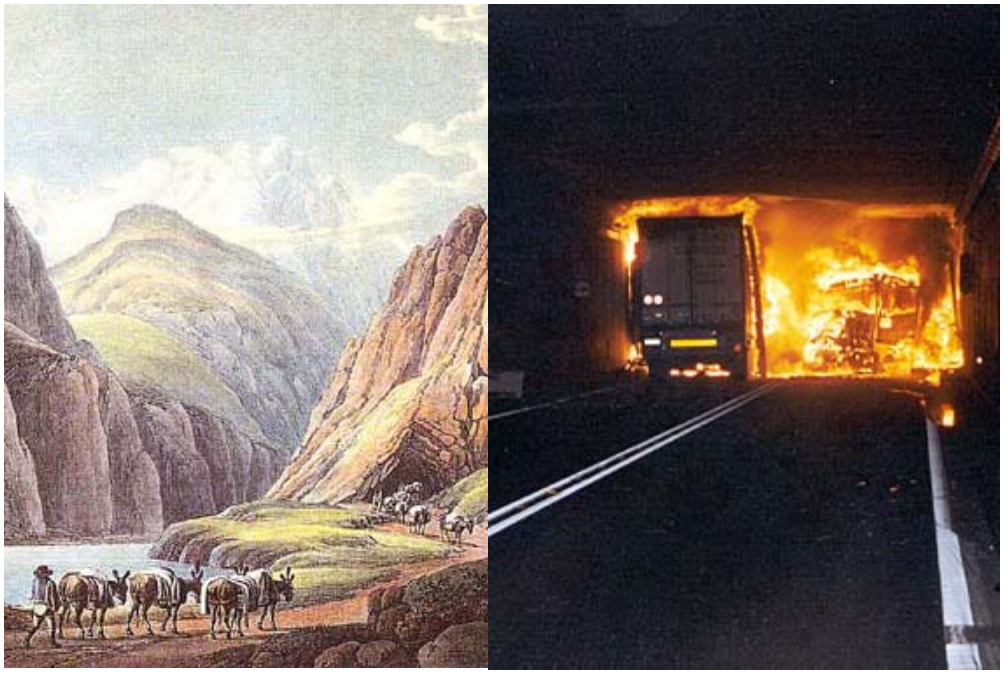
Localizzazione, mobilità e impatto territoriale



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

9. LE MOBILITÀ NELLE ANDE : UN CONFRONTO POSSIBILE

- **Introduzione : frontiere, mobilità e montagne**

- **Quale confronto tra le Alpi e le Ande del Tropico del Capricorno?**

Si tratta di due regioni, pur di entrambe di montagna, ma che tutto o quasi oppone: ambiente naturale, clima, vegetazione, tipo di popolamento, cultura (ecc.) sono diversissimi da un contesto all'altro: si pensi da un lato al deserto più arido del mondo che è l'ambiente della Cordigliera Andina (e[5] particolarmente quello del Deserto di Atacama) e, dall'altro al vero e proprio castello d'acqua – e in qualche modo anche di riserva forestale – che invece rappresentano le Alpi per l'Europa occidentale!

La questione dei “corridoi bi-oceanici” nel contesto dell’integrazione regionale

Le Ande e i processi della mondializzazione

- Nel 1991 viene creato il Mercosur, vi aderiscono l’Argentina, il Brasile, il Paraguay e l’Uruguay; sin dall’inizio Cile e Bolivia sono membri associati dell’accordo.

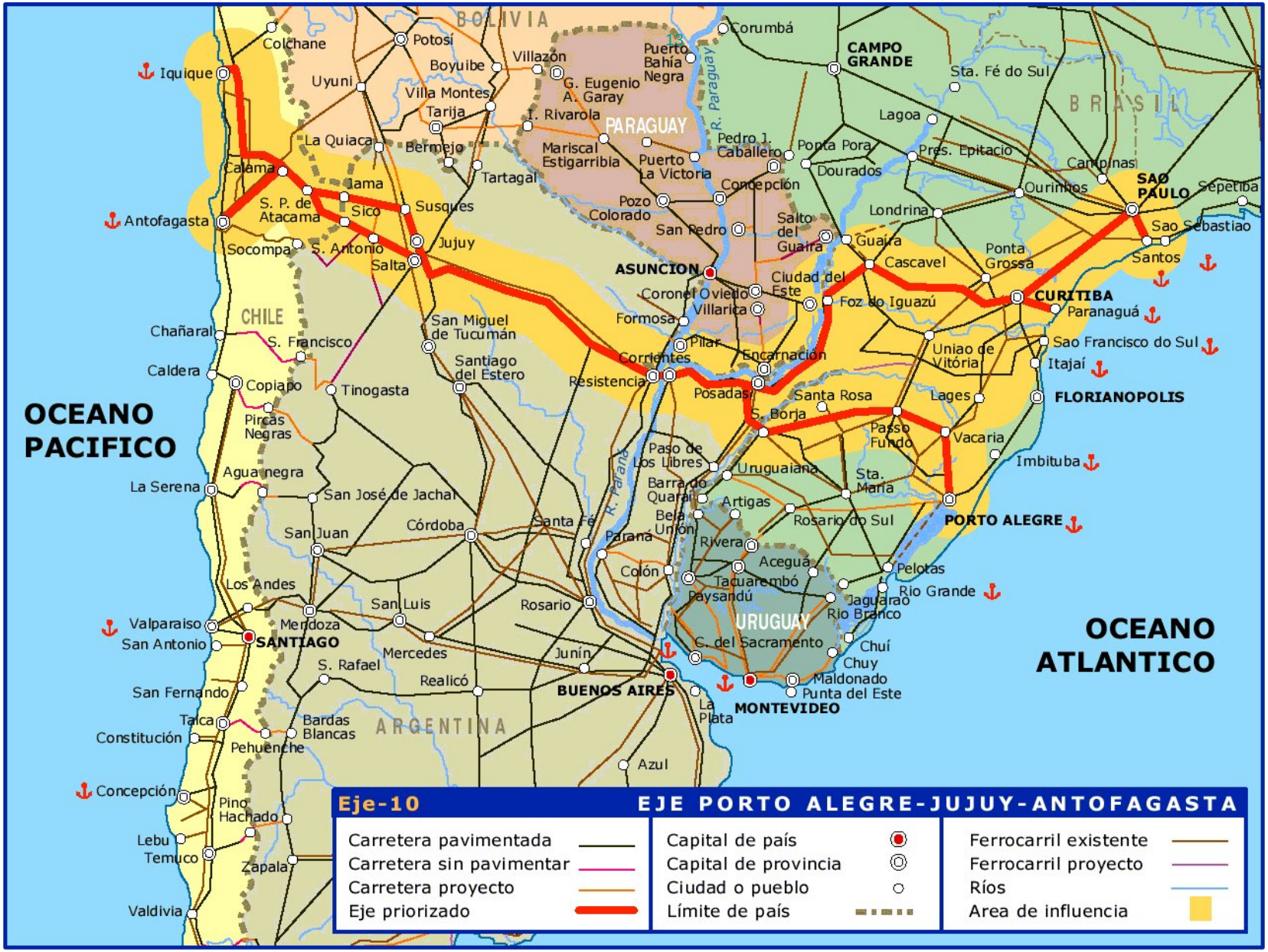
- Il discorso sui corridoi bi-oceanici si sviluppa da allora e si concretizza nel 1996 nell’accordo stipulato tra il Cile e gli Stati membri del Mercosur.

Mappa generale dei « corredores biocéanicos » nel continente sud-amercano

Fonte:
Iniziativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)

Cooridoio “Nord” Arica – Santos
(IIRSA)

Corridoio del Capricorno Andino
(IIRSA)



Corridoio centrale: Valparaiso – Buenos Aires
(IIRSA)

Corridoio sud : Puerto Montt - Bahía Blanca / Bahia Blanca - Conception

- La maggior parte di questi assi - essenzialmente stradali - è ancora in via di realizzazione, addirittura, in alcuni casi, solo sulle carte della promozione economica regionale.

- C'è una sola eccezione, costituita dal corridoio centrale tra Valparaíso-Santiago, Mendoza e Buenos Aires (con un collegamento per Montevideo e per il sud del Brasile) (Fig. 4). Questo asse concentra circa l'80% dei volumi di trasporto terrestre delle merci scambiate tra Cile, Argentina e Brasile. Il problema principale, per questo itinerario, è la sua chiusura invernale e la sua congestione, durante l'estate, dovuta al traffico turistico.

- Questa ragione è stata invocata più volte dal Cile e dal Brasile per sviluppare i corridoi più a nord. Uno di questi corridoi a nord è quello chiamato anche corridoio del **Capricorno Andino** : l'itinerario andino dal Paso de Jama (nella provincia argentina di Jujuy) e/o dal Paso de Sico (provincia di Salta).

- In particolare abbiamo voluto studiare più a fondo gli effetti del **Paso de Jama**, anche perché è quello che è più avanzato, che ha ricevuto (e riceve tuttora) i maggiori finanziamenti per il suo completamento (tabella seguente).

Investimenti per la realizzazione di collegamenti transandini
Cile - Argentina (1996-2000)
(milioni di dollari US)

Passi andini	Investimenti argentini	Investimenti cileni
JAMA	45.00	* 54.00
SICO	8.00	* 1.00
SAN FRANCISCO	24.00	14.00
AGUAS NEGRAS	10.00	10.00
CRISTO REDENTOR	15.00	* 15.00
PEHUENCHE	15.00	10.70
PINO HACHADO	2.00	20.00
CARDENAL SAMORE	12.00	* 10.00
COYHAIQUE	7.00	1.00
HUEMULES	6.00	0.30
INTEGRACION AUSTRAL	15.00	10.00
SAN SABASTIAN	6.00	10.00
TOTALE	165.00	156.00

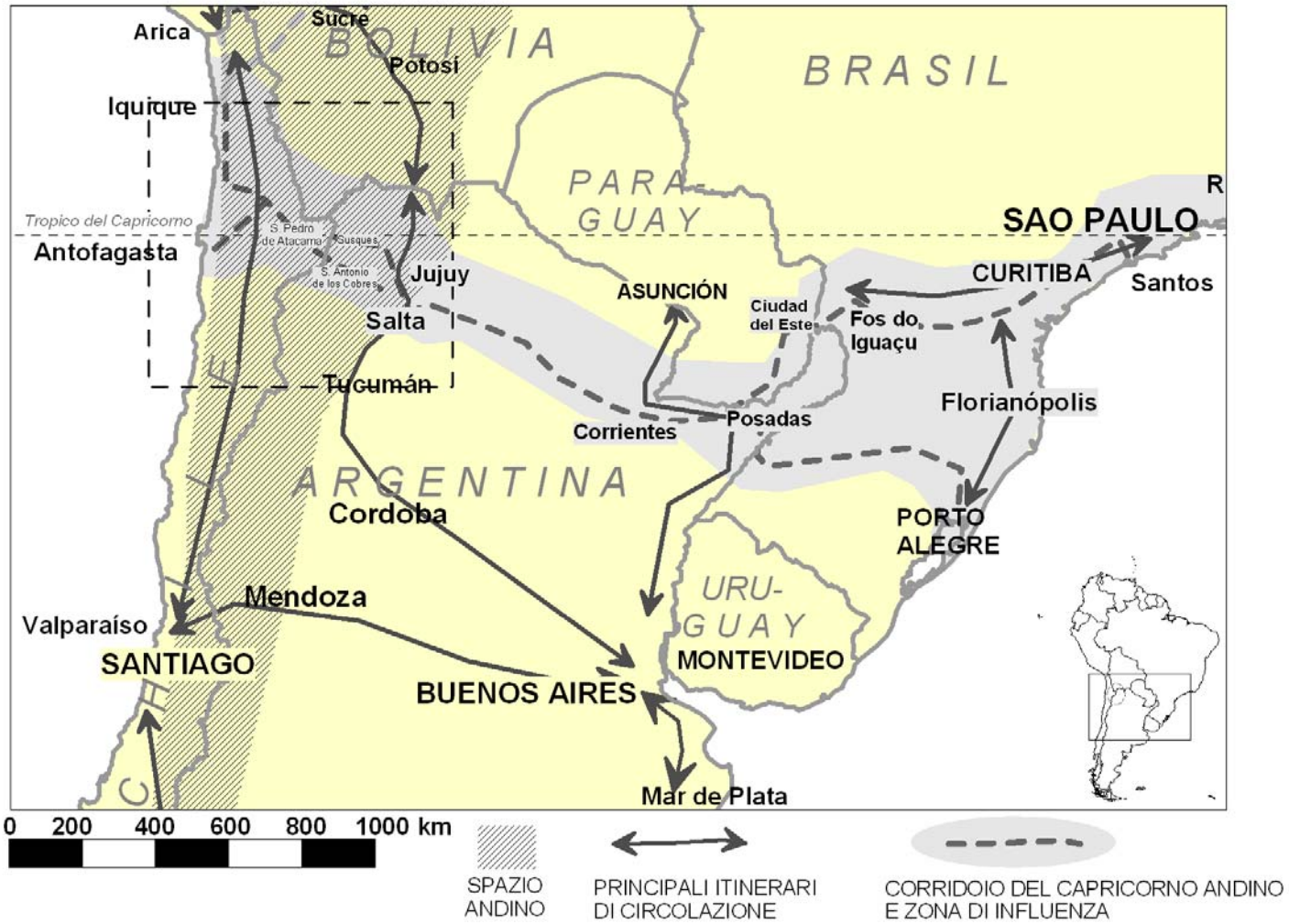
* Passo prioritario nel contesto dei corridoi bi-oceanici.

(Source: Riffo Rosas 2001; Ministère des Travaux Publics, Chili)

Il corridoio del « Capricorno andino » :

opportunità o sfida dell’integrazione regionale?

Il Corridoio del Capricorno Andino nel contesto continentale



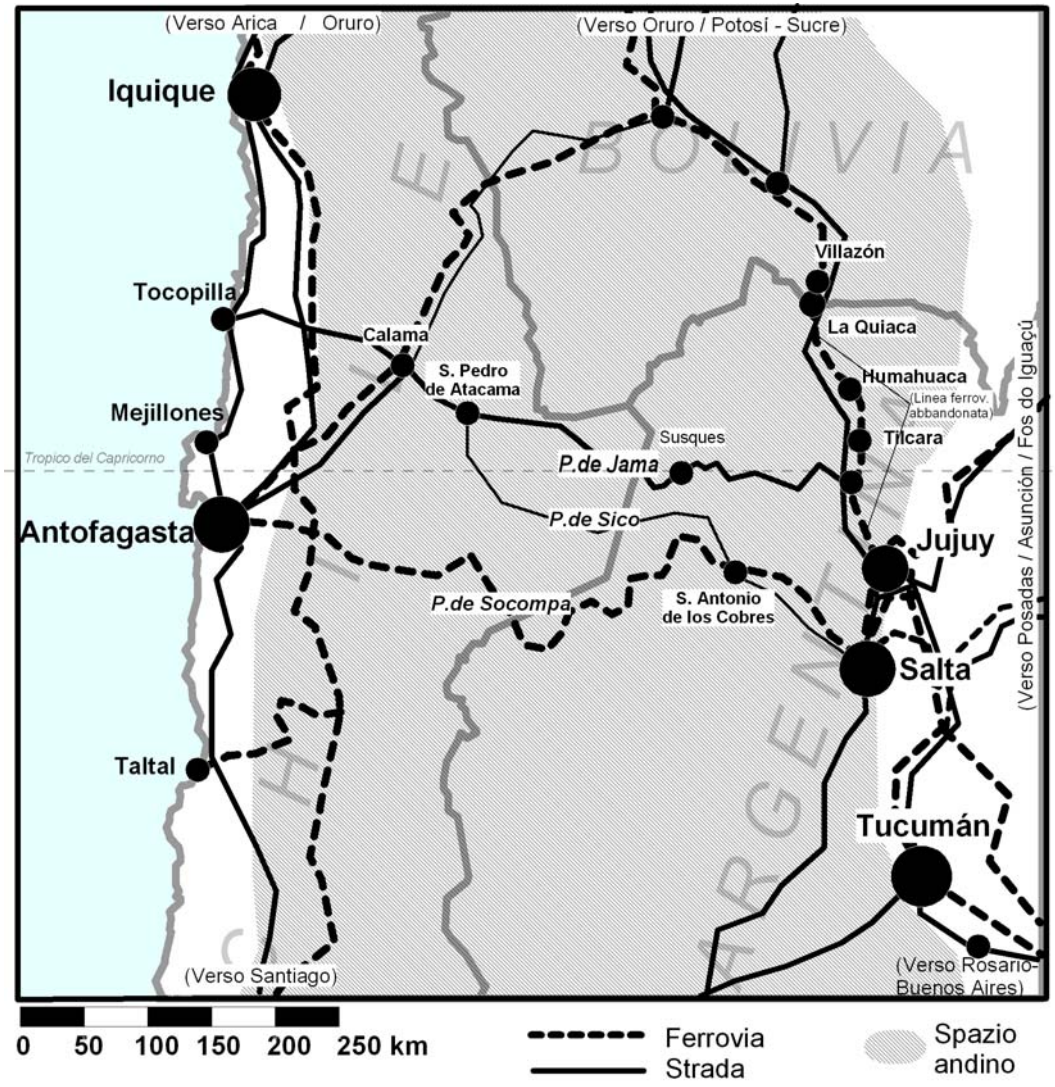
- La posizione dei porti cileni del nord, tuttavia, non è realmente vantaggiosa rispetto ai porti atlantici.

- Tra Hong Kong ed il porto di Antofagasta, la distanza in miglia marine è più o meno la stessa che tra l'ex-colonia britannica ed il porto di Buenos Aires: questa distanza è addirittura superiore per il porto di Singapore ed è leggermente inferiore per quelli della Corea del Sud ed il Giappone.

- Ciò significa, nel migliore dei casi, in tempi più corti di uno o di due giorni di navigazione, sui 30 che domanda in media un collegamento normale, ad esempio, tra Taiwan e Buenos Aires.

- …il *Paso de Jama* e il *Paso de Sico* prefigurano un attraversamento delle Ande a medio e a lungo termine non sostenibile.

Infrastrutture di trasporto nell'area del Capricorno Andino



- **L’evoluzione delle mobilità nella *Puna de Atacama***

- Anzianità degli scambi regionali (dai sec. XI – XII)…
- …ad esempio di lana, sale e cereali, tra le prime comunità della Puna de Atacama e quelle della costa del Pacifico all'ovest, dell'Altiplano al nord e della foresta pluviale all'est.
- Queste mobilità si sono mantenute, con delle numerose trasformazioni e in una certa misura, sino ai nostri giorni

Due regioni periferiche, con delle forti differenze economiche

Sul versante argentino, al di sotto dei 1600-2000 m troviamo un clima subtropicale che permette (o meglio permetteva) la coltura della canna da zucchero, tabacco e soia (che ora però sono in crisi rispetto ad altre regioni), che si aggiungono al mais e altre culture praticate nelle terre alte. Le province di Salta e Jujuy sono tra le più povere del paese, in gran parte a causa della crisi della loro economia agro-industriale (in declino dagli anni 70-80). I prodotti agricoli trasformati (zucchero e tabacco) o minerari erano tradizionalmente esportati sul mercato di Buenos Aires. La costruzione della rete ferroviaria, all'inizio del XX secolo, ha contribuito in maniera decisiva allo sviluppo di questi traffici. Per le valli andine (Quebradas) la ferrovia ha rappresentato un elemento centrale di organizzazione territoriale, dopo la loro chiusura (a seguito della privatizzazione) molte località hanno perso popolazione a profitto delle valli centrali

La città di Salta

S.S. de Jujuy

La Quebrada de Humahuaca (Jujuy) : “Cerro de siete colores”

Zona di Tilcara (Quebrada de Humahuaca)

La Puna, un ambiente di steppa arida di altitudine

L’allevamento del Lama è una attività tradizionale, ancora praticata nella Puna

Paso de Jama (circa 4500 m s/m)

Sul versante cileno, invece ci troviamo nel deserto più arido del mondo, le cui risorse sono però intensamente sfruttate con il contributo dello stato. Vi troviamo in effetti le più grandi miniere di rame a cielo aperto (Calama) che sono direttamente collegate ai porti, ancora attraverso il treno. Il deserto di Atacama è anche una meta turistica molto richiesta, e possiede delle risorse storiche, culturali, archeologiche di tutto rispetto. Infine è necessario ricordare che il Cile sfrutta evidentemente la sua posizione di paese costiero.

Oltre alla pesca (che è tradizionalmente la principale risorsa della costa), il Cile ha sviluppato di recente le sue infrastrutture portuarie nel nord del paese, in particolare Antofagasta - Mejillones e Iquique, per il commercio internazionale.

L'energia che fa funzionare questi porti (come del resto le miniere di rame di Calama) proviene essenzialmente dalle Ande argentine (gas naturale). Negli anni '90 furono realizzati due gasdotti che dalla Puna (della provincia di Salta) attraversano le Ande e scendono fino al mare.

Verso il deserto…

L’oasi di San Pedro de Atacama

La miniera di rame di Calama

Quartiere residenziale riservato ai minatori

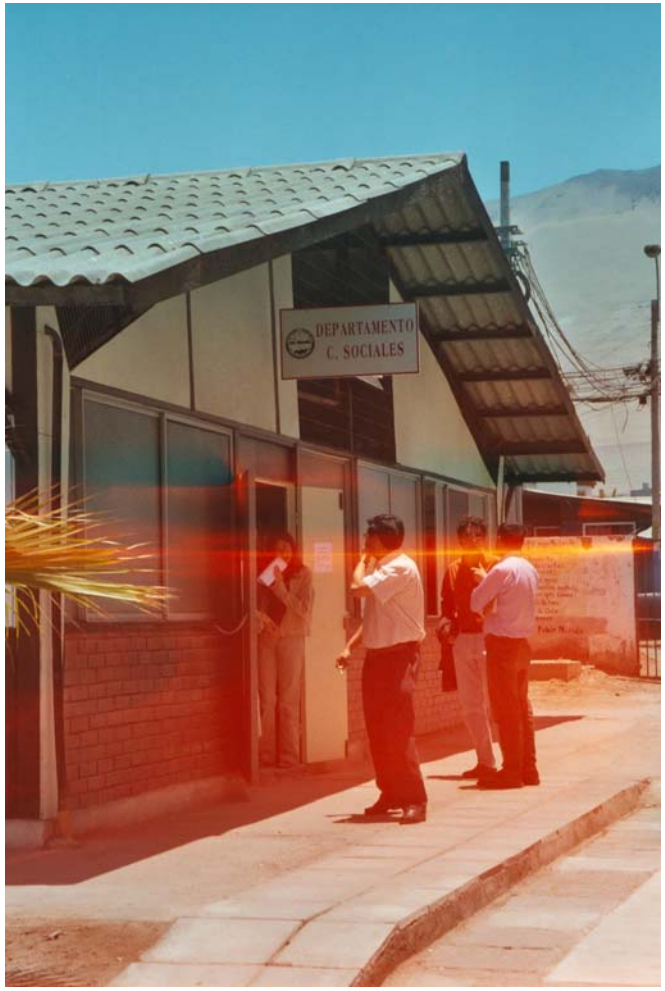
Tocopilla: il porto e le istallazioni per la produzione di energia elettrica

Tocopilla

Iquique

Iquique

Universidad Arturo Prat - Iquique



Mejillones

Antogafasta

Trasporto di prodotti minerari

	Periodo pre-ispanico e coloniale **XV - XIX s.**	**Integrazione della Puna nello stato nazionale argentino** **1900 – 1970**	**Periodo delle dittature** **1970-1985**	**Costituzione MERCOSUR** **1990…**
Relazioni politico-amministrative	"Estraneità" della cultura atacameña rispetto ai colonizzatori Passaggio al cristianesimo - Permanenza degli antichi generi di vita basati sull'allevamento	1900-1940 "Territorio de los Andes" - la Puna resta separata dal resto del territorio argentino con una amministrazione speciale Anni '40: integrazione nella provincia di Jujuy - > Logica di "inclusione nazionale"	Presenza militare rinforzata Discorso di protezione da eventuali invasioni cilene 1978: chiusura della frontiera argentino-cilena a seguito della crisi del canale di Beagle	Il discorso cambia completamente: si propone ora l'integrazione transfrontaliera quale vettore di sviluppo economico
Servizi di base	Essenzialmente assicurati dalle missioni presenti in alcune località	Creazione dei servizi di base e dei capoluoghi amministrativi Le scuole giocano un ruolo chiave, segnatamente nel periodo peronista (anni 40-50)	Non vi è sviluppo, stagnazione e lento declino del modello di inclusione nazionale	Conseguentemente alla crisi economica non vi sono miglioramenti
Relazioni economiche	Economia di sussistenza basata su scambi locali e regionali	Tentativi di sviluppo di un'economia mineraria (essenzialmente falliti) Sviluppo delle filiere delle zucchero (dagli anni '10) e del tabacco (dagli anni 40). Emigrazione stagionale dalla Puna e dalle Quebradas	Crisi dell'economia dello zucchero e del tabacco fine dello sfruttamento minerario	Grande crisi economica dell'economia argentina, impoverimento generale delle province del Nord-Ovest argentino
Mobilità e infrastrutture di trasporto	Circuiti tradizionali ancestrali (nel territorio corrispondente all'antica Puna de Atacama) "Piste" e sentieri non direttamente controllati dall'autorità coloniale, che tuttavia ne riprenderà in parte la struttura	Permanenza dei circuiti tradizionali Costruzione della linea ferroviaria Jujuy-Salta.Buenos Aires, realizzazione del tratto Jujuy- la Quiaca, del tratto Salta-San Antonio de los Cobres	Realizzazione della rete stradale Controllo dei flussi. Chiusura dei passaggi frontalieri Declino delle mobilità tradizionali La ferrovia non riceve investimenti, il suo mantenimento diventa un costo economico	Realizzazione di nuovi assi di trasporto stradale Privatizzazione e smantellamento della ferrovia (1991) (*Tren a las Nubes*, treno turistico tra Salta e San Antonio de Los Cobres)
Insediamenti **Tipo di popolamento**	Insediamento sparso, popolamento seminomade, legato alla transumanza ed ai percorsi tradizionali	Strutturazione della rete delle località centrali sui nodi della linea ferroviaria tra Jujuy e La Quiaca (frontiera boliviana)	Inizio di destrutturazione della rete dei luoghi	Creazione di nuovi insediamenti puntuali per i servizi ai trasporti, senza reali sintomi di sviluppo locale (ex: Susques)

Il villaggio di Susques

Susques, villaggio di circa 3000 abitanti è stato oggetto di alcune inchieste, nel 2000 e nel 2001.

Il piccolo commercio e qualche servizio ai trasporti (riparazioni) comincia a svilupparsi, così come la ristorazione… e la prostituzione "artigianale"…

Le inchieste non hanno permesso di mostrare una vera e propria dinamica di sviluppo di Susques, che, malgrado il suo "nuovo" statuto di località di tappa e di "Portale delle Ande", resta comunque una località molto isolata e di accesso ancora relativamente difficile.

In sintesi non vi è per ora creazione di impiego stabile, se si eccettuano i servizi statali quali l'amministrazione delle dogane e dell'immigrazione (di accesso molto limitato ai residenti).

(Susques)

San Antonio de los Cobres; ciò che resta della ferrovia nella Puna…

…il Tren de las Nubes….

San Antonio de los Cobres (Salta)

- **Un possibile confronto delle mobilità nelle Ande e nelle Alpi**
- **Le mobilità tradizionali: una illusione ottica?**
- **Montagne da attraversare e montagne da percorrere**
- **Mobilità trasversali e mobilità longitudinali**