

I. MBOUR, SENEGAL.
LA SPIAGGIA DELLE PIROGHE

«Ma voi davvero pensate che è possibile fermare una marea umana di questo tipo? Pensate davvero che riuscirete a frenarci?» L'urlo gli uscì quasi soffocato, un'imprecazione gridata dal fondo dei polmoni. L'uomo aveva una faccia stanca da pugile suonato, un sorriso greve solo leggermente addolcito da un paio di guance rotonde, che gli restituivano qualche riflesso di giovinezza. Aveva gli occhi rossi, iniettati di furore. E un senso di rivalsa che si sommarva al desiderio fin troppo evidente di non mostrarsi rassegnato. Si chiamava Dauda ed era appena stato rimpatriato dalla Spagna. Era di nuovo qui, a Mbour, nel luogo da cui era partito. Su quella stessa banchina da cui, appena due mesi prima, aveva preso il largo sognando l'Europa. Lo avevo incontrato al porto, dopo neanche dieci minuti che ero arrivato. Dauda mi aveva avvicinato e mi aveva chiesto in francese se avevo bisogno di una guida o di qualcuno che mi facesse da interprete. Io gli avevo detto che stavo solo guardando, che mi piaceva osservare il mare. Gli avevo poi chiesto se era da lì che partivano le piroghe per l'Europa. Lui mi aveva in-

vitato a seguirlo. Mi aveva portato in un baracchino e si era fatto comprare una Coca-Cola. Lì, aveva cominciato a parlare. «Siamo partiti di notte su una piroga. Dopo otto giorni in mare, siamo arrivati alle Canarie. Eravamo stremati. Gli spagnoli ci hanno soccorso, messo in un centro, nutriti. Sembrava fatta. Passata una settimana, ci hanno indicato un aereo. “Salite. Vi portiamo a Madrid”, ci hanno detto. Ma dopo due ore eravamo in Senegal». Dauda gridava e si disperava ripensando a quel momento: «Quando ho visto la bandiera del mio paese e ho capito cos’era successo, ho pianto». Intorno, il grande mercato del pesce della piccola cittadina di Mbour faceva da cornice indifferente a una tragedia che aveva assunto il ritmo della routine, a un dramma personale ormai troppo condiviso per essere davvero compatito.

Mbour è un villaggio sulla *petite côte* senegalese, a due ore di macchina dalla capitale Dakar. Nulla distingue le sue strade sabbiose da quelle di qualunque altro paesino della costa: un grande spiazzo dove si vende il pesce, un paio di bar in cui l’elettricità arriva a singhiozzo, qualche casupola di argilla col tetto in lamiera, due o tre hotel per i viaggiatori di passaggio e una stazione di autobus e taxi collettivi. A una decina di chilometri, grandi resort per i turisti occidentali, attirati dalla proverbiale *teranga* (ospitalità) senegalese, spiccano lussuosi e incongrui. Ero arrivato in questo villaggio di pescatori per studiare la nuova rotta marittima che da quelle rive portava fino alle Canarie. Approfittando di un invito a una conferenza internazionale nella capitale maliana Bamako, mi ero spinto nel vicino Senegal per andare a vedere i luoghi da cui partivano le piroghe dirette in Spagna. Era l’ennesimo scivolamento verso sud: da quando, cinque anni prima, avevo cominciato a interessarmi alle rotte migratorie, avevo visto spostarsi i punti di partenza sempre più giù, sempre più lontano dai punti di arrivo. Io avevo seguito a traino questo progressivo movimento discendente. Dal Marocco al Sahara Occidentale, alla Mauritania, ora al Senegal, mi ero spinto anch’io sempre più a sud, a racco-

gliere testimonianze, dati e racconti per una storia che nel corso del tempo era diventata una mia personale ossessione: ricostruire il mosaico delle partenze, capire le motivazioni e le cause profonde dell’emigrazione dall’Africa verso l’Europa, risalire alla sorgente di quel flusso di cui noi vedevamo solo la foce, ossia l’approdo di barche più o meno sgangherate sugli scogli di Lampedusa. Ero venuto in Senegal nello stesso momento in cui la Spagna stava affrontando l’arrivo di diverse centinaia di piroghe sulle coste delle isole Canarie. Molte erano partite proprio da questo villaggio di pescatori dove mi trovavo, oltre che da Thiaroye-sur-Mer, alla periferia della capitale, o più a nord, da Saint-Louis. Molte erano salpate proprio da questa spiaggia, da quella stessa banchina dove avevo incontrato Dauda. Me lo aveva detto Gaoussou Gueye, il capo di un sindacato di pescatori che avevo incontrato nel centro di Dakar. «Se vuoi capirci qualcosa, devi venire a Mbour». Gaoussou aveva una figura slanciata, un volto allungato e una dentatura bianchissima, splendente, che strideva con la sua pelle scurissima. Presidente del Conseil Interprofessionnel de la Pêche Artisanale au Sénégal (CONIPAS), un gruppo di associazioni che difendeva i diritti dei pescatori artigianali, mi era stato indicato come uno dei maggiori esperti di emigrazione dal Senegal. Dopo una serie di telefonate, eravamo riusciti a incontrarci in un bar della capitale. Lui si era presentato con una cartolina di cuoio piena di documenti: era una serie di rapporti che aveva stilato la sua associazione studiando l’impatto dell’emigrazione sui paesi di partenza. Mostrandomi quei fogli, catalogati per data di pubblicazione e per argomento, mi aveva descritto in breve i metodi di funzionamento del trasbordo in mare. Chiacchierammo una mezz’ora. Poi, di fronte alle mie richieste di chiarimento, mi invitò a seguirlo a Mbour, la città dove viveva, per «toccare con mano il fenomeno». Prendemmo insieme un taxi collettivo e in un paio d’ore fummo a destinazione. Appena arrivati, si eclissò. «Io passo un attimo a casa», mi disse, «tu comincia ad andare al porto. Ti raggiungo lì».

A Mbour, l'Europa era sulla bocca di tutti. Da lì nei mesi precedenti erano partite centinaia di piroghe che, in circa una settimana, avevano raggiunto con i loro carichi umani le coste delle isole Canarie. Alcune non erano mai arrivate a destinazione – un numero imprecisato di imbarcazioni si era perso per strada, inghiottito dal mare con tutti i suoi passeggeri. Diversi scafi colmi di cadaveri erano stati trovati decisamente fuori rotta, vicino a Capo Verde e, in un caso, addirittura al largo delle isole Barbados, in Sudamerica. Ma la prospettiva non spaventava i candidati all'emigrazione: lo slogan «Barça o barsar», «Barcellona o la morte» in wolof, la lingua nazionale del Senegal, era diventato ormai un grido di battaglia. Un grido che veniva agitato come un guanto di sfida verso Madrid e la sua politica di rafforzamento dei controlli per impedire gli sbarchi. Era una specie di guerra silenziosa: più la Spagna chiudeva, più i giovani senegalesi si scoprivano motivati ad avventurarsi in mare, sfidare la sorte, eludere le politiche di contenimento messe in atto dall'altra parte. Su questo fronte, Madrid si stava mostrando iperattiva: prima aveva esercitato pressioni sul Marocco per blindare le sue coste atlantiche e mediterranee. Poi, quando i punti di partenza si erano spostati a sud (in Mauritania, in Senegal, giù fino in Guinea Bissau e in Guinea Conakry), aveva adottato un'altra tecnica: firmava accordi con i paesi di partenza, chiedeva l'aiuto europeo per vigilare sulle coste, respingeva i migranti arrivati. Dauda e i suoi compagni di viaggio erano stati tra i primi a sperimentare gli effetti dell'accordo di rimpatrio tra Senegal e Spagna. I due paesi lo avevano siglato negli stessi giorni in cui loro erano in mare, sperando di raggiungere le coste europee. Loro erano convinti di seguire l'esperienza vissuta nei mesi precedenti da migliaia di loro connazionali: il viaggio in piroga, l'arrivo alle Canarie, il transito nel centro e poi la libertà da clandestini sul continente. Si erano invece ritrovati al punto di partenza.

Dauda parlava come una macchinetta, fermandosi ogni tanto per raccogliere il fiato e le idee. Raccontava del viaggio, descriveva minuziosamente la traversata in mare. I momenti difficili, quando le onde si erano alzate e la barca aveva cominciato a ballonzolare da una parte e dall'altra. Il terrore, quando aveva creduto che il timoniere avesse perso la rotta. La gioia collettiva, quando all'orizzonte era apparsa la nave della *guardia civil* spagnola, che li aveva portati tutti a terra. E la delusione, cocente e fredda, quando si era ritrovato al punto di partenza. Dauda strizzava gli occhi quando ripercorreva quel particolare momento, quasi a voler mimare il pianto, la disperazione, il senso di sconfitta che aveva provato sulla propria pelle. Ma poi li riapriva all'improvviso, in uno scatto luminoso che equivaleva a un sussulto di orgoglio. Nel frattempo, altri suoi due compagni di viaggio si erano uniti a noi. Si chiamavano Abdullaye e Abubakar. Bassi, vestiti entrambi con una maglietta lacera e un paio di jeans pieni di buchi, sembravano molto più giovani di lui. Probabilmente non avevano vent'anni. I due si sedettero al nostro tavolino, si presentarono e si misero ad ascoltare in silenzio. Parlavano solo wolof, ma a tratti annuivano e intercambiavano una frase in francese per esprimere anche loro il proprio disappunto. «C'est pas juste, c'est pas juste». Dauda raccontava di come si erano riuniti, avevano raccolto i soldi e avevano comprato una piroga per compiere la traversata. «Eravamo tutti amici e conoscenti. Venivamo dallo stesso villaggio». Tutti e ottantanove – tanti erano i passeggeri dell'imbarcazione – erano stati rimpatriati con l'inganno. Dopo il ritorno, i viaggiatori sfortunati avevano costituito un'associazione, denominata «Retour Travail Dignité», di cui Dauda era stato eletto presidente. Speravano di poter accedere ai fondi che la cooperazione spagnola aveva promesso al Senegal in cambio dell'accordo di rimpatrio. Ma di questi soldi non avevano visto neanche l'ombra. E già coltivavano la speranza neanche tanto segreta di riprovare la traversata. «Questa volta faremo finta di essere di un'altra nazionalità, in modo che non ci possano respingere», disse Dauda. Il ritorno forzato non lo aveva fatto desi-

stere: la Spagna rimaneva il suo chiodo fisso e, se continuava a venire a Mbour, era perché era da lì che si partiva. Era quello il luogo da cui si poteva sognare l'Europa guardando al di là del mare.

Parlando con Dauda, cominciai a interrogarmi sul modo in cui erano organizzati i viaggi. I governi europei, la stampa, le organizzazioni internazionali parlavano di reti mafiose che lucravano sulla traversata, di trafficanti e di scafisti senza scrupoli. Dauda mi stava presentando un'altra realtà: «Abbiamo messo insieme i soldi con cui abbiamo comprato la piroga e i due motori. È stata lunga. È stata dura, ma alla fine abbiamo raggiunto la cifra necessaria. Ci conoscevano tutti: avevamo pianificato la partenza insieme. E tutti insieme siamo stati rimpatriati». Anche Gaoussou mi aveva parlato di villaggi, quartieri, gruppi di amici che si mettevano in società per tentare l'avventura. Mi aveva raccontato di persone che facevano la colletta e compravano l'imbarcazione, si munivano di GPS e di giubbotti di salvataggio, «affittavano» un pescatore che faceva da timoniere offrendogli il passaggio gratis. Il tutto si fondava sul meccanismo della «tontina», una sorta di associazione collettiva basata sul versamento periodico di una certa cifra il cui totale toccava a turno a uno dei membri dell'associazione. In questo caso specifico, nessuno prendeva il denaro, ma alla fine di un certo periodo, raggiunta la somma necessaria, si organizzava il viaggio. Era un'usanza tradizionale adattata alle nuove esigenze. La cosa aveva prodotto una febbre generale, con tanto di passaparola e di manuali per l'uso, che alla fine erano approdati anche su internet. Alcuni forum e siti web senegalesi fornivano indicazioni, dritte, consigli su come organizzare la traversata e sull'atteggiamento da tenere una volta arrivati. Il sito Senegalaisement.com – un sito umoristico, ma neanche troppo – proponeva addirittura una serie di pacchetti-vacanze per l'Europa (visto falso, piroga, matrimonio, e così via), con tanto di prezzi e controindicazioni per ogni formula. Queste erano le istruzioni del «pacchetto D-Day, viaggio in piroga»:

Gli sbarchi di massa alle Canarie sono una buona soluzione per gli uomini senegalesi. Soprattutto per i più giovani, si tratta della soluzione migliore. A differenza di quanto vi vuole far credere la stampa occidentale, il rischio è vicino allo zero, se le condizioni di sicurezza sono rispettate.

La soluzione raccomandata da Senegalaisement.com è che tutti gli uomini di un villaggio si mettano insieme per l'acquisto di una piroga + motore mediante quella forma di risparmio popolare nota come «tontina».

Una piroga da 50 posti con un buon motore non costa più di 3 milioni di franchi CFA¹ (4500 euro), ossia appena 90 euro a passeggero. La benzina, il cibo e le attrezzature di sicurezza faranno salire il conto al massimo fino a 150 euro a passeggero. Alcuni scafisti senegalesi propongono questi servizi di viaggio. Si tratta spesso di pescatori che possiedono una piroga. Ovviamente non sono benefattori, e questa soluzione è quindi più cara dell'acquisto di una piroga in gruppo (abbiamo sentito parlare di 300 euro per una crociera Dakar-isola di Fuerteventura).

Importante: Non dovete assolutamente portare con voi documenti di identità. La chiave del successo sta proprio nel non essere identificabili!!! In effetti, le polizie fasciste europee non conoscono le vostre nazionalità e non possono quindi espellervi verso i vostri paesi. Anche se 1500 africani che arrivano nel cuore della notte su delle piroghe dipinte con i colori di Cheikh Amadou Bamba sono con ogni probabilità senegalesi, non c'è alcuna prova. Se riuscite a resistere diversi giorni sen-

1. Il franco CFA è la moneta comune – legata al franco francese – adottata da quattordici paesi dell'Africa centrale e occidentale all'indomani dell'indipendenza in virtù di un accordo con Parigi. È utilizzato in Benin, Burkina Faso, Costa d'Avorio, Guinea-Bissau, Mali, Niger, Senegal, Togo (riuniti nell'Unione Economica e Monetaria dell'Africa Occidentale) e in Camerun, Repubblica Centrafricana, Congo, Gabon, Guinea Equatoriale e Ciad (riuniti nella Comunità Economica e Monetaria dell'Africa Centrale).

za svelare la vostra identità, le vostre chance di successo sono vicine al 100%.

Attenzione: la «formula piroga» non deve essere una soluzione al risparmio. È indispensabile avere un giubbotto di salvataggio a persona, sia in caso di incidente durante il tragitto che durante lo sbarco.

Le istruzioni date da Senegalaisement.com erano moneta corrente al porto di Mbour. I discorsi sulle mafie, sulle reti dei trafficanti, sugli scafisti venivano respinti come fantasie europee, frutto della scarsa conoscenza o della malafede. Tutti volevano partire e tutti erano fratelli. Nessuno lucrava su nulla. Al massimo, chi metteva a disposizione barca e mezzi faceva una leggera cresta, ma era la percentuale che toccava di diritto all'intermediario. «Il viaggio ha un costo che è quello della piroga, dei giubbotti, dei motori e del carburante. Stop». Gaoussou era ricomparso all'improvviso. Era spuntato da dietro un angolo e si era materializzato nel baracchino dove stavo discutendo con Dauda. Si era cambiato: aveva indossato una tunica svolazzante color verde smeraldo che gli conferiva grande autorità. Sembrava il re del porto. Tutti lo apostrofavano, lo avvicinavano per chiedergli consigli o rendergli omaggio. Lui si prestava al gioco: stringeva mani, dispensava abbracci, dava pacche sulle spalle. Intanto, tra un saluto e l'altro, mi descriveva la storia del luogo, uno dei porti più attivi e sviluppati del Senegal. Mbour era il cuore della produzione ittica senegalese. Non solo: era una delle principali stazioni di rifornimento del pesce che arrivava sui banchi dei nostri mercati. Secondo Gaoussou, anche i pescatori originari di altre regioni venivano a Mbour, perché il mare era più pescoso e perché l'attività di vendita e di esportazione si era concentrata in questa zona. In effetti, di fronte ai baracchini in cui veniva raccolto il pesce, a due passi dalla spiaggia, alcuni camionfrigorifero erano già pronti per istradarlo verso l'aeroporto di Dakar, dove sarebbe stato imbarcato alla volta dell'Europa e dell'Estremo Oriente. L'attività ferveva. Polpi, seppie, orate, cernie,

dentici, saraghi. Casse piene passavano di mano in mano. Sembrava una catena di montaggio. I pesci erano suddivisi in funzione della destinazione: le specie pregiate ai grossisti, che le avrebbero messe sul primo volo in partenza; quelle più povere, come le sardine, al mercato locale. Il pescato era persino suddiviso in base ai gusti dei clienti lontani: i molluschi erano destinati agli asiatici, i pesci bianchi agli europei. Così, paradossalmente, accadeva che un pesce pescato a Mbour arrivava prima al mercato ittico di Milano che a Tambacounda, a quattrocento chilometri da Dakar, dove rischiava di non arrivare affatto. Il Senegal era il nuovo serbatoio delle nostre tavole. I pescatori artigianali rivendevano agli intermediari, che a loro volta rivendevano ai proprietari dei camion, secondo una filiera che sarebbe arrivata fino alle pescherie europee. Ma questa, mi spiegò Gaoussou, non era che la punta dell'iceberg. «Se questa fosse l'unica strada di esportazione, non ci sarebbe niente di male. I pescatori avrebbero il loro guadagno. I clienti anche. Tutti sarebbero contenti». La realtà invece era meno allegra: il pesce stava finendo, il mare si stava prosciugando, i pescatori artigianali di Mbour spesso la sera tornavano a casa a mani vuote. «A volte con quello che hanno trovato non riescono neanche a rifarsi del costo del carburante». I bei tempi erano finiti: molti pescatori lavoravano in perdita, gli intermediari erano sul lastrico, i fornitori tutti indebitati. L'agitazione e l'eccitazione che si vedevano sulla spiaggia erano una semplice postura, un modo per esorcizzare la crisi, un blando tentativo di convincere il mare a mostrarsi generoso come un tempo, quando bastava tenere le reti qualche ora in acqua per ritrovarle piene fino a scoppiare.

Per Gaoussou la responsabilità della crisi era da imputare a un preciso mandante: l'Unione Europea. Secondo il sindacalista, quello che una volta era il mare più pescoso del mondo era diventato una pozza arida a causa della pesca di frodo condotta dai grandi pescherecci europei, che ne saccheggiavano le acque senza autorizzazione. Navi di varie nazionalità, ma principalmente spagnole e francesi, si spingevano al largo delle coste senegalesi e fa-

cevano razzia. «A volte», mi spiegò, «assoldano persino i pescatori artigianali: caricano le piroghe nelle stive e li portano a pescare di frodo in acque più basse, dove loro non riescono ad arrivare». Gaoussou aveva dedicato anni a studiare questo fenomeno. Aveva fatto rapporti sul campo, lungo la costa, dal Senegal alla Guinea. Aveva tracciato i percorsi delle navi, scrutinato le loro bandiere di comodo, identificato a volte gli armatori. Aveva ripercorso tutta la filiera della pesca clandestina: «È inutile nascondersi dietro un dito: tutti sanno che i bracconieri del mare hanno stabilito un mercato a Las Palmas, sull'isola di Gran Canaria». Le navi rubavano il pesce, lo sbarcavano alle Canarie e qui lo immettevano tranquillamente nel mercato mondiale. Secondo Gaoussou, tutti sapevano, ma nessuno interveniva. L'Europa si girava dall'altra parte. E il Senegal non poteva fare nulla: non aveva mezzi per controllare le proprie acque. Non disponeva di attrezzature, di uomini, di navi. Né probabilmente della volontà politica: «Da noi, basta pagare le persone giuste per essere lasciato in pace».

Mentre mi descriveva i meccanismi della pesca di frodo e gli ingranaggi più o meno occulti del saccheggio, io scrutavo il mare all'orizzonte. Ci eravamo seduti sul bordo del muricciolo del mercato. La spiaggia era punteggiata di barche. Alcune rientravano, venivano condotte sulla battigia, dove veniva scaricato il frutto della giornata di lavoro: quattro o cinque casse piene di pesce. Altre si preparavano per la battuta notturna, con le grandi reti piegate all'interno e due o tre uomini accucciati davanti al timoniere. Le piroghe in uscita si muovevano in sincrono, quasi a passo di danza. Si allontanavano piano piano, con le loro scritte colorate, i loro motori e le scorte di carburante per il tragitto. Le vidi scomparire lontano, dietro l'orizzonte. A un tratto, fui colto da una confusa sensazione di angoscia: immaginai quelle piroghe in una situazione diversa, andare in mare aperto a notte fonda, cariche di uomini e di provviste per almeno una settimana. Vidi come in un film le descrizioni che mi aveva fatto Dauda: la paura delle onde altissime che sbattevano la barca da una parte e dall'altra, l'alienazione di

una distesa d'acqua di cui non si vedeva la fine, l'ansia delle provviste che scarseggiavano e dei pasti che si diradavano. Pensando a quelle distanze e ai racconti dei viaggiatori, quegli scafi così maestosi mi sembrarono a un tratto fragili gusci di noce. Mi pareva impossibile che fossero in grado di coprire il tragitto fino alle Canarie. Mi sembrava inconcepibile che arrivassero dall'altra parte del mare, a 1500 chilometri di distanza. Quasi leggendo i miei pensieri, Gaoussou sospirò: «Sono tutti candidati alla partenza. Tutte quelle piroghe un giorno o l'altro arriveranno in Spagna».

Per lui, l'emigrazione era una iattura. Era un gioco al massacro: pericoloso per gli emigranti che rischiavano di morire e disastroso per il paese, che si privava così delle proprie forze vive. Lui cercava di convincere i giovani di Mbour – o quelli che a Mbour venivano per salpare – a non partire, a costruire qualcosa, a mettersi insieme e rivendicare i propri diritti. Tentava di metterli in guardia dalle facili illusioni. Ma la sua era una battaglia persa: su questo punto, la sua autorevolezza non valeva nulla, le sue parole non trovavano ascolto, i suoi consigli si scontravano con l'evidenza di vite rimaste senza alternativa. Gaoussou ne era consapevole e si infuriava ancora di più contro i vicini del nord, i paesi di Schengen che di giorno condannavano l'immigrazione clandestina e di notte la incoraggiavano. A suo dire, la realtà era semplice: era l'Unione Europea, con le sue politiche, a costringere i ragazzi a emigrare. «L'Europa non può restare indifferente di fronte a questa tragedia. Soprattutto, non può chiudere un occhio quando le sue barche ci rubano il pesce e lamentarsi poi che i nostri ragazzi vadano alle Canarie». Il ragionamento era lineare. Quelle piroghe che un tempo erano servite a pescare ora venivano usate per andare in Spagna. Quei ragazzi che una volta erano pescatori ora erano diventati scafisti e immigranti illegali. L'Europa insisteva sulle mafie e fingeva di ignorare alcune delle cause che la tiravano direttamente in ballo. Addossava alle reti di trafficanti responsabilità che non era in grado di assumersi. A Mbour la crisi era visibile, la voglia di andarsene palpabile, il desiderio di lasciarsi alle spalle una quotidiana

nità difficile evidente negli occhi di quei pescatori che, alla chiusura del mercato, non andavano più a festeggiare nei bar del villaggio, ma se ne tornavano mestamente a casa, facendo il calcolo di quanti soldi avevano perso quel giorno. La spiegazione di Gaoussou faceva tornare tutto: gli sbarchi alle Canarie non erano che un gigantesco contrappasso, la vendetta di un’Africa saccheggiata, i cui figli si riversavano nelle terre di coloro che li saccheggiavano, quasi a esigere una forma di compensazione.

Era il tramonto. Il mercato si avviava alla chiusura. I camion erano quasi tutti partiti alla volta della capitale, da dove il pesce sarebbe stato mandato ai quattro angoli del pianeta. Le piroghe avevano preso il largo. Noi stavamo ancora seduti ai bordi della spiaggia. Guardavamo il mare, in silenzio. Gaoussou sembrava immerso nei propri pensieri. Io avevo esaurito le domande. Ero stanco e volevo tornare a Dakar. A un tratto, lui mi fece segno di alzarmi e mi disse di seguirlo. Cominciammo a camminare. Ci inoltrammo per un vicolo sabbioso, scartammo un paio di botteghe, superammo un campetto da calcio in cui si agitava una torma di ragazzini. Approdammo, sul lato sinistro della spiaggia, in un grande spiazzo interamente coperto di piroghe o di scheletri di piroghe. Sembrava un cimitero di navi, una discarica di scafi abbandonati. In realtà era esattamente l’opposto: era il luogo dove le piroghe venivano costruite. Vedendoci spuntare da dietro il campetto, un uomo ci venne incontro con un largo sorriso. Pierre-Louis era il maestro d’ascia, colui che aveva costruito quelle barche. Aveva due braccia dai bicipiti prominenti che sembravano scoppiare da sotto la maglia, una barbetta ben curata e una gran voglia di parlare del proprio lavoro. La sua ultima creatura si ergeva gigantesca dietro di lui: uno scafo di legno, lungo venti metri, con i bordi intarsiati e arricchiti di scritte colorate. Armato di martello, colla e pialla, i suoi aiutanti stavano finendo gli ultimi ritocchi. Pierre-Louis era fiero della sua creazione. La guardava con gli occhi lucidi. Aveva l’orgoglio tipico dell’artigiano che riversa il cuore in un mestiere che concepisce co-

me un’arte. Conosceva i segreti della costruzione, le giuste proporzioni, quei fragili equilibri di pesi e misure che facevano sì che uno scafo rimanesse a galla. La sua era una professione nobile e antica: l’aveva imparata dal padre, che a sua volta l’aveva appresa dal nonno. Ma né suo padre né suo nonno avevano mai lavorato come stava lavorando lui in quel periodo. «Dall’anno scorso, le domande sono triplicate. È un continuo. Tutti vengono a chiedere un’imbarcazione e tutti hanno fretta. Quasi non riusciamo a soddisfare tutte le richieste che ci vengono fatte». La bottega a cielo aperto di Pierre-Louis era una tappa imprescindibile per quanti avevano deciso di tentare l’avventura in mare: chi non voleva comprare una piroga usata, o non voleva affidarsi ai pescatori che avevano deciso di abbandonare tutto e affittavano posti verso le Canarie (ma a un prezzo maggiorato), si rivolgeva a lui. «È un impazzimento generale», esclamò. «Ormai non c’è merce più ambita delle piroghe per andare in Europa». La cosa avveniva alla luce del sole. Tutti sapevano: la polizia sapeva che le barche andavano a ruba, che al porto di Mbour erano andati esauriti quei giubbotti salvagente che nessuno aveva mai usato prima di allora. Che nei baracchini vicini alla spiaggia si erano cominciati a vendere i navigatori gps. Tutti sapevano e tacevano. Pierre-Louis, dal canto suo, era felice dell’aumento delle richieste, ma non ne aveva approfittato: non aveva fatto lievitare il prezzo dei suoi prodotti. «Il legno ha un costo, il mio lavoro ha un costo. Io chiedo quello che mi è dovuto, né più né meno». Quanto all’emigrazione, non era favorevole né contrario. Si limitava a registrare il fenomeno. A osservarlo e tirare le proprie conclusioni. Ma quando gli porsi la mano per salutarlo, mi fissò a lungo e, vedendo in me una specie di ambasciatore del Nord, lanciò una frase che voleva essere un monito: «Dovresti dirlo ai tuoi governanti, lassù in Europa. Possono fare quello che vogliono, ma non riusciranno mai a bloccare questo flusso».