ARTICOLO PUBBLICATO SULLA RIVISTA AFRICA E MEDITERRANEO
(2010, N.72-73)

Il Sahara, luogo rivitalizzato dalle migrazioni

di Luciana De Michele

Oggi il deserto del Sahara rappresenta il campo di azione di numerosi attori, vecchi e nuovi. L'Africa è il continente con il più alto tasso di mobilità del mondo: il 90% degli spostamenti avvengono nell'Africa Sub-sahariana, area in cui la migrazione non è certo un fenomeno recente. Tuttavia, la natura e le modalità di questi spostamenti sono cambiati: il migrante che ora attraversa il deserto lo fa in quanto irregolare, e trasgredisce le regole dell'ordine degli Stati-Nazione, subendone le conseguenze. Ma prima di parlare dell'impatto di questo nuovo tipo di mobilità sull'area sahariana e sui paesi di transito, è necessario fare un passo indietro.

Spazio di attraversamento secolare

Nonostante l'ostilità dell'ambiente, sono ampiamente documentati lungo l'asse transahariano antichissimi scambi. Il principale motivo di contatto tra quei territori era economico: le popolazioni nomadi del deserto e quelle sedentarie si scambiavano oro, sale, grano, stoffe e altri prodotti. Le carovane erano condotte da tuareg e berberi, che conoscevano bene le piste del deserto e i suoi pericoli. Si hanno prove di cammelli addomesticati fin dal III millennio; ma fu la conversione dell'Africa Occidentale all'Islam a stimolare i commerci nell'area tra VII e VIII secolo. I percorsi erano due, e finivano entrambi a Essoura in Marocco: uno partiva da Saint-Louis in Senegal, l'altro da Nioro in Mali passando per Mauritania e Algeria

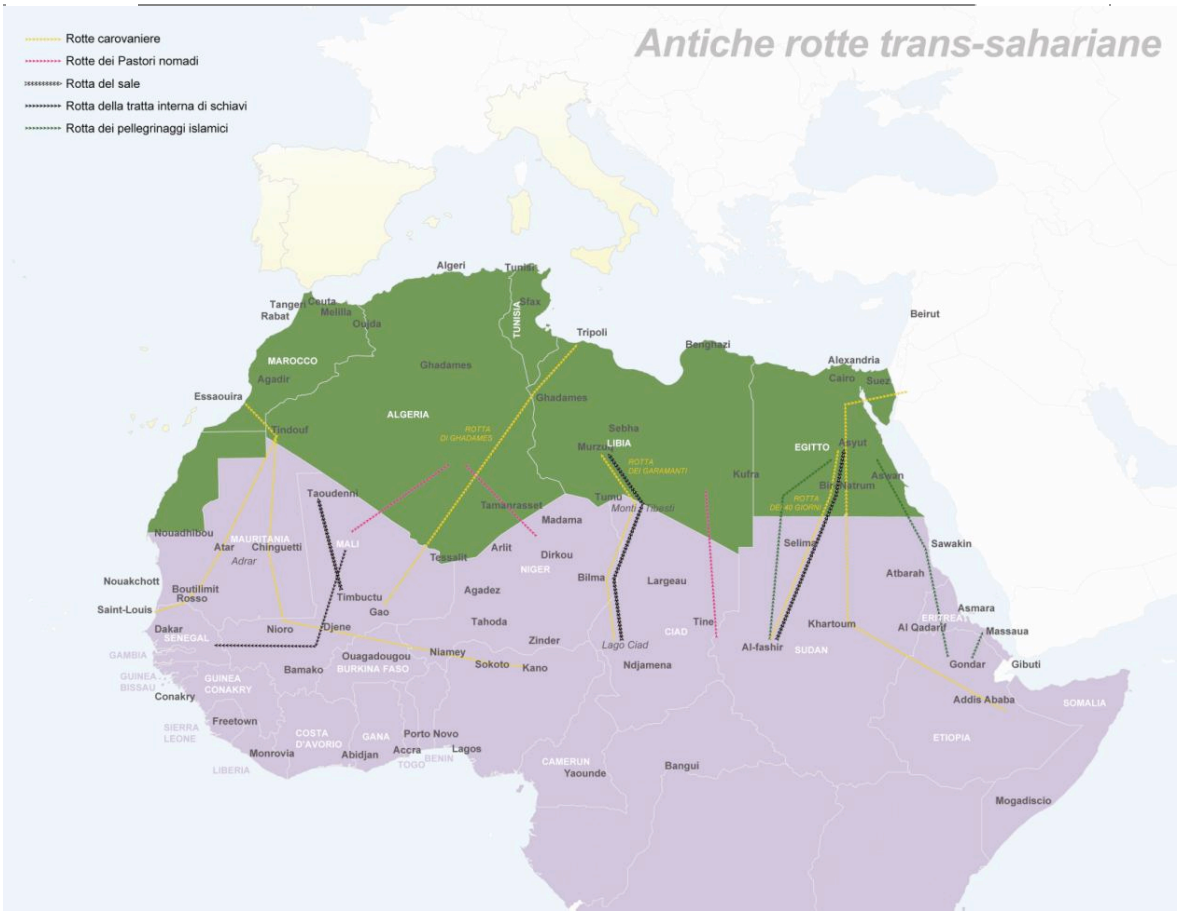
(Gomes 2008: 72).

Più a est, si svilupparono altre due rotte: una univa la Tunisia al Lago Ciad, l'altra partiva dal fiume Niger e terminava a Tripoli (Rotta di Ghadhames). I Paesi Nordafricani scambiavano il sale con l'oro dei Paesi dell'Africa Occidentale. Tuttavia, il sale era prelevato anche dalle rocce saline in altri punti della fascia saheliana, come nella zona tra Taouedenni e Tumbuctù[1] in mali, e Bilma, in Niger. Quest'ultima oasi faceva parte di una rotta commerciale più estesa, la Rotta dei Garamanti, che esisteva al tempo del Regno dei Garamanti,[2] e che da Murzuq in Libia si dirigeva a sud verso l'oasi di Kawar in Ciad; da qui deviava per Agadez e Bilma, e finiva al Lago Ciad. Molto praticato era anche il commercio degli schiavi, fattore di sviluppo sia delle società marocchine che della regione del Senegambia, altamente aristocratiche e stratificate. Uno dei mercati più fiorenti era Mèdine, in Mali. Qui i commercianti juula[3] compravano gli schiavi per portarli in Marocco. Lo

scambio inverso vedeva arrivare le carovane dal Nordafrica e prelevare schiavi e prodotti agricoli nell'area del bacino del fiume Senegal, e scambiali con spezie e tessuti. All'interno dell'area senegambiana stessa l'attività era molto attiva: fra il 1873 e il 1879 partivano carovane dal Mali che trasportavano uomini, donne e bambini, spesso originari del Regno di Fouta- Djalon, per portarli nell'entroterra verso gli Stati Occidentali di Kayes, Kajoor e Dagana, il Fouta-Toro (Senegambia Settentrionale) e Saint-Louise (Gomes 2008: 72).

Gli schiavi venivano scambiati anche con i pregiati cavalli nordafricani. Le proporzioni di questo commercio erano enormi, e arrivarono a superare quelli della tratta atlantica: già dal 1670 un cavallo equivaleva a 25 schiavi. Altri tipi di mobilità nella regione erano le migrazioni stagionali delle popolazioni nomadi e seminomadi, e quelle legate alle vicende dei regni (formazione e dissoluzione di alleanze, ascesa e caduta di capi, guerre) e alla fede. La progressiva islamizzazione del Marocco e del Senegal spingeva a aprire nuove vie di comunicazione. Molti

senegalesi si recavano in siti di pellegrinaggio marocchini, mentre il commercio si intrecciava alle attività religiose ad opera dei marabutti, che viaggiavano nelle carovane con il compito di islamizzare i “neri pagani” nel Bilad al-Sudan.[4]



Alla metà del XIX secolo gli stessi motivi commerciali portarono alla prima emigrazione marocchina in Senegal attraverso Saint-Louis. Nel 1905 i marocchini avevano creato un importante centro commerciale a Lodo, mentre l’unione con le donne autoctone aveva originato la prima comunità meticcia senegalese.

Un altro asse transahariano era quello orientale, che univa l’attuale Sudan con Egitto, Corno d’Africa e penisola arabica. Gli arabi portavano fino all’Alto Nilo bestiame, piume di struzzo, avorio e schiavi; in cambio ricevevano cereali, perline e pettini. Anche qui gli schiavi furono oggetto di un fiorente scambio: venivano

trasportati nei mercati delle città ottomane per essere venduti e utilizzati negli eserciti o come servi domestici. Una rotta ancora più antica, denominata Darb el-Arbain (il percorso dei quaranta giorni) univa la Nubia all'Egitto lungo il Nilo.

Nuovamente grande fattore di mobilità fu l'Islam. Qui si svilupparono due importanti rotte di pellegrinaggio che passavano per il Darfur: una settentrionale che si dirigeva in Egitto e un'altra orientale che attraversava Sennar e Gondar per arrivare al Mar Rosso attraverso il Porto di Massaua (Soi 2008: 85, 89).

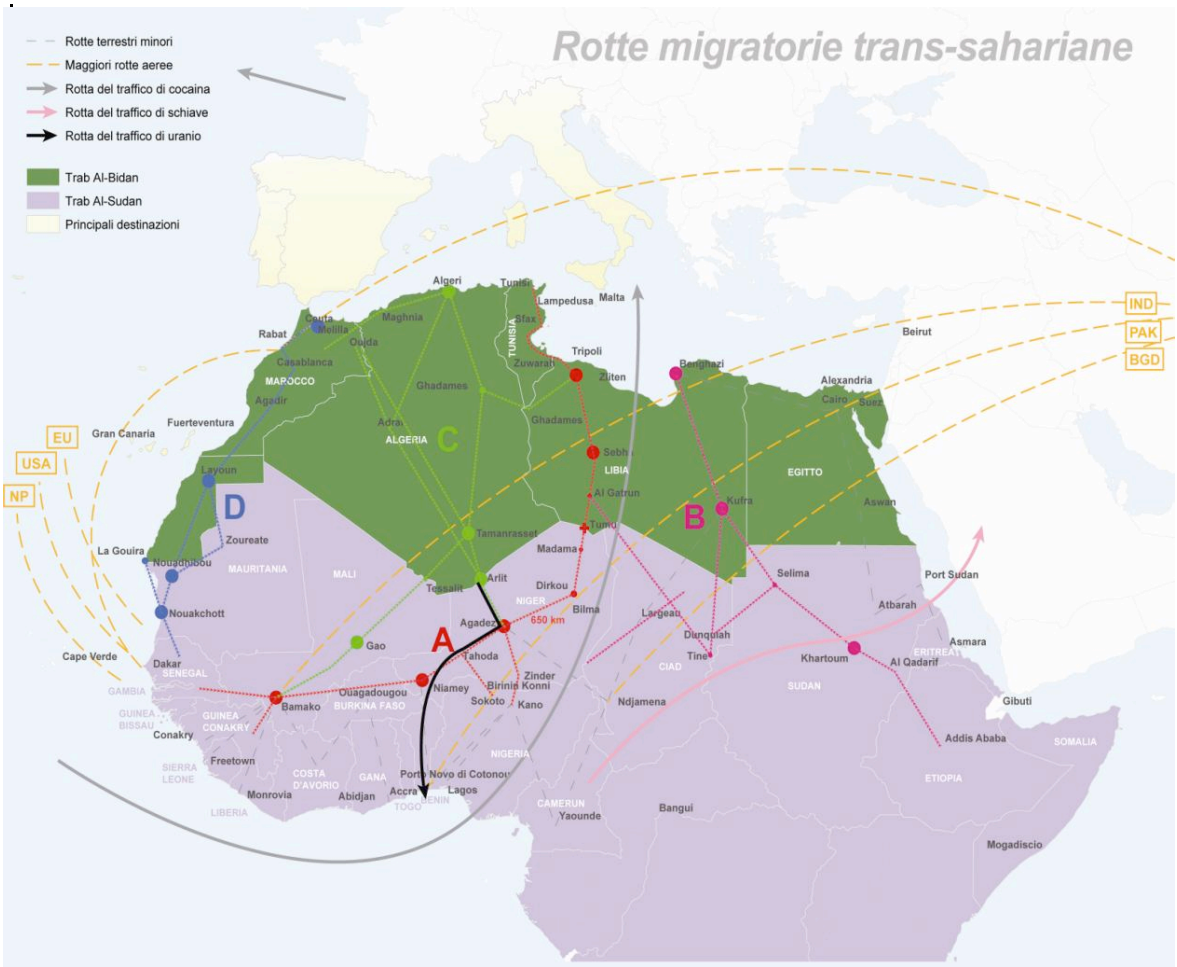
Oggi le rotte seguite dai migranti nello spazio sahariano ricalcano in parte questi antichi percorsi; in altri casi, i nuovi protagonisti della mobilità nel deserto sono costretti a inventarsene continuamente delle nuove per aggirare i sempre più severi controlli dei paesi nordafricani e della Libia. Possiamo riunire queste rotte in quattro gruppi:

a) Dall' Africa centrale e occidentale alla Libia: questa è la traiettoria più nota e ricalca gli antichi percorsi carovanieri, passando attraverso punti che erano già snodi di comunicazione e commercio, come Agadez e l'oasi di Dirkou in Niger.

b) Dal Sudan e dal Corno D'Africa verso la Libia, passando per l'oasi di Sebha o Kufra. In antichità questa parte del deserto libico non era percorso per l'ostilità del territorio e perché priva di oasi. Ora è invece terra di attraversamento obbligato per sudanesi, somali, etiopi e eritrei che scappano dal loro paese.

c) Dall'Africa Occidentale all'Algeria, al Marocco e alla Tunisia, attraverso il Mali e il Niger Occidentale. Questa rotta segue in parte le reti carovaniere per secoli percorse dai nomadi Tuareg del Mali, del Niger e dell'Algeria.

d) Dall'Africa Occidentale al Marocco passando per la Mauritania. Anche nel deserto occidentale i migranti ripercorrono antiche piste carovaniere per gli scambi, ma ne creano anche di nuove.



Il Sahara oggi: rinnovamento o stravolgimento di un antico ruolo?

Molti studiosi hanno riflettuto sul ruolo del deserto oggi: le loro considerazioni si differenziano a seconda che il Sahara sia posto su un piano di continuità o di rottura con il passato. Bensaad (2002) sostiene che le nuove economie globalizzate e i flussi migratori trasnazionali restituiscono al Sahara la funzione secolare di terra di transito e di scambio, che era stata parzialmente ridotta. La nuova mobilità rinnova e crea nuovi tipi di contatto tra mondo arabo e africano, attraverso canali informali che superano il quadro internazionale; i percorsi migratori attualizzano e rendono perenni antiche traiettorie. Ne è un esempio Agadez, antico centro all'apogeo del suo regno nel XVI sec., caduto in rovina

durante il colonialismo. Se Agadez ha iniziato a recuperare importanza negli anni Ottanta per la scoperta dell'uranio nel sottosuolo, (fattore che portò tra l'altro alla creazione della nuova rotta di collegamento con l'Algeria Agadez- Tahoua- Kano), a completare l'opera è stato il flusso migratorio. La città costituisce infatti lo snodo di una nuova intensa mobilità in qualità di passaggio obbligato per i migranti che attraversano il Sahara diretti in Libia, cosa che ha contribuito a rinnovare il suo antico importante ruolo. Dall'altro lato autori come Bredeloup e Pliez (2005) enfatizzano gli stravolgimenti che le attuali migrazioni hanno prodotto nell'aerea sahariana; se il deserto rimane spazio di contatto, diversi sono i soggetti di queste interazioni, le motivazioni e le modalità. I due studiosi denunciano la mistificazione dell'idea del Sahara come spazio di circolazione secolare, criticando una visione romantica del deserto come terra di nomadi, di vasto territorio aperto, senza frontiere né controlli. Essi sostengono che la costruzione dello spazio migratorio saharo- saheliano attuale non si possa spiegare attraverso la sua filiazione con le rotte secolari dei commerci precoloniali transahariani, ma al contrario con la storia recente: le indipendenze, i cicli di siccità, le guerre e i relativi spostamenti di persone.

I cambiamenti fisici del territorio costituiscono un nuovo elemento di innovazione, poiché non si tratta solo del ripotenziamento di antichi mercati commerciali, come nel caso di Agadez, Dirkou, Gao e Bamako, ma del fiorire di nuovi centri. La crescita demografica, conseguente al differenziato sviluppo economico, costituisce un altro elemento che diversifica i due versanti del Sahara, maghrebino a nord e saheliano al sud. Mentre negli anni Settanta gli Stati Saheliani hanno registrato un tasso di crescita demografica nullo o negativo, quello registrato in Libia e in Algeria è stato del 4%. Il risultato è che nel contesto del fenomeno di "urbanizzazione" del Sahara, si trovano 53 città nel deserto maghrebino, e solo 8 in quello saheliano.[5]

Secondo gli autori, da qui deriva il fatto che i movimenti transnazionali

contribuiscono in maniera decisiva a ridefinire la costruzione territoriale del Sahara contemporaneo, che risulterebbe dunque più in rottura che in continuità con il passato.

Riguardo ai soggetti delle nuove migrazioni, si nota come mentre molti nomadi di ieri si siano sedentarizzati, i sedentari di ieri siano costretti oggi a una mobilità spesso forzata. Dall'altra però si osserva anche come i nomadi del passato, quali i tuareg, mettano il loro potenziale di mobilità tradizionale al servizio di nuove logiche di circolazione, cosa che li rinnova nel ruolo di guida e accompagnamento di terzi: trasportatori, contrabbandieri e migranti. Abbiamo visto infatti come le grandi vie dei passaggi dei migranti sub- sahariani ricalchino spesso le rotte d'emigrazione delle comunità pastorali del Sahara.

Infine, il migrante di oggi è quello che fino agli anni Novanta poteva ancora raggiungere l'Europa con un aereo, mentre ora è costretto a transitare in spazi prodotti per altri attori, ovvero i protagonisti dei passaggi alle frontiere: gendarmi, militari, contrabbandieri e, appunto, nomadi. Per Bredeloup e Pliez (2005), l'elemento di incontro/scontro fra soggetti/ruoli diversi non comporta dunque maggiore fluidità negli scambi transahariani, ma al contrario ne costituiscono un ostacolo.

Un altro elemento di rottura rispetto al passato pre-coloniale è che il Sahara si ritrova ora incluso in uno spazio regolato dai confini e dall'ideologia dello Stato-Nazione. La mobilità attuale, che trasgredisce le sue leggi e non ne rispetta le frontiere, è controllata al punto da essere vietata e duramente penalizzata. La conseguenza è che il deserto del Sahara si è trasformato in un cimitero a cielo aperto non solo per chi non supera la traversata durante il viaggio di migrazione, ma anche per chi viene deportato e abbandonato nelle zone trasfrontaliere dal governo marocchino, algerino e libico. Dal 1996 a oggi, sono 1703 le persone morte ufficialmente nel Sahara.[6]

Da terre di emigrazione a terre di transito

I paesi coinvolti nel passaggio dei flussi migratori attuali sono accomunati dal fatto di essere passati da bacini di emigrazione, quando la politica europea dei visti non era ancora così restrittiva, a terre di transito per un'emigrazione irregolare. L'impatto del fenomeno è stato forte, e si è concretizzato in trasformazioni anche di carattere socio-spaziali.

I migranti sub-sahariani lasciano le tracce del loro passaggio nello spazio urbano, ancor più da quando le regolamentazioni dello spazio Schengen e delle politiche migratorie dei paesi del Maghreb conducono all'allungamento della sosta dei migranti sub-sahariani, che ora si misura non più in mesi ma in anni: in una situazione illegale è più difficile guadagnare i soldi per arrivare in Europa. Lo sviluppo di questa nuova temporalità contribuisce alla trasformazione anche dei legami con i residenti.

In tutti gli attuali luoghi di emigrazione sorgono nuovi mercati, dove si trovano diverse merci: le grammatiche e i vocabolari di italiano e delle altre lingue dei nuovi paesi meta di emigrazione nei mercati di Dakar e Bamako lasciano il posto a quelli di Agadez agli accessori utili per il viaggio attraverso il deserto, come grandi taniche per l'acqua, turbanti, torce elettriche e coperte. A arricchirsi sono così i commercianti, che colgono anche l'occasione per ammortizzare le spese, trasportando i migranti sopra i camion delle merci. Alcune città della Mauritania e del Niger esprimono questi cambiamenti in modo più visibile.

In Mauritania una delle città più interessate al fenomeno è Nouadhibou (Ba e Choplin 2005). La città è divisa in tre parti, due abitate dai migranti e una dai mauritani, ed è marcata da una discontinuità spaziale che riflette quella sociale. Nonostante ciò però, la ghettizzazione secondo criteri etnici presente per esempio a Nouakhott sta lasciando il posto a un mutamento più profondo; si può parlare

infatti di riconfigurazione spaziale, visto che molte popolazioni finiscono per installarsi sul territorio in cui transitano. Alcuni elementi esemplificativi sono le nuove vie della città, denominate Rue Accra e Ghana Town, mentre altre zone della città ricalcano i quartieri popolari di Dakar o Bamako. Tali trasformazioni influenzano a loro volta le famiglie autoctone che ci abitano. Alcune si spostano a nord; altre subiscono o accolgono i cambiamenti.

In questo modo si creano nuove reti di socialità: si inventa un nuovo spazio pubblico e si "ri-funzionalizza" la strada come punto di incontro e scambio. Cambiano gli stili di vita, le abitudini di consumo e di alimentazione, i modi e le lingue per comunicare: Noudhibou diventa cosmopolita.

A modificarsi è anche il mercato del lavoro. Alcune occupazioni sono gestite da stranieri: senegalesi, maliani e gambiani detengono il monopolio dell'edilizia, dell'idraulica, della meccanica e dei trasporti. I venditori ambulanti esercitano attività provvisorie nelle prime settimane passate nella capitale. L'aspetto informale di certi lavori aprono piste che permettono di familiarizzare con la città. Si attivano le reti transazionali, mantenute vive dagli scambi di soldi e di merci prodotte in loco verso il paese di origine.

Dal punto di vista demografico e culturale le conseguenze dell'immigrazione in Mauritania sono quindi la sua "sahelizzazione" e "transarizzazione". Spostandoci ora in Niger, significativo è il caso di Dirkou. L'oasi si è oggi trasformata da semplice punto di passaggio in mezzo al deserto a luogo di sosta dei migranti: vi fioriscono dunque attività legate al loro trasporto e transito, e la popolazione locale ha beneficiato della loro presenza. Il villaggio è stato infatti dotato di energia elettrica, mentre nel 2003 è stato inaugurato un complesso di tubature di acqua potabile da parte di alcune Ong, e una nuova linea di autobus unisce Agadez e Dirkou. La popolazione dell'oasi è aumentata, è così anche i prezzi della terra e delle case. Gli abitanti dell'oasi traggono anche vantaggi redditizi diretti dalla

sosta e passaggio dei migranti: a guadagnarci non sono solo la polizia di frontiera, gli intermediari, i trasportatori locali, ma anche le famiglie tuareg che sfruttano come domestici i migranti rapinati dai militari o cacciati dalla Libia, che devono riguadagnarsi i soldi per ripartire. Ciò impone a chi emigra, per definizione persone in movimento, una sedentarietà imposta che talvolta si protrae per molto tempo. Nel caso delle migranti donne bloccate nell'oasi, il destino sicuro è la prostituzione all'interno di "bordelli" creati per turisti e migranti stessi: altra conseguenza della permanenza di questi ultimi è stata infatti la crescita dell'industria del sesso e del tasso di persone affette da HIV. Secondo uno studio dell'Ong Care International, ne è affetta il 50% delle prostitute dell'oasi (Brachet 2005a).

In un simile contesto è evidente la ghettizzazione, prodotto di una discontinuità sociale che si manifesta in quella territoriale: il cosmopolitismo diurno, che si esprime nella molteplicità di lingue che si ascoltano tra le vie di Dirkou (dall'arabo al francese, dall'inglese al tamashek, haussa e i dialetti della costa atlantica), lascia il posto alla segregazione notturna.

NOTE

1 - Fiorente centro famoso anche in Europa, che raggiunse il massimo splendore sotto l'Impero del Mali, insieme a città come Gao e Djenne. Il regno del Mali fu fondato dalla popolazione mandinka nel XIII sec. e terminò nel XVII sec. Comprendeva un territorio che copre l'attuale Guinea e sud del Mali. Tale Impero aveva il controllo delle rotte commerciali transahariane della zona.

2 - Popolazione berbera che fondò il suo Impero nel deserto del Fezzan nell'attuale Libia e costituì un potente Impero circa dal 500 a.C. al 500 d.C.

3 - Con tale termine viene denominato un gruppo di Malinkè – uno dei grandi Imperi dell'Africa Occidentale, stanziato nell'attuale Mali e Costa D'Avorio Settentrionale, all'incirca tra il tredicesimo e quindicesimo secolo - fortemente islamizzato. E'usato ora nell'ambito commerciale per designare i mercanti e i discendenti sedentari degli ultimi juula.

4 - In arabo, "la terra dei neri."

5 - Le differenze sono dell'ordine di grandezza di città come Tchad e Mali, di 10.000 abitanti e città del Marocco, Algeria e Libia con 150.000.

6 - Tra le deportazioni nel deserto si distinguono quelli attuati dalla Libia nei confronti dei richiedenti asilo del Corno D'Africa che si presentano ai suoi confini, o che sono respinti illegalmente dal governo italiano. L'alternativa agli abbandoni è il rimpatrio nel paese dei propri persecutori o le torture e le reclusioni illegali nei carceri libici. Con il Trattato di amicizia firmato dal governo libico e italiano, esecutivo da febbraio 2009, la Libia si impegna a cooperare nella "lotta all'immigrazione clandestina" attraverso un serrato controllo delle frontiere terrestri con Niger, Ciad e Sudan. Il patto prevede che il sistema di controllo sia affidato a società italiane e i costi sostenuti per il 50% dall'Italia e per l'altro 50% dall'Unione Europea.

Il numero di morti nel Sahara sono inclusi tra le 15.566 vittime totali dell'emigrazione verso l'Europa dal 1988 a oggi. Tra le persone che sono sopravvissute alla traversata del deserto, 4.204

sono morte nel Canale di Sicilia dopo essersi imbarcate da Libia, Egitto o Tunisia; 4531 sono invece affogate nel tratto di mare che separa Marocco e Algeria dalle Isole Baleari e l'Africa Occidentale dalle isole Canarie. (Fonte: fortresseurope.blogspot.com)

BIBLIOGRAFIA

C.O.Ba e A.Choplin, Tenter l'aventur par le Mauritanie: migrations transsahariennes et recompositions urbanes,2005, in Autrepart. Revue de sciences socials au Sud, n° 36, 2005, pp. 21-42.

A.Bensaad, Echanges et flux migratoires transsahariens: Agadez, plachemarchande et carrefour migratoire, 2002 in M. Peraldi, La fin de norias? Reseaux migrant dans les economies marchandes en Méditerranée, Maissoneuve et Larose, Paris, 2002, p. 243-267.

J.Brachet, Construction of territorialità in the Sahara: the transformation of spaces of transit, 2005a in Stichproben. Weiner Zeitschrift fur kritische Afrikastudien, Nr.8/2005, 5.Jg, ed. online http://www.univie.ac.at/ecco/stichproben/

J.Brachet, Migrants, trasporteurs et agents de l'Etat: rencontre sur l'axe Agadez- Sebha, 2005b in Autrepart. Revue de sciences socials au Sud, n° 36 – 2005, pp. 43- 62.

S. Bredeloup, Routes africaines, 2002 in M. Peraldi, La fin de norias? Reseaux migrant dans les economies marchandes en Méditerranée, Maissoneuve et Larose, Paris, 2002, p. 269- 285.

S. Bredeloup, O. Pliez, Migrations entre led deux rives du Sahara in Autrepart. Revue de sciences socials au Sud, n° 36, 2005, pp. 3- 20.

T. Cauli, Scambi commerciali fra Senegambia, Marocco e Mauritania: da un'economia tradizionale all'affermazione del modello di mercato occidentale (1750-1950), 2008 in A. Baldussi, B.A. Carangiu, (a cura di), L'altro nel Mediterraneo, Carocci Editore, Roma, 2006, pp. 35-63.

P. Gomes, Scambi e relazioni culturali tra Senegambia e Marocco nel XIX secol, 2008, in A. Baldussi, B.A. Carangiu, (a cura di), L'altro nel Mediterraneo, Carocci Editore, Roma, 2006, pp.64-81.

I. Soi, Tratta e traffici in Africa orientale: il mercato sudanese, in A.Baldussi, B.A. Carangiu, (a cura di), L'altro nel Mediterraneo, Roma, Carocci Editore, pp.82-106.