

# BOLLETTINO DELLA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA

S E R I E X I  
V O L U M E I

FASC. N. 10-12  
O T T O B R E  
DICEMBRE 1984

## SOMMARIO

### Articoli (pp. 609-700)

HILDEBERT ISNARD — Spazio e tempo in geografia. [*Space and Time in Geography*] (p. 609).

FERRUCCIO ZAGO — *Corpus* cartografico veneziano. [*The Venetian Cartographic «Corpus»*] (p. 621).

ALBERTO ARECCHI — Mogadiscio e i problemi dell'urbanesimo in Somalia. [*Mogadishu and the Problems of Urban Growth in Somalia*] (p. 639).

GERARDO MASSIMI — Osservazioni sulle precipitazioni e il regime pluviometrico nella zona calanchiva atriana (Abruzzo). [*Some Observations on Precipitations and their Regime in the Gully Area around Atri (Abruzzo)*] (p. 655).

FRANCA FARNOCCHIA — Brevi note sui recenti mutamenti della «Gaidhealtachd» scozzese. [*A Short Comment on the Recent Changes in the Scottish «Gaidhealtachd»*] (p. 673).

ALESSANDRA MAGNO — La pianificazione energetica egiziana a lungo e a breve termine. [*Egypt Energy Planning for Year 2000*] (p. 681).

ERNESTO MAZZETTI — La metropoli nel dibattito culturale del '900. Note in margine a *La città invincibile* di Jean Gottmann. [*The Metropolis in the Twentieth Century Cultural Debate. Marginal Notes to «The Invincible City» by Jean Gottmann*] (p. 695).

### Notiziario (pp. 701-714)

*Personalia* (p. 701) — Cesare Saibene. - Pierre Birot. - Hildebert Isnard. - Henri Desplanques.

*Congressi e convegni* (p. 706) — Convegno A.I.R.O.-A.G.E.I. (Pescara, settembre 1984). - Un colloquio su Alessandro Malaspina. - Un seminario interdisciplinare sul tempo libero.

*Geografia politica* (p. 710) — Le monarchie nella geografia politica del mondo attuale.

*Europa* (p. 712) — La nuova geografia delle aree di sviluppo in Europa.

### Recensioni e appunti bibliografici e cartografici (pp. 715-744)

E. DALMASSO e P. GABERT, *L'Italie*. — R. LANG, *Quantitative Untersuchungen zum Landschaftshaushalt in der Südöstlichen Frankenalb*. — H. W. WINDHORST, *Geographische Innovations- und Diffusionsforschung*. — C. CALDO, *La città globale*. — W. KIRCHHOFER, A. OHMURA e H. WANNER (a cura di), *Applied Climatology*. — AA.VV., *Metropolis 1880-1940*. — H. KLUG e R. LANG, *Einführung in die Geosystemlehre*. — M. L. DELLA CAPANNA, *Gli opifici dell'alta Val di Lima della fine del XIX secolo*. — R. SHIRLEY, *The Mapping of the World, early printed world maps 1472-1700*. — *The Itinerário of Jerónimo Lobo*. — G. FERRO, *Le navigazioni lusitane nell'Atlantico e Cristoforo Colombo in Portogallo*. — G. ZANELLA, *Isolamento e accessibilità. L'isola di Fair (Shetland - R.U.)*. — F. D. O'REILLY e P. I. McDONALD, *Thailand's Agriculture*. — P. FAGGI (a cura di), *Valorizzazione delle risorse e controllo degli spazi: osservazioni sul caso egiziano*. — G. C. STELLA, *Bibliographia Habessinica*. — E. BIAGINI, *Sudafrica al bivio*. — A. GORLATO, *L'Istria e Venezia*. — P. MASSAJOLI, *Cultura alpina in Liguria*. — *Geographers. Bibliographical Studies*, voll. 6 e 7. — CARTE E ATLANTI.

### Spoglio di periodici (pp. 745-762)

### Atti della Società (pp. 763-772)

ALBERTO ARECCHI

## MOGADISCIO E I PROBLEMI DELL'URBANESIMO IN SOMALIA

*Il contesto nazionale.* — Nata nel 1960 dall'unione fra l'ex Somalia italiana e l'ex Somaliland britannico, divenuti entrambi indipendenti, la Repubblica di Somalia copre un territorio di circa 638.000 km<sup>2</sup>, abitato da una popolazione in gran parte nomade. Tuttavia, l'indipendentismo pansomalo rivendica un territorio di oltre un milione di km<sup>2</sup>, che comprende la Repubblica di Gibuti e ampie regioni sotto amministrazione etiopica (Ogaden e Hawd) e keniana (North Eastern Frontier). La stella a cinque punte, nell'emblema della Repubblica di Somalia, rappresenta tale sogno di irredentismo e di unificazione dei cinque territori in cui la « patria somala » è stata divisa dal colonialismo.

Dopo il 1969, un colpo di stato militare ha trasformato la Somalia in una « repubblica democratica », alleata con il blocco sovietico, fino al 1978. In quell'anno, il presidente Mohamed Siyad Barre trascinò il paese in una guerra sanguinosa contro le truppe etiopiche, aiutate da forze cubane. I somali dovettero alla fine ritirarsi, perdendo sul terreno centinaia di migliaia di uomini e tutto l'armamento sofisticato già fornito dall'U.R.S.S.

Oggi la Somalia riceve aiuto militare ed economico dagli U.S.A. La guerra e le carestie hanno provocato oltre un milione di rifugiati; circa 600.000 sono stati raccolti in campi di soccorso (UNHCR, 1981), mentre gli altri hanno contribuito ad ingrossare le schiere di mendicanti e di emarginati che occupano i sobborghi della capitale.

La Somalia è l'unico paese « nero » aderente alla Lega Araba. Tale adesione è motivata con la tradizione musulmana della popolazione, ma è una scelta dovuta soprattutto all'ingente quantità di aiuti elargiti dalla monarchia saudita.

E' importante anche la presenza della cooperazione italiana, dato che l'Italia ha un impegno di fronte alla comunità internazionale per favorire lo sviluppo della sua ex colonia. Il programma più importante di cooperazione del Governo italiano riguarda la formazione universitaria, nel campo scientifico, e abbraccia cinque facoltà: Medicina, Chimica, Agraria, Veterinaria e Ingegneria. Un secondo programma di rilievo è stato avviato per assistere le popolazioni colpite dalle calamità belliche o naturali, e raggruppate nei campi-profughi. Altri contributi italiani vengono offerti, soprattutto, nel campo della pianificazione delle risorse e degli insediamenti.

Ultimamente, conflitti di natura politica e tribale hanno provocato il nascere di diversi movimenti di opposizione alla dittatura del generale Mohamed Siyad Barre. Alcuni di questi movimenti praticano la lotta armata contro il regime, altri costituiscono poli di aggregazione di « notabili », in vista di un ricambio del potere politico.

*La situazione demografica e l'abnorme sviluppo della capitale.* — E' difficile stimare con precisione la popolazione di un paese abitato in gran parte da nomadi e sottoposto in continuazione a rivolgimenti economici e sociali: guerre, carestie, urbanizzazione, sedentarizzazione più o meno forzata. Si può oggi valutare la popolazione somala a circa 5 milioni di abitanti, con un tasso di crescita naturale che si aggira intorno al 2,8%. Le stime ufficiali del 1965 fornivano una popolazione di soli 2,5 milioni e un tasso di crescita del 2,2%. La discordanza fra queste stime, come, più in generale, l'incertezza statistica, hanno sempre caratterizzato gli studi demografici sulla Somalia. Ultimo, in ordine di tempo, è stato il disaccordo sull'ordine di grandezza dei rifugiati: 1.500.000 secondo il Governo somalo, solamente 5-600.000 secondo le stime dell'Alto Commissariato per i rifugiati delle Nazioni Unite (UNHCR, 1981).

Fra i censimenti del 1931 e del 1963, la popolazione nomade, per lo più dedita alla pastorizia, si era ridotta dall'80% al 71%, mentre quella rurale sedentaria cresceva dall'8% a circa il 20%.

La regione demograficamente più forte è il Benadir (Banaadir), nella quale si trova la capitale: si tratta anche della regione con la maggiore densità (oltre 12 ab./km<sup>2</sup>). I pastori nomadi, nonostante le carestie che si sono ripetute dal 1974 ad oggi, sono ancora più del 50% del totale. Essi sono esclusivamente somali, mentre fra i sedentari (contadini e pescatori) esistono altri gruppi etnici, bantu o appartenenti ad altre minoranze non somale.

Si stima che la forza lavoro impiegata nei settori moderni dell'economia non superi, comunque, il 25% della popolazione urbana,

cioè non più di 300.000 persone in tutta la Somalia (Choudbury, 1970 e 1971; Ist. Italo-Africano, 1975).

Prima del periodo coloniale, Mogadiscio (Muqdisho, secondo la grafia somala, adottata ufficialmente nel 1972) non era la città principale di quella che allora veniva chiamata la Costa dei Somali: era solo uno dei molti scali lungo la rotta commerciale che collega la Penisola Arabica a Zanzibar (Obbia, Mogadiscio, Merca, Brava, Chisimaio, Lamu, Malindi, Mombasa, Pemba, ecc.). Fu la presenza coloniale italiana a fare di questa città, il cui porto si insabbia facilmente e il cui entroterra è meno ricco di quello — ad esempio — di Brava, la capitale amministrativa della Somalia.

Nel 1935, la città toccava una popolazione di 40.000 abitanti, che divennero 70.000 nel 1950, all'inizio dell'AFIS (Amministrazione Fiduciaria Italiana della Somalia) e 102.000 nel 1960, alla fine del mandato fiduciario. Nel 1968 la popolazione era raddoppiata e raggiungeva le 204.000 persone, nel 1970 toccava le 225.000. Da allora, le catastrofi naturali, le guerre, la mancanza di pianificazione del territorio, hanno provocato una crescente immigrazione parassitaria, tale da incrementare il numero degli abitanti di circa il 10% annuo e da causare tutti quei fenomeni di congestione e di insufficienza infrastrutturale tipici delle metropoli e, in modo particolare, di quelle africane.

Oggi l'agglomerazione di Mogadiscio supera il milione di abitanti, che tuttavia non possiamo definire « popolazione urbana »: essi soffrono tutti i mali conseguenti alla congestione dell'habitat, ma senza godere di nessuno dei vantaggi connessi alla vita associata della città.

*Dalle origini storiche di Mogadiscio agli interventi urbani nel periodo coloniale.* — Le origini di Mogadiscio sono da ricercarsi in quella civiltà marinara che, verso il X secolo della nostra era, si stabilì sulle coste dell'Oceano Indiano e vi fondò una serie di scali commerciali: ricordiamo anche Brava, Mombasa, Malindi, Lamu, procedendo a sud, verso la costa degli attuali Kenya e Tanzania. Dal XIII secolo, Mogadiscio fu sede di un sultanato e conobbe un periodo di splendore come emporio di traffici marittimi, ma nel XVI secolo l'intervento delle flotte portoghesi, che puntavano al monopolio commerciale lungo la « rotta delle Indie », provocò la decadenza di tutte quelle città marinare. L'attività prevalente che continuò ad essere esercitata, tanto dai somali come dagli arabi della costa, rimase quella del commercio di schiavi fra l'interno e la Penisola Arabica, l'isola di Zanzibar, il Madagascar.

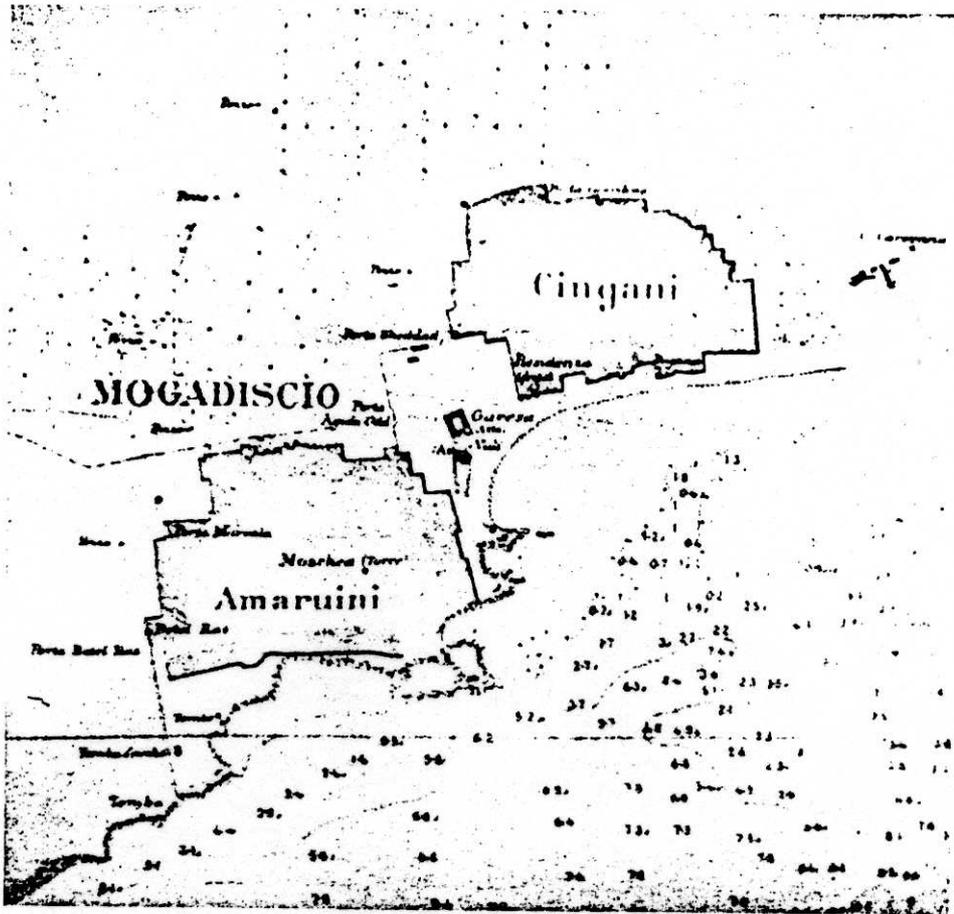


FIG. 1 — MOGADISCIO NEL 1897.  
(Cfr. in nota bibliogr., G. Sorrentino, 1897).

I fondatori di Mogadiscio, secondo la tradizione, sarebbero stati di origine *shirazi*, provenienti dal Golfo Persico. Da loro discendono i *reer xamar*, gruppo etnico di pelle chiara che ancor oggi abita la città vecchia. Le loro donne escono da casa costantemente velate, col volto coperto da una fitta garza color blu scuro.

A differenza di altre città africane, Mogadiscio conserva ancora un « centro storico » costituito da due quartieri separati e distinti: Xamar Weyne (Amaruini, nella fig. 1) e Shangaani (Cingani, *ibid.*). Tali quartieri, solo parzialmente alterati nell'epoca coloniale e post-coloniale, corrispondono ancora alla descrizione che ne fecero i primi

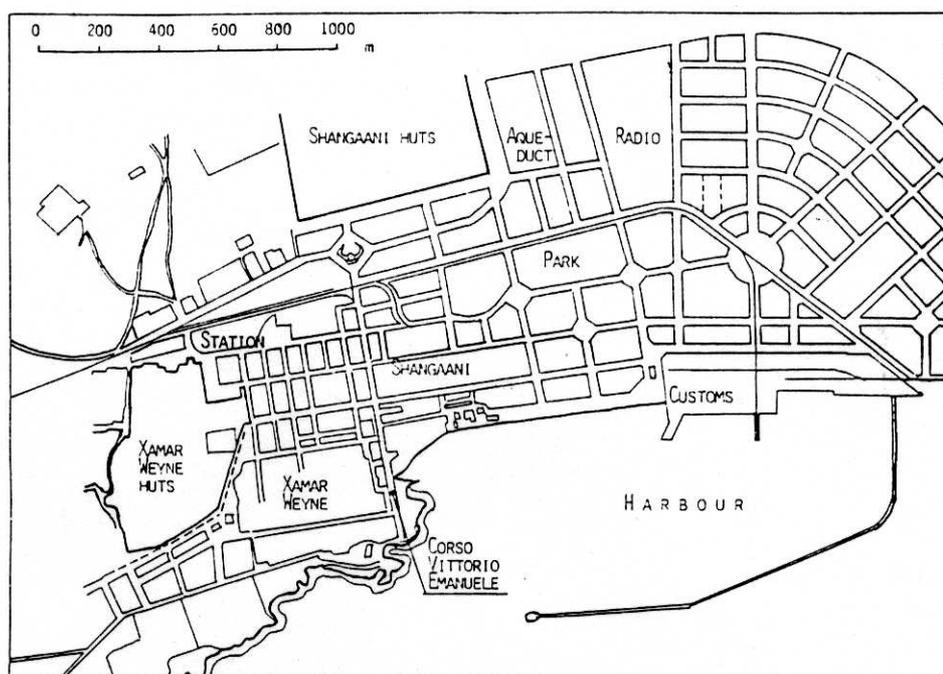


FIG. 2 — IL PIANO REGOLATORE DI MOGADISCIO DEL 1929.  
(Da: G. Corni, 1937, vol. 2, p. 1000).

esploratori e cartografi italiani (Sorrentino, 1897; Robecchi-Bricchetti, 1899; Giavotto, 1908; Salazar, 1911; Stefanini, 1922).

Con la costruzione dell'autoparco e la distruzione delle mura di cinta iniziò l'epoca dell'espansione « italiana ». I primi interventi edilizi estranei al tessuto della città storica furono compiuti negli anni '10 di questo secolo (Traversi, 1964). Negli anni '20 furono costruiti, a nord-ovest del quartiere di Xamar Weyne, gli uffici governativi e la chiesa cattedrale (la più grande dell'Africa orientale). Una maglia a scacchiera fu predisposta per accogliere il centro commerciale e direzionale della capitale coloniale. Nel margine occidentale di Xamar Weyne furono aperte alcune strade lunghe e diritte, che modificarono la topografia dell'antico quartiere, pur non alterandolo molto nei profili e nelle altezze delle case.

Nel 1929 il governatore Corni fece redigere un primo Piano regolatore per indirizzare l'accresciuta attività edilizia. Si trattava di una maglia di strade ortogonali che avrebbero dovuto attraversare, con grandi sventramenti, anche i due quartieri storici. Di fronte al porto

doveva nascere il centro commerciale moderno, mentre la popolazione indigena e i piccoli commercianti di origine araba o indiana sarebbero stati trasferiti nelle nuove lottizzazioni di periferia.

E' interessante rileggere i commenti dell'epoca all'impostazione di questo Piano regolatore. « Il concetto che ha ispirato la sua compilazione è stato quello di creare la nuova città europea totalmente separata da quella indigena. Fu stabilita la linea di separazione fra il nuovo centro europeo ed il vecchio quartiere indigeno di Amaruini; e si provvide subito allo studio degli sventramenti necessari onde dar luogo ad ampie strade e piazze alberate da costruirsi nel quartiere indigeno di Scingani, costituito di luride capanne e costruzioni sì irrazionali e anti-igieniche da essere inabitabili per europei. In un primo tempo (1929), sgombrate le capanne delle località da sistemare, si provvide al trasporto ed alla sistemazione di esse in un ben ordinato e salubre villaggio che si arrampica sulla duna a nord della città... In secondo tempo venne iniziato l'esproprio e la demolizione di ruderi di case indigene, al fine di far posto alle nuove strade di allacciamento della nuova città col Viale Vittorio Emanuele (1931) » (*La nuova Italia d'Oltremare*, 1933). E ancora: « ... i lavori iniziati e proseguiti con fervida volontà hanno dato la possibilità al governatore di inaugurare il 28 ottobre 1930 molte importanti opere nella capitale della Colonia. Prima fra queste il Viale del Littorio [oggi si chiama Viale della Repubblica: Waddada Jamhuuriyadda; n.d.A.], lungo 1500 metri e largo 30, che dalla stazione ferroviaria porta al nuovo pontile; poi il parco ed i nuovi villini per connazionali, destinati ad essere il primo nucleo del quartiere europeo, e infine il lungomare che fu poi dedicato al nome del Governatore che l'ha concepito e voluto. Così in meno di un anno si è sostituita a tortuose e sudicie vie e a una spiaggia folta di rifiuti e deposito malcurato di barconi una nuova arteria tutta asfaltata, larga 40 metri e lunga 500 con due vaste banchine laterali, divise con aiuole dalla carreggiata centrale » (Corni, 1937).

Il Piano del 1929 prevedeva lo sviluppo della città « europea » verso nord-est, fino alla zona che fu chiamata « Villaggio arabo » o Shiibis; in realtà, in questa direzione non si verificarono insediamenti importanti fino al dopoguerra.

Durante la presenza italiana, l'espansione della città rimase contenuta nel perimetro tracciato dal percorso della ferrovia per Afgoi (Afgooye) e per il Villaggio Duca degli Abruzzi (l'attuale Jōwhar), con l'unica eccezione del « villaggio Scingani » (oggi, quartiere Bondheere), arrampicato sulla duna retrostante la città, delle caserme e degli altri impianti militari. Alla fine degli anni '30 fu iniziato un modesto insediamento residenziale a villini nella zona del Lido.

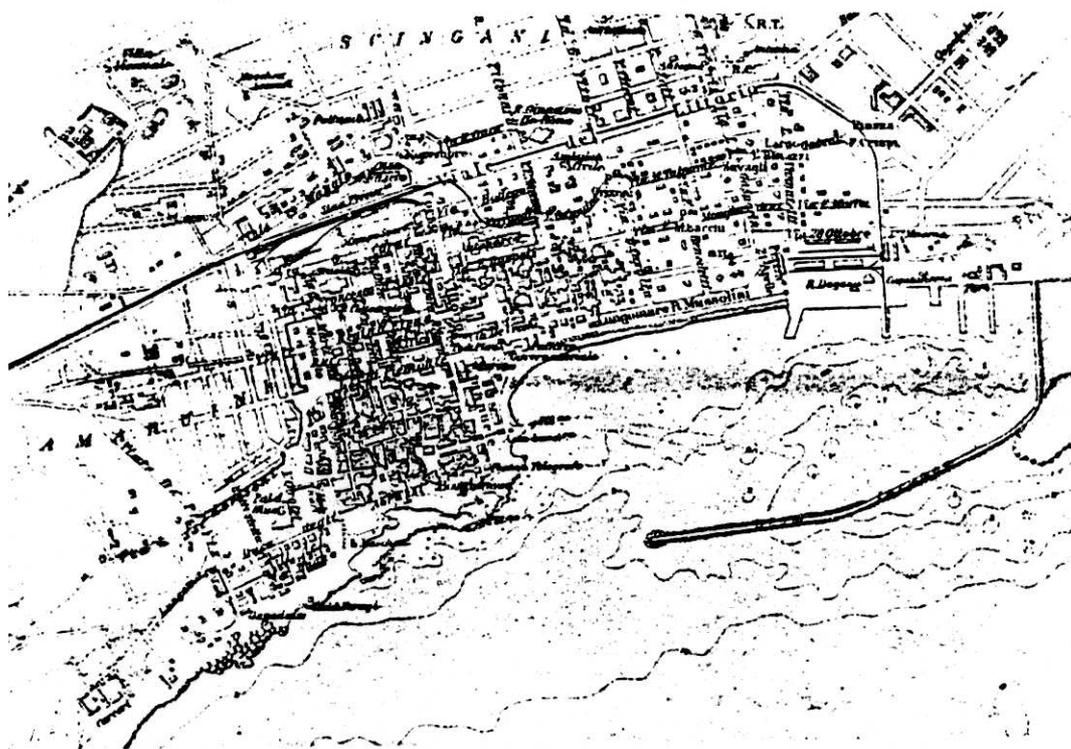


FIG. 3 — MOGADISCIO NEL 1939.

(Da: AOI - GOVERNO DELLA SOMALIA, *Carta in scala 1:12.000, 1939, ridotta*).

*Il dopoguerra.* — Solo dopo la guerra, lo smantellamento della linea ferroviaria ad opera degli inglesi tolse ogni barriera fisica e psicologica all'espansione incontrollata del tessuto urbano. La conseguenza più diretta fu il formarsi di un lungo asse di rappresentanza, che raggiunge la città dall'aeroporto attraverso l'incrocio a cinque vie detto del « Quarto chilometro ». Tale asse rimase per molti anni, fino alla costruzione della nuova rete viaria esterna degli anni 1970-1971, l'unica comunicazione fra i villaggi e i quartieri urbani, e fra la città e il suo retroterra: in una parola, l'unica strada di Mogadiscio, che assorbiva anche il traffico della soppressa ferrovia.

Funzionalmente, tale arteria terminava all'ingresso del vecchio porto, e l'altra strada proveniente da Balad e da Beled Weyne vi si innestava con molte tortuosità. Man mano che il porto, già basso di fondali, si insabbiava fino a divenire del tutto inefficiente, e quindi l'aeroporto rimaneva l'unico tramite con l'esterno, lungo l'asse di



FIG. 4 — LO SVENTRAMENTO DEL VECCHIO QUARTIERE DI SHANGAANI,  
A MOGADISCIO, PRATICATO NELL'IMMEDIATO DOPOGUERRA.

Il tratteggiato indica il tracciato della via attuale e le dimensioni degli isolati demoliti.

(fot. Museo Naz. di Mogadiscio)

rappresentanza andavano allineandosi negozi, cinema, uffici ed edifici pubblici, aggravandone lo stato di congestione.

Riguardo al centro storico, questo tipo di sviluppo urbano ha avuto almeno un riflesso positivo: distogliendone le attività terziarie ne ha provocato, sia pur involontariamente, la conservazione.

Negli anni '50 l'espansione urbana proseguì verso ovest, col villaggio Anzillotti (oggi chiamato Waaberi). Nel 1967, ad est, cominciò a formarsi il villaggio Wardhigley (= pozzo del sangue). Lo

sviluppo della città continuava ad attuarsi con massicce lottizzazioni residenziali « precarie »: il Governo locale (Amministrazione municipale) assegnava lotti non attrezzati, ma solamente tracciati sul terreno, sui quali la popolazione si arrangiava a costruire con i propri metodi tradizionali. Non furono riservati spazi adeguati alle future infrastrutture pubbliche: scuole, mercati, centri di servizio. Poco a poco, fallito un ulteriore tentativo di espansione urbana ancora più ad est (villaggio Karan), la popolazione, in rapida crescita, tendeva a saturare le lottizzazioni già fatte, invadendo le poche aree libere e saldando fra loro i differenti « villaggi » in una « macchia d'olio » continua di costruzioni abusive, che si arrampicavano perfino sulle dune, in condizioni di instabilità totale. Ha finito così per essere vanificata l'impostazione originale, sostanzialmente positiva, che prevedeva i « villaggi » come unità residenziali distinte e potenzialmente autonome.

Il nuovo Piano di viabilità comunale, redatto dopo il colpo di stato militare del 1969, prevedeva un'urbanizzazione complessiva di oltre 1600 ha, destinata a raddoppiare l'area urbana e ad accogliere almeno 250.000 nuovi abitanti. La zona industriale e terziaria (nuovi ministeri, campus universitario) era prevista più a nord, ai margini di una lunga strada tangenziale rettilinea, lunga dieci chilometri e fiancheggiata da aree militari. Da questa zona nevralgica per il controllo dell'intero paese furono aperte otto grandi strade, dirette verso il mare, che garantissero condizioni di pronto intervento in tutti i settori urbani, in caso di sommosse. Possiamo quindi riconoscere in questo Piano le linee di un'« urbanistica militare » di tipo moderno, del tutto diversa dall'urbanistica « a misura d'uomo » che negli stessi anni (1969-1974) mobilitava le energie degli intellettuali europei.

Nel 1970, l'area occupata dalle abitazioni, stabili e precarie, legittime e abusive, era di circa 1500 ettari, mentre oggi possiamo stimare l'estensione in 7-8000 ettari. Tuttavia è praticamente impossibile sottoporre a censimento le famiglie nomadi che si aggiungono continuamente, stabilendosi all'estrema periferia con le loro capanne tradizionali, chiamate *aqal* (1).

(1) I tipi tradizionali di abitazione delle popolazioni nomadi e rurali della Somalia sono:

- l'*aqal*, tipica casa delle popolazioni nomadi. Si tratta di una capanna emisferica, formata da un'ossatura di rami flessibili di acacia, curvati ad arco, ricoperta di stuoie e più raramente di pelli;
- il *mundul*, simile al *tukul* etiopico, capanna rurale cilindrica con copertura conica, ampia da tre a cinque metri. Le pareti sono formate da un impasto di terra e sterco di vacca, spalmato su un'intelaiatura di rami; il tetto è di rami e di paglia o stoppie;
- lo *cariish* (la *c* iniziale non si pronuncia, è solo un segno di aspirazione). Simile al *mundul*, ma su pianta rettangolare, con il tetto a due o a quattro spioventi, è la costruzione più frequente in contesto urbano o peri-urbano, ma è difficilmente identificabile come una « modernizzazione »: si tratta, piuttosto, di un tipo edilizio preferito dalle popolazioni sedentarie della costa.

Secondo il censimento urbano del 1970, a Mogadiscio esistevano circa 10.000 abitazioni stabili in muratura, abitate da 74.000 persone, e quasi 20.000 abitazioni precarie (nel numero delle quali erano contati *cariish* e baracche, ma non gli *aqal* dei nomadi, che già allora circondavano con un grande anello tutta la città). In queste abitazioni precarie vivevano 149.000 persone.

Durante gli ultimi anni, il rapporto abitazioni stabili/abitazioni precarie è andato peggiorando, mano a mano che si accelerava il processo di esodo dei nomadi dalle terre colpite dall'aridità. Possiamo ritenere che non siano più di 200.000, oggi, gli abitanti della capitale che vivono in abitazioni stabili, mentre la popolazione totale sta superando il milione. Ciò significa che si stanno ormai verificando gravissimi fenomeni di congestione urbana, di mancanza di servizi, di degrado delle aree periferiche e di squilibri sociali. Urge un programma di edilizia residenziale pubblica a basso costo e in grande quantità, anche per impiegare in operazioni di autocostruzione l'enorme massa di manodopera potenziale che oggi resta disoccupata.

Le case popolari, costruite direttamente dal Governo con finanziamenti delle Nazioni Unite, non superavano il numero di poche centinaia (355 appartamenti realizzati fra il 1965 e il 1974). Fu quindi avviato, come in Senegal e in altri paesi africani, un programma di « lotti attrezzati ». Grazie a finanziamenti della Banca Mondiale, il Governo lottizzava una certa superficie di terreno e la metteva a disposizione delle famiglie che volessero costruirvi con i propri mezzi. Ma una tale politica, lungi dal favorire l'autocostruzione presso i ceti più poveri, finì per dare strumenti alla speculazione di chi poteva disporre delle somme necessarie all'acquisto dei terreni (somme ridotte al minimo, ma pur sempre irraggiungibili per la maggior parte delle famiglie somale, che non conoscono la logica dell'economia monetaria).

Nel 1971 uno studio, redatto da un gruppo di ricerca italiano (SAIS, 1971), mise in evidenza la necessità di un piano territoriale, per poter inquadrare e dirigere l'espansione di Mogadiscio. Lo studio riguardava, in partenza, il progetto della nuova rete di fognature, che sarebbe stata finanziata dal FED (Fondo Europeo di Sviluppo). Tuttavia, la necessità di adeguare la rete fognaria allo sviluppo previsto per la città condusse i ricercatori a formulare la necessità di un piano esteso all'hinterland, fino al fiume Webi Shabëlle (Uebi Scebeli), che corre in quel tratto parallelo al mare, a circa 30 km di distanza.

Ancora negli anni '70, la costruzione del nuovo porto di Mogadiscio in acque profonde, realizzato da un'impresa italiana, poneva le condizioni per un rilancio dell'attività industriale e commerciale

della città. Organismi di cooperazione italiani e tedeschi proposero al Governo somalo lo studio di un Piano regolatore moderno per Mogadiscio e la sua regione.

Lo cooperazione tedesca ha fatto eseguire, nel 1984, un nuovo rilievo aereo a colori dell'area urbanizzata, ed ha progettato un nuovo sistema di fognature e di drenaggi per l'acqua pluviale; mentre la cooperazione italiana, dopo lunghe vicissitudini, è giunta, ora, a bandire una gara fra diversi gruppi di consulenza, integrati dalla collaborazione del mondo universitario, per il nuovo Piano regolatore.

Pure di recente, un nuovo rilievo delle aree urbane è stato compiuto sulla base delle fotografie americane prese dal satellite. Tale rilievo può permettere, con gli strumenti moderni, la rapida elaborazione delle carte tematiche necessarie per una corretta pianificazione della città.

*Ruolo e funzioni di Mogadiscio: i problemi attuali.* — Come la maggior parte delle capitali africane, Mogadiscio non offre posti di lavoro in quantità sufficiente per la popolazione urbana. Le ragioni principali di crescita della città sono la funzione burocratico-amministrativa e quella commerciale, legata alla presenza di funzionari e di tecnici stranieri. Manca una vera zona industriale: l'industria di trasformazione agricola si trova dispersa nell'entroterra, a Balad, Afgooye e Jowhar, a distanze di 30-60 km dalla città. Una piccola zona industriale è prevista, ma non ancora realizzata, vicino alla raffineria di idrocarburi di Jasira, 20 km a sud della città.

L'area di immediata influenza di Mogadiscio è un grande cordone di dune litoranee, che separa il basso corso dello Webi Shabêlle dal mare. Mano a mano che ci si allontana dalla costa, la sabbia e le rocce coralline cedono il posto alla « terra rossa » e poi alla « terra nera ». La differenza tra questi due tipi di suolo è importante, perché il secondo è molto più fertile e ricopre il fondo della vallata irrigata dal fiume. E' in tale zona che si trovano le piantagioni di banane, manghi, papaie, pompelmi e le coltivazioni di ortaggi, che garantiscono il rifornimento dei mercati urbani.

Idea di fondo dei progetti proposti negli anni '70 era quella di frenare l'immigrazione, creando una « cintura verde » di villaggi agricoli (di circa 20.000-30.000 abitanti ciascuno) per insediare la popolazione nella vallata fertile dello Webi Shabêlle, a distanze dalla capitale comprese fra i 30 e i 200 km. I primi elementi di questa « cintura verde » erano stati creati nel 1974, durante la campagna di sedentarizzazione dei nomadi. Il risultato non è stato soddisfacente, a causa delle difficoltà logistiche e psicologiche di adattamento dei nomadi alla vita contadina.

Il fallimento della campagna di sedentarizzazione coincise con la guerra del 1978, un periodo di instabilità politica e di stagnazione economica generale. Il ruolo di Mogadiscio come « città di servizi » ne risultò accentuato, e solo nel 1981 i nuovi accordi di cooperazione stabiliti con il mondo occidentale hanno reso possibile una ripresa produttiva.

La posizione di Mogadiscio rispetto alla Somalia crea un altro problema, di equilibrio territoriale: la città è cresciuta come unico polo di sviluppo (porto e riferimento commerciale) per tutto il Sud del paese, cioè per i due terzi circa della superficie nazionale. Gli squilibri territoriali si sono accentuati a causa della siccità, che ha spopolato le zone aride a nord di Mogadiscio. A sud, i due porti di Chisimaio e di Brava potrebbero costituire dei poli alternativi di sviluppo, scelta che appare sempre più probabile, giustificata dal fatto che l'entroterra fra Mogadiscio e Chisimaio è la zona più fertile della Somalia, essendo costituito dalla « mesopotamia » fra i fiumi Jubba (Giuba) e Webi Shabëlle.

Tuttavia, i contrasti fra il Sud e il Nord del paese sono aumentati in questi ultimi anni. Le due parti sono oggi fisicamente separate da un deserto quasi disabitato, che si estende per un migliaio di chilometri fra il « triangolo fertile » irrigato dai due fiumi e le montagne abitate del Nord (l'ex Somaliland britannico).

Quanto alla struttura urbana della capitale, la crescita smisurata conosciuta negli ultimi vent'anni, in assenza di una pianificazione adeguata, ha provocato una carenza cronica di infrastrutture sociali e di spazi aperti, disponibili per la vita comunitaria. Già nel 1965 la periferia di Mogadiscio era descritta nei termini seguenti: « oltre il 70% della popolazione vive in condizioni subumane, in quartieri squallidi, privi dei più elementari servizi. L'insediamento nella città e intorno ad essa tende a crescere, senza preoccupazioni per la disponibilità di abitazioni idonee e dei relativi servizi e infrastrutture. I nuovi arrivati sovraffollano quartieri già congestionati o erigono ricoveri con qualsiasi materiale di fortuna, su ogni terreno disponibile, creando raggruppamenti cactici ad alta densità, privi dei servizi elementari, trasformando un ambiente sano in covo di malattie, di scontento e di malavita » (Qavi, 1965).

Da allora, l'unico cambiamento intervenuto rispetto alla situazione descritta è stato il moltiplicarsi dei problemi per cinque volte: la popolazione della città è cresciuta da duecentomila a un milione di abitanti, senza che alcun provvedimento contribuì a migliorare la situazione dei nuovi residenti. Salvo rarissime eccezioni, quasi tutte le famiglie che giungono dalla boscaglia alla capitale sono prive di

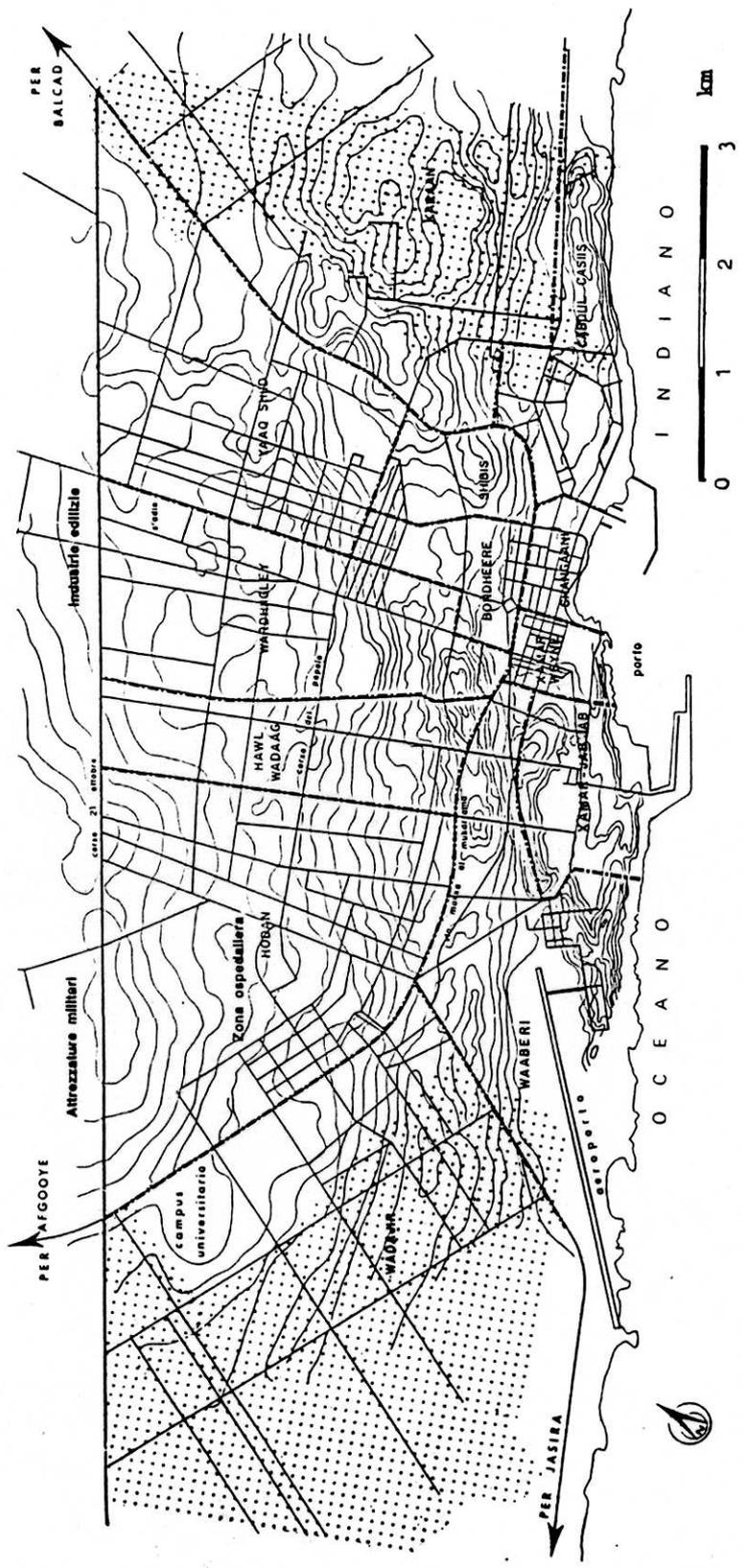


FIG. 5 — L'AREA URBANIZZATA DI MOGADISCIO NEL 1985.

Sono indicati i 13 distretti previsti nell'ambito del decentramento amministrativo. Le aree punteggiate rappresentano l'espansione avvenuta durante l'ultimo decennio.

lavoro e di mezzi di sussistenza, e non sono in grado di costruirsi un'abitazione « legittima » su terreni regolarmente acquisiti.

Una città composta di « villaggi » almeno parzialmente autonomi e separati da ampie zone di rispetto avrebbe favorito la formazione di comunità di dimensioni più ridotte. Invece, la mancanza di un controllo urbanistico ha permesso la saturazione delle aree libere, dando luogo a un'aggregazione urbana compatta che si estende ormai « a macchia d'olio ».

*Le prospettive future.* — Essendo un paese con poche risorse da immettere sul mercato internazionale, la Somalia deve dipendere dall'aiuto esterno per pianificare e per gestire il proprio sviluppo. Anche la formazione di tecnici superiori, nonostante gli sforzi compiuti per organizzare gli studi universitari (gestiti tramite un accordo di cooperazione bilaterale con l'Italia), non è in grado di coprire il fabbisogno nazionale. Appare quindi inevitabile che gli studi e i progetti di pianificazione debbano essere elaborati da gruppi di consulenza stranieri, tramite uno dei due canali: o il finanziamento-concorso da parte di organizzazioni internazionali o la cooperazione bilaterale con qualche paese industrializzato. In questa seconda alternativa, l'interesse della cooperazione italiana appare ancora vivo, ed è stato frenato dall'emergenza del problema dei rifugiati, che ha assorbito notevoli energie, dal punto di vista organizzativo e da quello finanziario. L'esistenza di una facoltà di Ingegneria, con la presenza di professori italiani, potrebbe essere un valido supporto agli studi preliminari per la pianificazione territoriale, contribuendo al tempo stesso a formare tecnici locali con una solida preparazione di base.

Dal punto di vista degli interventi concreti, proprio la scarsità di risorse fa intravedere come unica soluzione ragionevole il ricorso all'autocostruzione organizzata. I materiali da costruzione non mancano; quello che difetta è piuttosto la diffusione delle conoscenze e capacità tecniche necessarie al loro uso migliore. Manca anche il potenziale di mobilitazione sociale necessario: le campagne nazionaliste hanno esaurito gli entusiasmi dimostrati dalla popolazione negli anni '70, ai tempi dell'alfabetizzazione di massa e dei primi tentativi di sedentarizzazione dei nomadi.

Probabilmente, l'organizzazione di una campagna di volontariato internazionale, appoggiata sulla partecipazione degli studenti delle scuole secondarie (come è già stato fatto per i campi dei rifugiati), potrebbe contribuire ad affrontare anche i problemi urbani, sia promuovendo inchieste, sia sensibilizzando gli abitanti con iniziative di autocostruzione organizzata. Esperienze di questo tipo non mancano, da proporre

ad esempio: si vedano i casi della Tanzania e della Zambia, o l'azione svolta da ENDA (2) in Africa occidentale e in America latina.

Tuttavia rimane il dubbio che le organizzazioni di volontariato dei paesi sviluppati siano capaci di fare accettare la propria presenza nei quartieri della periferia urbana: già alla fine degli anni '60 i « Peace Corps » americani erano stati espulsi da Mogadiscio, perché cercavano di inserirsi fra la popolazione e di vivere lo stesso tipo di vita, spogliandosi della diversità tipica dei « cooperanti stranieri ». In questo, la riservatezza somala è proverbiale: è sempre stato proibito fotografare qualsiasi aspetto della povertà, anche per svolgere inchieste. Piuttosto di risolvere i problemi dell'habitat precario, si è finora preferito dimenticarli, ignorando il dramma di una popolazione emarginata che conta ormai diverse centinaia di migliaia di individui.

#### NOTA BIBLIOGRAFICA

- ARECCHI A., *Habitat in Somalia*, in « Acqua e Aria », Milano, 1977, pp. 269-290.
- ID., *Robecchi-Bricchetti e l'immagine di Mogadiscio*, in *Atti del convegno su Luigi Robecchi-Bricchetti e la Somalia*, Pavia, CCIAA, 1979, pp. 73-91.
- AWALEH JAMA A., *Basis of the conflict in the Horn of Africa*, Mogadiscio, Min. Information and National Guidance, 1978.
- BACCELLI S., *Tensioni incrociate nel Corno d'Africa*, in « *Politica Int.* », Roma, 1984, pp. 78-88.
- CERULLI E., *Somalia, scritti vari editi e inediti*, Roma, AFIS e Min. Affari Esteri, vol. I, 1957; vol. II, 1959; vol. III, 1964.
- CHOUDBURY G. K., *Preparation of plans for selected towns of Somali Democratic Republic*, Mogadiscio, UNTA, 1970.
- ID., *Urban Basic Data for Somalia*, Mogadiscio, UNTA, 1971.
- CORNI G., *Somalia Italiana*, Roma, Min. Colonie, 1937, 2 voll.
- GIAVOTTO M., *Ancoraggio di Mogadiscio, scala 1 : 10.000*, 3ª pubbl., 1ª ed., Genova, Ist. Idrogr. Marina, 1910 (rilievi eseguiti nel 1908).
- GRANDOLI C. e CECCHI M., *Pianta dimostrativa delle costruzioni edilizie effettuate o in corso di lavoro al 1° 10.1912, scala 1 : 5.000*, Roma, Dir. Centr. Affari Coloniali, 1912.
- ISTITUTO ITALO-AFRICANO, *Somalia; quaderni d'informazione*, Roma, 1975.
- La Nuova Italia d'Oltremare*, Milano, Mondadori, 1933, 2 voll.
- MINISTERO DELLE COLONIE, *Le opere pubbliche in Somalia*, Roma, 1936.
- NATIONAL HOUSING AGENCY, *First Annual Report*, Mogadiscio, 1965-1966.

(2) ENDA (Environnement et Développement du Tiers Monde) è un'organizzazione internazionale per l'ambiente e lo sviluppo del Terzo Mondo; la cui sede principale si trova a Dakar (Senegal). Essa agisce nell'ottica dell'« eco-sviluppo », cioè di uno sviluppo equilibrato basato su quattro elementi fondamentali, per la natura e l'uomo (ambiente biologico, sociale, economico e culturale); cura studi e progetti sulle energie rinnovabili e le tecnologie appropriate, sull'animazione e la comunicazione di base, sulla salvaguardia ambientale; gestisce alcuni progetti di autocostruzione, in Senegal, in Camerun, in Colombia.

- ID., « *Case Popolari* » *Extension Master Plan*, Mogadiscio, 1972.
- QAVI, *Low-cost Housing and Urban Development Project*, Mogadiscio, UNDP, 1965.
- RAMIC H., *Report on mission 1969 in Somali Democratic Republic*, Addis Abeba, UNECA, 1969.
- Risultati del censimento urbano dei fabbricati e della popolazione*, Mogadiscio, Min. Pianificazione, 1970.
- ROBECCHI-BRICCHETTI L., *Viaggio nel Paese dei Somali*, lettera del viaggiatore al Presidente della R. Società Geogr. Ital., 1890 (presso la Soc. Geogr. Ital., Roma).
- ID., *La prima traversata della Penisola dei Somali*, lettere alla R. Società Geogr. Ital., 1891 (presso la Soc. Geogr. Ital., Roma).
- ID., *Somalia e Benadir, viaggio di esplorazione nell'Africa Orientale. Prima traversata della Somalia compiuta per incarico della R. Soc. Geogr. Italiana*, Milano, Ed. C. Aliprandi, 1899.
- SAIS, *Rapporto preliminare sui problemi dello sviluppo urbano di Mogadiscio*, Roma, 1971.
- SALAD WARSAME C., *Problems of Urbanisation with Special Reference to Mogadiscio*, « XI Conference of Mayors of World Cities (Caracas) », Mogadiscio, 1982 (rapporto ciclostilato).
- SALAZAR E., *Ancoraggio di Mogadiscio, scala 1 : 10.000*, 1ª pubbl., 1ª ed., Genova, Ist. Idrogr. Marina, 1914 (rilievi eseguiti nel 1911).
- SOMALI DEMOCRATIC REPUBLIC, *A legal analysis of Ethiopia's occupation of Western Somalia*, Mogadiscio, 1977.
- SORRENTINO G., *Ancoraggio di Mogadiscio, scala 1 : 10.000*, 1ª pubbl., 1ª ed., Genova, Ist. Idrogr. Marina, 1897.
- STEFANINI G., *In Somalia*, Firenze, Le Monnier, 1922.
- STI, *Piano Regolatore di Mogadiscio. Indicazioni e suggerimenti operativi*, Mogadiscio, 1970.
- TRAVERSI C., *Storia della cartografia coloniale italiana*, Roma, Min. Affari Esteri, 1964.
- UNHCR, *Bulletin*, Ginevra, 1981.
- YUSUF ESSA M., *Low-cost housing in Somalia. A study of traditional housing in Somalia and a proposal for a new housing concept*, Copenhagen, Royal Academy of Fine Arts, 1972 (tesi di diploma).

MOGADISHU AND THE PROBLEMS OF URBAN GROWTH IN SOMALIA. — Mogadishu, the capital of Somalia, has at present one million inhabitants corresponding to about 20% of the total population of the country. Its expansion, particularly during these last ten years, has been uncontrolled and chaotic reaching so yearly indexes of 10%, due to the continuous immigration of nomadic families hit by famines and wars. After a short outline of history of the Somalian capital during the colonial period the Author deals with the present problems of urban life. A governmental intervention seems to be the only possibility to improve the situation provided that it is aimed at self-help enterprise.

Milano, *ITER (Organizzazione non governativa per gli insediamenti e il territorio nel Terzo Mondo)*.