

Localizzazione, mobilità e impatto territoriale

UNA INTRODUZIONE ALLA GEOGRAFIA DELLE COMUNICAZIONI



Gian Paolo Torricelli

MATERIALI LEZIONE 1

- La mobilità nella geografia di Friedrich Ratzel
- L'ecologia urbana e la Scuola di Chicago
- La geografia teorica di William Bunge: la "riscoperta" del movimento

La mobilità nella geografia di Friedrich Ratzel

Già Carl Ritter aveva accennato al movimento come fattore importante, ma solo più tardi, verso la fine del XIX secolo, **Friedrich Ratzel** con la geografia umana e la geografia politica, cercò apertamente di formulare delle tesi per spiegare la distribuzione dell'uomo sulla terra, ponendo al centro della sua analisi la relazione tra l'uomo e il suolo. Uno dei postulati della è ricerca di "leggi" o di regolarità relative alle influenze e ai rapporti tra l'uomo e il suolo. Ratzel è considerato uno dei fondatori della geografia moderna ma anche l'ultimo rappresentante della tradizione della *Erdkunde*. Vediamo qualche estratto della *Antropogeografia*, pubblicata a Lipsia nel 1899 e tradotta negli anni 10 a Torino:

"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 avveniva 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.

Ratzel di fatto riprende l'eredità di Ritter ma sottopone a giudizio critico le relazioni tra l'uomo e l'ambiente: lungi dal ritenere acquisita l'influenza determinante dell'ambiente sull'uomo (sulla società), per il geografo tedesco si dovrebbero piuttosto ricercare delle leggi "antropogeografiche" (*l'estensione, la posizione e la configurazione* dei territori) che spiegano questo rapporto e che svilupperà compiutamente nel quadro del suo progetto di geografia politica. Tuttavia, per quanto ci riguarda, egli postulava che solo attraverso lo studio delle migrazioni era possibile capire i tipi e le forme dell'insediamento dell'uomo: in altre parole: ad ogni territorio corrisponde un tipo di mobilità. Vediamo questo passaggio del capitolo 6 che è interamente dedicato a "la mobilità dei popoli".

"§ 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 sviluppatisi, 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.

Per Ratzel la mobilità fa parte a tutti gli effetti della descrizione del mondo, e deve dunque essere al centro della geografia. Perché è dai rapporti di mobilità, dalle interazioni tra gli uomini che nascono le regioni, le città, le nazioni. In altre parole il rapporto uomo-suolo per Ratzel non è spiegabile senza prendere in considerazione la mobilità.

§ 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. Devesi aggiungere però, che ai mutamenti di sede corrispondono altresì delle modificazioni nelle influenze che il suolo esercita sulla mobilità dei popoli. Le popolazioni manciù si presentano diverse nel bacino dell'Ussuri che in Cina, i Turchi sono diversi nell' Altai che nel bacino del Lena, e più differenti ancora sul Mar Caspio e nell'Asia Minore.

(...)Quello che, nella vita di ciascun popolo, appare a noi come un alternarsi di quiete e d'agitazione, di stabilità e d'irrequietezza non è in realtà se non il succedersi dei diversi gradi e forme di movimento. Anche quando il movimento esterno si riduce alla sua minima espressione, non si ha punto uno stato di quiete e tanto meno di morte nel senso storico (...) (Ibid., p. 119)

(...)

[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 pel 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 durezza 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 sono 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)

Ratzel stabilisce un legame diretto tra lo sviluppo della società e l'intensità del movimento, della mobilità. Il bisogno di mobilità dell'uomo, a suo vedere, cresce contemporaneamente allo sviluppo sociale ed economico. Ratzel è probabilmente il primo geografo che pone un nesso tra sviluppo territoriale e sviluppo della mobilità e come vedremo lo spiegherà attraverso i bisogni di controllo dello Stato. Egli pone però indirettamente il tema della domanda di trasporto o meglio della domanda di mobilità. Intuisce cioè che più una società è evoluta e più si muove, e dunque più spende e consuma per muoversi. Per Ratzel, il fenomeno del traffico è così strettamente legato al grado di sviluppo. D'altro canto, tuttavia mette in evidenza forme di mobilità non economiche, ossia non per soddisfare la domanda di beni e servizi, ma per scopi di governo e di controllo del territorio. L'*Antropogeografia* riprende così il tema della mobilità anche o soprattutto per spiegare i fenomeni politici, come i confini che definiscono i territori degli uomini. Certo il suo linguaggio è quello della società occidentale alla fine del XIX secolo, quello del capitalismo trionfante, della prima mondializzazione e dei rapporti di dominazione coloniale tra nord e sud:

§ 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)

Tuttavia al di là del linguaggio e delle "analogie organiciste", la geografia di Ratzel appare molto attuale: la mobilità e le sue forme sono al centro del rapporto tra l'uomo e il suolo, ma anche dei rapporti tra gli uomini. Il tema della mobilità sarà quindi ripreso e approfondito da Ratzel qualche anno più tardi nella sua "Geografia politica", l'opera che lo rese famoso in tutto il mondo e che egli scrisse verosimilmente quale approfondimento della Geografia dell'uomo. E proprio in ragione della riflessione sui limiti e sui confini, egli pose il problema dei rapporti tra il potere e la mobilità, naturalmente esprimendolo con le parole di allora. Dice al paragrafo 215 della *Geografia politica* (edizione del 1903):

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. (...)

E poco oltre:

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 stabilisce così un nesso fondamentale tra il potere (in realtà lo Stato che è l'unico "organismo politico" che riconosce) e la mobilità, ossia vede che non vi è potenza territoriale senza il controllo delle vie di comunicazione. Ancora oggi questa relazione tra potere e circolazione è di fondamentale importanza per capire l'organizzazione dei territori e la sua evoluzione (si veda in particolare Raffestin 1981).

Malgrado le apparenze, la geografia Ratzel pose temi di grande attualità, come quello dei confini, della mobilità e delle forme di circolazione, quali poste in gioco del potere (dello Stato) e quali strumenti per il controllo del territorio. Le frontiere e le mobilità restano temi centrali della ricerca geografica contemporanea.

Parlerò in seguito più in dettaglio di queste ricerche, per il momento accontentiamoci di constatare che le considerazioni di Ratzel sulla mobilità, non ebbero quasi nessun eco nella geografia che seguì, anzi il rapporto tra l'uomo e il suolo, che egli proprio attraverso i concetti relativi alla mobilità pose al centro dell'indagine geografica, fu considerato una espressione di determinismo e quindi relativizzato se non addirittura rifiutato. La problematica "relazionale" della geografia di Ratzel, che poneva l'accento sulla relazione tra l'uomo e l'ambiente, sulla mobilità quale variabile primordiale per definire il territorio, venne cancellata dalla *geografia delle forme immobili*, come quelle, ad esempio, del paesaggio "immutabile" della campagna francese o europea della prima parte del XX secolo. E anche restando sulle forme ben poco fu fatto per sviluppare lo studio dei legami tra le forme dell'insediamento e quelle della mobilità. La mobilità, per lungo tempo non fu più affrontata dai geografi, se non in maniera sporadica, ispirandosi agli urbanisti, agli architetti o, come vedremo, agli economisti spaziali.

Infatti dovremo aspettare il dopoguerra e la nascita di un nuovo pensiero geografico, che si affermò in polemica con la vecchia geografia della scuola francese e della scuola americana, basata essenzialmente sulla descrizione sistematica dello spazio terrestre diviso in regioni, nazioni, continenti. La cosiddetta "*rivoluzione quantitativa*" si manifestò negli anni 1950 e 60 attraverso l'adozione del pensiero logico neopositivista, prevalente allora nelle scienze della natura. Questo credo che lo avete già visto. Tuttavia nel caso specifico della mobilità, pochi autori sono riusciti a sintetizzare dei concetti chiari.

L'ecologia urbana e la Scuola di Chicago

Tra questi troviamo, a partire dagli anni 1920, i sociologi della scuola di Chicago, che costituisce uno dei fondamenti della geografia urbana.

Forse il primo vero tentativo di teorizzare i fenomeni di crisi e ristrutturazione spaziale della città venne effettuato dalla “**Scuola di Chicago**”, di **Park, Burgess, Mc Kenzie** e altri, che nei primi decenni del XX secolo sviluppò un concetto di Ecologia Urbana che voleva essere una applicazione del pensiero naturalistico di Darwin (padre della teoria dell'evoluzionismo), Haeckel (il creatore della nozione di ecologia) e altri studiosi ancora della seconda metà del XIX secolo, tra i quali, come vedremo, anche Ratzel.

Analogamente alle intuizioni ratzeliane sulla relazione tra società e natura, per la **Chicago School**, i problemi sociali erano interpretati più secondo l'istinto biologico (e la soddisfazione dei bisogni primari) che secondo predisposizioni e regole sociali acquisite. A dire il vero la scuola di Chicago fu una scuola di sociologia e di antropologia urbana, ma per forza di cose fu costretta ad occuparsi dei rapporti e delle forme dello spazio urbano. Non dimentichiamo che essi avevano sotto gli occhi lo sviluppo della metropoli di Chicago, che dai 200 abitanti del 1833, contava già quasi due milioni all'inizio del XX secolo e tre milioni e mezzo nel 1930. La prima parte del XX secolo è anche l'epoca dell'affermazione negli Stati Uniti (e a Chicago) dell'industria della catena di montaggio, dell'influenza del taylorismo e del fordismo come metodo di produzione e regime di accumulazione, che vedremo meglio in una prossima lezione.

Forse ciò che dobbiamo ritenere è che Park e Burgess creano per la prima volta un apparato teorico scientifico che tenta di spiegare la localizzazione dei gruppi sociali ed etnici nella metropoli, rifacendosi alle proposte della geografia di Ratzel, ad esempio per stabilire la posizione e l'estensione e i confini della diverse comunità che si aggregano nel centro urbano, o ancora dando la preminenza allo studio dei movimenti di popolazione all'interno della città.

Il modello teorico più conosciuto, quello dei cerchi concentrici di Burgess (vedi immagine) è molto interessante da questo profilo. Si tratta di uno schema ideale “un idealtipo dei diversi processi di espansione della città” (Torres 1996, 230). Nel modello si ipotizza l'esistenza di una città che si espande in forma radiocentrica, con un centro all'interno del quale convergono tutti i mezzi di trasporto e si accentrano la maggior parte delle funzioni commerciali e finanziarie, politiche e culturali, da cui dipendono i commerci e in generale le attività secondarie che si sviluppano nelle periferie. Intorno al centro commerciale e amministrativo della città, si trova un'area in transizione (zona II), deteriorata, composta da quartieri di camere d'affitto, da quartieri del vizio, dagli slums e dai ghetti urbani, ma anche dai quartieri degli artisti e da piccola industria. Quest'area è quella che attira maggiormente popolazione dall'esterno e che racchiude i maggiori problemi sociali: è detta di transizione in quanto offre delle soluzioni temporanee ai migranti, che dopo un certo tempo di permanenza e più spesso nella seconda generazione, tenderanno a rifluire nella zona suburbana, nel III cerchio. Quest'ultimo è un'area di residenza per gli operai e impiegati specializzati nell'industria, che sono riusciti a farsi una posizione, in un abitato residenziale di standing medio, medio-alto. Infine, la IV zona è rappresentata dall'abitato individuale suburbano di standing elevato, occupato dalle classi più agiate. Oltre questo cerchio, c'è un'area indefinita, chiamata “commuters zone” (area dei pendolari), quella dei quartieri periferici e delle città satelliti del centro metropolitano.

Questo modello è immaginato come un sistema aperto, in cui le masse di popolazione, con la crescita del reddito e delle possibilità si spostano da una zona all'altra. Per Burgess e Park, la mobilità sociale va così di pari passo con la mobilità geografica: a ogni status sociale corrisponde una porzione più o meno grande dello spazio urbano (metropolitano).

In sintesi, Torres (2006) suggerisce due contenuti della Chicago School che servono ancor oggi da base agli studi urbani. Il primo consiste proprio nel grande rilievo dato alla mobilità, in senso lato: geografica, sociale, ecologica, politica culturale. Il secondo riguarda invece i nuovi soggetti metropolitani, che

non hanno radici culturali o sociali nella metropoli e che devono procedere ad una nuova formulazione del concetto di comunità.

Stranamente i geografi non recepirono subito le potenzialità di questa articolazione teorica della città. Soltanto a partire dagli anni 50 e 60, soprattutto negli Stati Uniti, molte caratteristiche del pensiero della Scuola di Chicago riappariranno per lo studio e la teorizzazione dei fenomeni urbani.

La geografia teorica di William Bunge: la “riscoperta” del movimento

Vorrei proseguire questa (forzatamente) breve presentazione del concetto di mobilità in geografia attraverso la proposta di William Bunge, che non è sicuramente il geografo più conosciuto di quegli anni (e forse nemmeno il più rappresentativo della cosiddetta *rivoluzione quantitativa*) ma che è certamente il più emblematico per ciò che voleva essere la geografia, e per quello che invece non riuscì ad essere. Questo modo di pensare la geografia, profondamente influenzato dall'approccio deduttivo e dalla formalizzazione, tipica del pensiero neopositivista, nasce come reazione alla “vecchia” scuola del paesaggio e della regione, inizialmente in contesti di ricerca precisi, come l'Università di Washington a Seattle o l'Università di Lund, in Svezia, dalla metà degli anni '50¹. In questo contesto prende forma la tesi centrale di William Bunge, nel suo saggio – divenuto poi un manifesto della nuova geografia – *Teoretical geography* del 1962 (ristampato con aggiunte nel 1966). Il saggio venne pubblicato a Lund, sede della scuola di Torsten Hägerstrand che, caso unico nel suo genere, dagli anni '50 tentò di costruire una geografia basata sulle distanze, i flussi e i movimenti, quindi sulla mobilità dell'uomo sulla superficie terrestre. Hägerstrand giunse prima di altri ad una geografia come costruzione del territorio a partire dagli impatti spaziali dei ritmi e dei tempi degli individui e delle società². Bunge attinse a piene mani da questo patrimonio.

La scienza delle relazioni spaziali

Il suo progetto era volto esplicitamente alla ricerca delle leggi che reggono la distribuzione dei fenomeni nello spazio geografico: come altri geografi, riprese, approfondì e tentò di adattare a questo scopo le teorie della localizzazione della scuola tedesca dell'economia spaziale³. La ricerca si risolse logicamente nell'esplicito tentativo di formulare una teoria delle « relazioni spaziali », prima fra tutte il *movimento* che doveva essere rappresentato e formalizzato attraverso i modelli della localizzazione. Questa geografia teorica si voleva esplicitamente contrapposta alla geografia tradizionale vigente negli Stati Uniti, quella di Carl Sauer (che sviluppò il concetto di paesaggio culturale) ma soprattutto quella di Richard Hartshorne un altro geografo americano che nel suo saggio *The nature of geography* del 1939 diede un impianto tassonomico e cumulativo alla geografia, ricorrendo ad una geografia regionale (dove si accumulano le esperienze empiriche) e una geografia generale (che doveva raccogliere e confrontare, in modo induttivo, le evidenze empiriche).

E' difficile dire se la proposta di Bunge, inconsapevolmente o no, si riallacci a quella di Friedrich Ratzel . Probabilmente è attraverso la scuola di Chicago che si trasmettono le idee relative all'importanza della mobilità, e che singolarmente ispirano le “leggi” scientifiche delle localizzazioni e delle relazioni spaziali. Per entrambi, per Bunge e Ratzel, vale comunque la percezione della mobilità come nodo (solo in parte risolto) della spiegazione geografica del mondo. Le leggi che ricercava Bunge, relativamente al movimento, erano quindi diverse forse soltanto dal punto di vista formale da quelle di Ratzel, che rifiutava apertamente l'uso dei modelli matematici. Per il geografo americano si trattava di ricercare le leggi della descrizione geografica, come già accennato per la creazione di una teoria generale della geografia

¹ Si veda BARNES T. 2003.

² Si vedano gli sviluppi più significativi di questa corrente, che sfociò in una *geografia del tempo* verso la fine degli anni '70. Cfr. CARLSTEIN, T., PARKES, D. ET THRIFT, N. (éd.) (1978).

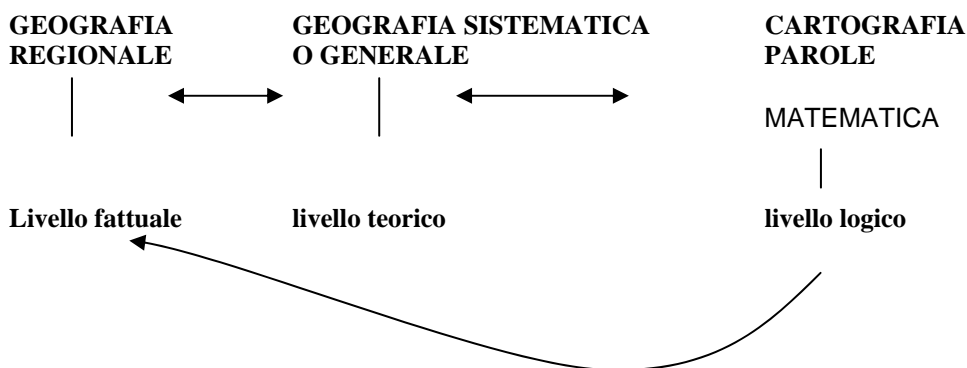
³ Che si protrae per più di un secolo, dall'eredità del modello della rendita fondiaria di Johannes Heinrich Von Thünen, all'inizio dell'Ottocento, alla localizzazione industriale di Alfred Weber, ai modelli delle località centrali di Walter Christaller, alle aree di mercato di August Loesch (si veda ancora BARNES T. 2003, pp. 75 e ss.).

(una geografia teorica). Una geografia alla cui base doveva esserci una “teoria generale del movimento”, comprensiva di modelli esplicativi per lo studio delle localizzazioni. Il movimento degli uomini sulla superficie terrestre definisce il concetto centrale, discusso da Bunge (che riprende abbondantemente la letteratura degli anni 50 e l’emergere dei concetti formali di spazio geografico). Egli parla così di *relazioni spaziali* (*space and spatial relations*) per esprimere, sostanzialmente degli indicatori misurabili di eventi o di fenomeni spazialmente rilevanti (e teoricamente misurabili), come ad esempio le *localizzazioni*, le *distanze*, le *densità*, la *concentrazione* e la *diffusione* delle attività umane, per le quali vide la necessità di una vera e propria teoria generale. A ben vedere, questi concetti non sono distanti anni luce da quelli di *posizione*, di *estensione* e di *frontiera* espressi un secolo prima dalla Antropogeografia di Ratzel: sarebbe questo un tema affascinante per una storia della nozione di mobilità nella geografia contemporanea. Ma da dove veniva il ragionamento di Bunge, che con altri reintroduceva di prepotenza il concetto di mobilità in geografia, dopo decenni di silenzio (quasi) assoluto? Egli partì apparentemente dai risultati del modello deduttivo di Christaller (a cui è dedicato il saggio) e dagli studi di Loesch, per introdurre esplicitamente il linguaggio matematico, la cartografia, la geometria e la statistica come strumenti al servizio della geografia.

Fatti, teorie e modelli

L’articolazione della ricerca geografica, che egli propose alla fine del primo capitolo, è infatti eloquente (schema a pagina seguente, da Bunge, 1966, p. 37).

William Bunge propose di partire dai fatti – per esempio dalla diffusione di un fenomeno, in diverse regioni : a questo stadio il geografo doveva occuparsi di raccogliere e ordinare i dati fattuali e locali in un primo contesto o livello di indagine, che egli chiamò “geografia regionale”. In un secondo livello, i fatti dovevano essere poi ordinati, confrontati, classificati mediante un apparato teorico, in un ambito che questa volta chiamò “geografia generale”.



L’ultimo stadio doveva essere un livello logico (espresso con “parole, mappe o matematica”) e portare alla formalizzazione delle leggi geografiche con modelli cartografici, matematici o statistici, atti a descrivere (o riprodurre in scala) un fenomeno relativo ad un cambiamento spaziale. L’osservazione di diversi fenomeni, attraverso i modelli, doveva così permettere di stabilire delle correlazioni, dei legami statistici descrittivi le similitudini e le differenze tra varie regioni, città, localizzazioni.

Ciò che possiamo ritenere è l’articolazione della Geografia teorica e non i suoi risultati, che si rivelarono alquanto deludenti. Oggi la matematica, la statistica e le applicazioni informatiche (ad esempio con la cartografia e i GIS) fanno parte del bagaglio di molti geografi. Il contesto è tuttavia molto diverso da quello di allora. Negli anni ’70 e ’80, le scuole di geografia “quantitativa” portarono a modelli sempre più distanti dalla realtà, in altri casi i metodi quantitativi divennero lo scopo principale del lavoro dei ricercatori. Tutto ciò i geografi lo fecero a scapito di una lettura di un mondo in continua trasformazione, e che a poco a poco furono incapaci di rappresentare con il solo aiuto dei modelli e della teoria. Il fermento scientifico nato dalla rivoluzione quantitativa conobbe così una crisi forse irreversibile e fu allora che il patrimonio accumulato dai geografi fu ampiamente sfruttato e valorizzato dagli economisti regio-

nali – più concreti nel loro approccio – e, soltanto in seguito, dagli specialisti della geografia economica. Questa è però un'altra storia. Ma perché fallì la geografia quantitativa?

Un geografo americano, David Ley (1982), cita un aneddoto molto interessante che mostra in un certo senso il fallimento di questa geografia. Negli anni '70 la città di Philadelphia domandò a dei ricercatori di trovare la migliore localizzazione per un parco giochi di un quartiere povero della città. Era finalmente arrivata una donazione e dunque, in accordo con le associazioni di quartiere, la città aveva fretta di realizzare questo parco. Nel locale istituto di geografia si cominciarono allora a realizzare dei modelli di localizzazione molto sofisticati, corredati con carte che mostravano bene la densità e l'accessibilità di ogni area possibile. Infine si giunse a scegliere la localizzazione ottimale in funzione di diversi parametri: la distanza minore dalle residenze delle famiglie, della scuole, del prezzo del terreno, ecc. Il luogo prescelto era un terreno vago, adiacente alla ferrovia, effettivamente dotato di una buona accessibilità rispetto alle aree residenziali del quartiere. Il parco fu costruito e inaugurato. Ma dopo pochi mesi i genitori reclamarono a seguito di continui episodi di violenza che accadevano nel parco, a causa di bande di adolescenti che molestavano i bambini più piccoli. Dopo meno di un anno le installazioni del parco erano praticamente distrutte, il parco disertato dai bambini. Cosa era successo? Ci si accorse dopo ulteriori ricerche che la localizzazione del parco corrispondeva alla frontiera tra i territori di due bande rivali di giovani: il parco diventò quindi, ben presto, un ottimo campo di battaglia. Ciò accadde perché non si tenne conto del territorio (o del vissuto), quello delle bande di adolescenti, poiché non esistevano in alcuna statistica. I ricercatori avevano considerato solo lo spazio astratto della statistica e l'avevano proiettato nelle mappe di localizzazione, dimenticando invero il territorio vissuto degli attori del quartiere.

I modelli e le mappe, a poco a poco, si svuotarono del loro significato per privilegiare la forma, la sperimentazione di nuovi metodi, molti inapplicabili e altri mai applicati, mentre il mondo e la mobilità continuavano la loro evoluzione. La trappola di Bunge fu quella di confondere il modello con la realtà, la mappa con il territorio.

Riferimenti bibliografici:

- BARNES T. J. (2003) *"The place of locational analysis a selective and interpretative history"*, Progress in Human Geography, vol. 27, 1, pp. 69-95.
- BUNGE W. (1966) *Theoretical Geography*, 2nd ed., Gleerup, Lund
- CARLSTEIN, T., PARKES, D. ET THRIFT, N. (éd.) (1978) *Human Activity and Time Geography*, Arnold, London.
- LEY D. (1984) *Social geography of the city*, Philsbury, New York.
- RAFFESTIN C. (1980) *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Litec. Traduzione italiana: *Per una geografia del potere*, Unicopli, Milano 1981.
- RATZEL F. (1899) *Anthropogeographie*, 2° Aufl. Leipzig, parte seconda, Cap. VI, Traduzione italiana: *Geografia dell'Uomo*, di U Cavallero, Torino 1914.
- RATZEL F. (1903) *Politische Geographie*, R. Oldenbourg, München und Berlin. Traduzione francese, a cura di Charles Hussey, Ecomica, Paris 1988.
- TORRES M. (1996) *Geografie della città, Cafoscarina, Venezia*