

# Localizzazione, mobilità e impatto territoriale



## UNA INTRODUZIONE ALLA GEOGRAFIA DELLE COMUNICAZIONI

Gian Paolo Torricelli

Università degli Studi di Milano - Facoltà di Lettere e Filosofia  
Anno accademico 2007-08  
Corso di laurea in Scienze umane dell'ambiente, del paesaggio e del territorio  
Geografia delle comunicazioni – Modulo 3

- **GEOGRAFIA DELLE COMUNICAZIONI 2007-08 – MODULO 3.  
LOCALIZZAZIONE, MOBILITÀ E IMPATTO TERRITORIALE**

### **1. INTRODUZIONE: GEOGRAFIA E MOBILITÀ**

Come definire la mobilità? La mobilità nella geografia di Friedrich Ratzel La geografia teorica di William Bunge: la riscoperta del movimento

All'origine dei concetti di interazione spaziale: la riflessione sulla localizzazione. Da Von Thünen a Weber  
Localizzazione, mobilità e distanza La trappola di Bunge

### **2. ECONOMIA, AMBIENTE E SOCIETÀ**

Mobilità e territorialità: una problematica Lo sviluppo economico-regionale La mobilità nelle comunità preindustriali: il caso dell'Arco alpino e il nomadismo

### **3. SISTEMI PRODUTTIVI E SVILUPPO REGIONALE**

La mobilità nelle prime fasi dello sviluppo industriale. Le teorie della regione polarizzata.  
Il fordismo : il modello di sviluppo delle economie occidentali del dopoguerra

### **4. LE MOBILITÀ DOPO IL FORDISMO**

La crisi del Fordismo ed i suoi impatti spaziali. Costi di transazione e disintegrazione verticale della produzione.  
L'evoluzione dei trasporti nel XX secolo: una storia di sostituzioni

### **5. IL CASO DI MILANO**

Post-fordismo nuove centralità metropolitane

### **6. GLI IMPATTI AMBIENTALI E TERRITORIALI**

Effetti e costi esterni dei trasporti. L'impatto sui territori urbani e montani. Politiche per mobilità sostenibili

### **7. SPAZIO, TEMPO E MOTIVAZIONI DELLA MOBILITÀ QUOTIDIANA**

La mobilità quotidiana, le sue caratteristiche, la sua evoluzione recente e il suo impatto nell'evoluzione dello spazio urbano.

Casi di studio: le Alpi e le Ande nell'era della globalizzazione:

### **8. CITTA' E CIRCOLAZIONE NELL'ARCO ALPINO: IL PARADOSSO DELLA VELOCITA'**

### **9. LE NUOVE STRADE ATTRAVERSO LE ANDE DEL SUD**

# Materiali e bibliografia generale

- [www.gpt.adhoc.ch/geocom](http://www.gpt.adhoc.ch/geocom)

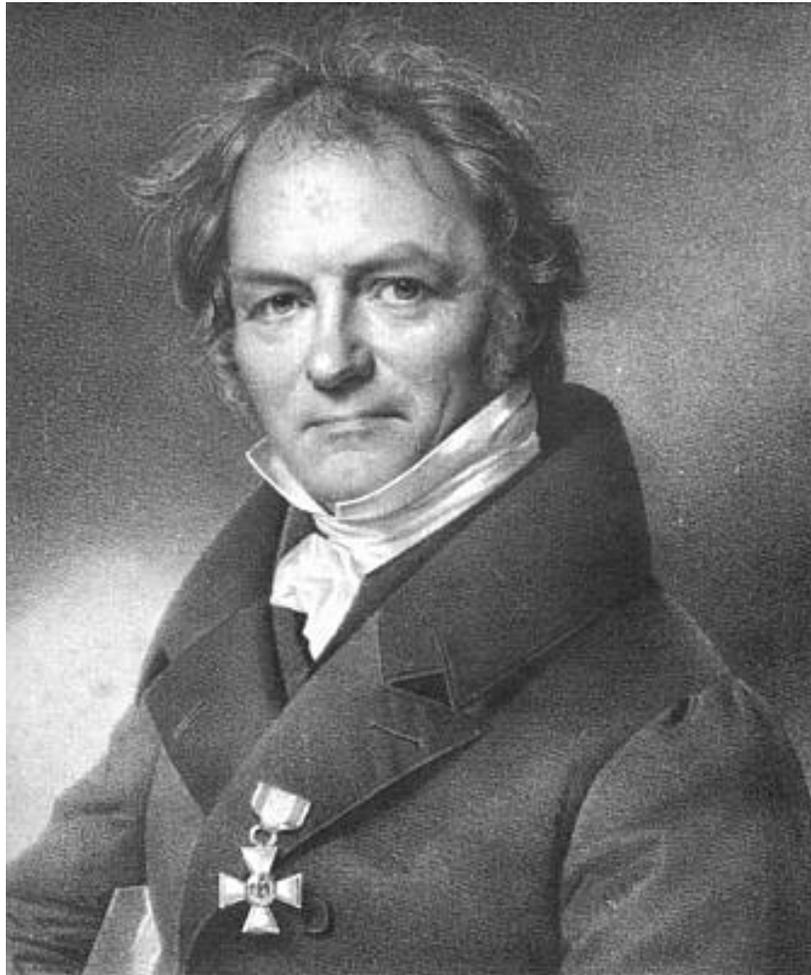
# **1. Geografia e Mobilità**

**Il termine “mobilità spaziale” copre un (vasto) spettro di pratiche, di conoscenze, di tecniche allo scopo ultimo di ridurre la “frizione della distanza” che caratterizza le attività umane.**

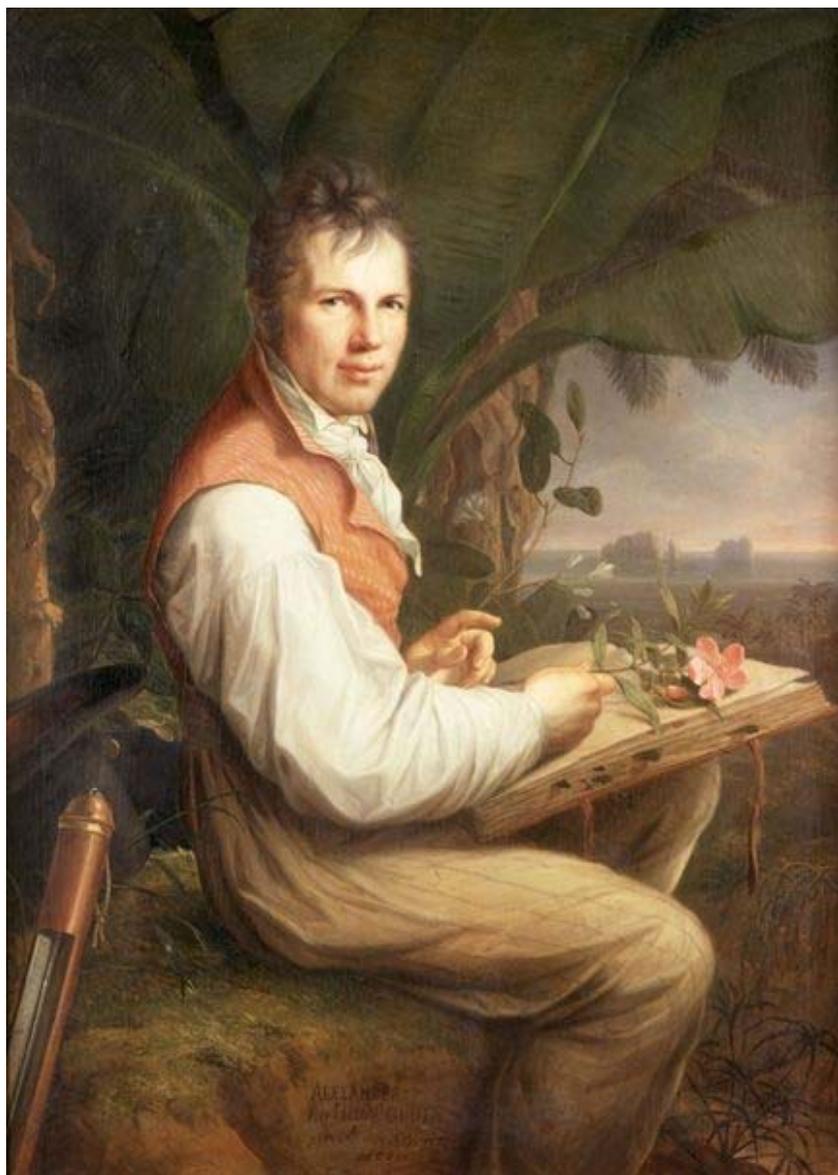
- **Movimento e geografia**

Paul Vidal de la Blache (1845-1918)





Carl Ritter (1779-1859),  
Lithographie von F. Jentken nach Zeichnung von Prof. Krüger



Ritratto di Alexander Von Humboldt (G. Weitsh, 1806)

Friedrich Ratzel (1844-1904)



“Quello che noi essenzialmente ci prefiggiamo è di stabilire se i destini dei popoli siano in certa misura determinati dall’ambiente che li circonda. Carlo Ritter partì dalla convinzione che ciò avvenga di fatto, appoggiandosi in parte a una credenza a una divinità che presieda alle cose umane” (...).

Friedrich Ratzel , *Anthropogeographie*, 2° ed. 1899, parte seconda, Cap. V, Trad. it. Geografia dell’Uomo, traduzione di U Cavallero, Torino 1914, p. 104.

- **“§ 43. La mobilità, considerata come caratteristica dei popoli.**
- Come ogni altra vita, anche la vita dei popoli si manifesta per mezzo del movimento. La diffusione dei popoli è un sintomo di questo movimento, il quale d'altronde ne costituisce la sola spiegazione. La mobilità è una caratteristica essenziale della vita dei popoli, ed è propria di ciascuno di essi, anche di quelli che sono in apparenza immobili. Essa non è già rappresentata soltanto dalla capacità, che ha ciascun uomo, di trasferirsi da luogo a luogo, ma specialmente da tutto quel complesso di attitudini, fisiche ed intellettuali, di cui talune mirabilmente sviluppate e sempre più sviluppatasi, grazie a cui quella capacità diviene uno dei fatti fondamentali della storia dell'umanità. (...)”
- Friedrich Ratzel , *Anthropogeographie*, 2° ed. 1899, parte seconda, Cap. VI, Trad. it. Geografia dell’Uomo, traduzione di U Cavallero, Torino 1914, pp. 111-112.

- **§ 47. Come si sviluppa la mobilità dei popoli.** La mobilità dei popoli è una caratteristica generale, ma non è sempre eguale ed uniforme. Le varie epoche storiche potrebbero distinguersi fra loro a seconda dell'intensità e della specie del movimento storico; chè, sebbene la mobilità dei popoli si modifichi incessantemente, pure questo processo di mutamento si potrebbe suddividere in periodi fra loro distinti.
- Man mano che gli orizzonti geografici si allargano, il numero degli uomini aumenta, il terreno diviene più praticabile ed i mezzi di trasporto si perfezionano, di pari passo si accresce anche la mobilità, ma non in proporzione diretta rispetto a questi aumenti.
- Allorché un popolo entra nella fase d'incremento, la sua mobilità " " rivolge dapprima all'interno, la sua popolazione si accresce, la sua storia assume un'intensità sempre maggiore ed esso si attacca sempre più intimamente al proprio territorio.
- Ad un certo momento la produttività del suolo si manifesta insufficiente ad alimentare l'intera popolazione, ed ecco allora prodursi il meraviglioso fenomeno di quell'emigrazione continua ed incessante, senza la quale non potremmo oggi concepire alcuno dei grandi popoli d'Europa.
- In ciascuno stadio dell'incremento di un popolo entrano in gioco forze favorevoli ed altre contrarie al movimento, derivanti in sostanza da ciò che, coll'intensificarsi degli scambi, si accresce la densità della popolazione e però si vanno sempre più restringendo gli spazi liberi, favorevoli al movimento (...)

- [I popoli primitivi] spingono al massimo lo sfruttamento di mezzi, il cui rendimento è limitato.
- Presso i popoli più evoluti la mobilità è ben maggiore ; e si è venuta sviluppando *più per effetto delle costruzioni stradali che non per perfezionamento dei mezzi di trasporto.*
- Tutti i territori dei popoli primitivi non posseggono che dei sentieri o delle piccole strade, non hanno ponti stabili, soprattutto non posseggono una rete di comunicazioni appropriata.
- Noi ritroviamo costruzioni stradali di grande entità e destinate ad aver lunga durata soltanto nei paesi degli Inca e dei Toltechi, nell'età della pietra e del bronzo; altrove se n'hanno esempi unicamente nei territori dell'Asia e dell'Africa settentrionale, che già appartennero all'antica civiltà del ferro.
- A poco a poco le reti delle comunicazioni si fanno più dense, le costruzioni stradali più durature, e grazie ad esse *s'intensifica il traffico e crescono la potenza e la durevolezza degli Stati.*
- Mercé queste costruzioni avviene, che l'addensarsi della popolazione, da cui parrebbe dover conseguire un grave impedimento al traffico, *non toglie agli uomini, che son giunti allo stadio più elevato della civiltà, di conservarsi più mobili di quelli meno evoluti e di trarre dal movimento effetti notevolmente maggiori.* (ibid., p. 127, corsivo nostro)

- **§ 116. Natura dei confini.**
- Dove la diffusione d'una forma organica si arresta, là è il confine di essa. Il confine consta dunque d'innumerabili punti ai quali un movimento organico s'è arrestato. Quante sono le aree di diffusione delle diverse specie vegetali ed animali, le aree occupate da foreste o ricoperte da formazioni coralline, altrettanti debbono essere i confini. Analogamente esistono aree di diffusione e confini razziali ed etnici, ed anche politici, riferiti cioè a quei raggruppamenti umani che costituiscono gli Stati. L'origine di tutte queste aree è la stessa, e risiede nel movimento ch'è proprio di ogni cosa vivente e che si arresta, o pel mancare delle condizioni necessarie alla vita, come la foresta ad una certa altitudine sulle nostre montagne, come l'uomo nelle aree ricoperte di nevi o di ghiacci delle regioni polari e subpolari, oppure per la resistenza oppostagli da un movimento proveniente da altra direzione col quale esso sia venuto ad incontrarsi. (ibid. p. 259)

Lo sviluppo delle vie di comunicazione è accelerato dai bisogni militari: molte strade non esistono che per tale ragione. (...) In molti Stati la maggior parte dei compiti politici relativi al traffico sono di natura militare. (...)

Chi controlla i nodi della rete di circolazione comanda ugualmente le vie che vi si recano: è ciò che spiega gli sforzi degli eserciti per impadronirsi di questi punti, che sono sempre ugualmente dei punti centrali per la politica e la cui perdita decide spesso il destino di una guerra...

Ratzel F. (1903) *Politische Geographie*, par 215, trad. It.

# La scuola di Chicago



Robert E. Park (1864-1944)



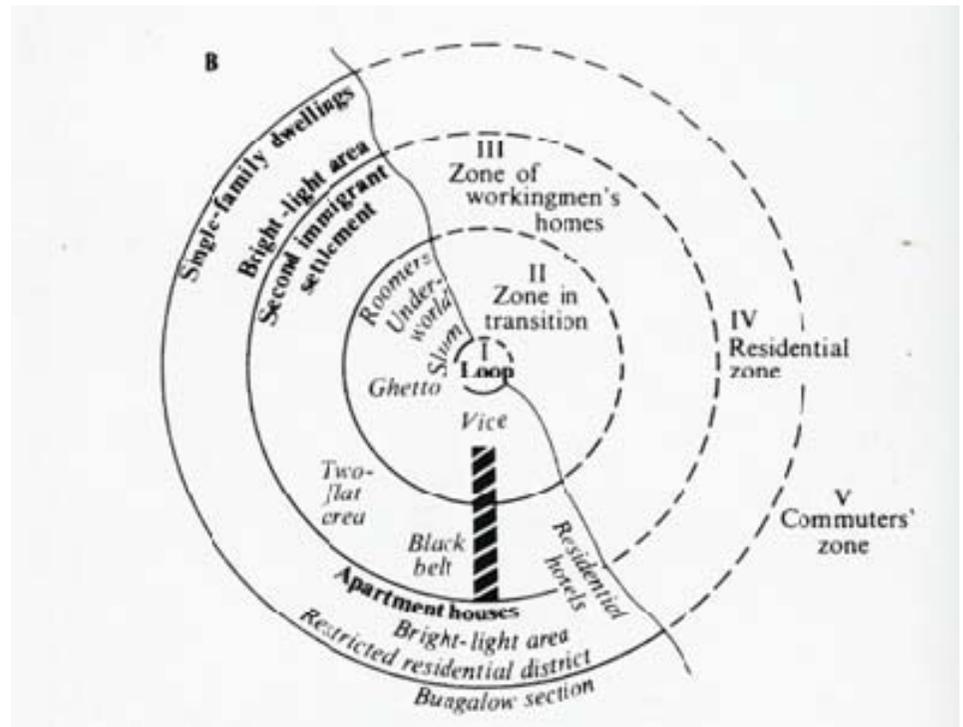
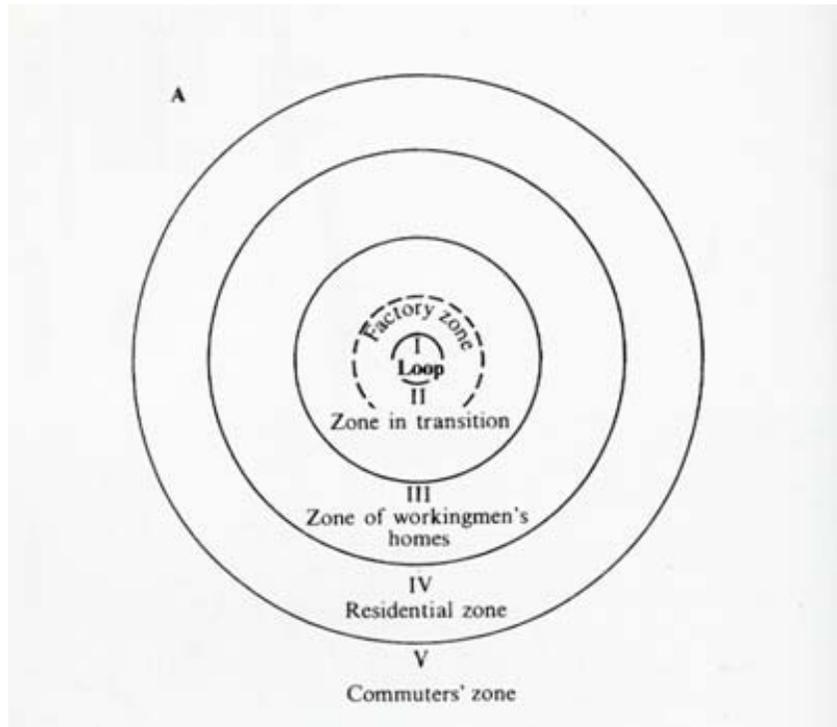
Ernest W. Burgess (1886-1966)

# La scuola di Chicago

“La città è qualcosa di più di una congerie di singoli uomini e di servizi sociali, come strade, edifici, lampioni, linee tranviarie e via dicendo; essa è anche qualcosa di più di una semplice costellazione di istituzioni e di strumenti amministrativi, come tribunali, ospedali, scuole, polizia e funzionari di vario tipo. La città è piuttosto uno stato d'animo, un corpo di costumi e di tradizioni, di atteggiamenti e di sentimenti organizzati entro questi costumi e trasmessi mediante questa tradizione. ”

Robert E. Park, Ernest W. Burgess, Rodrick McKenzie,  
*The City*, 1925

# Il modello di Burgess



La « rivoluzione quantitativa » o l'illusione di  
una nuova geografia

51

LUND STUDIES IN GEOGRAPHY

SER. C. GENERAL AND MATHEMATICAL GEOGRAPHY No. 1

---

# THEORETICAL GEOGRAPHY

BY

WILLIAM BUNGE



THE ROYAL UNIVERSITY OF LUND, SWEDEN  
DEPARTMENT OF GEOGRAPHY  
C.W.K. GLEERUP, PUBLISHERS / LUND



Torsten Hägerstrand, 1916-2004

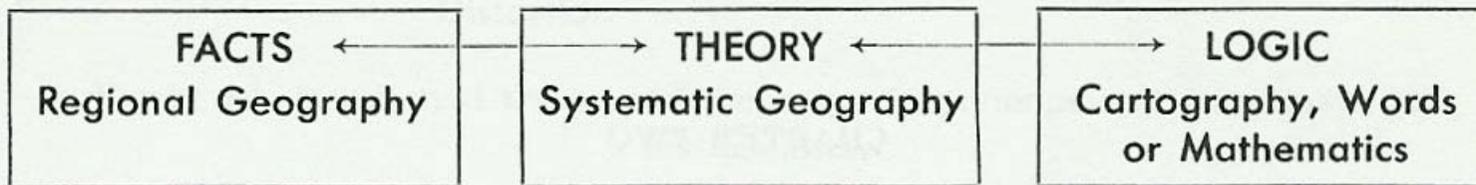


Figure 1.6. The interaction of fact, theory and logic in geography.

Fonte: W. Bunge, 1966, *Theoretical geography*, p. 37.

**GEOGRAFIA  
REGIONALE**

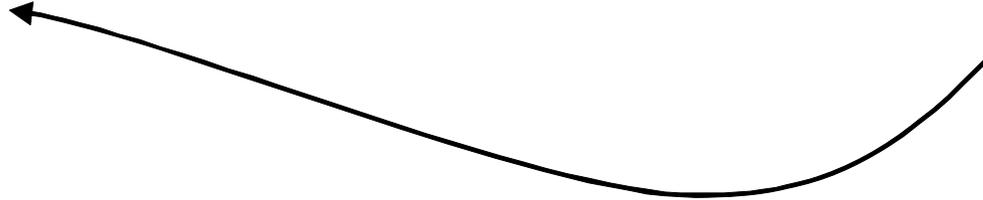
**GEOGRAFIA SISTEMATICA  
O GENERALE**

**CARTOGRAFIA  
PAROLE  
MATEMATICA**

**Livello fattuale**

**livello teorico**

**livello logico**



*In quell'Impero, l'arte della cartografia raggiunse tale perfezione che la mappa d'una sola provincia occupava tutta una città, e la mappa dell'Impero, tutta una provincia. Col tempo, codeste mappe smisurate non soddisfecero e i colleghi dei cartografi eressero una mappa dell'Impero, che uguagliava in grandezza l'Impero e coincideva puntualmente con esso. Meno dedite allo studio della cartografia, le generazioni successive compresero che quella vasta mappa era inutile e non senza empietà la abbandonarono alle inclemenze del sole e degl'inverni.*

J.L. Borges (Del rigore nella scienza, 1960)