

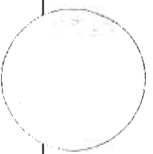
GEA
associazione
dei geografi

Casella
postale
1605

CH-6500
Bellinzona

CCP
65-7787-6

Numero



Info Gea

Molte discipline sono portatrici di una logica che prima o poi deve fare i conti con l'etica. Esiste un'etica della geografia? Esiste un'etica del paesaggio o, come si interroga Augustin Berque in un suo saggio sul legame tra Umanità e Terra, un'etica dell'*ecumene*?

Il geografo veneziano Gabriele Zanetto proponeva, a conclusione di una sua conferenza per GEA, alcune riflessioni sui rapporti tra geografia e etica che può essere interessante riprendere in questa sede. La geografia, affermava Zanetto, si è assunta a sua logica i principi etici; la costruzione del paesaggio e gli insediamenti umani sono opere di una intera comunità, la geografia è sempre una logica del collettivo. Quando mai essa ha tutelato gli interessi e il tornaconto individuali? La passione interpretativa del geografo ha inglobato «durabilità» e principi estetici. Quando mai l'analisi del paesaggio è stata fatta per soddisfare interessi di breve periodo? Chi ha costruito città per usarle tre giorni? Sin dai suoi primi passi, la geografia ha fornito una serie di canoni per permettere agli uomini di costruire una seconda natura dotata della stessa capacità di autoregolarsi, di permanere, di essere armonica imitazione della prima. Tutti gli sgarbi a questa coerenza, come costruire un paesaggio incoerente con le regole della natura o un paesaggio che non abbia dentro di sé la capacità di sopravvivere, sono stati sottolineati dalla geografia come errori. Nel cercare di ricostruire la natura, l'umanità deve tentare di imitarla e di incorporare in questa operazione una riflessione su quale sia l'interesse degli uomini. La «logica economica» della geografia, la sua «ottimizzazione di tornaconto», ha automaticamente incorporato un insieme di principi etici.

E se è vero che il postmoderno, continuava Zanetto, ci ha tolto molte illusioni di progettare, pulire, ordinare, illuminare gli angoli del Mondo, è anche vero che esso ci lascia un compito di avvedutezza sapendo che tutto quello che possiamo fare è in ambienti limitati. Questa riflessione, che si esplicita a diverse scale, ci im-



non précisément définie, d'une durée indéterminée. Le risque naturel concerne les phénomènes liés à notre environnement physique; les études géographiques abordent également les risques de sociétés liés aux actions humaines, risques de guerre, risques nucléaires, risques professionnels, risques technologiques...

De tout temps, l'homme a appris à vivre avec le risque, mais la conception du concept a bien évolué depuis le Moyen Âge, où la peste était le symbole d'une catastrophe à répétition, malediction d'origine divine. Notre rapport actuel au risque est bien différent: son origine se situe au XVIII^e siècle lors de la prise de conscience du lien possible risque-sécurité, et au XIX^e siècle avec la croyance dans le progrès scientifique.

Dans le domaine de l'histoire des idées, le concept de sécurité illustre le changement de climat moral, qui fait passer les sociétés occidentales de la peur à la certitude du contrôle du destin humain. «La sécurité est un état d'esprit en même temps qu'un fait objectif», une attitude des sociétés qui acceptent de lutter contre une situation de risque.

Le citoyen doit, selon les constitutions de nombreux pays, être protégé et le risque devient moralement intolérable; vision progressiste qui ambitionne de faire reculer l'insécurité, elle va pousser les sociétés à tenter d'éradiquer progressivement les facteurs d'insécurité, tant en matière de risques naturels que de risques sociaux et technologiques.

Le concept d'*assurance* procède de celui de risque et de sécurité. A l'image des solidarités des corporations du Moyen Âge, groupes d'aide mutuels en cas de catastrophe, l'assurance créatrice de sécurité permet d'assurer les risques les plus connus. Pourtant, malgré la multiplication des institutions d'assurance, des dispositifs préventifs et le progrès scien-

tifique, l'élimination du risque reste un horizon lointain. On croit de moins en moins au mythe cartésien d'identification de toutes les causes pour en assurer la suppression; les multiples catastrophes naturelles et, de plus en plus, technologiques nous remettent en mémoire l'existence du risque. La conquête de la sécurité atteint des *limites* et cette notion de limite devient actuellement fondamentale dans les politiques de sécurité.

Kates (1970) synthétise bien la variété des risques naturels et technologiques: si certains risques sont aisément contrôlables (pollution de l'eau), d'autres le sont moins, dont les risques naturels qui frappent les esprits, mais qui sont souvent «banalisés» dans les représentations des populations qui les subissent. Face au risque non contrôlable, on distingue alors quatre grands types de comportement: la négation du risque, l'acceptation passive, la volonté de prendre des mesures et la fuite. De cette prise de conscience de la variété des réactions dérive une géographie de la représentation des risques.

La représentation des risques

Une véritable géographie du risque s'est ainsi progressivement élaborée. L'étude pionnière, la plus connue, est celle de G. White à propos des résultats des investissements anti-risques de la vallée du Tennessee (Tennessee Valley Authority) pour le contrôle des inondations. Depuis, les recherches se sont multipliées: sécheresse en Australie, glissements de terrains en Suède, tremblements de terre en Italie et au Japon. En Australie, par exemple, des bilans systématiques de ces catastrophes ont été élaborés. De multiples études traitent également des réactions humaines lors d'éruptions volcaniques et de cyclones.

Puisque, malgré des efforts techniques pour contrôler et maîtriser la nature, des per-

tes en vies humaines et en biens continuent à se produire, les études vont porter sur l'aspect psychologique des comportements humains. Pourquoi l'homme choisit-il de rester dans des zones à risque? Pourquoi oublie-t-il rapidement les risques auxquels il est exposé? A de telles questions, Burton, Kates et White (1978) répondent en intégrant les dimensions physiques du risque, les représentations de ce risque et les actions potentielles. Ainsi distinguent-ils sept dimensions dans une catastrophe: l'amplitude, la fréquence, la durée, l'aire, la dispersion spatiale, la rapidité (temps écoulé entre l'apparition de la catastrophe et son intensité maximale) et l'espace-temps (successions de catastrophes). Suivant la gravité de ces sept dimensions, les réponses humaines seront différentes.

Quant aux réactions des populations, elles sont évaluées pendant l'événement, entre les événements et après ceux-ci. Les actions préventives et les mécanismes de prise d'assurance sont également analysés, pour comprendre l'importance des représentations dans le rapport au risque. Lorsque l'on demande aux gens de se rappeler des événements passés, l'événement le plus proche est jugé le plus sévèrement; il est perçu comme beaucoup plus violent qu'un autre qui fut peut-être aussi fort mais qui arriva plus tôt. Il semble que le phénomène le plus récent tende à obscurcir l'exactitude du souvenir. La compréhension de la portée d'une activité préventive passe par la représentation qu'a un individu de la catastrophe et par la confiance qu'il a dans la prévision de celle-ci. Percevoir le risque n'est pas un processus neutre; lutter pour la sécurité non plus.

Lectures recommandées

- Bailey A. (ed). *Risques naturels, risques de société*. Economica, Paris, 1996
- Bertrand G. *Chassez le naturel, l'Espace Géographique, n° 2, 1989, pp. 102-105*
- Burton I., Kates R. et White G., *The Environment as Hazard*, Oxford University Press, New York, 1978
- Douliens C. et Vidal-Naquet P., *Conquête de la sécurité, gestion du risque*. Dossiers des Séminaires Techniques, Territoires et Société, n° 7, 1989
- Febvre L., *Pour l'histoire d'un sentiment: le besoin de sécurité*. Les Annales, n° 11, 1956
- Halperin J., *La notion de sécurité dans l'histoire économique et sociale*. Revue d'histoire Economique et Sociale, n° 30, 1952
- Kates R., *Natural Hazard in Human Ecology. Perspective: Hypotheses and Models*. Natural Hazard Research Working Paper, n° 14, Toronto, 1970
- White G. (ed). *Natural Hazards*. Oxford University Press, New York, 1974

Qualità urbane

di Claudio Ferrata

Il breve contributo che segue desidera portare l'attenzione sul tema dei contenuti e delle qualità degli spazi di vita cittadini nella società delle reti.

In una organizzazione reticolare quale quella che si è oggi imposta a livello di territorio (e non solo), i nodi sono i veri motori dello sviluppo. *Lecumenopolis* dei nostri giorni è costituita da una rete internazionale interconnessa (il livello nazionale della rete ha perso una parte della sua importanza) dove ogni nodo è virtualmente prossimo a ogni altro in uno spazio che non è più euclideo: Wall Street e la City di Londra, seppur separate da un oceano, operano come se fossero contigue.

Le scale spaziali abituali dell'inserimento di luoghi e regioni si sono modificate e sempre più le città devono confrontarsi con centri continentali o situati oltre i confini europei.

Cosa possono fare le città che non appartengono alla categoria delle *città mondiali* (come New York, Los Angeles, Chicago, Parigi, Londra, Shanghai) o dei *centri metropolitani* (come Singapore, Hong Kong, Seul, Città del Messico, Berlino, Amsterdam, Francoforte, Zurigo, Barcellona, Milano, Roma) ma che si situano a un livello inferiore della rete mondiale? Queste, con il crescere delle relazioni a lunga distanza, rischiano di retrocedere nella gerarchia e perdere il controllo sul

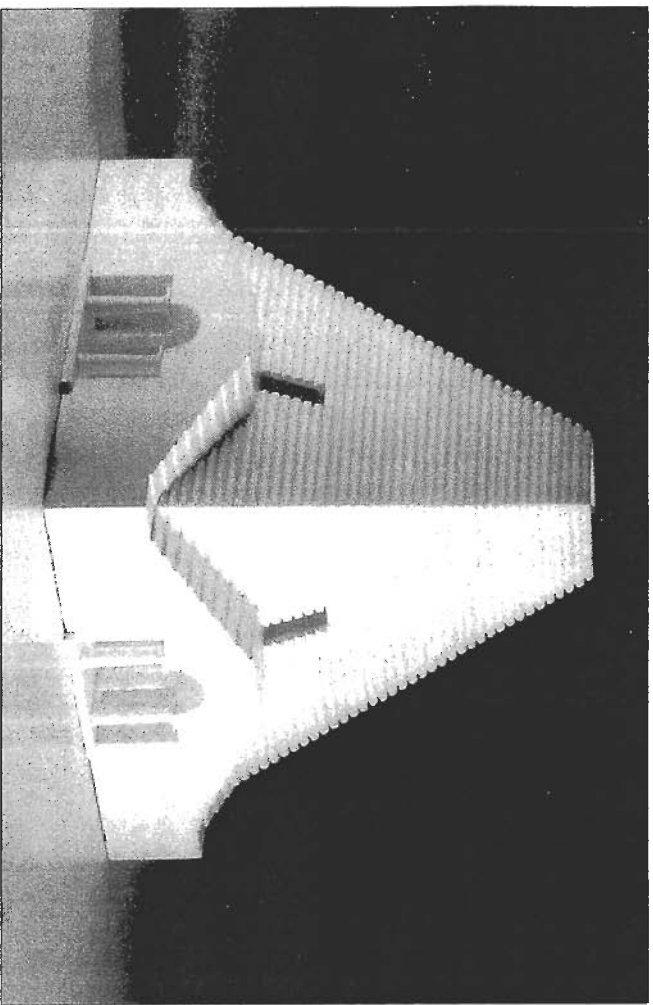


Fig. 1 *Ateliers des charbonniers*, progetto dell'architetto Claude-Nicolas Ledoux

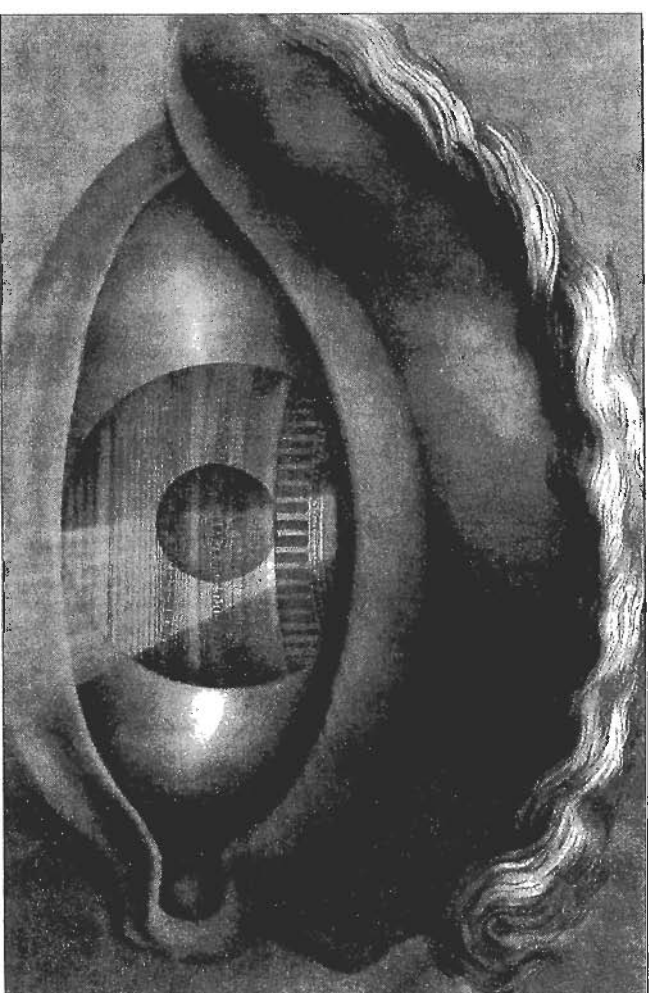


Fig. 2 *Coup d'oeil du théâtre de Besançon* (1804) incisione dell'architetto Claude-Nicolas Ledoux

territorio regionale in relazione al quale godevano sinora di una certa rendita di posizione. In questo senso, se osserviamo le recenti politiche urbane di molte città, notiamo che il *marketing urbano* viene considerato come un efficace strumento di comunicazione delle collettività così come illustra un interessante articolo dell'urbanista Véronique Biau (*Urbanisme de communication. Dire et faire la ville*, in: Cynthia Ghorra Gobin, op. cit.).

Questa operazione, che mira essenzialmente ad attirare le imprese, mette in primo piano quei professionisti che producono immagini simboliche: specialisti della comunicazione, pubblicitari, architetti, ... Vengono così allestite operazioni di prestigio (grandi festival culturali, esposizioni di richiamo, opere architettoniche caratterizzate dalla monumentalità e realizzate da architetti riconosciuti internazionalmente). A livello di comunicazione la città

viene gestita come una impresa e i temi di questo marketing sono estremamente standardizzati. Della città viene evidenziata l'apertura internazionale, la modernità, il dinamismo culturale, l'audacia imprenditoriale, l'eccellenza, l'ambiente di contorno gradevole e la presenza di servizi per i quadri che, con le loro famiglie, vengono invitati a trasferirsi. Cultura e economia non sono, in questo senso, antagoniste. Le manifestazioni culturali creano un valore aggiunto che va a beneficio delle imprese e delle attività economiche.

Uno degli effetti più insidiosi dell'urbanismo di comunicazione rappresentato dal *marketing urbano* è quello di veicolare esclusivamente le rappresentazioni sociali della città propria dei gruppi trainanti dell'economia. Per contro quell'urbanismo «riparatore» e «integratore» che si rivolge ai gruppi meno favoriti della comunità urbana, agli stranieri,

ecc... là dove esiste, non viene dotato di un apparato di comunicazione altrettanto importante.

Oltre ad essere inserite in un contesto reticolare, le città sono generalmente dotate di un efficace sistema di connessioni interne, sul loro territorio operano reti di relazione che legano soggetti individuali e collettivi. Un insieme di fattori locali specifici (condizioni prodotte in un lungo periodo storico, infrastrutture urbane di diverso genere, patrimonio architettonico, capacità tecnologiche, istituzioni locali, atmosfera imprenditoriale, enti pubblici con tradizioni di efficienza, ecc.), non sempre misurabili quantitativamente, sono in grado di sostenere i processi di sviluppo e di innovazione e creare le condizioni favorevoli per un «ancoraggio» del polo urbano alla rete mondiale.

La presa in considerazione delle specificità del *milieu urbain*, un insieme di esternalità che derivano dalle condizioni ricordate sopra, porta a una concezione attiva e dinamica (e non il solo risultato di una sedimentazione storico-culturale) dell'identità urbana. In altre parole le capacità auto-organizzative locali e le caratteristiche del *milieu urbain* originano *vantaggi competitivi* per una città che desidera affermarsi e partecipare a un sistema di relazioni più ampio.

A questo proposito il concetto di *urbanità*, che esprime essenzialmente una dimensione qualitativa della nostra vita nei territori, ci può essere estremamente utile. Cerchiamo di definirne i contorni.

Per il dizionario curato da R. Brunet «Les mots de la géographie» l'urbanità è essenzialmente: un «*caractère de ce qui est urbain*».

P. Claval, nel «Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement» considera inizialmente l'etimologia: «*Du latin urbanitas (la vie a Rome, puis, par extension, qualité morale de ce qui appartient a la ville, enfin bon ton, politesse)*» e ag-

giunge: «*L'urbanité est une qualité des individus ou des sociétés, elle ne peut être rapportée à des agents physiques. (...) Si l'on cherche, à un degré d'abstraction supérieur, ce qui fait la ville, c'est l'idée d'interaction sociale qui est fondamentale. (...) La ville apparaît de la sorte comme la manière d'organiser l'espace qui permet de faciliter au maximum toutes les formes d'interaction entre partenaires et de les multiplier.*»

In occasione di una esposizione sul tema al Centre Pompidou di Parigi (1980) venivano formulate queste precisazioni: «*Qualité d'une organisation illustrant l'identité d'une ville, sa mémoire, ses conflits, ses changements. Qualité d'un espace ou d'une architecture, exprimant et laissant s'exprimer les projets et les comportements des différents acteurs sociaux. Qualité des pratiques sociales agissant sur l'espace et l'architecture. L'urbanité tend à mettre en relation l'homme et la ville à travers une culture et le génie du lieu.*»

Infine in un articolo di A. Huet (*L'urbanité comme principe de socialité*, in: C.G. Gobin, op. cit.) l'urbanità appare: «*comme mode de constitution, de lien social, dans une histoire et dans un espace*» e inoltre «*elle désigne fondamentalement les principes sociaux qui président à la structuration, à l'acculturation et à l'appropriation de l'habitat et des métiers.*»

Possiamo quindi affermare che l'urbanità considera le qualità e la specificità delle relazioni di una collettività con uno spazio urbano e architettonico, i caratteri delle pratiche sociali e del legame sociale all'interno di un organismo territoriale, una specifica identità urbana e infine la considerazione di un insieme di valori ambientali e paesaggistici (come ad esempio la relazione con le acque di un lago, il verde di una foresta, la presenza di un paesaggio di montagna, ecc.) indipendentemente dal fatto che tutto ciò possa essere vantaggioso o meno per competere e attrarre attori economici nella città in questione.

I riferimenti di alcuni approcci urbanistici

(liberamente tratto da J.P. Lacaze, *La ville et l'urbanisme*, Paris, 1995, p. 110)

Oiettivo principale	Urbanismo di comunicazione	Urbanismo di gestione	Urbanismo partecipativo
Attirare imprese	Rafforzare la qualità dei servizi esistenti	Migliorare la vita quotidiana degli abitanti	
Aspetto che viene privilegiato	Immagine globale della città	Concentrazione delle reti e dei servizi	Spazio delle relazioni sociali
Dimensione preponderante	Aspetti simbolici	Servizi	Uomo-abitante
Valori di riferimento	Notorietà	Adattamento alla domanda, rapporto costo/efficacia	Appropriazione dello spazio, valori d'uso
Processo di decisione	Personalizzazione	Management	Democrazia

Per pensare la città e il territorio di domani dobbiamo domandarci se è ancora possibile immaginare una nuova urbanità o se piuttosto dobbiamo considerare queste qualità solo come un prodotto delle condizioni economiche internazionali sul quale non possiamo più intervenire. Ma sembra questa una prospettiva che lascia poco spazio alla progettualità, alla capacità inventiva dei cittadini, all'«*innovazione creatrice*» della città.

Occorrerà allora porci una serie di domande: come intendiamo istituire il legame sociale? Come desideriamo relazionarci all'Altro? Quale rapporto con la natura e con gli artefatti vogliamo? E in ultima analisi, come desideriamo vivere nelle nostre città e nelle nostre regioni?

Indicazioni bibliografiche:

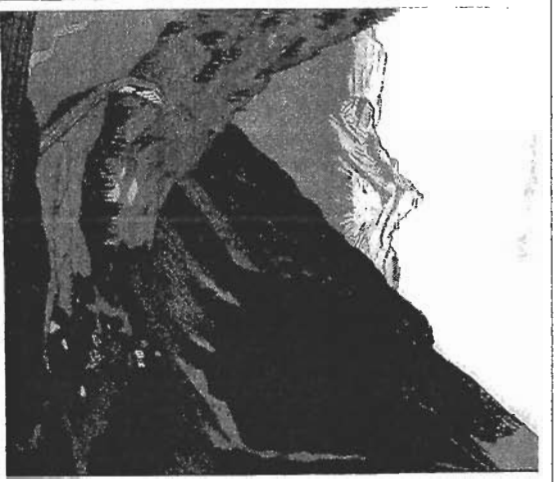
- Ghorra Gobin C. (sous la dir. de). *Penser la ville de demain. Qu'est-ce qui institue la ville?*, L'Harmattan, Paris, 1994
- Demarteis G., *Non basta una forte identità, la città vive solo se è un «modo», in: Teléma, n. 15, «Attualità e futuro della società multimediate. Il futuro della città nel mondo telematico», inverno 1998/99, Fondazione Ugo Bordoni, pp. 65-68*
- Rachine J.B., *La ville entre Dieu et les hommes*, Presses Bibliques Universitaires/Anthropos-Economica, Genève-Paris, 1993

Passi alpini: vie dell'Europa. Mutamenti socio-culturali

di Annibale Salsa

Centralità o marginalità delle Alpi in Europa? Un dilemma che si ripropone ciclicamente agli abitanti e soprattutto ai Poteri che nel vecchio continente si sono succeduti dall'antichità ad oggi. La risposta, oltre che politica ed economica, è anche culturale.

La storia dell'attraversamento della catena alpina, oltre che storia di rischi e di fatiche, di paure e di pratiche propiziatriche (che rimandano ai risvolti religioso-sacrali del vis-suto itinerante), è storia culturale e sociale.



GOTTHARD
SBB.
SCHWEIZ
NATIONALBANDNER

Fig. 1 Plakat für Gotthard-Bahn, SBB, 1914

incontro di popoli e culture. Nessuna catena montuosa in Europa (e forse nel mondo) è così profondamente segnata dall'intreccio tra macro-storia e microstoria, tra eventi di portata epocale e momenti della quotidianità quanto le Alpi.

Passare le Alpi è stato sempre una sorta di imperativo della necessità: demografica, economica, militare. La storia dell'attraversamento alpino non può tuttavia essere disgiunta dalle determinanti climatico-ambientali che ne hanno favorito od ostacolato il superamento. Fasi fredde si sono alternate a fasi calde, espansioni glaciali si sono succedute a vistosi ritiri (è quanto sta accadendo ai nostri giorni) con effetti dirimenti sulle morfologie paesaggistiche e sulla praticabilità delle vie.

La costruzione della civiltà europea deve in larga misura alle Alpi il ruolo di catalizzatore di quel paradigma de «l'unità nella diversità» che costituisce il tratto culturale più importante de «l'essere europei», anche di fronte agli scenari delle nuove identità planetarie.

Le grandi famiglie linguistiche ed etniche del continente hanno trovato nella catena alpina quel meccanismo regolatore di tipo omeostatico che ha favorito il costituirsi, attraverso i secoli, delle grandi nervature dell'identità europea. Da ciò l'importanza dei saggi attraverso la catena. Una massa orografica che, vista dalle pianure prospicienti, non sembra certo favorire avvicendamenti «dolci» e tanto meno attraversamenti.

La sfida inizia da qui, nell'ossessiva ricerca di varchi e nella spinta addomesticatrice di

un territorio a prima vista ostile ma carico di quella fascinazione che rappresenta, nella sua intrinseca ambivalenza, un potente seminato di attrazione/repulsione, di amore/odio, di insondabile mistero. L'atteggiamento iniziale dei primi «europei» di fronte alle Alpi doveva proprio essere questo. Atteggiamento da cui è scaturita un'intensa sacralizzazione dei siti delle montagne. Luoghi vietati o permessi nell'alternanza di divino e demoniaco, nella ricorrente rappresentazione grottesca («teatologica») degli elementi naturali da parte dell'inconscio etnico e dell'immaginario simbolico delle popolazioni. Il sentimento «orofobico» degli antichi è ben noto sulla base delle testimonianze degli autori classici, i quali forniscono all'opinione pubblica del tempo un'immagine non certo appetibile del mondo alpino. Alpi da aggirare il più rapidamente possibile, luoghi da temere e di difficile adomesticabilità, non degni di essere abitati.

Illuminanti in proposito sono le analisi del geografo savoiardo-ginevrino Paul Guichonnel, primo studioso a tentare una sintesi unitaria, non solo geografica ma anche storico-politica e socio-antropologica, della realtà umana delle Alpi.

La riflessione sul ruolo dello spazio alpino in Europa implica di per sé il superamento di quel logoro stereotipo delle «Alpi barricate» (elemento divisorio «naturale» tra stati) che tanta fortuna ha avuto in alcuni stati europei (Francia e Italia) e che ha contribuito ad alimentare incomprensioni o a legittimare «scientificamente» molti conflitti bellici. Occorre recuperare la visione «tardo-medioevale» (cara al Guichonnet) delle «Alpi aperte» incompatibile con il dogma idrografico

dello spartiacque specifico della visione giacobina e napoleonica degli stati moderni. La libertà dell'uomo (pur dovendo rispettare le leggi dell'ambiente naturale) segue logiche diverse dal rigido determinismo della natura rendendo praticabili e percorribili luoghi di per sé ostili. I passi alpini ne sono una tangibile dimostrazione. E sul loro controllo politico e commerciale si è venuta disegnando la mappa dell'Europa dei popoli.

La fitta rete dei valichi delle Alpi impone però di introdurre indispensabili distinzioni tra tipologie diverse di attraversamento. I grandi passi in senso trasversale alla catena, attivati in epoca romana, rispondevano a quella logica dell'attraversamento veloce (strade consolari romane) che, *mutatis mutandis*, fanno da contrappunto alla odierna visione «autostradale» e «dell'alta velocità» (tunnel di base) il cui traguardo immediato è costituito dalle aree forti di pianura. Una convergenza tra antico e moderno che rischia di eludere quell'importante appuntamento con la montagna vissuta e abitata la quale costituiva, nel basso medioevo, il momento di eccellenza delle società alpine. Questa reale, anche se casuale, convergenza fra antichità e modernità nella percezione dello spazio alpino, impone riflessioni sociologiche ed antropologiche sul rapporto tra centralità e marginalità, tra ruoli egemonici e ruoli subalterni di territori e di modelli culturali. Quali rapporti, è lecito chiedersi, sono destinati a svilupparsi tra Europa alpina ed Europa extra-alpina, tra Alpi e avampose. Quale destino attende i passi delle Alpi? Per rispondere agli interrogativi proiettati sull'attualità e sul futuro occorre, a mio avviso, interrogare ancora la storia. Le Alpi sono diventate spa-

1 Guichonnet Paul (1980), *Histoire et civilisation des*

alpes, Privat-Payot, Toulouse-Lausanne



Fig. 2 Tschägätä nel Lötschental

zio insediativo permanente grazie a modelli di colonizzazione in quota che hanno finito per trasformare territori frequentati stagionalmente in dimore permanenti. I primi abitanti della montagna, dislocati nell'antichità storica e preistorica su comodi altipiani e su soleggiati pendii di mezza costa (fuori dai fondovalle), imparano a convivere con i nuovi arrivati (abili dissodatori di stirpe prevalentemente germanica) qui trasferiti da quei Poteri politici feudali (ecclesiastici e laici) che hanno contribuito a trasformare le «terre alte» delle Alpi in zone franche di contadini liberi, autonomi ed affrancati dalle servitù. I passi alpini diventano pertanto il «luogo geometrico»

baricentrico di una politica del territorio centrata su di una montagna - strategica per posizione - dove termini come libertà e difesa territoriale potevano essere declinati in maniera diversa rispetto alle pianure e alle città.

La nascita di importanti «*Pass-Stadt*», (Stati di passo) testimonianza del ruolo centrale e non periferico-marginale della catena alpina in quei secoli.

Dalle contee di Ventimiglia, Briga e Tenda agli «*Escartons*» di Briançon e al ducato di Savoia, dalla Signoria vescovile del Vallese ai Cantoni forestali svizzeri, dalla Repubblica delle Tre Leghe (Grigioni) alla contea del Tirolo (braccio secolare dei Principati vescovili

di Trento e Bressanone), dal Principato arcivescovile di Salisburgo al vescovato di Bamberga fino al Patriarcato di Aquileia, l'arco delle Alpi tra la Liguria occidentale e l'*Alpis Julia* svolge un ruolo di centralità europea grazie alla funzione di controllo sociale dei passi². Esigenze di transito in senso trasversale (transalpino) si intersecano con differenziate esigenze in senso longitudinale (intralpino) fino a comporre una rete a maglie strette di vie inter-europee di intensità superiore a molte aree di pianura.

Gli stati europei a vocazione alpina (Svizzera e Austria) hanno mantenuto in vita le infrastrutture minori dei passi intra-alpini rendendo ancora possibile una decorosa e stabile vita nelle Alpi. Non così è accaduto in paesi come Francia e Italia in cui non solo la geografia fisica ma, soprattutto, la percezione culturale dello spazio hanno condannato le Alpi a recitare un ruolo marginale ed i suoi abitanti ad essere minoranza sociale prima ancora che etnica e linguistica. E ciò anche laddove essa è (più o meno) tutelata ma secondo una logica delle «concessioni» burocratiche indotte da un «altro» extra-alpino, lontano dalle tradizioni di fierezza e democrazia diretta di quei popoli. Come si vede la perdita di significato dei passi condanna questa parte centrale dell'Europa ad essere subalterna di una concezione della cultura e della politica antropologicamente urbanocentrica.

La stessa concezione della tutela dell'ambiente rischia di essere pensata con mappe mentali e categorie socio-culturali «cittadine»

2 Tenda, Moncenisio, Piccolo e Gran San Bernardo, Gries e Grinzel, Gottardo, Lucomagno, San Bernardino, Malloggia e Giulia, Bernina, Forno, Resia, Brennero, Co-

poco compatibili con i codici culturali valligiani. La viabilità minore soffre di questa condizione ancillare favorita da una filosofia trasportistica tarata su valori quantitativi anziché qualitativi e contrassegnata da una delle più ricorrenti sindromi psico-culturali della tarda modernità: la «perdita del luogo», il trionfo di quella condizione esistenziale che l'antropologo Marc Augé definisce del «non-luogo». In questo senso, alienante ed inautentico, i passi alpini (seppure sotto-passati) hanno ripreso una funzione indispensabile per l'Europa.

Ma che ne è della montagna? Non rischia forse di tornare ad essere un mero «accidente» di percorso, un ostacolo che la natura ha posto e che la tecnologia, pilotata dalla tecnologia, ha il diritto/dovere di rimuovere? Alla luce dei grandi mutamenti in atto nelle società post-industriali e dei processi di omologazione degli spazi, si procede sempre più rapidamente verso quella che alcuni scienziati sociali (Sennet) prefigurano come la «perdita del centro». Tali mutamenti, ridisegnando il rapporto centro-periferia anche con l'apporto della rivoluzione culturale telematica, potranno riproporre realisticamente la grande sfida ambientale del «vivere nelle Alpi», con l'auspicabile rivalutazione delle vie alte (i passi alpini) sulla base di tempi e mezzi a misura d'uomo. La ricerca di un plusvalore culturale attraverso una rivitalizzazione della memoria storica europea induce a riproporre la riscoperta di quel grande patrimonio di sentieri e mulattiere che il mondo della cultura e l'assozialismo alpinistico e valligiano caldegiano per un'Europa dei popoli.

melico, Tarvisio e Vrata, per arrivare in età napoleonica al Sempione.

L' aeroporto di Lugano-Agno

di *Alberto Marinelli*

Il presente studio³, che ha per soggetto l'aeroporto regionale di Lugano-Agno, propone un'analisi della situazione attuale (inizio 1998) e delle strategie da intraprendere per il prossimo decennio.

L'aeroporto è localizzato nella regione di confine con l'UE e relativamente vicino agli aeroporti internazionali di Milano-Malpensa e di Zurigo-Kloten. Lugano-Agno opera in un mercato regolamentato da negoziazione bilaterale tra Svizzera e paesi dell'UE.

Sin dall'inizio, l'aviazione civile in Ticino è stata legata alla presenza della compagnia aerea regionale Crossair S.A.. Ancor oggi, la quasi totalità dei voli offerti da e per il cantone sono gestiti da questa compagnia.

Il bacino d'utenza è composto essenzialmente dai distretti ticinesi di Lugano, Mendrisio, Locarno e Bellinzona e dalla provincia di Varese. Le province di Como e di Milano usufruiscono in maniera meno importante dei servizi offerti dall'aeroporto, tuttavia la loro parte non è trascurabile.

Il Ticino è un mercato interessante per le compagnie aeree regionali. Tale mercato è contraddistinto essenzialmente dalla domanda di trasporto aereo a carattere professionale (75 % dell'utenza), domanda che non può essere soddisfatta adeguatamente dagli aeroporti internazionali di Zurigo-Kloten e di Milano-Malpensa.

Anche a lungo termine, nonostante il mi-

glioramento dell'offerta, dovuto alla costruzione della nuova aerostazione di Malpensa 2000 e la migliore accessibilità ai due aeroporti internazionali sopraccitati, dovuta alla costruzione di una linea ferroviaria ad alta velocità Milano-Zurigo, i collegamenti aerei civili di linea da e per il Ticino rimarranno una presenza certa. Ciò si giustifica sia attraverso la qualità dell'offerta luganese sia attraverso il guadagno di tempo legato al collegamento aereo da e per Lugano-Agno rispetto alla possibilità di giungere in treno ad una delle due aerostazioni internazionali.

Nel prossimo decennio ed oltre i grandi progetti di infrastruttura di trasporto Malpensa 2000 (a breve termine) e Alptransi influiranno certamente sul futuro di Lugano-Agno. Il nuovo sistema di trasporto obbliga l'aeroporto di Lugano-Agno a cercare nuove strategie al fine di consolidare la propria posizione.

Più precisamente dovranno essere proposti nuovi collegamenti con i maggiori centri economici europei. Collegamenti, che da una parte dovranno soddisfare la domanda di mobilità a scopo professionale e dall'altra dovranno essere redditizi per le compagnie aeree.

Oltre al promovimento di nuovi collegamenti aerei occorre offrire tutti i servizi a terra necessari allo svolgimento dell'attività aeroportuale in maniera ottimale. Per questa ragione sarà importante migliorare l'accessibi-

lità pubblica dell'aerostazione e le infrastrutture ad essa legate.

Le incertezze riguardanti l'aeroporto di Lugano-Agno sono legate all'ampiezza del suo sviluppo, stimarne il movimento passeggeri alla fine del prossimo decennio è molto difficile. Infatti gli attori intervistati ipotizzano valori differenti: ma tutti concordano sulla crescita del movimento passeggeri.

La decentralizzazione urbana negli agglomerati ticinesi

di *Michele Pancera*

Introduzione e presupposti

Nel corso degli ultimi due secoli le zone urbane hanno conosciuto profonde trasformazioni legate allo sviluppo progressivo degli agglomerati urbani.

«L'urbano» è così divenuto oggetto di attenzione e viepiù di preoccupazione per numerosi politici e pianificatori. Spunto di riflessione particolare è stata, negli ultimi decenni, la tendenza a un declino sia del numero di abitanti che della presenza di attività nei nuclei degli agglomerati urbani. Tale fenomeno ha generato tutta una serie di effetti perversi che hanno incentivato la ricerca di politiche urbane efficaci.

Il lavoro⁴ aveva quale obiettivo generale

Per l'aviazione civile di linea ticinese, il prossimo decennio si annuncia incerto e ricco di sfide. In un'era dove le persone necessitano sempre più di spostarsi velocemente, occorrerà una forte volontà politica e la collaborazione tra tutti gli attori interessati allo sviluppo dell'aviazione civile, al fine di mantenere il Ticino una regione facilmente accessibile.

un'analisi degli effetti prodotti in Ticino dai processi legati all'urbanizzazione e alla decentralizzazione urbana. Si voleva inoltre esaminare l'efficacia delle politiche pubbliche di pianificazione del territorio attuate per far fronte alle trasformazioni.

La ricerca è caratterizzata dall'analisi di una serie di ipotesi sorte a conclusione di una riflessione sulla dialettica esistente tra un uso spontaneo del territorio (diretto dalle leggi di mercato) e delle misure di gestione definite dalle politiche pubbliche pianificatorie.

Una prima ipotesi nasce dalla convinzione che le differenti fasi di sviluppo urbano ticinese fossero state determinate soprattutto dai meccanismi di mercato che sarebbero di con-

3 *Aeroporto di Lugano-Agno: quali strategie per il trasporto passeggeri di linea nell'orizzonte del 2010?*

Lavoro di diploma, Istituto di geografia, Università di Friburgo, 1998

4 *La decentralizzazione urbana negli agglomerati ticinesi: analisi del fenomeno e delle politiche*

pubbliche di pianificazione territoriale. Lavoro di diploma, Istituto di geografia, Università di Friburgo, 1998

seguenza alla base sia del processo di decentralizzazione urbana sia degli effetti perversi ad esso legati.

Un secondo aspetto che la ricerca ha voluto verificare concerne l'esistenza probabile, nel corso del processo di decentralizzazione urbana, di effetti legati sia a specificità caratterizzanti ogni singolo agglomerato sia a una messa in rete di centri urbani vicini. Nel quadro di un fenomeno globale, una simile ipotesi aveva quale obiettivo la ricerca di peculiarità del particolare contesto ticinese.

Un'altra ipotesi considerata riguardava i condizionamenti negativi che lo sviluppo tardivo della legislazione in materia di pianificazione territoriale avrebbe esercitato sulle politiche pubbliche cantonali e comunali e in particolare sulla gestione della decentralizzazione urbana. Personalmente avevo tuttavia l'impressione che anche dopo l'adozione nel 1979 della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), le politiche pianificatorie urbane fossero state confrontate a importanti limiti di natura strutturale in un'epoca di forti trasformazioni territoriali. Il controllo auspicabile dello sviluppo non sarebbe di conseguenza stato sufficiente.

Per quel che concerne più specificatamente il Canton Ticino, la ricerca partiva dal presupposto di un'insufficiente gestione dell'espansione e della decentralizzazione urbana nel periodo che ha preceduto l'introduzione della LPT. A tale idea si aggiungeva però anche l'impressione che, malgrado i progressi compiuti con l'adozione del Piano Direttore Cantonale, anche negli ultimi decenni la coordinazione dello sviluppo urbano negli agglomerati ticinesi fosse stata troppo debole di fronte agli interessi locali e speculativi.

Tale rilievo nasceva dall'ipotesi secondo la quale i Piani regolatori comunali fossero sempre basati su un forte sfruttamento del princi-

pio di autonomia locale. I comuni centrali avrebbero dunque privilegiato delle strategie di riurbanizzazione per far fronte alla concorrenza crescente di comuni suburbani il cui obiettivo prioritario sarebbe stato lo sviluppo quantitativo e speculativo.

In un simile contesto ogni tentativo di gestione coordinata dello sviluppo urbano avrebbe dato risultati insufficienti, visto che gli equilibri interni agli agglomerati urbani sarebbero rimasti (soprattutto nell'ottica dei comuni periferici) una preoccupazione secondaria. In generale fra i comuni urbani ticinesi centrali e quelli suburbani avrebbe così regnato e regnerebbe uno spirito di concorrenza.

Un'ultima fondamentale ipotesi considerata dal lavoro, mirava ad approfondire l'idea secondo la quale i Piani regionali di pianificazione del territorio fossero, nel quadro istituzionale attuale, degli strumenti estremamente deboli (sebbene potenzialmente adeguati) al punto da non poter determinare una gestione intercomunale equilibrata della decentralizzazione urbana e dei suoi effetti.

Struttura

L'analisi è stata suddivisa in due parti ed ha preso globalmente duecento due pagine. La prima parte, che si compone di tre capitoli, ha permesso di approfondire la problematica della decentralizzazione urbana e di precisare il contesto cantonale di applicazione. Un primo capitolo aveva l'obiettivo di presentare l'evoluzione del quadro urbano elvetico dal XIX secolo fino all'avvento della città postindustriale. Esso ha permesso di identificare, in epoche diverse, gli effetti delle leggi di mercato sulla strutturazione dello spazio urbano. In particolare sono stati analizzati la nascita e lo sviluppo del processo di suburbanizzazione e degli effetti perversi ad esso legati.

Un secondo capitolo è stato caratterizzato dall'analisi dei concetti che sono stati progressivamente introdotti per inquadrare le diverse fasi del processo di decentralizzazione urbana. Tale esercizio ha permesso di meglio definire una realtà molto dinamica e in continua espansione.

L'ultimo capitolo della prima parte del lavoro è stato consacrato all'esame delle specificità del processo di decentralizzazione urbana nell'insieme e in ognuno dei tre agglomerati ticinesi.

Nella seconda parte, suddivisa in due ampi capitoli, l'attenzione è stata posta sulle politiche pubbliche di pianificazione del territorio e in particolare sugli sforzi intrapresi per gestire l'espansione urbana e i suoi effetti.

Il primo capitolo è stato dedicato all'analisi della nascita e dello sviluppo della politica territoriale a livello nazionale. Si è così potuto osservare come essa fosse progressivamente andata ad aggiungersi a una strutturazione spontanea degli agglomerati urbani.

Successivamente, in un secondo capitolo, sono stati considerati più dettagliatamente gli strumenti adottati a diversi livelli istituzionali dalle autorità ticinesi. L'attenzione è naturalmente sempre stata posta sulle modalità di gestione del processo di decentralizzazione urbana.

Più dettagliatamente sono state esaminate le politiche urbane a scale istituzionali complementari e in epoche diverse. Si è così proceduto a un'analisi evolutiva e comparativa nel recente contesto legislativo. Il fine ultimo era la definizione del reale margine di manovra a disposizione dei pianificatori territoriali chiamati a gestire gli effetti perversi legati allo sviluppo degli agglomerati urbani. Sono anche state indicate delle possibili riforme che potrebbero in avvenire migliorare i risultati delle politiche pubbliche urbane.

Conclusioni

L'analisi ha permesso di confermare globalmente le ipotesi di lavoro e ha spinto a sottolineare la necessità e l'urgenza di una riforma istituzionale delle politiche pubbliche urbane di pianificazione del territorio.

Il lavoro ha in particolare permesso di confermare che lo sviluppo urbano degli ultimi decenni è il risultato soprattutto di una serie di meccanismi di mercato che hanno determinato una strutturazione spontanea dello spazio. Questo in particolare prima dell'avvento tardivo delle politiche pubbliche di pianificazione del territorio. Le autorità non hanno a lungo potuto controllare efficacemente una serie di disconomie che hanno accompagnato l'espansione delle città ticinesi.

Malgrado la presenza e l'importanza delle specificità locali, gran parte degli agglomerati sono stati confrontati a problemi simili.

Lo sviluppo tardivo della legislazione nazionale, ha impedito di adottare delle strategie valide nei decenni che hanno preceduto l'introduzione della LPT. Le autorità cantonali e comunali sono in effetti state private a lungo di un punto di riferimento fondamentale e sono state condizionate dallo sviluppo eccessivamente lento degli strumenti di gestione territoriale. La mancanza di coordinazione ha permesso all'esplosione urbana di prodursi in modo pressoché incontrollato fino all'inizio degli anni ottanta.

Anche dopo l'introduzione della LPT, la forte autonomia locale ha potuto continuare a manifestarsi in nome del principio di sussidiarietà: la coordinazione dello sviluppo urbano è così rimasta molto debole.

Lo sviluppo di reti orizzontali e verticali accresce ma non assicura la concorrenzialità di numerosi centri urbani; questo a causa dell'incapacità di gestire efficacemente gli squilibri interni ai singoli agglomerati. Molti nu-

clei urbani appaiono oggi indeboliti e il grado delle condizioni di vita suburbane è spesso sottovalutato.

Per quel che concerne più dettagliatamente gli agglomerati ticinesi, il lavoro permette di confermare i limiti di politiche pianificatorie caratterizzate da un'eccessiva autonomia locale e da una regolamentazione istituzionale tardiva. Gli strumenti pianificatori sono troppo a lungo rimasti a un livello rudimentale.

Il Piano direttore cantonale del 1989 ha senza dubbio rappresentato un progresso fondamentale ed ha fra l'altro permesso una certa gestione della decentralizzazione urbana.

Esso propone in effetti delle misure interessanti che tuttavia possono attuarsi solo parzialmente in un quadro istituzionale che non permette un controllo sufficiente degli interessi locali. La coordinazione regionale e intercomunale urbana è estremamente debole, questo malgrado gli indiscutibili sforzi delle autorità cantonali.

L'analisi dei piani regolatori comunali ha senza dubbio mostrato l'esistenza di un forte spirito concorrenziale fra comuni appartenenti all'agglomerato urbano. Gli interventi determinati da preoccupazioni legate a uno sviluppo urbano coordinato e equilibrato sono rarissimi. Prioritari sono in effetti gli interessi locali.

Una valorizzazione maggiore dei piani regionali di pianificazione del territorio sembrerebbe allora la soluzione ideale per far fronte ai problemi determinati dalla decentralizzazione urbana. Si tratta di strumenti che potrebbero assicurare (se dotati del giusto potere) una distribuzione funzionale più equilibrata all'interno delle zone urbane.

Già all'inizio del XX secolo le fusioni di comuni centrali indicava la necessità di gestire i problemi di pianificazione urbana a livello degli agglomerati. La fusione resta tuttora uno strumento interessante che permetterebbe tra l'altro di risolvere in parte i problemi di natura fiscale dei comuni urbani.

Una maggiore coordinazione, indispensabile per assicurare l'adozione di politiche pubbliche territoriali valide per l'insieme della zona urbana, potrebbe comunque manifestarsi anche in seno a delle comunità di lavoro, attraverso delle convenzioni intercomunali che portassero alla creazione di un'organizzazione indipendente per la gestione dei problemi territoriali o nel quadro di fondazioni di diritto privato basate su un decreto legislativo.

Indipendentemente dalla forma giuridica e istituzionale la coordinazione regionale appare oggi indispensabile considerando come i comuni non possano e non sappiano gestire correttamente l'espansione urbana.

L'istituzionalizzazione della Regione urbana, indipendentemente dalla forma, è indubbiamente ostacolata da resistenze politiche e giuridiche, ma sembra essere la sola possibilità di gestione, almeno parziale, del processo di decentralizzazione urbana. In una serie di ambiti la coordinazione è infatti divenuta indispensabile; si pensi in particolare alla salvaguardia delle zone naturali e agricole, all'uso del suolo urbano (oggi estremamente dispersivo), alla realizzazione e alla distribuzione di infrastrutture pubbliche e turistiche e alla definizione di aree funzionali urbane complementari.

Appropriazioni territoriali in tre comunità Guaraní dell'Itika Guasu

di Marcello Martignoni

La realtà territoriale nella quale vivono i Guaraní della Bolivia è conflittuale e mutevole allo stesso tempo. I conflitti sono d'ordine storico e vedono affrontarsi gli allevatori, in questo caso latifondisti, e la popolazione indigena. Le mutazioni sono dovute alle riforme istituzionali, in particolare la *Ley de Participación Popular* (LPP) e la *Ley de tierra* (più comunemente chiamata *Ley INRA*).

La LPP crea le Organizzazioni Territoriali di Base (OTB) le quali «territorializzano» il potere democratico a livello comunitario (comunità *campesina* in zona rurale o quartiere in zona urbana). Inoltre vengono creati tredici governi municipali con compiti di gestione amministrativa rivoluzionari in uno Stato a tradizione centralista come la Bolivia. La Ley INRA è fortemente discussa per la sua ambivalenza, da un lato «neo-liberale», dall'altro «indigenista». Il «mercato della terra» è istituzionalizzato: se il concetto della riforma agraria del 1952 era «la terra è di chi la lavora», la nuova versione dice «la terra è di chi può acquistarla». In contrapposizione, troviamo la creazione dello statuto della Terre di Comunità d'Origine (TCO) che introduce la proprietà collettiva in segno di rispetto culturale e come forma di lotta al *minifundio*.

È in questo contesto che la ricerca⁵ ha tentato di stabilire «la percezione del territorio».

Tre relazioni specifiche al territorio hanno guidato lo studio, permettendo di stabilire l'intensità delle appropriazioni territoriali rispettive. I *comunarios* (abitanti delle comunità) sono stati interrogati sulla *conoscenza dei confini* dell'OTB, la *rappresentazione della proprietà fondiaria* e l'*utilizzo delle risorse naturali* presenti sul territorio.

Il primo aspetto permette di capire se esiste un'appropriazione amministrativa, ossia la coscienza che gli interrogati hanno delle frontiere amministrative stabilite in applicazione della LPP, ciò che può influenzare la capacità degli interlocutori di diventare gli «amministratori» del territorio in questione.

Il secondo permette di conoscere la porzione del territorio di cui l'interlocutore si sente legittimamente proprietario, ciò può risultare utile sia nella formulazione di una strategia politica chiara e condivisa dai *comunarios*, sia nella gestione dei conflitti fondiari esistenti tra allevatori e *comunarios*.

Il terzo infine, informa sulle relazioni dei Guaraní con lo spazio silvestre. Capire se le attività di raccolta sono intensive o estensive e quali risorse, animali o vegetali, sono importanti nell'economia domestica è utile per determinare un piano di gestione delle risorse naturali. Si può così stabilire l'appropriazione empirica del territorio silvestre, di particolare

5 Appropriazioni territoriali in tre comunità Guaraní del-

l'Itika Guasu. Mémoire, Istituto di geografia, Università di Neuchâtel, 1999

Ricerca effettuata nel 1998, in collaborazione con

l'ONG locale CER-DET (Centro de Estudio Regionales

de Desarrollo Tarija), finanziata dalla DSC e grazie al consiglio di GSSB (Gruppo di sostegno ai Guaraní della Bolivia).

importanza per una popolazione indigena, le cui rivendicazioni stipulano una relazione «tradizionale» con la foresta.

I risultati più significativi di questo studio hanno dimostrato i seguenti elementi. Una *appropriazione amministrativa debole*, eccezion fatta per i dirigenti i quali beneficiano di corsi di formazione da parte delle ONG. Ciò dimostra una socializzazione dell'informazione poco efficace che potrebbe risultare pregiudizievole all'organizzazione indigena (APG) e, d'altra parte, preannuncia le possibili difficoltà nella gestione amministrativa a livello locale. Un' *appropriazione fondiaria forte*: la maggioranza dei *comunarios* rivendica la priorità di una porzione del territorio. Delle differenze inter-comunità sono legate alla presenza più o meno importante dell'agricoltura (lavorare la terra è una forma di appropriazio-

ne efficace) ed a una più lunga esperienza dell'organizzazione indigena, che comporta un miglior funzionamento interno e una forza rivendicativa più incisiva. Un' *appropriazione empirica limitata*, malgrado le conoscenze delle risorse naturali sono numerose. I cambiamenti di modi di vita, il desiderio di alcuni beni di consumo provenienti dal mercato sono apparsi chiaramente. Un «sapere popolare» esiste ancora, in particolare nell'ambito medicinale, artigianale, foraggiere e alimentare: resta da determinare se esiste il desiderio di condividere all'interno della comunità queste conoscenze e di incrementarne lo sfruttamento. A lungo termine, se la tendenza messa in evidenza dovesse perpetuarsi, alcune prerogative «etiche» stabilite dalla *Ley INRA* e la *LPP* potrebbero vedersi annullare.

■ In rete

Convegni e incontri

Convegno internazionale di studi
La città nella montagna. La montagna nella città

Trento, 30 settembre - 2 ottobre 1999
Promosso dall'Associazione Internazionale per la Storia delle Alpi in collaborazione con l'Università degli Studi di Trento.

Per informazioni rivolgersi all'Università degli Studi di Trento, Via Belenzani 12, 38100 Trento, dott.ssa Elisabetta Nones:

tel +39.0461.230482,
fax +39.0461.237418,
e-mail: enones@amm.unitn.it
sig.ra Chiara Perini:
tel +39.0461.882203,
fax +39.0461.882222,
e-mail: cperini@riscl.gelsol.unitn.it

Decima edizione del Festival International de la Géographie de Saint-Dié-des-Vosges
Vous avez dit nature? Géographie de la nature, nature de la géographie
1-3 ottobre 1999
Per informazioni rivolgersi a Mintel: 3615 GEOPHILES,
Internet: <http://www.ville-saintdie.fr>.

L'IRESPiemonte- Istituto di Ricerche Economico e Sociali del Piemonte, la Società Geografica Italiana e il Dipartimento Interateneo Territorio dell'Università e politecnico di Torino organizzano un Congresso sul tema

Le monde et les lieux: géographies des identités et du changement

Torino, dal 14 al 16 ottobre 1999
Per informazioni rivolgersi al Bureau de l'Édition de l'IRESP:

tel +39 011/666.64.47.46,
fax +39 011/666.64.69,
e-mail: editoria@ires.csi.it

Pangea '99
Mente / Corpo. Alla ricerca di una visione globale dell'essere umano
Ascona, Monte Verità, 21-24 ottobre 1999
Per informazioni: Gruppo Pangea, c/o Giovanni Simona, Arcegnò,
tel. +41 94 / 791.88.41

Giornata nazionale del Comitato internazionale della ricerca alpina sul tema
I trasporti e la mobilità, una minaccia o una sfida per le Alpi del XXI secolo?
Lugano, Palazzo dei Congressi e Università della Svizzera Italiana,
18-19 novembre 1999.

Obiettivo dell'incontro sarà di allestire un bilancio della ricerca sugli effetti dei trasporti sull'ambiente, la società, il paesaggio e il territorio delle Alpi e inoltre suscitare un dibattito sui mezzi per rispondere alle sfide che i trasporti pongono in termini di politiche pubbliche nelle Alpi.

Formazione

La CUSO-Conférence Universitaire de Suisse Occidentale (Neuchâtel, Losanna, Ginevra, Friburgo, Berna) e la C.E.A.T. organizzano, a Neuchâtel, un seminario del terzo ciclo sul tema
Développement durable et aménagement du territoire: les villes et les régions du futur».
dal 7 al 16 febbraio 2000

Per informazioni rivolgersi a Marcia Curchod, Institut de géographie, Université de Lausanne, 1305 Dorigny BFSH2, tel. 021/692.30.75, fax 021/692.30.75, e-mail: marcia.curchod@igul.unil.ch, ultimo termine d'iscrizione 30.09.1999

Parole di terra, parole di ferro. I Bògòlan del Mali: saggezza e tecnologia su tessuti tinti alla terra

di Graziella Corti

L'Institut d'architecture dell'Università di Ginevra propone interessanti formazioni di terzo ciclo, in particolare segnaliamo

Urbanisme et aménagement

Architecture et paysage (1998-2000) e

Per informazioni tel. 022/7057417, e-mail: nicole.valiquet@unige.ch

Esposizioni

6 miliard d'Hommes.

L'esposizione realizzata dal Musée de l'Homme di Parigi viene presentata a Neuchâtel dall'Ufficio federale di statistica e dalla Direzione dello sviluppo e della cooperazione.

Espace public Office fédéral de la Statistique. Espace de l'Europe 18, Neuchâtel, Lunedi-venerdi dalle 9.00 alle 17.00, fino al 31 marzo 2000.

L'Art c'est l'art

esposizione realizzata dal Musée d'ethnographie de Neuchâtel, rue Saint-Nicolas 4, dal martedì alla domenica, dalle 10.00 alle 17.00, fino al 27 febbraio 2000.



Bògòlanfani è un termine in bamannankan (lingua dei Bambara del Mali) che significa tessuto disegnato con la terra.

Si tratta di un'antica tecnica di tintura (di cui testimoniano delle leggende) che utilizza alcune materie prime vegetali (decozione di piante scelte in base alle loro proprietà curative) e minerali (una terra ricca di ossido di ferro). La funzione protettrice dei *bògòlan* è completata da disegni simbolici tracciati con l'argilla.

Grazie a questi ultimi i *bògòlan* hanno anche un'importante finalità: veicolare dei messaggi che possono essere di ordine morale, mitico, storico o di omaggio a persone importanti.

Ad esempio il simbolo *dantiginari* (le tracce del cocodrillo sulla sabbia) fa riferimento ad un animale mitico che richiama il passaggio dal mondo acquatico a quello terrestre e viene animale protettore del villaggio.

La varietà dei temi che figurano sui *bògòlan* destinati ai riti di passaggio come la nascita, la morte, le iniziazioni, la propiziazione per la caccia è ricchissima. Ogni stoffa diviene

un pezzo unico dove la creatrice interpreta personalmente un tema attinto dal repertorio tradizionale.

La tecnica, molto complessa, è quella di un disegno in negativo: si colora il fondo in nero con la terra, lasciando in bianco il tratto che rappresenta il simbolo.

La donna, eseguendo dei disegni, dirà: «N'ye fini ci», cioè: «fatti».

glio la stoffa», stabilendo un'equivalenza tra il gesto di tagliare il tessuto (tracciare i disegni) e l'atto della nascita: eseguire un *bògòlan* è considerato un atto di creazione.

Parlare della ricchezza e della complessità della fabbricazione dei *bògòlan* significa mostrare la società umana che vi sta dietro, svelare che ogni cultura umana possiede un sapere, delle credenze, dei miti, degli aspetti ritenuti sacri.

I *bògòlan* si affermano oggi anche nell'arte contemporanea del Mali, infatti a partire dagli anni Settanta un gruppo di artisti dell'Istituto Nazionale delle Arti di Bamako realizza delle opere d'arte con la tecnica del disegno alla terra. Questa tecnica, seppur con finalità diverse, si diffonde anche in ambito urbano.

Uno stilista del talento di Chris Seydou, nato in Mali, riesce ad applicare tecniche di fabbricazione apprese nell'ambiente della moda, a materiali e simbologie propri dell'Africa. Così i *bògòlan* fanno la loro apparizione in prestigiose riviste di moda.

Una mostra sui *bògòlan* non può esimerci dai porci degli interrogativi sulla nostra visione del mondo che si svela anche osservando l'alterità.

Quali sono le motivazioni di un interesse così importante delle nostre società dell'Occidente per le manifestazioni culturali (tecnologie, arte, musica) di paesi come l'Africa? Perché il mercato si preoccupa di celebrare i particolari culturali ed è affascinato da tutto ciò che è esotico? Perché si reinventano un'estetica e dei simboli ispirati ai *bògòlan* in un contesto molto diverso da quello delle creatrici? La mostra, cercando di trovare delle correlazioni tra noi e gli altri, tenta di dare delle risposte a questi quesiti.

Mostra promossa da Helvetas, ricerca etnografica e allestimento Graziella Corti e Marion Droz, con la collaborazione del Museo e dell'Istituto di Etnografia di Neuchâtel.

Baïerna, Sala del Torchio, 8-24 ottobre, tutti i giorni dalle 14.00 alle 18.00.

L'inaugurazione avrà luogo **venerdì 8 ottobre** alle 18.30.

Nei giorni 8, 9, 10 ottobre Sidi Sow creerà *bògòlan* alla presenza del pubblico.

pratica con l'illustrazione di casi concreti che coprono l'intera problematica e che sono rappresentativi dal punto di vista geografico, nonché una proposta di metodo di analisi e infine una terza e ultima parte che raccoglie informazioni diverse tra cui indicazioni per possibili contatti e visite sul terreno.

Questo lavoro si presenta come un utile strumento didattico ma è anche un vero e proprio compendio ricco di informazioni sul tema della pianificazione del territorio in Svizzera e in Ticino, certamente utile anche al di fuori della scuola, ad esempio nelle amministrazioni comunali.

Le opere qui brevemente presentate sono il risultato del dinamismo di alcuni colleghi e della vitalità dei contributi della nostra disciplina all'interno della scuola ticinese.

Enrico Besana, Marco Tognola
La Svizzera: dinamiche e contesti urbani ed economici
collana scuola e territorio, Divisione della scuola-Centro didattico cantonale, Bellinzona, 1999, pp. 112

Katia Balemi
Vivere il territorio. Documentazione sulla pianificazione del territorio all'indirizzo dei docenti di Scuola Media e Scuola Media Superiore
Bellinzona, ASPAN, 1999, pp. 262.

Pubblicazioni

Marc Augé
Disneyland e altri nonluoghi
Bollati Boringhieri, Torino, 1999, pp. 122

Antoine Bailly, Renato Scariati
Voyage en géographie
Anthropos-Economica, Paris, 1999

Giuliano Bellezza
Geografia e beni culturali. Riflessioni per una nuova cultura nella geografia
Franco Angeli, Milano, 1999, pp. 351

Mike Craig
Cultural geography
Routledge, London, 1998, pp. 215

C. Michael Hall, Stephen Page
The geography of tourism and recreation. Environment, place and space
Routledge, London, 1999, pp. 309

Albert Jacquard
Dall'angoscia alla speranza. Una lezione di ecologia umana, Fotografie di René Burri
a cura di Luca Gazzaniga e Cristina Spinedi, I documenti dell'Accademia di architettura di Mendrisio,
Mendrisio, 1999, pp. 148

Robert Kandel
L'incertezza del clima
Piccola Biblioteca Einaudi, Torino, 1999, pp. 150

Christian Lalije D'Epinay, M. Brunner, G. Albano
Atlas suisse de la population âgée
Realités Sociales, 1998, pp. 160

Bertrand Levy, Claude Raffestin
Ma ville idéale
Metropolis, Genève, 1999, pp. 255

Predrag Matvejevic
Il Mediterraneo e l'Europa. Lezioni al Collège de France
Garzanti, Milano, 1998, pp. 136

Enrico Menduni
L'Autostrada del Sole
Il Mulino, Bologna, 1999, pp. 138

Office fédéral de la statistique, Office fédéral de l'aménagement du territoire
Die Grosregionen der Schweiz, Die Schweiz im NUTS-Regionalsystem, Les grandes régions de la Suisse. La Suisse dans le système des régions
NUTS, Neuchâtel, 1999

Elisée Reclus
Natura e società. Scritti di geografia sovversiva
(a cura di J.P. Clark), Eleuthera, Milano, 1999, pp. 282

Enzo Scandurra
La città che non c'è. La pianificazione al tramonto
Edizioni Dedalo, Bari, 1999, pp. 208

Enzo Tiezzi, Nadia Marchettini
Che cos'è lo sviluppo sostenibile? Le basi scientifiche della sostenibilità e i guasti del pensiero unico
Donzelli Editore, Roma, 1999, pp. 196

■ Gea domani

Apertivo geografico al Biblio-café bar «Tra», Via Vanoni 3, Lugano-Molino Nuovo

Giovanni Simona

Visioni della Terra e territorialità umana: tra l'ecologia umana e la geografia sacra

lunedì 29 novembre 1999, 18.30

Editoriale	1
<hr/>	
Polarità	
<i>Les risques en géographie</i> <i>di Antoine Bailly</i>	3
Qualità urbane	
<i>di Claudio Ferrata</i>	6
Passi alpini: vie dell'Europa. Mutamenti socio-culturali	
<i>di Annibale Salsa</i>	10
<hr/>	
Ricerche	
L'aeroporto di Lugano-Agno	
<i>di Alberto Martinelli</i>	14
La decentralizzazione urbana negli agglomerati ticinesi	
<i>di Michele Pancera</i>	15
Appropriazioni territoriali in tre comunità Guarani dell'Itika Guasu	
<i>di Marcello Martignoni</i>	19
<hr/>	
In rete	
Convegni, incontri	21
Formazione	21
Esposizioni	22
<hr/>	
Libreria geografica	
Internet	24
Riviste	24
Didattica	24
Pubblicazioni	26
GEA domani	27

Info Gea è la pubblicazione semestrale di GEA-associazione dei geografi, casella postale 1605, 6500 Bellinzona (CH).
 Redazione a cura di Aurelia Bagutti e Claudio Ferrata. Grafica e impaginazione di Silvia Camponovo Merlini.
 Info Gea viene pubblicata anche su Internet nelle pagine dell'associazione all'indirizzo
<http://www.wilme.lic.tiedu.ch/lime/associazioni/associazioni.html>