ritornare sotto i livelli prebellici nei primi anni venti²⁶. Questo aumento è molto probabilmente il risultato della affrettata regolarizzazione anagrafica di molti trasferimenti avvenuti negli anni precedenti e non denunciati, avvenuta a causa di provvedimenti, legati al razionamento dei viveri o agli obblighi militari, che resero inevitabile «un più intimo contatto con gli uffici municipali»²⁷.

Fenomeni di sotto-registrazione come quelli sopra descritti spiegano però solo in parte le differenze che si rilevano nei quozienti di mobilità tra città grandi e piccole e tra i centri settentrionali e meridionali nella sola raccolta di dati omogenea cronologicamente, relativa al periodo 1927-1931²⁸. Per quanto riguarda il numero relativamente maggiore di traslochi all'interno delle città di maggiori dimensioni, alla luce delle rilevazioni statiche disponibili (delle quali tratterò in dettaglio nel paragrafo immediatamente successivo) appare evidente l'influenza esercitata dalla più forte presenza dei gruppi di popolazione più mobili (persone sole recentemente immigrate, domestiche, ma anche in generale il proletariato industriale) e soprattutto dalla maggiore estensione urbana, che determina una più frequente necessità di cambiar casa in occasione di mutamenti lavorativi. Il differenziale tra Nord e Sud non può

²⁴ Da questo punto di vista, appare chiaro che i fenomeni di modernizzazione urbana tendono a far diminuire piuttosto che aumentare il livello di mobilità residenziale della popolazione, al contrario di quanto talora ipotizzato, soprattutto nelle prime ricerche sociologiche sul fenomeno: vedi a questo proposito le osservazioni di J.-L. Pinol, *Le monde des villes au XIX^{me} siècle*, Paris, Hachette, 1991.

²⁵ *Ivi*, p. 121: a Brescia si passa da 192 traslochi l'anno ogni 1.000 abitanti nel 1896 a 110 nel 1912; a Firenze da 163 nel 1900 a 118 nel 1913; a Torino da 249 nel 1903 a 115 nel 1910. Il fenomeno non si verifica in città, come Roma e Perugia, dove il quoziente di mobilità era già inferiore al 10%.

²⁶ *Ivi*, pp. 121-122: a Roma si hanno 54 traslochi per 1.000 abitanti nel 1912, 86 nel 1915, 25 nel 1920; a Brescia 110 nel 1912, 250 nel 1916, 110 nel 1920.

²⁷ *Ivi*, p. 122: l'osservazione di Bachi appare fondata e consente di arguire una più forte inosservanza media in Italia delle norme che imponevano la denuncia dei traslochi, e di spiegare così, come suggerito sopra, il differenziale di mobilità tra le città italiane ed estere. Sul "municipalismo di guerra" e l'avvicinamento all'amministrazione di gruppi di popolazione i cui rapporti con le istituzioni locali erano spesso di indifferenza o diffidenza, vedi M. Mondini, *Istituzioni e società a Bassano in tempo di guerra*, in G. Favero - M. Mondini, *Bassano 1915-1918: istituzioni società consumi*, Bassano del Grappa, Editrice Artistica Bassano, 1999, pp. 5-47.

²⁸ Da R. Bachi, *Il mercato edilizio: dati statistici*, cit., sono ricavati i dati rielaborati in IDEM, *La mobilità della popolazione*, cit., pp. 101-103, e commentati alle pp. 121-126. I quozienti di mobilità medi variano dal 5% delle città con meno di 50.000 abitanti al 7,27% di quelle con una popolazione compresa tra i 50.000 e i 100.000 abitanti, fino al 12,24% delle città con più di 100.000 abitanti. Lo stesso quoziente medio nel complesso delle città dell'Italia settentrionale è pari al 10,39%, nell'Italia centrale al 6,34% e nel Meridione e nelle isole al 3,73%. Il differenziale geografico permane se si mettono a confronto solo città delle stesse dimensioni, anche se si nota una mobilità più vicina alla media nazionale nelle città meridionali di dimensioni medie, dove il numero di traslochi appare maggiore rispetto a quello delle grandi città.

essere fatto risalire alla diversa frequenza di centri più popolosi nelle due grandi ripartizioni geografiche, perché il fenomeno si ripete mettendo a confronto città delle medesime dimensioni. La diversa composizione sociale della popolazione urbana e il diverso andamento dell'attività edilizia, entrambi fenomeni legati allo sviluppo del triangolo industriale, possono in parte giustificare una mobilità maggiore nelle città settentrionali. Un ulteriore fattore non trascurabile è certamente la discontinua efficacia della registrazione anagrafica in alcuni centri urbani, soprattutto meridionali, attestata da numerose indagini compiute in occasione dei censimenti dalla Direzione di statistica²⁹. Si tratta tuttavia di ipotesi che meriterebbero di essere vagliate con indagini specifiche sulle singole realtà urbane.

4. I censimenti urbani in cui sia stata rilevata la durata della dimora forniscono dati soltanto per una parte della popolazione delle città di Trieste, Milano, Firenze e Roma. I risultati ricavabili da queste inchieste appaiono tuttavia estremamente interessanti, perché consentono di indagare sulla mobilità differenziale di diverse sezioni della popolazione, classificabili in base all'ampiezza del nucleo familiare e alla fase del ciclo di vita della famiglia (in questo caso con l'ausilio di altre fonti), nonché in relazione alla classe sociale. Offrono quindi un supporto empirico ad alcune delle spiegazioni ipotizzate nel paragrafo precedente per spiegare i differenziali nel tasso di mobilità all'interno delle città italiane.

Un primo dato che emerge da tutte le rilevazioni (e che risulta confermato da indagini dettagliate sui traslochi effettuate nelle città tedesche) riguarda la maggior mobilità delle persone sole rispetto alle famiglie³⁰. In media, metà delle persone che traslocano lo fanno senza essere accompagnate dai membri della propria famiglia. In questo computo rientrano i nuclei composti da una sola persona, i singoli membri di una famiglia che escono di casa da soli o per andare a convivere con altri, eventualmente formando una nuova famiglia, e i singoli conviventi con nuclei familiari estranei. Va sottolineato che la mobilità di queste diverse tipologie è decisamente diversa. Sicuramente alta è quella dei singoli viventi presso famiglie estranee per motivi di lavoro od ospitati, a conferma del ruolo predominante dei movimenti determinati da dozzinanti, garzoni e domestiche. L'uscita di singoli membri dalla famiglia, fenomeno frequentissimo, ha piuttosto a che fare col ciclo di vita familiare, e merita di essere analizzato a parte. La mobilità dei nuclei formati da persone che vivono da sole, infine, appare in alcuni casi addirittura minore rispetto a quella delle famiglie più numerose³¹.

Se si prendono in considerazione soltanto i traslochi effettuati da nuclei familiari con più di un componente, appare chiaro che le famiglie più piccole sono decisamente più mobili

²⁹ Vedi in particolare l'intervento di Luigi Bodio alla seduta del Consiglio superiore di statistica del 27 giugno 1880, in «Annali di statistica», II, 20 (1881), pp. 79-80.

³⁰ R. Bachi, *La mobilità della popolazione*, cit., pp. 150-165.

³¹ Come rilevato a livello minuto, per alcune delle parrocchie più povere di Venezia negli anni 1850-1869, da R. Derosas, *Residential mobility in Venice*, cit., p. 48.

rispetto a quelle di maggiori dimensioni. Il fenomeno è rilevato anche dai dati anagrafici relativi a Milano da Olivier Faron e a Venezia da Renzo Derosas, nonché da più ampie indagini sociologiche effettuate ad ampio raggio nelle città contemporanee³². L'interpretazione del dato appare tuttavia diversa a seconda degli autori e delle finalità dello studio. Faron individua nella maggiore stabilità dei nuclei di maggiori dimensioni un sintomo del fatto che un elevato numero di figli non costituisce un ostacolo al radicamento in ambito urbano della famiglia³³. In questo senso, individua nella mobilità residenziale un sintomo di malessere sociale e della difficoltà di adattamento. Questo aspetto è sottolineato anche da Derosas, tuttavia nella consapevolezza che i trasferimenti di abitazione, in quanto forma privilegiata di adattamento all'ambiente urbano, sono contemporaneamente sintomo di difficoltà e strumento per modificare una situazione divenuta insostenibile³⁴. Da questo punto di vista, la presenza di numerosi figli può favorire la stabilità residenziale anche a scapito della mobilità sociale, che secondo Maurizio Gribaudi risulta incentivata dallo scarso radicamento in un tessuto di vicinato socialmente omogeneo, tanto nel caso di carriere particolarmente fortunate che di cadute rovinose³⁵.

Dai dati statici non è possibile ricostruire i percorsi abitativi delle famiglie. La durata della dimora aumenta però progressivamente passando dalle famiglie di nuova formazione a quelle più vecchie: questa osservazione può apparire lapalissiana, se si immagina il trasloco come collegato essenzialmente all'uscita di casa e al matrimonio o alla formazione di una nuova convivenza. Può tuttavia assumere qualche significato in più se collegata all'osservazione, desunta da altre fonti³⁶, che le famiglie da poco trasferitesi hanno maggior probabilità, rispetto a quelle residenti da lungo tempo nello stesso alloggio, di traslocare di nuovo. Questo fenomeno suggerisce l'idea di una iniziale ricerca per tentativi successivi di un'abitazione ritenuta soddisfacente, e in seguito di un progressivo adattamento, probabilmente legato anche all'aumento di dimensioni della famiglia, che come si è visto rende più difficili gli spostamenti. La tendenza ad una maggiore stabilità col passare degli anni si inverte in genere dopo 25-30 anni, in occasione del passaggio generazionale, in cui eventi demografici (l'uscita di casa dei figli, la morte di qualche membro della famiglia) tendono a modificare le dimensioni del nucleo e le sue esigenze abitative³⁷. Di qui la possibilità di individuare una

³² L. Long, *The influence of number and ages of children on residential mobility*, «Demography», 9 (1972), pp. 371-382.

³³ O. Faron, *Itinerarie(s) urbaine(s)*, cit., p. 78.

³⁴ «In a urban pattern it was largely through residential mobility that individuals and families tried to adapt their living environment to meet their changing needs»: R. Derosas, *Residential mobility in Venice*, cit., p. 37.

³⁵ M. Gribaudi, *Mondo operaio e mito operaio*, cit., pp. 85-88.

³⁶ R. Bachi, *La mobilità della popolazione*, cit., pp. 172-182, utilizza i dati ricavati da un'inchiesta svolta a Breslavia in occasione del censimento del 1905, in cui fu chiesto ad ogni famiglia di indicare il numero di traslochi effettuati a partire dalla sua costituzione («Breslauer Statistik», Band 27, Heft 1); anche lo studio sull'anagrafe veneziana di R. Derosas, *Residential mobility in Venice*, cit., p. 51, conferma la maggior probabilità di traslocare ancora delle famiglie trasferitesi da poco.

³⁷ A questo proposito R. Bachi, *La mobilità della popolazione*, cit., pp. 179-190, fa riferimento ai dati ricavati dai censimenti berlinesi del 1895 e del 1900.

regolarità statistica che porta le famiglie ad avere una mobilità più bassa nella fase centrale del loro ciclo di vita, e decisamente più alta nella fase iniziale e nei periodi di mutamento strutturale.

Per quanto riguarda la mobilità delle diverse classi sociali, i dati relativi a un campione di schede raccolte nel censimento effettuato a Trieste nel 1913³⁸ forniscono informazioni interessanti, anche se in qualche modo ambigue. Il campione è stato selezionato su base geografica, individuando le aree in cui era maggiormente localizzata ciascuna delle quattro categorie individuate (famiglie agiate, medie, povere urbane, povere rurali) e ulteriormente filtrato in base alla professione del capofamiglia. La lunghezza della dimora è minima fra i ceti medi, più alta tra gli operai (i “poveri urbani”) e nelle famiglie agiate, e massima tra i “poveri rurali”. In realtà all’interno di questa ultima classe si possono distinguere nettamente due sotto-popolazioni, quella dei piccolissimi proprietari terrieri, poveri ma legati alla terra, e quella dei braccianti e lavoratori giornalieri, minoritaria ma estremamente mobile. Un fenomeno simile, anche se con una maggiore preponderanza delle famiglie più mobili, si osserva nel caso degli operai, distinguibili sulla base del fatto di vivere in affitto o di possedere un alloggio in proprietà³⁹. La classe media risulta tra tutte la più mobile; questo fenomeno può essere peraltro in parte spiegato dal fatto che il quartiere della Barriera Vecchia, nel 1913 abitato in prevalenza da impiegati, fu quasi completamente risanato e ricostruito nel primo decennio del ‘900: di conseguenza, la bassa durata della dimora è da collegarsi soprattutto all’alto numero di case nuove⁴⁰.

In realtà il tentativo di classificare socialmente la popolazione urbana sulla base del quartiere di residenza sconta tutta una serie di difficoltà legate agli effetti di trasformazioni urbane e alla forte promiscuità sociale caratteristica della maggior parte dei centri urbani italiani⁴¹. Da questo punto di vista, sembra più interessante un’analisi che si limiti a prendere in considerazione la distribuzione topografica dei traslochi, per indurre poi da questa e dall’incrocio con elementi forniti da altre fonti eventuali considerazioni sulle caratteristiche sociali della struttura urbana.

³⁸ Rielaborati *Ivi*, pp. 199-202.

³⁹ In effetti, le differenze nella lunghezza media della dimora delle diverse classi si annullano quasi completamente se si escludono dal computo le famiglie dimoranti nella stessa casa da più di vent’anni: le famiglie agiate passano da 8,28 anni a 5,14; i ceti medi da 4,58 a 4,52; i poveri urbani da 7,12 a 5,00; i poveri rurali da 10,96 a 4,58; *Ivi*, pp. 200-201.

⁴⁰ Per queste informazioni e per una descrizione delle caratteristiche sociali dei quartieri, vedi P. Luzzatto Fegiz, *La popolazione di Trieste (1875-1928)*, Fig. 10, 15 e Tav. 51. Le considerazioni nel testo meriterebbero di essere approfondite, anche in relazione alla presenza maggioritaria degli esponenti del ceto medio tra gli abitanti di alloggi di nuova costruzione.

⁴¹ Per un’analisi dettagliata dei tentativi di misurare il “grado di agiatezza” sulla base del quartiere di residenza, con particolare riferimento alle indagini effettuate a Firenze da Ugo Giusti e pubblicate in U. Giusti, *I fenomeni demografici in relazione allo stato economico della popolazione*, «Giornale degli economisti e Rivista di statistica», III, 20 (1909), pp. 137-152, mi permetto di rinviare nuovamente a G. Favero, *I quartieri di Firenze*, cit.

5. Dati significativi sulla distribuzione dei traslochi in base al quartiere di provenienza e di destinazione sono disponibili per le città italiane soltanto nel caso di Firenze (1907) e Roma (nel cui caso si prenderanno in considerazione soltanto i dati relativi al 1924-1926).

Un primo fenomeno immediatamente rilevabile è la forte tendenza della popolazione a spostarsi verso alloggi relativamente vicini a quello di provenienza, per motivi di costo del trasloco e di migliore conoscenza del mercato locale, oltre che per eventuali motivazioni di tipo sociale, legate all'esigenza di conservare relazioni di vicinato. Questo fenomeno si rileva non solo dalla prevalenza dei movimenti all'interno della medesima zona⁴², ma anche da una maggiore preferenza per muoversi verso le zone immediatamente confinanti con quella di provenienza. In questo secondo caso, tuttavia, emergono alcune evidenti eccezioni, in cui fra quartieri confinanti risulta esservi una mobilità decisamente inferiore a quella attesa⁴³. Diventa così possibile tracciare sulla carta della città alcune linee di confine che separano quartieri che possiamo ritenere fra loro socialmente differenziati, non tanto in base ad una classificazione a priori, quanto a partire dallo scarso volume degli scambi di popolazione.

A Roma, queste linee ricalcano in parte la cerchia delle mura aureliane, in particolare laddove questa coincide con i confini tra il centro storico e le zone di costruzione recente o il suburbio; il Tevere non costituisce invece un ostacolo alla mobilità, se non in qualche misura nelle zone attorno al Ponte Palatino e a Ponte Cavour, ai limiti del centro storico; a Nord, l'Aniene costituisce un evidente limite dell'espansione urbana.

A Firenze, queste linee di demarcazione appaiono maggiormente articolate, dividendo i quartieri più centrali dagli altri quartieri interni alla cinta daziaria a destra dell'Arno, e questi dall'esterno, con ulteriori divisioni tra la zona residenziale dei Viali e il quartiere di Santa Maria Novella, tra San Gervasio e San Salvi e, a sinistra dell'Arno, tra Santo Spirito e San Niccolò; quest'ultima zona sembra l'unica ad avere intensi scambi di popolazione (attraverso il Ponte Vecchio e il Ponte alle Grazie) con l'altra sponda del fiume, che altrove costituisce un forte ostacolo alla mobilità interna alla città.

Si tratta di indicazioni generiche, che tuttavia forniscono qualche ulteriore elemento per ipotizzare quali percorsi abitativi siano sottesi a fenomeni macroscopici di progressivo svuotamento del centro a favore delle zone periferiche, individuabili chiaramente a Roma e in misura meno netta a Firenze⁴⁴. In entrambi i casi, l'effetto centrifugo dei traslochi appare

⁴² A Firenze, il 44% dei traslochi avveniva all'interno della zona di provenienza; ovviamente, la misura della quota di traslochi all'interno della stessa zona varia a seconda della dimensione e del numero delle zone in cui la città viene suddivisa: a Roma, il 29% dei traslochi avviene all'interno della stessa regione (R. BACHI, *La mobilità della popolazione*, cit., pp. 296-299, divide a scopo di studio la città in dieci regioni), ma solo il 16% in media all'interno di ciascuno dei 40 rioni. A Venezia, R. Derosas, *Residential mobility in Venice*, cit., p. 44, rileva percentuali altissime di mobilità a cortissimo raggio all'interno della Giudecca (90%), della parrocchia di Sant'Angelo Raffaele (84%) e del Ghetto (71%).

⁴³ Indici di "eccedenza" rispetto al numero di traslochi atteso nell'ipotesi che i movimenti provenienti da ciascuna zona si distribuissero in maniera proporzionale alla popolazione tra tutte le altre zone sono calcolati da R. Bachi, *La mobilità della popolazione*, cit., p. 323, 357, rispettivamente per Roma e per Firenze; l'individuazione dei quartieri confinanti con interscambio minore rispetto alle attese è stata fatta da chi scrive.

⁴⁴ *Ivi*, p. 471.

compensato in parte dall'immigrazione dall'esterno, il che porta a ipotizzare una sorta di "ciclo di integrazione urbana", che conduce la popolazione inurbata a stabilirsi dapprima nelle zone centrali, dove trova maggiori possibilità di lavoro e disponibilità di alloggi provvisori; in seguito, se si stabiliscono definitivamente in città, i nuovi abitanti tendono a trasferirsi verso le zone periferiche, dove gli alloggi sono meno cari⁴⁵.

Si tratta di un fenomeno che ha ovviamente a che fare anche con una progressiva assimilazione di conoscenze e informazioni relative al funzionamento dell'ambiente urbano dal punto di vista del mercato delle abitazioni, ma anche di quello del lavoro e dei rapporti con l'amministrazione (in particolare nel caso del trasferimento verso alloggi popolari). A livello estremamente grossolano, una conferma a questa ipotesi deriva dall'osservazione, che si ripete in pressoché tutti i casi studiati a livello europeo, di un comportamento radicalmente diverso di coloro che sono nati in città rispetto a chi è immigrato da altri comuni: i primi tendono a spostarsi più di rado e muovendosi da una parte all'altra della città, di cui conoscono bene le caratteristiche, mentre i secondi presentano nella maggior parte dei casi una mobilità molto frequente ma a breve e brevissimo raggio⁴⁶.

Solo ulteriori indagini a livello anagrafico potrebbero tuttavia consentire una verifica empirica di quelle che per ora restano semplici ipotesi di lavoro desunte da informazioni aggregate a livello statistico.

⁴⁵ *Ivi*, pp. 473-474. Un ciclo molto simile sembra modellare i percorsi di integrazione urbana del campione di immigrati a Torino studiato da M. Gribaudi, *Mondo operaio e mito operaio*, cit., pp. 37-46.

⁴⁶ Vedi J.-L. Pinol, *La mobilité dans la ville: révélateur des sociétés urbaines?*, «Annales de démographie historique», 1999, 1, p. 11.