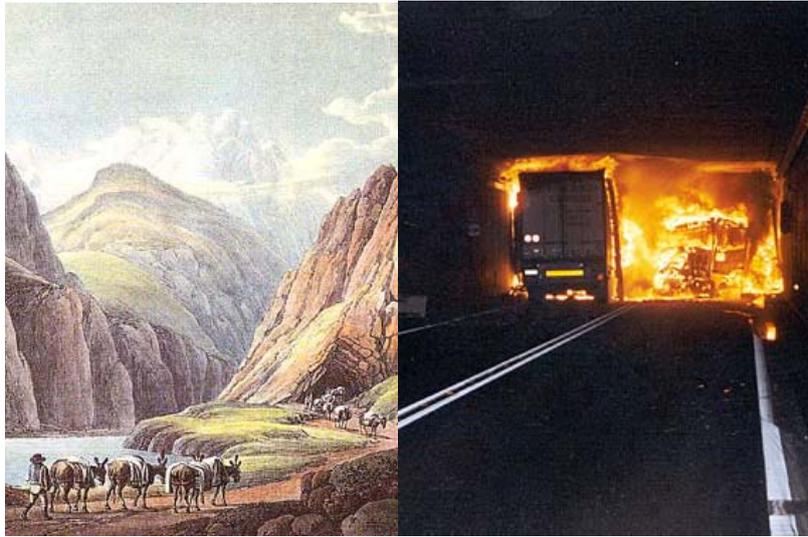


Localizzazione, mobilità e impatto territoriale

UNA INTRODUZIONE ALLA GEOGRAFIA DELLE COMUNICAZIONI



Gian Paolo Torricelli

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

Materiali lezione 9

I nuovi assi stradali ed il loro impatto sull'integrazione regionale nella Puna de Atacama (Ande del Tropico del capiricorno)

In questa lezione proseguiamo il discorso delle mobilità nelle aree montane, ma ci sposteremo nelle Ande del Sud (nel Capricorno Andino), per considerare l'evoluzione dei trasporti e il loro impatto sui territori montani. Uno degli obiettivi è, nella misura del possibile, il confronto con la situazione delle mobilità nelle Alpi occidentali, confronto reso possibile grazie ai lavori di un progetto di ricerca dell'Università di Grenoble¹. Ma come mettere sullo stesso piano territori così diversi? In apparenza si tratta di contesti regionali, pur di montagna, che tutto o quasi sembra contrapporre. Ecosistema, clima e popolamento sono così diversi che potrebbero far ritenere che la cultura, le forme di vita umana o la messa in valore dello spazio montano abbiano ben poco in comune. Si pensi da un lato alla fama di *deserto più arido del mondo* che è attribuita al Deserto di Atacama, e dall'altro al vero e proprio *castello d'acqua* – e in qualche modo anche riserva forestale – che invece rappresentano le Alpi per l'Europa!

Eppure questi due mondi sono “mondi verticali” che impongono limiti fisici comparabili sullo spazio e sul tempo degli spostamenti e quindi, in principio, anche sull'insediamento e sulla vita degli uomini. Entrambe, queste regioni montane, si sono trovate durante gli anni 1990 nel mezzo di trasformazioni territoriali a seguito del rafforzamento delle alleanze economiche continentali (nell'Unione Europea e nel Mercosur), ricomposizioni che si iscrivono nei processi del capitalismo contemporaneo, caratterizzato dalla crescita degli scambi economici e della competizione tra regioni, o meglio tra aree metropolitane, che, come sottolinea Allen Scott (tr. it. 2001), tende a sostituirsi alla competizione tra stati nazionali. In questa competizione, alle diverse scale, emergono alcune regioni metropolitane, particolarmente dinamiche, dove tendono sempre più a concentrarsi i processi decisionali e la ricchezza. In entrambi i casi, nelle Alpi occidentali e nel Capricorno Andino, si assiste così allo sviluppo di una domanda esterna di transito e di passaggio, che si sviluppa proprio da queste aree metropolitane (a volte fisicamente lontanissime da questi piccoli contesti montani, a volte più vicine come le capitali regionali extra-alpine) e che si riflette sui territori e sulle comunità locali delle aree montane. L'ambizione del progetto era dunque quella di studiare, documentare e soprattutto confrontare le risposte sociali e territoriali – segnatamente in termini di comportamenti di mobilità in Europa e in America del Sud – alle modifiche delle aperture dei confini e dell'integrazione transfrontaliera². Mi limiterò qui, prima a discutere alcuni elementi su ciò che possiamo chiamare le “nuove trasversali andine”, poi a discutere il caso dell'evoluzione delle mobilità della *Puna de Atacama*, regione alla frontiera tra il Cile, l'Argentina e La Bolivia. Infine cercheremo degli elementi di confronto, similitudini e differenze, rispetto a quanto abbiamo visto nell'Arco alpino occidentale.

Il cambiamento dei sistemi produttivi e la mondializzazione si accompagnano alla creazione o al rafforzamento di vaste aree di libero scambio (di blocchi di alleanze continentali, come l'UNIONE EUROPEA e il MERCOSUR) entro le quali gli scambi economici non sono soltanto facilitati, ma anche incoraggiati. Per ciò che concerne il continente sudamericano, è interessante il caso del Cile, che, a ragione della sua posizione geografica, appartiene de facto a due blocchi economici interregionali: il MERCOSUR (del quale è membro associato) e l'APEC (Accordo di cooperazione economica Asia-Pacifico). Lo sfruttamento

¹ APN – CNRS « Mobilités transfrontalières et mobilisation de la frontière. Analyse comparée d'espaces transfrontaliers de l'Altiplano andin et des Alpes occidentales », Laboratoire TEO / Territoires, Université Joseph-Fourier, Grenoble 1 (coordinato da Anne-Laure Amhilt-Szary). Diversi studi di caso, nelle Alpi occidentali (tra Francia Italia e Svizzera) e nelle Ande del Cono Sur (tra Argentina, Cile, Bolivia e Perù) sono stati realizzati, in particolare grazie ad alcune tesi di dottorato condotte da giovani ricercatori francesi, argentini o cileni. Si Veda il n. 3/2003 della *Revue de Géographie Alpine*, dedicato a questo tema.

² In gran parte le considerazioni di questo capitolo provengono dall'esperienza di una missione scientifica effettuata nel novembre-dicembre 2001 nella regione. Unitamente al geografo argentino Alejandro Benedetti, abbiamo infatti tentato di creare una rete per lo studio delle mobilità tra istituti di ricerca nel Capricorno Andino, tra le città argentine di Jujuy e di Salta e quelle della costa pacifica al nord del Cile, di Iquique e di Antofagasta.

della posizione geografica è essenziale per capire le politiche attuate dal Cile per lo sviluppo di una domanda di transito attraverso le Ande. E' questo il caso, emblematico, dei "corredores biceánicos".

La questione dei corridoi bi-oceanici nel contesto dell'integrazione regionale

La connessione fisica tra le aree urbane di questi blocchi economici sopranazionali appare forse quale condizione indispensabile per lo sviluppo di un tale modello economico. Nel caso Europeo, abbiamo visto i problemi che questo sviluppo comporta a livello di impatto della circolazione transalpina, i cui itinerari si iscrivono nei grandi corridoi europei di traffico nord-sud o est-ovest; nelle Ande del Sud i problemi del transito sono invece ancora agli inizi, ma tutto sembra concorrere al rapido sviluppo di nuovi assi di transito, e segnatamente quelli situati sugli itinerari dei corridoi bi-oceanici.

Il termine di *corredor bioceánico* è apparso verso l'inizio degli anni '90, al seguito del crescente dinamismo degli scambi tra regioni del sud-est asiatico e del Pacifico e le aree più dinamiche del continente sudamericano, in particolare tra il nord del Cile ed il ricco meridione brasiliano. E sono soprattutto questi due paesi, Cile e Brasile, che hanno contribuito alla "dottrina" (e all'ideologia) dei "corredores". Letteralmente significa progettare dei corridoi di traffico tra l'Atlantico e il Pacifico, corridoi... forse inverosimili: chi avrebbe interesse a far circolare le merci, ad esempio tra il porto di Santos (sull'Atlantico) ed i porti di Iquique o di Antofagasta-Mejillones sul Pacifico? Nessuno, certamente.

Il Corridoio del Capricorno Andino nel contesto continentale



Infatti nel discorso ufficiale (sancito dalle politiche cilene o brasiliane dei trasporti) si tratta di "corridoi commerciali" e, in particolare, per il Cile di conquista di mercati all'interno del continente sudamericano, quale intermediario esclusivo con i paesi esportatori del sud e del sud-est asiatico. Per il Brasile, invece, si tratta di una apertura per nuovi sbocchi economici (per prodotti come legno d'opera o la soia) verso le regioni asiatiche, in questo caso attraverso i porti cileni di Antofagasta e di Iquique.

Così nel Paraguay, nel Brasile, in Argentina l'importazione di merci asiatiche (dalle automobili, ai prodotti di bellezza, ai tessuti e all'abbigliamento) dai porti cileni (piuttosto che dalle città portuarie del sud del Brasile o dal porto di Buenos Aires) potrebbe in qualche modo diventare più conveniente, sempre che vi siano delle infrastrutture di trasporto "adeguate" attraverso le Ande. Questi corridoi sono dunque dei corridoi di penetrazione commerciale, diretti in particolare alle regioni periferiche dei grandi paesi

sudamericani. Possono dunque, perlomeno teoricamente, essere degli strumenti di integrazione regionale e transfrontaliera.

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. L'accordo di integrazione dice in particolare (art. 33): *“La Repubblica del Cile e gli Stati membri del MERCOSUR, si impegnano a perfezionare la loro infrastruttura nazionale, con l'obiettivo di sviluppare delle interconnessioni di transito bi-oceanico. A questo scopo si ingaggiano a migliorare e a diversificare le vie di comunicazione terrestri e a stimolare opere che incrementino delle capacità portuarie, garantendo la loro libera utilizzazione. La Repubblica del Cile e gli stati membri del MERCOSUR promuoveranno gli investimenti, tanto di carattere pubblico che privato, e si impegnano a destinare le risorse finanziarie per il raggiungimento di questi obiettivi”* (Repubblica de Cile, Ministerio de Relaciones Exteriores 1996, trad.).

Il Cile, secondo l'accordo, si impegna a contribuire alla realizzazione di quattro corridoi:

- **Corredor Norte: Arica - Santos**

Connette l'interno del continente attraverso il passo andino del Tambo Quemado, in particolare le località di La Paz e Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), Cuiaba e Corumba (Brasile) con i porti di Arica sul Pacifico e Santos sull'Atlantico;

- **Corredor Capricornio : Antofagasta - Santos**

Unisce attraverso i passi di Jama e di Sico, le aree interne di Salta e Jujuy (Noroeste Argentino) e Asunción (Paraguay) ai porti di Antofagasta e Iquique sul Pacifico e al porto di Santos sull'Atlantico.

- **Corredor Centro : Valparaíso - Buenos Aires**

Mette in relazione attraverso il passo del Cristo Redentor le città di Santiago, Los Andes e San Felipe (Cile), rispettivamente Mendoza e San Luis in Argentina, con i porti di Valparaíso sul Pacifico e Buenos Aires sull'Atlantico. La connessione è estendibile sino al porto di Montevideo (Uruguay);

- **Corredor Sur : Puerto Montt - Bahía Blanca**

Unisce, attraverso il passo Cardenal Samoré, Osorno (Cile), Nequén e San Antonio Este (Argentina) ai porti di Puerto Montt sul Pacifico e Bahía Blanca sull'Atlantico.³

A seguito dell'accordo, un piano di investimenti internazionali è messo a punto per provvedere alla realizzazione di nuove connessioni trasversali Andine e per migliorare quelle esistenti. Tra il 1996 e il 2000 Cile e Argentina si impegnano così a investire ciascuna circa 160 milioni di dollari americani. È sul *“Paso de Jama”* che si concentrarono la maggior parte degli investimenti.

Investimenti per il miglioramento della viabilità transandina tra Cile e Argentina (1996-2000 - in milioni de 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

* Passi prioritari per il Cile per la realizzazione di corridoi bi-oceanici.
(Fonte: Riffo Rosas 2001)

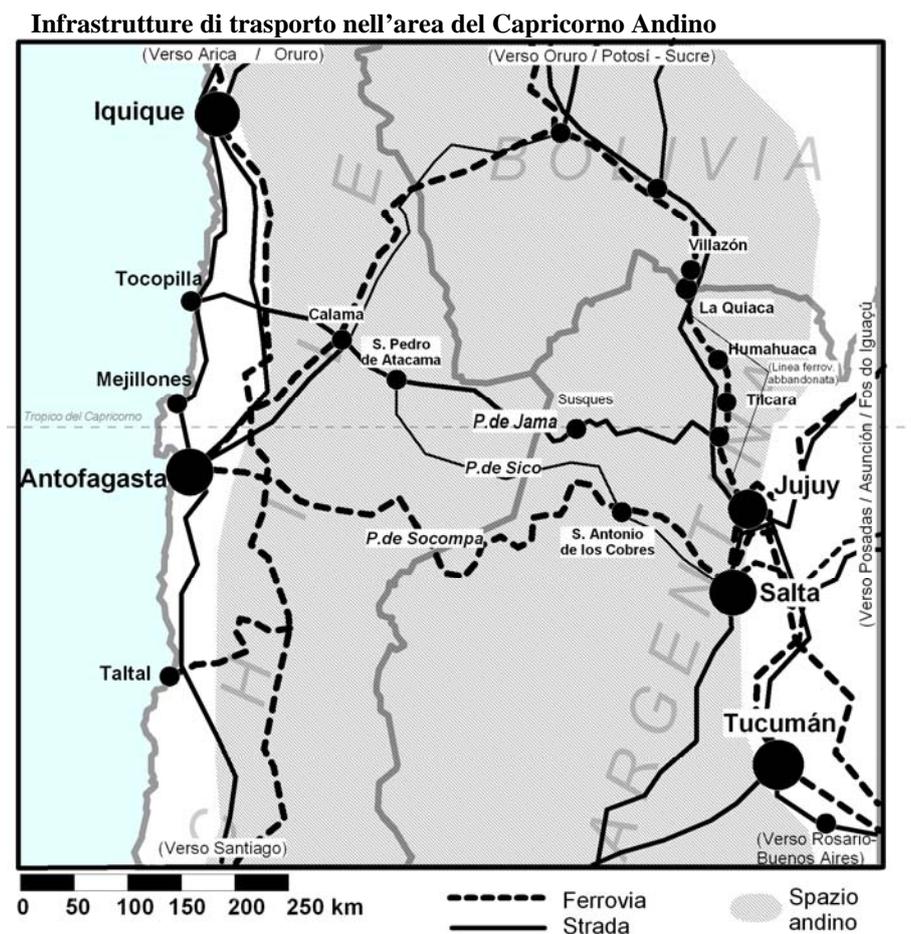
³ Cfr. Riffo Rosas 2001.

Queste nuove infrastrutture sono essenzialmente opere stradali, mentre, di fatto, l'infrastruttura ferroviaria viene gradualmente smantellata e ridotta (nel migliore dei casi) a vettore turistico: di fatto nelle Ande il treno sparisce, malgrado i discorsi ufficiali amino ripetere che anche il treno dovrà venir sviluppato con la tematica dei *corredores*.

In realtà, tuttavia, la maggior parte di questi assi, e delle relative infrastrutture, è ancora in via di realizzazione. Addirittura, per alcuni, i *corredores* sono soltanto un tratto sulle mappe della promozione economica regionale. C'è una sola vera eccezione, costituita dal corridoio centrale tra Valparaíso-Santiago, Mendoza e Buenos Aires (con un collegamento per Montevideo e per il sud del Brasile). Questo asse concentra circa l'80% dei volumi di trasporto terrestre delle merci scambiate tra Cile, Argentina e Brasile. Il problema principale di questo itinerario è tuttavia la sua chiusura invernale e la sua congestione, durante l'estate australe, dovuta al traffico turistico. Questa ragione è stata invocata più volte dal Cile e dal Brasile per sviluppare i corridoi più a nord e più a sud.

Il corridoio del Capricorno Andino

Uno di questi corridoi a nord è chiamato anche corridoio del *Capricorno Andino*, attraversa le Ande tramite il *Paso de Jama* (provincia di Jujuy) e il *Paso de Sico* (provincia di Salta). In particolare il passo di Jama è quello che abbiamo voluto studiare più a fondo, anche perché è quello che è più avanzato, e che ha ricevuto (e riceve tuttora) maggiori finanziamenti pubblici per il suo completamento.



All'inizio degli anni '90, il governo cileno fece realizzare degli studi per la realizzazione di un nuovo passaggio stradale attraverso le Ande, a nord del corridoio centrale, in corrispondenza con l'accesso al nuovo porto di acqua profonda di Antofagasta (in via di realizzazione a Mejillones) e a quello di Iquique, dove vi è una zona franca per l'import-export delle merci, oggi in piena espansione. Fu realizzato un accordo con l'Argentina per definire l'itinerario. Sul suolo cileno, l'asse stradale del *Paso de Jama*

fu così realizzato rapidamente (alla fine del 2000 era già interamente asfaltato), con investimenti pubblici e senza tanti studi, né valutazioni di impatto ambientale. Sul lato argentino, per contro, se il passo è già facilmente transitabile, ci vorranno ancora alcuni anni per ultimare la sua realizzazione (in particolare per la pavimentazione). Per contro, l'itinerario andino del *Paso de Sico*, anch'esso definito da un accordo tra Cile e Argentina, è ancora in gran parte non asfaltato, su entrambi i versanti.

La posizione dei porti cileni del nord, tuttavia, non è realmente vantaggiosa rispetto ai porti atlantici. Ad esempio, 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. Queste differenze si traducono, 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. Questi tempi commerciali, con la realizzazione di una infrastruttura stradale come il Paso de Jama, potrebbero forse diventare interessanti per l'approvvigionamento di beni di consumo di provenienza asiatica nelle città addossate all'altro versante della Cordigliera nel *Noroeste Argentino*, Jujuy, Salta (e Tucumán), anche se il trasporto potrebbe essere effettuato su rotaia (vedi sotto). Per contro per i collegamenti a più lungo raggio, con le città del nord-est argentino come Corrientes o Posadas, o ancora con Asunción o Ciudad del Este nel Paraguay (tutte queste città dispongono di un accesso fluviale al porto di Buenos Aires), il *Paso de Jama* e il *Paso de Sico* prefigurano un attraversamento delle Ande a medio e a lungo termine non sostenibile.

L'evoluzione delle mobilità nella *Puna de Atacama*

Vorrei ora cambiare scala e tentare di osservare gli impatti spaziali delle mobilità, con il caso della *Puna de Atacama*, una regione situata al confine tra il Nord-ovest dell'Argentina, l'Altiplano boliviano e il nord del Cile. Quest'area è stata per lungo tempo ai margini della società, segnatamente dopo la conquista spagnola; ora si trova al centro dei nuovi progetti infrastrutturali, la cui domanda, tuttavia dipende essenzialmente da eventi ed interessi esterni. Per cercare di presentare questi impatti nel modo più chiaro possibile, prenderò l'esempio della provincia di Jujuy, una delle più povere dell'Argentina, i cui territori andini sono stati oggetto di indagine e di ricerca storica⁴. Questi lavori riguardano i processi storici della costruzione della frontiera in questa regione delle Ande, il ruolo delle infrastrutture nel processo di unificazione nazionale (XIX e XX s.) e, per ciò che si può oggi rilevare, i cambiamenti più recenti, sociali e culturali intervenuti in queste aree di frontiera montane.

Alla frontiera settentrionale, tra il Cile e l'Argentina, gli scavi archeologici dell'Università di Antofagasta (in parte presentati presso il Museo Archeologico di San Pedro de Atacama), le ricerche dell'Università Nazionale de Jujuy⁵ e quelle di altri ricercatori indipendenti hanno confermato l'anzianità della continuità culturale e degli scambi (dai secoli XI e XII della nostra era), 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 giorni⁶. *L'economia bastata sull'allevamento del lama* è probabilmente all'origine degli scambi tra le comunità di entrambi i versanti del Capricorno Andino. E ancor prima dell'Impero Inca (che impose delle relazioni più strette con il Cuzco, ma accordò loro una grande autonomia culturale) si erano infatti sviluppati legami e relazioni correnti tra gli *Atacameños* e le prime culture dell'Altipiano Andino (come *Tiwanaku* sulle rive del lago Titicaca). Delle mobilità trasversali (tra la Puna e l'Oceano Pacifico) sono quindi sempre esistite, verosimilmente, tuttavia, in forma minoritaria rispetto al senso generale delle relazioni, longitudinali e principalmente all'interno della Cordigliera. Le reti di trasporto erano (e sono) essenzialmente longitudinali, reti, reti che furono riprese e approfondite dall'amministrazione coloniale spagnola, che aveva fatto del porto di Callao, presso Lima, il centro per le razioni con la Spagna.

⁴ Si veda in particolare: CONTI y LAGOS (ed. 2002), GONZALEZ PIZARRO (2001), BENEDETTI (2002 e 2003), BENEDETTI (ed 2003), GONZALEZ MIRANDA (2003), ALBECK, CONTI, RUIZ (2003).

⁵ cf. CONTI y LAGOS éds. 2002 ; ALBECK., CONTI, RUIZ 2003.

⁶ GONZÁLEZ PIZARRO 2001.



Nella Puna argentina (Foto: G.P. Torricelli 2001)

All'inizio del XIX secolo, con la disintegrazione dell'impero coloniale e la formazione degli stati nazionali (Bolivia, Cile, Perú, Argentina), l'attrattiva delle risorse minerarie del Deserto di Atacama (argento, guano e soprattutto salnitro) provocò un nuovo sviluppo delle mobilità trasversali, da parte di migranti e di coloni, di traffici di beni di consumo e bestiame⁷. Il processo prese fine con la *Guerra del Pacifico* in cui la Bolivia perse a favore del Cile l'intera regione di Atacama e l'accesso al mare. Il conflitto portò anche alla definizione attuale dei confini internazionali. Solo il transito di bestiame da Salta o da Jujuy in direzione delle miniere di salnitro sopravvisse, fino alla metà del XX secolo, quando cessò in corrispondenza dell'abbandono dell'industria dei nitrati. Le mandrie portate dalle pampas erano dapprima ingrassate sui pascoli attorno a Salta o a Jujuy, poi attraversavano la cordigliera per raggiungere le miniere nel deserto⁸.

La creazione del confine nazionale non arrestò le mobilità tradizionali, ossia gli scambi tradizionali (e ancestrali) tra le comunità montane, che resistettero sin quasi alla fine del XX secolo, sotto la forma di carovane di lama o di asini che si spostavano nel deserto per giungere fino alla costa del Pacifico (si scambiava lana, carne, pelli contro cereali, pesce e spezie). Queste mobilità poterono ancora mantenersi grazie allo sviluppo dell'emigrazione stagionale di molti abitanti della *Puna* e delle *Quebradas* nelle terre basse della Provincia, a seguito della richiesta di lavoro per la raccolta della canna da zucchero e in seguito del tabacco.

Per gran parte del XX secolo, in pratica le relazioni trasversali (tra un versante e l'altro della Cordigliera) si attuavano essenzialmente attraverso queste mobilità tradizionali, necessarie al mantenimento dell'economia fondata sull'allevamento del lama e della sua versione selvatica, la vicuña. L'attraversamento della frontiera avveniva il più delle volte al di fuori di ogni codifica legale. Soltanto i controlli accresciuti e la militarizzazione delle frontiere imposti dalla dittature, negli anni '70 e '80, hanno realmente e per la prima volta frenato queste mobilità, senza tuttavia spegnerle completamente.

Ora, contrariamente alle Alpi occidentali, che divennero nel corso del XIX e XX secolo uno "spazio da attraversare", per assicurare gli scambi tra le regioni urbane peri-alpine (in cui le mobilità trasversali erano predominanti), il Capricorno Andino restò essenzialmente uno "spazio da percorrere", con una netta predominanza delle mobilità longitudinali lungo gli assi di trasporto interni alle Ande. Tuttavia, come nelle Alpi occidentali, nel Capricorno Andino l'organizzazione territoriale e le pratiche della mobilità furono influenzate dal susseguirsi dei sistemi di trasporto storicamente dominanti, in particolare a partire dalla fine del XIX secolo con l'avvento delle ferrovie, che furono la base dell'organizzazione territoriale della Puna e delle Quebradas, sino agli anni '70 e '80, gli anni bui delle dittature militari.

⁷ GONZÁLEZ MIRANDA 2003.

⁸ CONTI V. 2002.

Il ruolo delle reti ferroviarie

Tenuto conto delle grandi differenze, sul piano del popolamento, nelle Ande del Tropico del Capricorno, la ferrovia ha verosimilmente avuto, almeno all'inizio, degli effetti comparabili a quelli osservati nelle Alpi. Da un lato l'inserzione delle piccole città di Salta e di Jujuy nella rete degli scambi nazionali, con il collegamento ferroviario con il porto di Buenos Aires, che costituiva lo sbocco naturale della produzione agricola e mineraria delle due province, mentre le relazioni con i porti cileni restarono marginali. Tuttavia la ferrovia non portò industrializzazione, anche se non mancarono i tentativi di sviluppare l'industria, sulla base dell'attività mineraria. Tuttavia, sul versante cileno, la ferrovia ha permesso lo sviluppo dell'estrazione del rame su grande scala, che si sviluppa intensamente a partire dagli anni 40-50; dalle miniere nel deserto, partivano linee ferroviarie dirette verso i porti della costa, gli sbocchi naturali per lo smercio della la materia prima.

Si può però confrontare il ruolo della ferrovia nella provincia di Jujuy (si tratta o meglio si trattava di un collegamento longitudinale, verso il confine boliviano e le città dell'*Altiplano*) e nella provincia di Salta (che è invece un collegamento trasversale, verso il porto di Antofagasta).

Nella *Quebrada de Humahuaca* e in generale nella *Puna* della provincia di Jujuy la linea ferroviaria è stata la base per lo sviluppo del popolamento e delle località abitate, dunque dell'organizzazione del territorio (non si può parlare di sviluppo urbano vero e proprio, ma piuttosto dello sviluppo di una rete di località abitate). Realizzata nei primi anni del XX secolo, la ferrovia si prolungava verso il nord, per continuare oltre la frontiera boliviana verso le città di *Potosí*, di *Sucre*, e di *Cochabamba*. Questo itinerario si iscrive nella continuità dei flussi pre-ispatici e coloniali: verosimilmente è all'origine dello sviluppo del turismo locale, di località di villeggiatura come *Tilcara* nella *Quebrada* e dello sviluppo delle località frontaliere nella *Puna* come *La Quiaca* e *Villazón*, tra l'Argentina e la Bolivia. Per contro, nella *Quebrada del Toro* in Provincia di Salta, la linea ferroviaria trasversale fu realizzata molto più tardi e dovette subire varie fasi di arresto dovute a numerose difficoltà politiche. La storia di questa linea è in qualche modo emblematica. Il primo studio risale al 1899, ma fu completata solo verso la fine degli anni '40, dopo una serie di arresti dovuti ai cambiamenti repentini della situazione politica e militare dell'Argentina della prima parte del XX secolo. Il passo di *Socompa*, dove le linee argentina e cilena si collegano fu scelto all'ultimo momento e non diede luogo, nel tempo, a nessun insediamento degno di questo nome. La linea *Salta – San Antonio de Los Cobres – Passo di Socompa – Antofagasta (Ramal C 14)* restò in servizio una quarantina di anni. Come per la linea di Jujuy, il suo esercizio fu chiuso definitivamente all'inizio degli anni '90, a seguito delle leggi di privatizzazione e di liberalizzazione del settore dei trasporti e alla vendita delle infrastrutture da parte dello Stato argentino. Tuttavia, se l'infrastruttura della linea di Jujuy è oggi in gran parte deteriorata, se non distrutta, quella della linea di Salta è ancora efficiente, certamente grazie alle impressionanti opere di genio civile, come il viadotto detto della Polvorilla (a 4230 m), fatto realizzare in Italia dalle imprese Monfalcone, che è diventato l'emblema di una attrazione turistica – il *Tren a las nubes* – fuori dalla portata delle popolazioni locali. Verosimilmente il suo ruolo in materia di organizzazione territoriale fu minore ma si può osservare che si iscriveva contro la tendenza dominante delle mobilità longitudinali.



Viadotto della *Polvorilla* (foto: G.P. Torricelli, 2001)

Nell'ambiente ostile della *Puna* ci vollero decenni per realizzare queste linee ferroviarie. Dopo la loro privatizzazione nel 1991, bastarono pochi mesi per chiudere definitivamente il servizio. Nei prossimi anni la linea del *Ramal C 14* potrebbe tuttavia avere un ruolo fondamentale, per evitare uno sviluppo non sostenibile del traffico di merci in transito in questa regione delle Ande.

L'impatto delle strade

Nelle Alpi occidentali le strade e le autostrade ebbero dei notevoli effetti spaziali, segnatamente lo sviluppo dei quartieri residenziali nelle città alpine meglio collegate con le aree metropolitane peri-alpine. In una certa misura però la mobilità nelle Alpi ha rimpiazzato le opportunità localizzate di lavoro in montagna.

Anche nel Capricorno Andino la strada, pur dopo la scomparsa della ferrovia, ha verosimilmente permesso di mantenere la popolazione in montagna. Infatti nelle Ande della provincia di Jujuy la popolazione è cresciuta parallelamente a quella dell'intera provincia e parallelamente alla costruzione della rete stradale. Tra il 1914 e il 2000 la popolazione è passata da 80'000 a 600'000 accrescendosi di 7 volte circa; nel medesimo tempo la popolazione della *Puna* e della *Quebrada de Humahuaca* è passata da 25'000 a 75'000 abitanti. Negli anni '90, la popolazione è cresciuta circa dell'1% annuo, un tasso di poco inferiore alla media provinciale.



Posto di frontiera a Susques (foto: G.P. Torricelli, 2001)

Ma per il resto la situazione non è confrontabile con quella delle Alpi occidentali, essenzialmente perché gli spazi extra-andini non offrono grandi opportunità: il deserto è sì ricco di risorse minerarie, ma praticamente vuoto di popolamento, e le piccole città di Jujuy e Salta non costituiscono dei mercati interessanti per lo sviluppo del traffico di transito. Nel corso del progetto di ricerca citato all'inizio sono state fatte alcune inchieste e sono stati acquisiti i risultati di indagini precedenti, in particolare sul villaggio di *Susques*, che è l'unica località abitata di un certo rilievo (circa 3000 abitanti) nella *Puna*, venuta a trovarsi sull'itinerario del Paso de Jama. Queste prime osservazioni mostrano che il nuovo ruolo di "luogo di tappa" di *Susques* non ha permesso di creare delle dinamiche in grado di creare lavoro duraturo sul posto. Certamente, il piccolo commercio (e la prostituzione) si sono sviluppati, così come la ristorazione e la riparazione, ma le inchieste non hanno permesso di confermare effetti che si iscrivono nel lungo periodo, in attività durature. Per quest'ultima fase di sviluppo delle mobilità, i colleghi argentini⁹ tendono così a parlare di *effetto tunnel* (o di effetto ponte) dell'itinerario del *Paso di Jama* sulla *Puna* argentina.



Uno scorcio della nuova strada del Paso de Jama (versante cileno)

Un possibile confronto delle mobilità nelle Ande e nelle Alpi

Questo primo tentativo di confrontare due contesti regionali così diversi mostra che in generale, per le società tradizionali, o meglio preindustriali, le mobilità in montagna possono venire messe su uno stesso piano, poiché rispondono ad un medesimo modello di sviluppo, quello delle mobilità nelle comunità alpine nelle società preindustriali. Questo modello considera la mobilità come strategia la cui finalità è la permanenza della comunità o della società in montagna. Per contro, con la diffusione del sistema industriale, le mobilità in montagna diventano apparentemente più dipendenti dal sistema di trasporto (dalla ferrovia e poi dalla strada) e soprattutto dalle politiche nazionali dei trasporti e del territorio.

Le mobilità tradizionali: una illusione ottica?

Infatti un "approccio interno" delle mobilità, che consiste a considerare le mobilità tradizionali, preindustriali, alla scala degli spazi montani, mostra molte similitudini tra le mobilità delle Alpi occidentali ed del Capricorno Andino, anche se con ritmi e tempi sociali molto differenti. Benché confrontate ad ambienti molto diversi e con una posizione geografica specifica rispetto alle regioni limitrofe, delle comunità alpine e andine – in principio diversissime – svilupparono delle relazioni analoghe e comparabili con lo spazio montano. Si trattava certamente di una territorialità fondata sul centro e sul margine, sulla coppia interno/esterno alle Alpi e alle Ande. Doveva essere una territorialità fondata sul sistema di mo-

⁹ KARASIK (2001); BENEDETTI ed (2003).

bilità e precisamente sugli spostamenti stagionali delle greggi e sugli scambi con le comunità vicine e le migrazioni, anch'esse stagionali. L'autonomia in montagna era quindi assicurata da un doppio sistema di relazioni: da un lato *mobilità orizzontali* per garantire il collegamento con le regioni di pianura circostanti, e dall'altro *mobilità verticali* al seguito delle mandrie, necessarie ad una economia basata sull'allevamento. Questo sistema di mobilità, come suggerisce Claude Raffestin per le Alpi (2000, pp. 22-26) fu la chiave di volta della trasformazione delle territorialità e della loro continuità. La mobilità fu effettivamente la strategia e la risorsa per garantire l'autonomia dell'insediamento umano nelle Alpi e nelle Ande. Questa rappresentazione, per certi versi affascinante, svanisce dal momento che cambiamo la scala dell'osservazione.

Montagne da attraversare e montagne da percorrere

Infatti, appena consideriamo lo sviluppo degli scambi trans-regionali, le differenze sono predominanti. Le Alpi occidentali sono essenzialmente uno spazio da attraversare e da abitare (con delle relazioni sempre più strette tra gli agglomerati alpini e le aree metropolitane esterne), il Capricorno Andino resta fino ad oggi uno spazio da percorrere, marcato da "arcipelaghi verticali" – così si può metaforicamente definire l'insediamento molto sparso – nel grande vuoto della *Puna*. Si è visto che nell'organizzazione territoriale nelle Alpi l'accessibilità (rispetto ai grandi centri) diventa un potente fattore di crescita demografica e di squilibrio, mentre nel Capricorno Andino gli effetti dell'accessibilità appaiono in minor misura e soltanto per i territori toccati dalle mobilità longitudinali (nella *Quebrada de Humahuaca* essenzialmente), mentre in quelli inseriti nelle relazioni trasversali, gli effetti dell'accessibilità sulla struttura del territorio restano ancora tutti da provare.

Ciò che in conclusione possiamo dire è che in questa regione delle Ande lo sviluppo di assi e di flussi di attraversamento rappresenta una sorta di rottura di una tendenza secolare della mobilità, che da sempre è costituita da relazioni longitudinali. La situazione non è quindi confrontabile a quella delle Alpi occidentali, dove lo sviluppo del traffico di attraversamento (e il declino della circolazione longitudinale) è a sua volta parte di una tendenza secolare, per assicurare le relazioni terrestri dell'Italia con il nord e l'ovest dell'Europa. Una situazione simile è impensabile nel Capricorno Andino. Il *Norte Grande* cileno e il *Noroeste* argentino, nel loro isolamento, possono appoggiarsi ad una rete di città medie o piccole, fortemente dipendenti, in termini economici e anche politici, dalle rispettive capitali nazionali (Buenos Aires e Santiago). Per queste città e regioni, l'immagine (e l'ideologia) del corridoio bi-oceanico non rimpiazza certo dei processi integrazione economica, che devono in gran parte ancora avvenire. Oggi il traffico di veicoli pesanti è ancora relativamente scarso sui passi di Jama e di Sico. La strada sarà ben presto interamente asfaltata e si prevedono incrementi della circolazione. Questo pur scarso traffico di transito non sembra oggi lasciare nulla di concreto ai territori attraversati, e alla domanda se sia pertinente (o semplicemente sostenibile) l'approvvigionamento delle città dell'interno del continente sudamericano, con un crescente traffico di veicoli pesanti attraverso le *Quebradas* e la *Puna*, la risposta ovviamente è No.

Bibliografia

- ALBECK Maria Esther, CONTI Viviana, RUIZ Marta (2003) « *Entre les oasis d'Atacama et la Puna de Jujuy : voies de communication et mobilité dans la longue durée* » (XIII World Congress of the International Economic History Association in Buenos Aires, July 2002, Session 33: The Mountains in Urban Development), in *Andes – Himalaya – Alpes, Histoires des Alpes*, 2003 / 8, pp. 80-98.
- ARGE ALP (1994) *Gewebliche Migration im Alpenraum / La migrazione artigianale nelle Alpi* / Historikertagung in Davos / Atti del Convegno di Davos (25-27 IX 1991), Verlagsanstalt Athesia Bozen / Casa Editrice Athesia Bolzano, 1994.
- BANDIERI, Susana (coord. 2001) *Cruzando la cordillera... La frontera argentino-chilena como espacio social*, Centro de Estudios de Historia Regional – CEHIR, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue.

- BÄTZING Werner (2003) *Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft*, Verlag C.H. Beck, München.
- BENEDETTI Alejandro (2003) « *Les effets de l'incorporation: transformations territoriales et réorganisation de l'habitat à Jujuy, République d'Argentine durant le XXe siècle* », (XIII World Congress of the International Economic History Association in Buenos Aires, July 2002, Session 33: The Mountains in Urban Development) in Andes – Himalaya – Alpes, *Histoires des Alpes*, 2003 / 8, pp. 99-122.
- BONNET Marc et DESJEUX Dominique (éds. 2000) *Les territoires de la mobilité*, PUF, Paris
- CHAMUSSY Henry (1968) « Circulation transalpine et villes de pied de col », *Revue de géographie alpine*....
- CONTI Viviana (2002) “*Entre la plata y el salitre. Los mercados del Pacífico para la producciones del Norte Argentino (1830-1930)*”, in Conti y Lagos (comp. 2002), pp. 119-152.
- CONTI Viviana. y LAGOS Marcelo (comp. 2002) Una tierra y tres naciones. El litoral salitrero entre 1830 y 1930, Universidad Nacional de Jujuy, UNIHR, Jujuy.
- REVUE DE GEOGRAPHIE ALPINE (2002) *Traverser les Alpes*, Tome 90, n. 3-2002, éditeur responsable Bernard DEBARBIEUX
- REVUE DE GEOGRAPHIE ALPINE (2003) *Traverser et utiliser la frontière (Andes/Alpes)*, Tome 91, n. 3-2003, éditeur responsable Anne-Laure AMHILAT-SZARI
- GONZÁLEZ MIRANDA Sergio (2001) “*El corredor bioceánico norte: un desafío de la globalización a la democracia, las diferencias culturales y la biodiversidad*” in Si somos Americanos, Vol II, Actas del seminario internacional de integración sub-regional, pp. 161-175, Iquique, Universidad Arturo Prat.
- GONZÁLEZ PIZARRO José A. (2001) “*Esquema de periodización de las relaciones entre el Noroeste Argentino y el Norte Chileno*” in Banderi S. (coord.. 2001), pp. 263-277.
- KARASIK Gabriela A. (2001) “*Jujuy y el Paso de Jama: apuntes para el análisis de procesos de construcción de fronteras inter-estatales*”, in Fronteras, cultura y política _ un diálogo con Thomas Wilson, Programa de Investigaciones Socio-culturales en el MERCOSUR, IDES- Buenos Aires, 4 de junio/2001.
- MARTINELLI Alberto ; PINI Giuseppe ; TORRICELLI Gian Paolo et WIDMER Gérard (2000) *Indicateurs d'accès pour une mobilité durable*, PNR 41 « Transports et environnement » FNRS, Rapport A11, EDMZ, Bern.
- MATHIEU Jon ET BUSSET Thomas (éds. 1998) *Mobilités spatiales et frontière*, Histoire des Alpes n. 3, 1998, Chronos Verlag, Zürich.
- PERLIK Manfred (2001) *Alpenstädte – Zwischen Metropolisierung und neuer Eigenständigkeit*, Geografisches Institut der Universität Bern, Geographica Bernesia, P38, 246
- PERLIK Manfred et DEBARBIEUX Bernard (2002) « *Les villes des Alpes entre "métropolisation" et identité* », 2e Rapport sur l'Etat des Alpes, Cipra, Schaan.
- RAFFESTIN Claude (1975) « *Les routes et les transports routiers dans l'Arc alpin* », in : Le Alpi e l'Europa, Vol III Economia e transiti, Laterza, Bari, pp. 427-488.
- RAFFESTIN Claude (1978) « *Evoluzione storica della territorialità in Svizzera* » in Racine J. B., Raffestin C., Ruffy V.(éds.) *Territorialità e paradigma centro-periferia ; la Svizzera e la Padania*, Unicopli, Milano, pp. 11-26.
- RAFFESTIN Claude (1980) *Pour une géographie du pouvoir*, Litec, Paris.
- RAFFESTIN Claude (2000) « *Les Alpes et la mobilité* », in TORRICELLI et SCHEURER (éds. 2000), pp. 17-28.
- REPUBLICA DE CHILE / MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN Y COOPERACIÓN / CENTRO DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS DE LA ARMADA, (1997) *Corredores bioceánicos en un contexto de país puerto*, Santiago de Chile.
- REPUBLICA DE CHILE / GOBIERNO REGIONAL DE ANTOFAGASTA (1999) *II Encuentro internacional ZICOSUR – ASIA – PACIFICO*, Salta 27-29 oct. 1998, Antofagasta (E. Tapia Montaner - Editor responsable)
- RIFFO ROSAS Margarita (2001) “*Corredores bioceánicos en el contexto del Mercosur: Alcances y perspectivas*”, ponencia, 8º Encuentro de Geógrafos de América Latina / Santiago de Chile, 4-10 – 03 – 2001.

- TORRICELLI Gian Paolo. (1998) « *Urbanizzazione e mobilità nell'arco alpino centrale: verso una estensione metropolitana selettiva* », in *Montagne a confronto. Alpi e Appennini nella transizione attuale*, edited by Guglielmo Scaramellini, Giappichelli, Torino, pp. 175-198.
- TORRICELLI Gian Paolo (2001) « *Changement structurel et organisation des territoires montagnards : le cas de la Suisse* », *L'Espace géographique*, tome 30, n. 4 – 2001, pp. 333-347
- TORRICELLI Gian Paolo (2002) « *Traversées alpines ville et territoire: le paradoxe de la vitesse* », *Revue de Géographie Alpine*, n. 3, 2002, pp.
- TORRICELLI Gian Paolo (2003) « *Le réseau et la frontière : approche comparative des mobilités des espaces montagnards dans les Alpes occidentales et les Andes du sud* », *Revue de Géographie Alpine*, n. 3 2003 pp. 85-98.
- TORRICELLI Gian Paolo et SCHEURER Thomas. (2000, édité par) *I trasporti e la mobilità: sfida o minaccia per le Alpi del XX secolo ? / Verkehr und Mobilität, Bedrohung und Herausforderung für die Alpen des 21. Jahrhunderts ? / Les transports et la mobilité défi ou menace pour les Alpes du XXIe siècle ?* (Actes de la 5ème Journée nationale de la recherche alpine) IRE, Lugano – ICAS, Bern, NFP 41, Tagungsband T4, EDMZ, Bern.

Allegato: Le fasi dell'integrazione della Puna nello stato nazionale argentino

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

(Adattato da diverse fonti, in particolare da Benedetti 2003)