

SILVIO ZAVATTI

CHURCHILL, "CENTRO DI FRONTIERA"

APPUNTI DI GEOGRAFIA URBANA

Questa indagine, compiuta sul luogo (1), viene a completare un mio precedente contributo alla conoscenza di un centro urbano formatosi alle soglie dell'Artide canadese, in un ambiente sub-polare, proprio sulla linea che divide la vegetazione arborea dalla tundra (2).

Dal punto di vista della tipologia Churchill non può essere incluso in nessuna delle classificazioni accettate dai geografi e magistralmente illustrate dal Toschi (3).

Né il porto, né la pesca e la caccia sono state le ragioni che determinarono la fondazione di Churchill, e queste attività, cui oggi si è aggiunto il turismo, non sono sufficienti a spiegare da sole la sua sopravvivenza. Non centro portuale, dunque, né peschereccio, né turistico; si potrebbe, invece, collocarlo in una nuova classificazione e definirlo « centro di frontiera », considerandolo come un centro sviluppatosi in fretta a cavallo di due ambienti nettamente contrapposti: terre fertilissime a sud-ovest (produttrici di grano) e sterile tundra a nord.

Nel 1612 l'inglese Thomas Button ancorò al largo della foce del fiume Churchill le sue due navi *Resolution* e *Discovery* e nel 1619 il danese Jens Munck navigò, per primo, nel fiume con le sue due navi *Enhiörningen* e *Lamprenen*. Egli rivendicò al suo sovrano, Cristiano IV, le terre circostanti, ma fu sorpreso dai ghiacci e, costretto a svernare, lo fece in un luogo a poco più

(1) Churchill è stata la base di partenza e di ritorno di tre mie spedizioni artiche negli insediamenti eschimesi della Baia di Hudson. Ho soggiornato a Churchill nel 1961, nel 1967 e nel 1969, complessivamente per oltre 40 giorni.

(2) S. ZAVATTI, *I grandi porti granari del mondo: Churchill*, in « Riv. Maritt. », Roma, marzo 1968, pp. 71-84.

(3) U. TOSCHI, *La Città. Geografia urbana*, Torino, U.T.E.T., 1966, pp. 642.

di quattro miglia dalla foce, chiamato anche oggi Munck Cove. L'inverno fu abbastanza mite, ma la penuria di cibi adatti pesò sugli uomini e lo scorbuto uccise ben 62 dei 64 membri degli equipaggi. I due superstiti, fra cui Munck, lasciarono l'ancoraggio il 16 luglio col *Lamprenen* e il 21 settembre giunsero a Bergen, in Norvegia (4). Nel 1686 il Cap. Abraham, Governatore interinale della Compagnia della Baia di Hudson, esplorò la foce del fiume che battezzò col nome attuale in onore di John Churchill, divenuto in seguito il primo Duca di Marlborough (5).

Il primo nucleo del futuro villaggio di Churchill risale al 1689, quando l'inglese Henry Kilsey fondò un « posto » per il commercio del legname, al quale fecero seguito un'agenzia per il traffico delle pelli e una piccola industria per la lavorazione delle balene di cui le acque della Baia di Hudson erano ricchissime. Nello stesso anno si trasportarono in Gran Bretagna alcuni barili di olio di balena, che rappresentarono il primo commercio fra la baia e l'Europa. Nel 1717 James Knight, con 25 uomini, iniziò la costruzione del Forte Principe di Galles sulla riva sinistra del fiume e presso la sua foce: le rovine, restaurate, si vedono ancor oggi (6).

Fino al 1929 l'unico edificio di Churchill fu il Forte; il villaggio attuale prese a formarsi e a svilupparsi soltanto da quell'anno, quando, fra alterne vicende, vi giunse una linea ferroviaria che l'univa a Winnipeg e a tutti i centri agricoli e commerciali del Manitoba (7).

Fino al 1944, però, a causa delle crisi economiche e politiche che si susseguirono nell'America Settentrionale e nel mondo in-

(4) J. MUNCK, *Navigatio Septentrionalis*, Copenaghen, 1624 (nuova edizione a cura di P. Lauridsen, ibid., 1883); C. C. A. GOSCH, *Danish Arctic expeditions, 1605 to 1620*, vol. II, *The expedition of Captain Jens Munck*, Londra, Hakluyt Soc., 1897.

(5) Gli Amerindi Chipewyan lo chiamano « Tzabdezem » che significa « il fiume del metallo » e i Cree lo hanno battezzato « Missinibi » o « Missinipi », cioè « il grande fiume ». Anche il toponimo eschimese « Kurdjuak » ha lo stesso significato.

(6) *The founding of Churchill, Being the Journal of Captain James Knight, Governor-in Chief in Hudson Bay, ecc.*, Toronto, Dent & Sons, 1932.

(7) La ferrovia fu realizzata sotto la spinta animatrice di un'associazione (The Hudson Bay Route Association) costituitasi fra gli agricoltori e gli allevatori del Manitoba, dell'Alberta e del Saskatchewan. Questa associazione è ancora attivissima e pubblica annualmente un « Rapporto » di grande interesse per gli studiosi dell'economia canadese.

tero, il porto di Churchill ebbe un volume molto basso di traffici e furono in pochi a credere in una sua funzione a livello internazionale. Per tutte le vicende relative al porto rimando al mio lavoro citato alla nota 2.

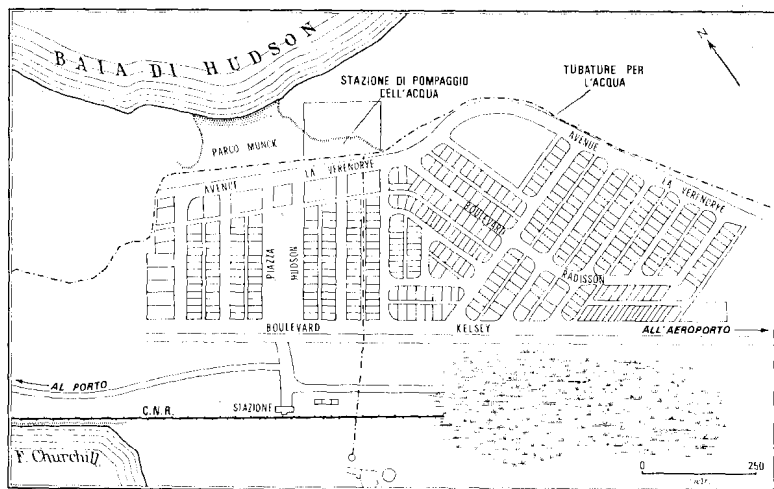
Seguendo i criteri del Toschi (8) si può includere Churchill nei centri di tundra. Infatti questo particolare paesaggio geografico lo circonda da ogni lato, tanto da conferirgli l'aspetto di una piccola oasi in una squallidissima area interrotta, a sud e a sud-ovest, dalle prime avvisaglie della foresta boreale di conifere.

Churchill, che copre un'area di 2,5 kmq., sorge interamente sulla sponda destra del fiume omonimo, con una pianta piuttosto regolare, lungo un asse NO-SE, in una fascia compresa fra la Baia di Hudson e la strada che da Churchill conduce a Fort Churchill. Lo sviluppo della città non poteva essere differente, perché ad est, verso il mare, c'è una serie di rilievi granitici che hanno ostacolato, se non proprio impedito, l'espansione edilizia. Ad ovest e a sud c'è l'estuario del fiume, molto largo, separato dalla strada per Fort Churchill da una fascia, di estensione piuttosto notevole, di acquitrini perenni dovuti alla mancanza di drenaggio per il suolo persistentemente gelato. Bisogna aggiungere che anche la ferrovia è un ostacolo all'ulteriore sviluppo edilizio in quella direzione. L'unica facile possibilità di espansione è verso sud-est, fino alla cattura del villaggio di Fort Churchill.

Churchill, infatti, risulta formato da più centri: Churchill, o « la città », come la chiamano i suoi abitanti; Fort Churchill, circa 8 km. a sud-est; Akudlik, circa 4 km. a sud-est; e Dene Village, circa 1 km. a sud di Akudlik.

La particolare natura del terreno e lo sviluppo edilizio verificatosi in più tempi e senza un piano regolatore hanno fatto sì che la piazza principale di Churchill (Piazza Hudson) non risultasse al centro dell'agglomerato, ma notevolmente spostata verso nord-ovest. Comunque, è su questa piazza che si affacciano tutti i più importanti edifici pubblici: i depositi della Com-

(8) U. TOSCHI, *op. cit.*; cfr. p. 175.



LA CITTA' DI CHURCHILL.

pagnia della Baia di Hudson, le scuole elementare e media, gli uffici dell'Amministrazione, la Posta, il comando della Polizia, la stazione ferroviaria. A pochi metri c'è la chiesa cattolica dei Padri Oblati, il Museo Eschimese e i due alberghi della cittadina. Gli edifici sono quasi tutti in legno e a un solo piano (fanno eccezione gli alberghi, la Posta, l'ufficio della Polizia, la stazione ferroviaria e la Missione cattolica, che sono a due piani).

Come ho già detto, Fort Churchill è un agglomerato urbano recente: la sua costruzione, fatta secondo un piano razionale, risale al periodo immediatamente seguente alla guerra 1939-1945, quando Churchill fu scelta come uno dei caposaldi della D.E.W. Line (9). Il trasferimento in quella zona di 3000 soldati statunitensi e di altrettanti canadesi pose il problema della loro soprav-

(9) *Distant Early Warning Line*, il sistema radar che i comandi statunitensi, d'accordo col Canada, fecero costruire in tutta l'Artide con la certezza di possedere un'arma infallibile di avvistamento preventivo contro eventuali attacchi aerei provenienti dall'U.R.S.S. Già nel 1961 molti eschimesi mi dicevano che quegli impianti valevano meno di una freccia lanciata da un loro arco! Poco dopo, le nuove tecniche superarono quelle installazioni radar, che furono smantellate. L'Artide ne ritrasse una sola utilità, seppure si può chiamare così, e cioè di vedersi posta al centro di piani economici che contavano molto sulle sue risorse minerarie.

vivenza, insieme a quello delle sedi dei comandi. Furono costruiti, così, numerosi alloggiamenti e si dotò il nuovo villaggio di tutti i servizi indispensabili a renderlo autosufficiente: ospedale, farmacia, scuole, banca, aeroporto, negozi, cinema, chiesa; e si costruì la strada, cui ho accennato poco fa, fino al vecchio centro. Fort Churchill diventò così il più numeroso agglomerato della zona e mantiene ancora questo primato, anche se in continua diminuzione, grazie appunto all'aeroporto e agli altri servizi.

Akudlik è chiamato anche « villaggio eschimese », perché, insieme ad alcuni Bianchi impiegati negli Uffici del Residente Regionale, vi è stato sistemato quel centinaio di Eschimesi che in tempi passati venne a stabilirsi nella zona di Churchill. Il villaggio non ha nulla di eschimese, ma è costituito da belle casette di legno, sistemate lungo vie ben tenute. Gli abitanti hanno assimilato perfettamente i modi di vita occidentali e si distinguono dai Bianchi soltanto per i loro caratteri somatici.

Il Villaggio Dene si trova un chilometro a sud di Akudlik ed è sorto fra gli alberi di una foresta degradata di conifere. Fui pregato di non scattarvi fotografie e, visitandolo, ne compresi subito la ragione. Infatti, più che di un villaggio si tratta di una serie di tuguri costruiti fra acquitrini e cumuli di immondizie e nulla è stato fatto per migliorare le condizioni di vita dei disgraziati che lo abitano, Amerindi Chipewyan, definitivamente minati nello spirito e nel corpo.

A Churchill abitano anche alcune decine di Amerindi Cree, pescatori e cacciatori, che si sono sistemati in povere baracche lungo il fiume, proprio di fronte alla stazione ferroviaria.

Churchill è amministrata in un modo particolare. Non c'è sindaco, né consiglio comunale liberamente eletto, ma un Amministratore (*Resident Administrator*) nominato dalle autorità regionali su segnalazione dei cittadini più influenti. Egli ha un ufficio di due stanze in una palazzina federale a due piani (sede anche dell'ufficio postale) e per risolvere i molti problemi del centro non disdegna di consultarsi con gli amici. Da questa amministrazione sono così esclusi Amerindi ed Eschimesi, che non hanno alcuna voce nella guida della città.

Dal punto di vista demografico, Churchill non ha dato nessuna prova di rappresentare quel fenomeno di aumento esplosivo che alcuni anni or sono era nei voti di molti e che il rafforzamento degli impianti portuali aveva fatto sperare.

Le cifre qui riportate mostrano, piuttosto, un'altra verità e cioè che con lo smantellamento delle basi radar e la partenza dei contingenti militari, Churchill ha dapprima sofferto di una stasi demografica e poi di un regresso continuo, anche se non molto accentuato. Purtroppo, non esistendo un registro anagrafico, ma soltanto un elenco di nati e morti, non mi è possibile dare cifre sufficientemente esatte. Quelle da me riportate mi sono state riferite dall'Amministratore sulla scorta di suoi appunti e di suoi ricordi personali.

Nel 1931 la popolazione residente a Churchill ammontava complessivamente a 1741 ab.; nel 1942 gli abitanti erano scesi a 400 a causa della guerra, per risalire a 1500 nel 1952. Fino al 1962 non si sono avuti censimenti: in quell'anno la popolazione era di 3583 abitanti, compresi quelli di Fort Churchill, Akudlik, Villaggio Dene.

Per il 1967, il 1968 e il 1969 i rilevamenti della popolazione sono così distinti per i quattro centri: 1967: Churchill 1800, Fort Churchill 2000 (con i militari 4250), Akudlik 150, Villaggio Dene 350; 1968: Churchill 1700, Fort Churchill 1900 (con i militari 4100); 1969: Churchill 1600, Fort Churchill 1800 (con i militari 3900). Negli ultimi due anni la popolazione di Akudlik e del Villaggio Dene non ha subito variazioni.

Il centro più popoloso rimane sempre Fort Churchill, ma l'analisi demografica dimostra inequivocabilmente che i traffici portuali non porteranno mai Churchill a quei 100.000 abitanti residenti che erano nelle speranze di molti per il 2000.

Le indicazioni di *boulevards*, *avenues* e *streets* di cui la pianta di Churchill è ricca non debbono trarre in inganno. Si tratta di carreggiate più o meno larghe, a fondo naturale, male o niente curate. Nel quartiere più specificamente indiano e nel villaggio cree le condizioni della viabilità sono anche peggiori: nel primo vi sono avvallamenti che la pioggia muta subito in vasti pantani

e nel secondo viottoli aperti nella vegetazione erbacea ed arbustiva che ricopre la riva del fiume.

Nel centro cittadino quasi tutti gli scolari sono scoperti e si riducono a ristagni pieni di zanzare fastidiosissime. Solamente due sono le strade asfaltate: quella che dalla Piazza Hudson porta direttamente a Fort Churchill e quella (lunga 200 m.) che corre lungo il lato destro della piazza stessa e unisce il Boulevard Kelsey all'ufficio postale. Le condizioni disastrose delle strade interne presuppongono, naturalmente, la mancanza di un qualsiasi servizio di nettezza urbana. Infatti le immondizie sono bruciate in fusti vuoti situati davanti ad ogni abitazione. Ogni tanto un autocarro dell'Amministrazione si incarica di raccogliere ciò che il fuoco non ha potuto distruggere, come le scatole metalliche vuote.

Le comunicazioni terrestri si riducono a un servizio di autobus che parte dalla Piazza Hudson e va a Fort Churchill passando per Akudlik e il Villaggio Dene, e ad un servizio di taxi gestito da due società. Non esistono linee marittime per passeggeri, né per l'Europa né per il Canada e il porto è esclusivamente granario e commerciale. E' molto importante come base per le navi di piccolo tonnello e per i rompighiaccio della Guardia Costiera Canadese che assicurano il rifornimento annuale a tutti gli insediamenti dell'Artide.

La ferrovia è, come si è detto, a un solo binario e unisce Churchill con Winnipeg a mezzo di tre corse settimanali. Si tratta di lunghi convogli di carri pieni di grano, cui si agganciano alcune carrozze per passeggeri. Lungo il percorso il treno fa numerose soste che, a volte, si protraggono anche per alcune ore.

Intenso, invece, è il traffico aereo, che può contare su un aeroporto molto bene attrezzato e su piste in cemento che danno ogni garanzia di sicurezza. I servizi sono giornalieri per Winnipeg e per altri centri minori delle Praterie. Due volte al mese vi sono voli per alcuni insediamenti dei Territori del Nord-ovest, ma la frequenza e i tempi sono subordinati alle condizioni meteorologiche e ai carichi da trasportare.

A Churchill c'è un moderno edificio scolastico che accoglie i ragazzi per i primi otto anni di istruzione (elementari e medie).

Gli studi vengono poi continuati a Fort Churchill, negli indirizzi classico e professionale che aprono la strada all'università o agli impieghi di concetto. Esiste anche una « Churchill Public Library », che si riduce a una stanzetta di 10 mq. con un centinaio di libri, aperta soltanto il martedì sera. Giungono tutti i giornali canadesi, ma si pubblica localmente anche un settimanale in ciclostile, intitolato « The Taiga Times ». La stazione radio di Churchill trasmette anche servizi in lingua cree ed eschimese. L'istituzione culturale più importante resta, però, il Museo Eschimese, fondato e diretto dai Padri Missionari OMI, assunto a grande fama presso gli studiosi di tutto il mondo (10).

Vi sono seguaci di quattro confessioni religiose: la cattolica romana, con chiesette anche a Fort Churchill e a Akudlik; l'anglicana, con chiese a Churchill e al Villaggio Dene; la pentecostale; la Cristiana e Missionaria Alliance, una « Chiesa » che conta alcuni milioni di seguaci nell'America Settentrionale.

Non c'è un servizio di distribuzione a domicilio della corrispondenza, che si ritira direttamente nell'ufficio postale.

L'attrezzatura recettiva si basa su due alberghi e un motel a Churchill e su un albergo a Fort Churchill; una camera costa 10 dollari al giorno (15 nel motel). C'è anche una trattoria senza alloggio.

I luoghi di ritrovo sono pochi: una Community Hall, un cinema, il cui ingresso è quasi sempre gratuito, una Loggia massonica e un Club dei combattenti riservati ai soci.

Nell'estate del 1969 era a buon punto la costruzione di un acquedotto per portare acqua potabile in tutte le abitazioni.

Turisti giungono a Churchill nella stagione estiva, col treno e con aerei in servizio o appositamente noleggiati. Le ragioni che li spingono così lontano dalle loro sedi abituali e li convincono ad affrontare spese non indifferenti sono molteplici. C'è innanzi tutto il richiamo della stagione di caccia sportiva alla balena bianca o beluga (*Delphinapterus leucas*) e a numerosi uccelli. Il beluga si caccia nell'estuario del fiume Churchill con ca-

(10) Dal 1948 ne è curatore il dottissimo Fr. J. Volant, OMI, che ha passato 44 anni della sua vita nelle missioni eschimesi.

rabine od arpioni e per ogni stagione se ne ricava olio per molteplici usi e carne, che si vende poi in scatolette (11). C'è poi il Museo Eschimese, cui affluiscono tutti, turisti, studiosi e anche gli equipaggi delle navi che vengono a caricare il grano. Infine, si è soliti fare una visita al Forte Principe di Galles, al quale si giunge con un servizio di motobarche che si possono noleggiare.

Se si escludono gli equipaggi delle navi, il movimento turistico annuale si aggira sulle 2000 persone. Le attrezzature alberghiere sono insufficienti e quindi ogni convoglio ferroviario ha una o due carrozze con cuccette che ospitano i viaggiatori anche durante la sosta a Churchill.

A questo punto è lecito chiedersi se Churchill potrà avere un certo avvenire. Sebbene il centro e il suo territorio siano compresi nel recente progetto di sviluppo di una larga fascia del Canada centrale (progetto che prevede per i prossimi vent'anni una spesa di 2 o 3 miliardi di dollari!), la risposta non è facile e non può essere, almeno per ora, positiva per le ragioni che seguono:

a) Il piano di sviluppo è ancora allo stato di progetto, sia pure avanzato, e si ignora se il Governo Trudeau l'approverà e se, comunque, sarà in grado di spendere almeno il 60-70% di una somma così alta (il rimanente dovrebbe essere coperto da investimenti di capitali privati) (12).

b) Churchill rientra nell'ambito del piano per due motivi: allungare la stagione di carico granario servendosi delle nuove tecniche anti-ghiaccio e di un rafforzato servizio di previsione; fare di Churchill uno dei cardini della navigazione commerciale di una flotta di sottomarini che dovrebbero navigare sotto i ghiacci. C'è da notare che la realizzazione del primo punto è possibile (l'ho già detto nel mio articolo sul porto di Churchill), ma il secondo è ancora allo stato di semplice idea.

c) Realizzando anche solo il primo progetto, si permette-

(11) S. ZAVATTI, *La caccia alla balena bianca nell'Artide*, in « L'Universo », Firenze, 1970, pp. 591-600.

(12) S. ZAVATTI, *Un Piano per lo sviluppo del Canada centrale*, in « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1969, pp. 324-325.

rebbe alle navi di arrivare per 9-10 mesi all'anno a Churchill (13). Gli attuali silos ed elevatori sono insufficienti a far fronte al carico contemporaneo di cinque navi, che potrebbero vuotarli in una settimana. Allungare la stagione di carico significa prima di tutto triplicare la capacità dei silos (arrivare almeno a 4.000.000 di quintali), facendo precedere questa imponente opera dal potenziamento della ferrovia che dovrebbe divenire a doppio binario e con la trazione elettrica, per essere in grado di trasportare celermente il grano dalle Praterie. Sarebbe indispensabile, inoltre, un cantiere navale capace di far fronte ad ogni richiesta.

Se anche si risolvessero tutti questi problemi, che sviluppo potrebbe avere Churchill? Oggi, nella stagione di carico granario, lavorano cinque compagnie di stivatori (un centinaio di uomini), che alla fine della stagione ritornano a Montreal. Allungando la stagione verrebbero, forse, a stabilirsi a Churchill con le loro famiglie e così potrebbe avvenire per altri operai, specialmente per quelli dei silos e del futuro cantiere. Nella migliore delle ipotesi, il centro vedrebbe aumentare la sua popolazione residente a 5000 unità.

E' indubitabile, quindi, che il futuro sviluppo di Churchill non può dipendere solo dal porto commerciale. Bisogna aumentare notevolmente gli attracchi (problema di non facile soluzione poiché il porto è ubicato nell'estuario di un fiume dove le maree hanno ampiezze notevoli) e farne anche il capolinea di servizi passeggeri da e per l'Europa.

Dovendo pensare ad altre attività ed escludendo, per quanto si è già detto, il turismo, che può essere soltanto di transito, non rimane che pensare all'industria. A Churchill potrebbe trovare sviluppo una grande e moderna industria del legno, con particolare riguardo alla produzione di case prefabbricate per tutti gli

(13) M. BROCHU, *Accessibilité maritime du détroit d'Hudson, des baies d'Un-gava, du Nord (ou d'Hudson) et James en rapport avec les conditions saisonnières des glaces de mer*, Montreal, Centre de Recherches Arctiques, 1969 (ediz. provvisoria e fuori commercio).

Non bisogna dimenticare, però, che le correnti artiche portano numerosi e pericolosi ghiacci nello Stretto di Hudson durante la stagione estiva. Alla fine del luglio 1969 la nave inglese *Silksworth*, che trasportava le casse contenenti il materiale della mia spedizione, entrò nel porto di Churchill con la prora squarciata per un urto contro i ghiacci galleggianti.

insediamenti del Nord-ovest. Ora tali abitazioni sono preparate nelle grandi città meridionali e il trasporto incide notevolmente sul loro costo. Si potrebbe pensare anche ad una industria conserviera del pesce (salmonidi) e della carne (caribù e beluga).

L'unica possibilità di uno sviluppo « esplosivo » di Churchill potrebbe venire dalla scoperta di depositi minerari o di idrocarburi o di gas naturale nelle sue *immediate* vicinanze. Dico *immediate*, perché soltanto così Churchill vedrebbe la realizzazione di grandi raffinerie o di industrie per la lavorazione del minerale greggio o di industrie di trasformazione. Della potenzialità di depositi minerari si parlò un paio di anni fa, poi non si seppe più nulla. Lungo la costa occidentale della Baia di Hudson si moltiplicano oggi le prospezioni (vi hanno lavorato anche geologi italiani alle dipendenze di una compagnia francese) e si parla, anche se in sordina, di enormi ricchezze.

In definitiva, mi sembra che l'esempio di Churchill fornisca un'ulteriore prova che le città artificiali (staccate, cioè dalle reali possibilità dell'ambiente geografico) hanno una vita difficile e che è controproducente richiedere ad esse funzioni che non potranno mai avere se non a prezzo di sforzi finanziari notevolissimi (14).

SUMMARY. — The Author, who has often visited the settlement of Churchill in the Hudson Bay, after outlining the history of its discovery, describing its structure and mentioning the Eskimo and Indian villages which surround it, illustrates the economy of this centre which is based on its commercial port and tourism. He comes to the conclusion that the long-desired development of Churchill, defined as a « frontier centre », cannot depend either on its port or on tourism but only on the exploitation of its mineral resources, whose existence is undoubted.

(14) Non ci sono pubblicazioni su Churchill. Ne fa cenno J. FRIED, *Settlement types and community organization in Northern Canada*, in « Arctic », Montreal, giugno 1963, pp. 93-100.