

مؤلف جماعي

مدن العبور في تونس

تأثير سياسة الحدود في المجتمع والاقتصاد

تحرير:

ياسين النابلي

الكتاب المساهمون:

خالد الطبابي

محمد زامي عبد المولى

حمادي لسود

خليل العربي

أحمد جماعة



مقالات المفكرة القانونية

مفكرة القانونية

مؤلف جماعي

مدن العبور في تونس

تأثير سياسة الحدود في المجتمع والاقتصاد



العنوان: مدن العُبور في تونس

ISBN 978-9973-0926-6-3

الطبعة الأولى 2024

صاحب المطبوعة: المفكرة القانونية

تحرير: ياسين النابلي
الكتاب المساهمون:
خالد الطيبي
محمد رامي عبد المولى
حمادي لسود
خليل العربي
أحمد جماعة
مراجعة: نزار صاغية

تصميم ورسم الغلاف: عثمان سالمي

الخطوط المستعملة: 29LT Azer , Diba , IBM Plex Sans Arabic , Markazi Text

يمكن الحصول على معلومات عن منشورات المفكرة القانونية والمنتجات الرقمية من خلال زيارة موقعنا الإلكتروني على العنوان التالي:

www.legal-agenda.com

info@legal-agenda.com

المفكرة القانونية - تونس: Facebook

Twitter: @Legal_Agenda_TN

Instagram: legal.agenda

الآراء الواردة هنا تعبر عن آراء المؤلفين وبالتالي لا تعكس بالضرورة وجهة نظر المؤسسة

يسمح بنسخ أي جزء من المحتوى المنشور على مجلة المفكرة القانونية، أو تخزينه، أو تداوله، على أن يتم ذلك لغايات غير تجارية ومن دون أي تحوير أو تشويه، وعلى أن يذكر بشكل واضح وجلي في كل مرة باسم المفكرة القانونية واسم الكاتب/ة أو الرسام/ة أو الصورة.

جدول المحتويات

07.....	الهجرة غير النظامية في تونس: كيف أعادت تشكيل عوالمنا؟
17.....	الهجرة غير النظامية في جرجيس: أثرها في مجتمع الصيد وديناميات الاحتجاج
41.....	صفاقس: مدينة متوسطة عالقة في رَحمة مراكب «الحرّاقة» وَحفر السواحل
65.....	جبنانة: ميناء الهجرة غير النظامية إلى الشّمال
79.....	مدينة الشابة: بيوغرافيا عبور الأفراد والأماكن
95.....	قُليبيّة وحمّام الغزاز: قراءة تاريخية و أنثروبولوجية في تحوّلات الممارسات الهجرية

الهجرة غير النظامية في تونس: كيف أعادت تشكيل عوالمنا؟

ياسين النابلي

(صحافي وباحث من فريق المفكرة القانونية)

الآلاف من الناس في تونس، والوافدون إليها من جنوب الصحراء وأجزاء أخرى من القارة الإفريقية، شكّلت الهجرة غير النظامية بالنسبة إليهم أفقاً غامضاً وقويّاً لتجاوز تراجعديا نهاية الوعد بالمستقبل. منذ أن أغلقت أوروبا حدودها أمام «الفائضين عن الحاجة» بشكل مُمنهج وقاسٍ -بداية من منتصف ثمانينات القرن العشرين- لم تُكن رحلات العبور الجريئة للآلاف من النساء والرجال، في عرض المتوسط، مجرد مغامرة ذاتية للتفاد إلى الضفة الشمالية المُسيّجة بخفر السواحل وقوانين الهجرة الصارمة، وإنما كان كل هؤلاء يتّركون وراءهم عوالم هجرية بصدد التشكّل في الضفة الجنوبية للمتوسط. ارتسّمت الهجرة غير النظامية في تونس كحركة مُعادّة الإنتاج داخليّاً بشكل غير مرئيّ في معظم الأحيان، إذ أن لها مَدنها وسرديّاتها واقتصادها وبنيتها

الاجتماعية وشبكاتها الهجرية.

لم تكن سياسات الأمّنة والمساعدات الأوروبية والعقاب القانوني، كافية لتذويب الهجرة غير النظامية وإحالتها إلى مجرد انحراف قانوني أو أمّني، بل عمّلت كظاهرة تحتية أكثر تعقيداً وأشدّ قدرةً على مواجهة عنف الحدود والعقاب المؤسّساتي معاً، لأنها التصقّت بمعيش الناس، وتداخلت مع البُنى الاقتصادية والاجتماعية والثقافية. وعليه، أصبحت تحفر في الواقع كبنية ذات مغزى وجودي، لا ينبيء المستقبل القريب والمتوسط بالقضاء عليها عبر اتفاقات وسياسات صارمة تتبنّاها دول الجنوب والشمال. من داخل هذا المنظور الذي يُعطي قيمة معرفية وإنسانية للهجرة كبناء تحتي مركّب، انبثقت دراسة المفكرة القانونية حول مدن الهجرة، التي اختارت الإضاءة على خمس مدن تونسية تُعتبر فضاءات عبور إلى الضفة الشمالية من المتوسط ومجالات حيوية للهجرة غير النظامية. والمدن التي اخترناها تمتدّ من جنوب شرق البلاد (جرجيس) مروراً بالوسط الشرقي (صفاقس-جبنيانة) وامتداده (الشابة)، وصولاً إلى الشمال الشرقي (قليبية- حقام الأعزاز). ولا تشكّل هذه المدن صورة نهائية لمناطق العبور في تونس، بقدر ما تستعرضها الدراسة كنماذج عبور للسواحل التونسية التي تمتدّ على حوالي 1300 كلم. وتتّوّع وتتحد داخل هذه المدن أنماط التفاعل الثقافي والسوسيو-اقتصادي والسياسي مع ظاهرة الهجرة غير النظامية، ولكل منها خصائصها المحلية، ولكنها تتلاقى في تفاعلاتها مع البُنى الكليّة المهيمنة: الدولة، الاقتصاد، الحدود.

وتُشكل الإضاءة على مدن العبور بالأساس، مدخلاً من بين مداخل بحثية وميدانية مُمكنة، وهي محاولة تهدف إلى التفاعل مع مقاربات أخرى قيمة ومتواصلة للهجرة غير النظامية في تونس، وذلك بالرجوع إلى أحد أبرز الحواضن التي تشكّلت داخلها هذه الظاهرة، أي مدن العبور.

راوخت الدّراسة في مقاربتّها المنهجية بين التفسير البيّاني (البيانات)، والبحث الميداني عبر الشهادات الفردية والجماعية، والمشاركة بالملاحظة، والوصف الذي يُعطي مكانة معرفية للسرديات والمشاعر الجماعية والاعتقادات السائدة والتمثيلات الجماعية، التي تُشكّل مصادر غير مرئية ومُحدّدة في تشكيل رؤية الفاعلين لذواتهم ومختلف الظواهر التي يشتبكون معها. وعلى مستوى أسلوب الكتابة، راوخت المقالات بين الأسلوب الصحفي من خلال محاولة رسم بورتريه للمدينة المدروسة، والكتابة البحثية التي تنظر لفضاءات العبور كمجالات يُمكن قراءتها عبر مداخل سوسيولوجية

وأنثروبولوجية وتاريخية واقتصادية. وقد سارَ هذا المنهج والأسلوب المتنوعان، ضمن نسق إشكالي عام حاولت الدراسة الالتزام به، عبر إعادة صياغة ظاهرة الهجرة غير النظامية، بوصفها مجموعة من الأسئلة المستمرة التي تبحث عن فهم أوسع لعلاقة الهجرة بمُدنِها وسكّانها: ما هي الآثار التي تركتها ظاهرة الهجرة غير النظامية على نسق الحياة وتمثلات الأفراد داخل مدن العبور؟ ما هي التحوّلات التي تركتها هذه الظاهرة في الاقتصادات المحلية، وهل ساهمت في خلق أشكال اقتصادية جديدة يمكن أن تُسمّى «اقتصاد الحرق»؟ كيف تفاعلت مدن العبور مع سياسة الحدود الصارمة، وما هي الأشكال التي ابتدعها الفاعلون من أجل مواجهة منظومة الحواجز الحدودية؟

الأنظاميّة: إفران لبنية غير عادلة

سعت الدراسة إلى مُجابهة سياسة فَرَض الأمر الواقع، التي تتعاظم مع مدن العبور بوصفها مساحات للخروج عن القوانين الهجرية المحلية والاتفاقات الدولية، لذلك تعُدّها هذه السياسة بالمزيد من الأمانة والرقابة. ولكن خلف هذا المنظر الرقابي ضيق الرؤية، اتخذ الفعل الاجتماعي وجهة أخرى، عبر مراكمة إجابات وخبرات وأنماط عيش، تُعبّر عن رؤية مُناقضة في معظمها للرؤية النظامية، ومتساوقة مع الشروط الاجتماعية والاقتصادية والسياسية التي يعيش ضمنها الفاعلون الاجتماعيون.

من خلال مُحاولة التجوّل في الفضاء الاقتصادي الذي تتحرّك فيه مدن العبور، بمكوّناته المحلية والكلية، حاولت الدراسة رسم صورة تأليفية عن علاقة الهجرة غير النظامية بالشروط الاقتصادي، تأثيرا وتأثرا. ومن الملاحظ أن تبني سياسات حدودية أكثر انغلاقا وتبني تشريعات محلية ودولية أكثر صرامة بخصوص حرية التنقل بين ضفتي المتوسط تزامن مع ظهور آثار «إعادة البناء العولي»¹، التي شرعت في تسطيحها قوى الشمال السياسي المهيمنة، منذ منتصف سبعينات القرن المنصرم. وقد جهدت هذه القوى في فرضها على دول الجنوب الفقيرة، من خلال سياسة ربط منح القروض ببرامج التعديل الهيكلي التي أشرف عليها صندوق النقد الدولي بالأساس، والدفع التدريجي في اتجاه تبني خيار الخصخصة وسياسات التقشف العمومي.

1. أصف بيّات، الحياة سياسة، كيف يغير بسطاء الناس الشرق الأوسط (ترجمة أحمد زايد)، ط1، مصر: المركز القومي للترجمة، 2014، ص: 97.

وبنتيجة ذلك، تدهورت معظم المنظومات الاجتماعية (الصحة، السكن، التعليم، النقل...)، وتمّ اعتماد نظام أجور متدنٍ يُوازيه انهيار مستمر للمقدرة الشرائية. وبالحصلة أنتجت هذه الهندسة اقتصادات محلية راكدة تُعاني من هشاشة هيكلية في قطاعاتها الحيوية، أساسا الفلاحة والصناعة، وتنتج نحو القطاع الخدماتي غير المنتج، لتخضع أكثر فأكثر إلى بنية السوق العالمية التي جعلت من معظم الجنوب العالمي مصدرا لليد العاملة الرخيصة والطاقة والمواد الأولية والمنتجات الفلاحية المُعدّة للتصدير.

مارست هذه الآثار الاقتصادية فعلها في الهيكلية الاقتصادية لمدن العبور، وكانت عاملاً حاسماً في تحديد رؤية شريحة لا بأس بها من سكانها لظاهرة الهجرة غير النظامية، سواء المُستقرّين فيها أو الوافدين إليها. ورغم أن المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية تختلف من مدينة إلى أخرى، وديناميات المشروع الهجري وآلياته تختلف أيضا، إلا أن الهشاشة اخترقت فضاءات العبور بأشكال مختلفة وارتبطت بأنشطة اقتصادية آخذة في التدهور مثل الصيد البحري والفلاحة. وهذا ما تجلّى في مدينتي جرجيس والشابة في الأزمات المتوالية لصغار البحارة بسبب الديون التراكمية وهيمنة الصيد الاستنزافي والتحويلات المناخية. كما أن هيمنة الفلاحة الموسمية (غراسات الزيتون أساسا) على معظم النشاط الاقتصادي، وما تخلقه من حالة عدم استقرار وعزوف لدى قوى العمل الشابة، أفرزت هشاشة مُغذّية للمشروع الهجري. وفي هذا السياق، يجدر التشديد على أن الدّراسة خلصت بشكل مُلفت إلى أن «لا نظامية» الهجرة مرتبطة بشكل كبير بـ«لا نظامية» اقتصادية أوسع تُعيشها مدن العبور ومختلف الفاعلين في الهجرة، من خلال انتشار أشكال العمل غير المهيكل والهش (العمل الفلاحي الموسمي، حضائر البناء، العمل في قطاع الخدمات مثل المقاهي والنزل والمطاعم، تجارة الشارع، تجارة التهريب، العمل الصناعي بعقود هشة وغير مستقرة...إلخ). وهكذا فإن لا نظامية الاقتصاد السائدة واجهها المشروع الهجري بلانظامية موازية، يمكن ملاحظاتها أساسا في تعقيد شبكات الهجرة والتهريب وتحوّلها إلى ما يشبه «سوق الحرقة» غير المرئي، المُجرّم مؤسساتيا وخطايا، ولكنه مستقر كبنية فاعلة وقائمة الوجود: صنّاعة القوارب المعدنية، الاتجار بالحرّكات البحرية، إسداء خدمات للمهاجرين غير النظاميين كالنقل والإيواء والإرشاد، تهريب البشر، سوق سوداء للعملة، إلخ.

فَرّضت هذه البنية غير النظامية نفسها في ظل غياب الدولة كمشروع ووعدها بالمستقبل، مُقابل حضورها الجِزاسي والعقابي الآخذ في الإفراط. وقد شكّل هذا

الشكل الدوّالّي الغائب اجتماعيا واقتصاديا والحاضر أمّنيا، أحد الأوجه التي يُمكن من خلالها قراءة مضمون العلاقة بين الدولة ومجتمعها. وقد اصطدمت كل ورقات الدراسة تقريبا بهذه العلاقة، لأنها كانت أحد المحددات الرئيسية في فهم تمثلات الفاعلين وانتظاراتهم وهواجسهم وقيمهم، ومختلف العلاقات التي يُقيمونها مع ذواتهم ومُحيّطهم.

مدن العبور: بناء من الحكايات والمشاعر

في مدن العبور، لا تُشكّل الهجرة غير النظامية مجرد مغامرة جماعيّة أو فرديّة للنفاذ إلى الضفة الشمالية، وإنّما تستعرض قوّتها السيميائية والثقافية كبناء صلّب ومحفور بعناية في الصخر، شيّدته الحكايات والأخبار والقصص الجماعية وملاحم الوصول إلى الضفة الأخرى، ومآسي الموت والفقدان كذلك. وقد حاولت الدراسة في أجزاء متفرقة منها الانتباه إلى هذه البنية الحكائيّة التي تُعيد إنتاج الوقائع على نحو يعكس تمثّلات الأفراد ومشاعرهم ورغباتهم. يمكن ملاحظة هذا الجانب في المرويات المتداولة حول بداية ظهور الرّحلات غير النظامية، واللحظات التاريخية الإفصالية التي فُرّضت فيها الحدود كسياسة غيّرت نظرة السكّان لجغرافيا الحدود والمتوسط بشكل عام، وقصص الخزّاقة الناجين والعائدين أو الذين لم تكن الأنواء رحيمة بأحلامهم الصغيرة. وداخل كل مسار هجري فردي هناك قصة ومحنة ورغبة، وأسئلة مستمرّة بخصوص الانتماء للمكان، إذ أن مدن العبور بحكم جغرافيتها السّاحلية تحوّلت إلى فضاءات حاضنة لأسئلة الهوية والانتماء والغيريّة.

يضع بُروفيل المهاجر غير النظامي الكثير من التمثّلات والهواجس تحت أشعّة الشمس، لأنّه ينظر للهجرة في الكثير من الأحيان كمصير بديل لمصير قائم في بلده، وعادةً ما يُجري مقارنة بين وضعه الإنساني في دولته ووضع المنشود في أوروبا التي يتخيلها قبل أن «يُحرق» إليها. يتزوّد المهاجر غير النظامي بحكايات العائدين المُظفّرين من أوروبا، ويرصد تعيّر ملامحهم وأوضاعهم المادية وعلاقتهم بالمستقبل، فيكون صورة أولية مُحفّزة، كما أنه يجتهد في تشكيل معرفة أولية حول مساره الهجري والصعوبات التي تعترضه والحقوق التي سيتمتّع بها في صورة وصوله إلى الضفة الشمالية. وفي زمن الطفرة المعلوماتية وانتشار الليديا الاجتماعية، أصبح النفاذ إلى قصص الهجرة ومعطياتها أكثر سهولة. لذلك تبدّت مدن العبور كجسر مصري

جَازِم، يَخْتَار فيه المهاجر غير النظامي مواجهة اليأس والبحث عن الأمل في مكان آخر. خلال تأمله في الدوافع الإنسانية الكبرى لمسألة الهجرة غير النظامية -بخاصة في الوطن العربي بعد ثورات 2011- يقول الفيلسوف التونسي فتحي المسكيني: «لم تنجح دول الهوية -دول الاستقلال «الوطني»- في توفير الجرعة الكافية من الانتماء إلى الإنسانية، فطفقت الشعوب تبحث عنها في مكان آخر...إن الشعوب انتهت إلى يأس استراتيجي من الدولة الهُووية وقرّرت الفرار من الوطن»².

الفرار من الوطن الذي أشار إليه المسكيني، لا يُحدّده فقط الصراع العملي المباشر مع مظاهر الانحدار الاقتصادي والاجتماعي، وإنما يتشكل أيضا ببيعاز من مناخ شعوري وسيكولوجي يُسيطر فيه الإحساس بالضيّم والحقرة والانسداد وعدم الرغبة في التواصل مع المكان والآخرين. وهذا المناخ أوجدته الدولة الاستقلالية بعقلها المُتأثر على خلق كل الشروط المتناقضة مع مصيرٍ أكثر كرامة وعدالة للإنسان التونسي. ورغم أن الكثير من المهاجرين غير النظاميين لا تُعوّزهم المعرفة بتعقيدات المسار الأوروبي، ومصاعب ما ينتظرهم قبل تسوية أوضاع إقامتهم، إضافة إلى إدراكهم وحشة فكرة الإحساس بالغرابة عن الوطن، إلا أن «اليأس الاستراتيجي» الذي أشار إليه المسكيني، ينتهي إلى مُقارنة يَنتصر فيها القرار الهجري على المكوث في الوطن.

الضفة الجنوبية كساحة لمقاومة «سلعة» الحدود

كُتِبَت بل هوكس، الكاتبة النسوية والناشطة الأمريكية، واصفةً معنى السُّكن في الهامش من خلال حياة الآلاف من السود في أمريكا: «أن تحيا على الهامش يعني أن تكون جزءًا من الكلّ غير أنك تقع خارج بُنيانه الحيوي». حينما كنّا نعيش، نحن الأمريكان السود، في بلدةٍ صغيرةٍ بولاية كنتاكي، كانت قضبان السكة الحديد تذكّرنا كل يومٍ بهامشيتنا. ففي الجانب الآخر من تلك القضبان كانت ترسمُ طرقاً مرصوفة مشغولة بدكاكين مغلقة في وجوهنا، ومطاعم لا يُسمخ لنا أن نأكل بها، وأناس حُرّم علينا النظر في وجوههم. كان العالم في ذاك الجانب الآخر يجيز لنا أن نشغل فقط وظائف الخدم أو البوابين أو الداعرات، أو أيّ وظيفة مماثلة طالما أنّ قوامها تقديم الخدمات»³. استثناسًا بما كُتِبته بل هوكس يمكن القول أن الحدود

2. فتحي المسكيني. الهجرة إلى الإنسانية. ط1، تونس: كلمة للنشر والتوزيع، 2016، ص: 204.

3. بل هوكس. عن الهامش بوصفه ساحة للمقاومة (ترجمة: نورا حلمي، أحمد مدحت، حسين الحاج) موقع 15 Boring books جانفي 2019.

البحرية بين ضفتي المتوسط، تلعب دورا شبيها بقضبان السكة الحديدية في بلدة كنتاكي الأمريكية، فهي تقسم للمتوسط إلى نصفين؛ هامش ومركز، جزء وكل. معظم سكّان الضفة الجنوبية من المتوسط لا تنطبق عليهم شروط العبور إلى الضفة الأخرى التي وضعها المركز الأوروبي. لأنهم لا يشكّلون إضافة نوعية لاقتصاد المركز، وهم فائض بشري لم تعد أوروبا في حاجة إليه، ومن الأنسب التحكّم في حركة تنقل هذا الفائض، في الوقت الذي يتمتّع فيه المواطن الأبيض بحق التنقل دون قيود أو شروط.

هذه الهيمنة الحدودية، التي استفادت من اختلال علاقات القوة بخصوص حرية التنقل بين ضفتي المتوسط، أدّت إلى إنتاج الهامشية كموقع وكدافع لمقاومة عنف الحدود ولا عدالتها. وقد خلّصت الدراسة في العديد من مواضعها إلى تأثير غلق حرية التنقل بين المتوسط في تمثلات الأفراد والجماعات ونظرتهم لموقعهم ودورهم داخل هذا الفضاء الحضاري والحيوي القديم الذي يُدعى المتوسط. كما أنّ الهجرة غير النظامية لأخت في الكثير من الحكايات والمواقف الشعورية، كحركة رمزية لمقاومة جبروت الحدود، إذ أن بعض المهاجرين غير النظاميين انخرطوا في مسار التأشيرات ولكنهم سقطوا في امتحان الشروط، في حين أنّ العديد منهم فضّلوا عدم الانخراط في هذا المسار «النظامي» لإدراكهم القبلي بأنهم خارج لائحة الشروط. وهذا المسار النظامي أصبح يشتغل كسوق مُنظمة ومربحة يقصدها «ملايين الحرفاء سنويا ويدفعون مليارات تذهب إلى حسابات الشركات متعددة الجنسيات وخزائن الدول الأوروبية»⁴.

هذه السياسة الحدودية آخذة في توسيع مجالها الهيميني، عبر اتجاهين أساسيين: يتمثل الاتجاه الأول في تصدير الحدود من خلال دفعها خارج المجال الأوروبي وتحويل الضفة الجنوبية إلى منطقة جِراسَة متقدمة، على غرار ما يقوم به النظام التونسي خاصة في ظل حكم الرئيس سعيد- من خلال إمضاء مذكرة التفاهم مع الاتحاد الأوروبي في 16 جويلية 2023، ثم تلاها الإعلان الأخير على إنشاء الدولة التونسية منطقة جديدة للبحث والإنقاذ البحريين⁵ في 19 جوان الجاري التزاما بالشروط الإيطالية. وعموما تُظهر الإحصائيات الأخيرة التزام النظام التونسي بدور حراسة الحدود، إذ يُشير تقرير نشره المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية إلى أن السلطات التونسية منعت، خلال الأشهر الثلاثة الأولى لسنة 2024، 8517

4. محمد رامي عبد المولى. تأشيرات شنغن في تونس: استثمار ناجح في سوق اليّوس الإنساني. موقع المفكرة القانونية، 31 ماي 2023.
5. للوقوف أكثر حول طبيعة هذا الإجراء، انظر-ي: محمد رامي عبد المولى. منطقة البحث والإنقاذ البحرية: مسؤولية تونسية ومشاكل أوروبية.

مهاجرًا، من اجتياز الحدود البحرية بطريقة غير نظامية.⁶ أما الاتجاه الثاني فيجسده منطق سلعة الحدود وتحويلها إلى سوق للإتجار بالحق في التنقل، من خلال توسع سوق خدمات «الفيزا» الذي تُسيطر عليه شركات متعدّدة الجنسيات. وهذه الشركات تلعب دورًا مُقنعا في الوصم والفرز الاجتماعي، لأنها تشرف على تنفيذ سياسات «الانتقاء الهجري» الذي يفرضها الشمال السياسي، وأصبحت تتماثل لدى الكثير من الراغبين في الهجرة النظامية مع العديد من القيم السلبية مثل الإحساس بالحُقرة والعجز وامتهان الكرامة، وهو ما يُشكّل دوافع فعلية لاختيار المسالك غير النظامية.

هذا التسيج الحدودي القوي والآخذ في التصلب، تواجهه في الضفة الجنوبية حالة من التحدي المتواصلة، تُجسدها حركة قوارب الحرقة التي لم تخفت رغم الحصار الأمني. ولكن هذا التمزيق الجريء لنسيج الحدود لا زال مُكلفًا على المستوى الإنساني، لأنه يحصد أرواح المئات من البشر سنويا. فقد أشار تقرير لمنظمة الهجرة الدولية -أصدرته منتصف 2023 - إلى أن 28 ألف إنسان فُقدوا في البحر المتوسط منذ العام 2014.⁷ كما أشار تقرير أصدره المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية -ماي 2024- إلى أن وزارة الداخلية التونسية أعلنت خلال الأشهر الثلاثة الأولى من هذا العام عن انتشار 462 جثة دون اعتبار المفقودين.⁸ ويتواصل هذا الموت الدراماتيكي للمئات من الأشخاص سنويا في ظل هيمنة سياسة «تفقيه الموت» التي تتعامل مع المهاجرين كأرقام ومشاكل. إضافة إلى تغذية خطاب عنصري وتحقيري ضدهم، بخاصة مهاجري إفريقيا جنوب الصحراء الذين يعانون حالة من الحصار الأمني على السواحل التونسية -أساسا مدينة جينبانة- ويجري تجريم واسع للتضامن الحقوقي والمدني معهم، حيث يتعرض المئات من النشطاء والمواطنين إلى الملاحقة القانونية والتحقيقات المستمرة بسبب القيام بأنشطة تضامنية مع المهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء.⁹

إزاء هذا الصراع المُستمر بين حركة مقاومة عنف الحدود المستمرة وتوسع سياسات الرقابة والحصار التي تقوم بها الأنظمة، تنتصب مدن العبور كشاهد على المآزق الأخلاقية والسياسية والاقتصادية التي تعيشها أنظمة السيطرة على الضفة الجنوبية من المتوسط، وكعلامة معاصرة على استمرار ظاهرة الهجرة غير النظامية

6. المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية. التقرير الثلاثي (جانفي مارس 2024) موقع المنتدى، 20 جوان 2024.

7. منظمة الهجرة الدولية: نحو 28 ألف إنسان فقدوا في البحر المتوسط منذ 2014. موقع مهاجر نيوز، 16 أوت 2023.

8. المرصد الاجتماعي التونسي. التقرير الشهري ماي 2024. موقع المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية، 03 جويلية 2024.

9. مثال دربالي. بسبب نشاطها في مجال الهجرة: الجمعيات في مرمى السلطة، المفكرة القانونية، 10 جوان 2024.

بوصفها حركة تحتية مُعقدة، ينصهر داخلها الاجتماعي والاقتصادي والثقافي والإنساني، رغم كل سياسات التّجريم والوصم والعداء العنصري.

ولاية
مدنين

معمدية جرجيس



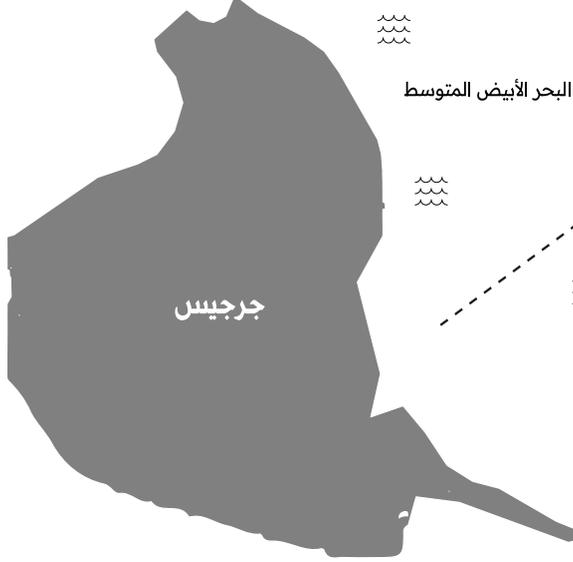
معطيات بحرية

• طول الساحل: حوالي 30 كيلومترا

• عدد موانئ الصيد البحري: 1

• عدد مراكب الصيد: 900 (سنة 2023)

• عدد العاملين في مجال الصيد البحري:
4000 بخار حسب آخر معطيات رسمية.



البحر الأبيض المتوسط

لامبيدوزا



المسافة بين
جرجيس ولامبيدوزا
260
كيلومترا

معطيات الهجرة

• نقطة الوصول الرئيسية في إيطاليا:
جزيرة لامبيدوزا Lampedusa

• المسافة بين جرجيس ولامبيدوزا:
260 كيلومترا

• عمليات الهجرة غير النظامية التي تم
اعتراضها في 2023: 1 % (ولاية مدنين
ككل) من مجموع 2178 عملية على
المستوى الوطني

معطيات ديموغرافية وسوسيو-اقتصادية

• عدد السكان: 78766 نسمة (سنة 2023)

• نسبة النشطين من جملة السكان: 38,27 %

• نسب البطالة: 14,03 %

• نسب الفقر: 15,8 %

• الأنشطة الاقتصادية: فلاحية وصيد بحري،
التربية والصحة والخدمات الإدارية، سياحة،
تجارة، حرف وصناعات تقليدية.

مصادر الخرائط:

-المعهد الوطني للإحصاء
-المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية
-وزارة الفلاحة
-المنظمة الدولية للمحة

الهجرة غير النظامية في جرجيس:

أثرها في مجتمع الصيد وديناميات الاحتجاج

خالد طبابي

(باحث في علم الاجتماع)

بعد سنة 2011، في المجال البحري بين تونس وليبيا وصقلية، تزايد عدد الوفيات، وذلك حينما دفعت الثورات وحركات الاحتجاج والاضطرابات السياسية في شمال إفريقيا والشرق الأوسط المواطنين إلى الهجرة بطريقة غير نظامية. في أكتوبر 2013 وفي أعقاب غرق سفينة قبالة جزيرة لمبادوزا الإيطالية، أُصيقت صور الموتى في البحر الأبيض المتوسط إلى المشهد الحدودي الذي حظي بتغطية إعلامية واسعة، حيث يظهر أناس يائسون ينجرفون على متن قوارب مطاطية. ومنذ ذلك الحين، جعل عدد متزايد من الناشطين والباحثين والصحفيين، وكذلك الحكومات والمنظمات غير الحكومية والدولية، من وفاة المهاجرين قضية أخلاقية وسياسية حتى ولو كانت دوافعهم مختلفة. في هذا السياق، تُعالج هذه الورقة ظاهرة الهجرة غير النظامية والديناميات الاحتجاجية وأثرها على المجتمع الصيدي في شبه الجزيرة الجرجيسية. قبل الثورة التونسية أو بعدها، تُعتبر مدينة جرجيس إحدى مناطق انطلاق المهاجرين غير النظاميين سواء كانوا تونسيين أو من جنسيات أخرى. وفي إطار تدفق

المهاجرين خاصة بعد سنة 2011، تحوَّلت شواطئ المدينة وسواحلها إلى مسرح للقصص الإنسانية، حيث يلفظ البحر عديد الجثث ويرتطم الصيادون بقوارب هشّة ومنكوبة ومهاجرين غارقين أثناء رحلة الاصطباد. ودُشِّنت في هذه المدينة مقبرتان مخصصتان للمهاجرين الذين لقوا حتفهم في غمار المتوسط، الأولى مقبرة الغرباء¹ والثانية مقبرة حدائق إفريقيا². وقد فاقت المقبرة الأولى طاقة استيعابها، في حين تم إغلاق المقبرة الثانية بقرار قضائي أواخر أكتوبر 2022، تزامناً مع غرق مركب هجرة غير نظامية في سواحل جرجيس.

وفي هذا السياق وخاصة حينما تمّ تثبيت جرجيس كبؤرة هجرية foyer migratoire من قبل الاتحاد الأوروبي والحكومات اليمينية الأوروبية، كانت للهجرة غير النظامية تأثيرات سلبية على فئات فقيرة ومسحوقة من بينها فئة الصيادين، وبخاصة بخّارة الصيد الساحلي. كما عاشت المدينة على وقع حركات احتجاجية برهانات هجرية. وهكذا تُعتبر الهجرة غير النظامية إحدى ميزات المدينة خاصّة بعد الثورة التونسية.

بناء على ما تقدم، فإنّ هذه الورقة تسعى إلى البحث عن تاريخية تشكّل ظاهرة الهجرة غير النظامية بمجتمع الدراسة وتطورها وعن التأثيرات المحلية لمجتمع الصيد الساحلي والدينامية الاحتجاجية. ولتعزيز نتائج البحث والوصول إلى نتائج علمية وسوسولوجية، تم الاعتماد على معالجة البيانات الكيفية وتحديد تقنية المقابلة نصف الوُجْهَة مع الفاعلين المحليين وتقنية الملاحظة المباشرة في مجتمع الدراسة.

مجتمع الصيد الساحلي في جرجيس

جرجيس مدينة ساحلية في الجنوب الشرقي التونسي، ومن ميزات الاقتصادية والتاريخية النشاط الفلاحي سواء كانت الزراعة وتربية الماشية والزيتاين والأشجار المثمرة أو النشاط الصيدي. ويُعتبر هذا الأخير عملا وراثيا في جرجيس، حيث ينتقل النشاط الصيدي من الأسلاف إلى الأحفاد، ويَجِد هذا الانتقال تفسيراته ضمن المقاربة التاريخية، حيث أنّ اختصاص جزء من مواطني جرجيس في النشاط الصيدي منذ أكثر من قرن قد أدّى إلى بروز تقاليد مرتبطة بالنشاط الصيدي من

1. Valentina Zagaria » Une petite histoire au potentiel symbolique fort. « La fabrique d'un cimetière de migrants inconnus dans le sud -est tunisien ,Critique Internationale ,n° 2019, 83 pp.86 -61

2. تم تدشين هذه المقبرة يوم 9 جوان 2021.

ناحية وإلى تطور تدريجي في عدد البخّارة من ناحية أخرى.³ في تونس، يُمثّل صيد الأسماك إحدى ركائز الاقتصاد الوطني. وبفعل ساحلها الكبير، راهنت تونس منذ استقلالها (1956) على صيد الأسماك، وتوقّرت البلاد خلال الخطط الخماسية المتتالية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية على أسطول ضخم وبنية تحتية للموانئ. ومع أكثر من 1200 كلم في السواحل، هناك 37000 كيلومتر مربع (كلم2) من الساحل و124000 كلم2 من مناطق الصيد الخاصّة بتونس، ويشكّل الصيد 7.5 % من قيمة الإنتاج الزراعي و15.2 % من قيمة الصادرات الزراعية.⁴

وفي عام 2020، يُوجد في تونس 41 ميناء بحريا وساحليًا منتشرا على طول الساحل، باستثناء سدود الحماية ونجد منها 8 موانئ للصيد في ولاية مدين: جرجيس، حومة السوق، الكتف، القرين، حاسي جلابة، أجيم، بوغرارة، أغير. وقد عزّزت هذه الاستثمارات القطاع وأدّت إلى زيادة الإنتاج السمكي الوطني ممّا ساهم في نوع من الاكتفاء الغذائي في البلاد. ويُعتبر ميناء جرجيس الذي تأسس سنة 1978 مع امتداده سنة 2002 الميناء الرئيسي لولاية مدين. ويقع ميناء الصيد في الطرف الجنوبي من الساحل الشرقي، جنوب شرق مدينة جرجيس. ومعدات التبريد والتخزين مهمة في هذا الميناء، حيث نجد خمسة مجمعات مبرّدة:⁵ يُمثّل أسطول الصيد على مستوى ولاية مدين حوالي 21% من الأسطول الوطني. (2823 وحدة في مدين لـ 13541 وحدة على المستوى الوطني). ويتكوّن هذا الأسطول بشكل أساسي من صيد الأسماك على الشاطئ وصيد الأسماك الزرقاء.⁶

على مستوى الصيد الصناعي: هناك ثلاثة أنواع من القوارب معترف بها عموما على أنها تعمل فيما يسمّى بالصيد الصناعي. سفن صيد (وحدتان في ميناء جرجيس من مجموع 402 وحدة على المستوى الوطني)، قوارب سردين (26 في جرجيس من مجموع 373 قاربا على المستوى الوطني)، وشبّاك صيد. كما تُعد وحدات الصيد الساحلي أهم جزء من الأسطول في ولاية مدين وعلى المستوى الوطني. ويبلغ عدد القوارب بالمحركات من 700 إلى 800 (5000 على المستوى الوطني)

3. سالم الأبيض، تاريخ شبه جزيرة جرجيس من العصور القديمة إلى نهاية الاحتلال الفرنسي: دراسة اجتماعية تاريخية في التاريخ المحلي، تقديم: نور الدين سريب، الشركة العامة للطباعة سوجيم، تونس، 2001، ص 165.

4. Céline Deandreis et al, Impacts des effets du changement climatique sur la sécurité alimentaire, Tunisie- Contribution aux éléments de la phase préparatoire du processus du plan national d'adaptation (Axe 2), Agence Française de Développement, 2021. P 79.

5. Hervé Bru, Marouane Chikhaoui, Chaîne de valeur pêche et aquaculture dans le gouvernement de Mednine : Cartographie et plan d'action à court et à moyen terme, UE, programme IRADA, 2020. P 12.

6. Hervé Bru, Marouane Chikhaoui, Op.cit. P 13.

والوحدات دون محركات حوالي 1500 وحدة (6500 على المستوى الوطني).⁷ إلى حدود شهر أفريل من سنة 2023، يتكوّن الميناء الصيدي بجرجيس من 220 مركبا بالمحرك (أي بإمكانه الإبحار على بعد حوالي 20 ميل)، و680 مركبا من دون محرك (أي يُبحر على حوالي بعد 5 أميال) أي بمجموع 900 قارب صيد ساحلي مع العلم أنّه من سنة 1995 لم تنضاف أي رخصة صيد ساحلي بجرجيس.⁸ كما تشير بيانات ديوان تنمية الجنوب بمدنين خلال سنة 2020 إلى أنّ هناك حوالي 775 مركب صيد ساحلي من دون محرك و286 بالمحرك أي بمجموع 1043 قارب صيد ساحلي.

في قطاع الصيد، وبعد ولاية صفاقس، تحتلّ ولاية مدنين المرتبة الثانية على الصعيد الوطني من حيث اليد العاملة، ويعمل بهذا القطاع حوالي 8845 عاملاً. من حيث أنواع الصيد، يصنّف الصيد الساحلي بوصفه المزود الرائد للوظائف ب 6541 عاملاً، وفي جرجيس هناك حوالي 4000 بخّار.⁹ ويقع أكبر تجمع لوحدات الصيد في ميناء جرجيس ويوجد بهذا الميناء جميع أنواع الصيد بولاية مدنين.

بناءً على ما تقدم يمكن القول أن المجتمع المحلي الجرجيسي يتميز بتقاليد وراثية وتاريخية واقتصادية في مجال الصيد، ولكن تتأثر هذه المنطقة وهذا النشاط اليوم بفعل تغيّر المناخ والتلوث البيئي والصيد العشوائي وتحول بعض البحارة إلى قراصنة.

قاع البحر المُدمّر والمحيط الميت

وفقاً لدراسة أجرتها المفوضية الأوروبية سنة 2018¹⁰، فإنّ نشاط المجمع الكيميائي¹¹ يؤدي كل سنة إلى تصريف 5 ملايين طن من جبس الفوسفوجبس Phosphogypse في شكل طين جبسي، وهي نفايات سامة محملة بالمعادن الثقيلة ويتم صرفها في البحر المتوسط بمعدل جهنمي يصل إلى 40.000 متر مكعب في اليوم. ويؤدي تصريف النفايات إلى تقلص العديد من الأنواع البحرية

7. Hervé Bru, Marouane Chikhaoui, Op.cit. P 13.

8. المندوبية الجهوية للتنمية الفلاحية بولاية مدنين: قسم الصيد البحري وتربية الأسماك بجرجيس. 9. المصدر السابق.

10. Commission Européenne, Etude d'impact de la pollution industrielle sur l'économie de la région de Gabès, 30 Mars 2018. 11. تأسس المجمع الكيميائي منذ مطلع سبعينيات القرن الماضي بغنوش بالقرب من خليج قابس، وتقوم هذه الشركة بتحويل الفسفاط إلى حامض الفوسفوريك Acide phosphorique، ثم إلى سماد.

والسمكية.¹² فوفقاً لدراسة أنجزها أساتذة باحثون بالمدرسة الوطنية للمهندسين بصفاقس حول الآثار البيئية لتخزين الفوسفوجيبس بصفاقس، تبين لهم أنّ هذه المادة تُشكل مصدرًا للتلوث من خلال تركيبها التي تحتوي على مواد سامة وعناصر باعثة للإشعاعات.¹³ ومن جهة أخرى يشير أغلب البحّارة في جرجيس إلى آثار «سبخة الملح»، (مستنقع الملح) على ساحل جرجيس. وتعود هذه الفضلات إلى الشركة العامة للملاحة التونسية «كوتوزال» COTUSAL، وهي بقايا استعمارية تستغل الموارد المالحة لتونس، في إطار امتيازات مفيدة لم تتم إعادة التفاوض بشأنها منذ الاستقلال.¹⁴ وقد أدّت عمليات استغلال الملح وتوسيع أحواض تجميع مياه البحر وغياب الرقابة الرسمية إلى هلاك عشرات الزياتين على ضفاف السبخة وفقدان التربة خصوبتها. ونفس المشكلة يُعاني منها الصيادون نظرا لعمليات تعبئة الأحواض غير المدروسة والتي تؤدي إلى جرف الأسماك وإنهاك الثروة السمكية في سياق قامت فيه شركة الكوتيزال بتوسيع القناة الرابطة بين سبخة التجفيف والشاطئ.¹⁵

رغم القيمة والمكانة الاقتصادية للقطاع الصيدي في البلاد التونسية، ورغم أهمية هذا القطاع في ولاية مدين، إلا أنّ مصايد الأسماك التونسية اليوم، والتي يعتمد عليها أكثر من 100.000 شخص والتي توفرّ متوسط 11.5 كغ/ السنة/ للفرد من المأكولات البحرية، تُواجه العديد من التحديات. يشكو هذا القطاع من ضعف شديد بسبب الاستغلال المفرط لموارد مصايد الأسماك القاعية والتلوث والصيد غير القانوني، وتهديدات جديدة مرتبطة بتغيّر المناخ.¹⁶ حيث يُعاني صيد الأسماك في تونس من تبعات ارتفاع مستوى سطح البحر وارتفاع درجة الحرارة وتحمّض المياه البحرية وتساعد العواصف البحرية. كما أنّ للأحداث المناخية المتطرفة على اليابسة (الفيضانات وموجات الحرّ والعواصف) أيضا عواقب وخيمة على استدامة نشاط الصيد في تونس.¹⁷

يمكن وصف الوضع بميناء جرجيس بالخرج فعلا، حيث يزداد تدهور الوضع بسبب الاحتباس الحراري وظهور العديد من الأنواع الغازية في المتوسط على مدى السنوات

12. وفقا للصيادين فإن أهم الأنواع البحرية التي تقلصت جراء تلوث البحر المتوسط والتغيرات المناخية هو القاروص والدوراد والاسفنج والخطبوط. معلومات من شبكة الملاحظات والمقابلات التي أجريت في جرجيس خلال المنتصف الأول من شهر ماي 2023.
13. ياسين النابلي، مصنع الشيايب بصفاقس: التلوث ولعبة المصالح، موقع نواة، 23 فيفري 2016، تاريخ زيارة الموقع: 4 جويلية 2023 على الساعة 10:23.

14. Sophie- Anne Bisiaux, Marco Jonville, Des pêcheurs pris dans un étaiu, FTDES, 2019.

15. محمد سميج الباجي، ملح جرجيس: الذهب الأبيض المسلوب، موقع نواة، 05 فيفري 2015، تاريخ زيارة الموقع: 25 جويلية 2023 على الساعة 12:02.

16. Céline Deandreis et al, Op.cit. p 79.

17. Ibid.

العشر الماضية، بما في ذلك السلطعون الأزرق، الذي يلتهم كلّ شيء في طريقه، والذي يطلق عليه البحارة اسم داعش¹⁸ ويخشونه كثيرا. علاوة على ذلك يُعاني العديد من الصيادين بعد سنة 2011 من قهر بعض البحارة الليبيين الذين تحوّلوا إلى قراصنة، حيث تعمل بعض الميليشيات الليبية على قرصنة قوارب الصيادين التونسيين وتأخذهم كرهائن.¹⁹

في سياق التغيرات المناخية وهدر النظم البيئية وتصادد ظاهرة الصيد العشوائي في ظرفية لم تتمكن فيها الحكومات المتعاقبة ما بعد سنة 2011 من وضع سياسية فعّالة لمكافحة التلوّث ومجابهة ابتزاز القراصنة ووضع حدّ للصيد العشوائي، صارت مدينة جرجيس في ظل استمرار الأزمة الليبية إحدى المناطق والبؤر الهجرية بطريقة غير نظامية. وفي سياق السياسات الهجرية الوطنية والدولية غير العادلة، تحوّلت المدينة إلى مقبرة للمهاجرين مما أدى إلى تشكّل حركات احتجاجية ونضالية عاشتها شبه الجزيرة الجرجيسية في خريف 2022.

عندما يتمّ تثبيت جرجيس كحدود خارجية أوروبية

منذ أواخر ثمانينات القرن الماضي، وفي سياق التحولات العالمية الكبرى وتوسع النيوليبرالية المعاصرة وانهيار المعسكر السوفياتي والسقوط الرمزي لجدار برلين مطلع التسعينيات (1990)، فرضّ الاتحاد الأوروبي لوائح قانونية صارمة تتعلق بفرض تأشيرات على الأجانب وسكان الدول غير الأوروبية. هذه التطورات التي حدثت بالتزامن مع انتشار الحدود على نطاق عالمي، نظّمت الوصول القانوني إلى دول الاتحاد وفقا لنظام الامتيازات. وقد دفعت الضوابط الحدودية والسياسات الردعية أولئك غير القادرين على الحصول على التنقل القانوني إلى القيام برحلات أكثر خطورة. وهكذا تشكلت الرحلات الأولى للهجرة غير النظامية في ظرفية تمر فيها البلاد التونسية بأزمة سوسيو-اقتصادية خلال التسعينيات ومطلع الألفية نتاج برنامج الإصلاحات الهيكلية الذي انطلق منذ عام 1986. وفي تلك السياقات المعطوبة التي يرادفها توغل الدولة التسلطية في جميع المجالات السياسية

18. يعتبر العديد من الصيادين أنّ هذه السلطعون بمثابة الكارثة حيث يتشابكون في الشباك ويكسرون كلّ شيء بمخالبهم مما يجبرهم على شراء العديد من الشبكات كل سنة، ووفقا لبعض البحارة فإنّ هذا السلطعون الأزرق لا يجني العديد من الأرباح حيث يتمّ تسعير 1 كغ بدينارين فقط، أي أقل بخمسة عشر مرة من سمك القاروص والدوراد.

19. Sophie- Anne Bisiaux, Marco Jonville, Op.cit.

والاجتماعية والاقتصادية قبل سنة 2011، انطلقت العديد من القوارب الخشبية والمطاطية من شبه الجزيرة الجرجيسية باتجاه جزيرة لمبادوزا الإيطالية.

رغم الظروف الهشة آنذاك -وثنائية سواحل دواخل؛ بين جنوب مهتمش وساحل محظوظ- فإن أغلب الحارقين الأوائل كانوا أفرادًا لهم خبرات بتقاليد البحر ومدّه وجزره، وبالتالي فإن ميلاد شبكات الهجرة غير النظامية عن طريق البحر تشكلت في ثلاث مناطق بالأساس، أو ما يمكن أن نطلق عليه مصطلح البؤرة الهجرية foyer migratoire: «الأول: في مناطق الوطن القبلي وتونس الكبرى وبنزرت. والثانية هي مناطق الساحل وولاية صفاقس، أما المكان والأصول الجغرافية الثالثة للمهاجرين فهي مناطق أقصى الجنوب وعلى الحدود التونسية الليبية، وهي ولاية قابس وولاية مدينين»²⁰. وعلى اعتبار أنّ جرجيس هي إحدى معتمديات ولاية مدينين، يمكن القول أنّ العكارة²¹ قد انخرطوا في تدفقات الهجرة غير النظامية وعبر قوارب خشبية ومطاطية منذ أن أصبحت السياسات الهجرية الأوروبية سياسة ردعية وزجرية. وقد كان الحارقون الأوائل يمولون مشاريعهم الهجرية بمواردهم الذاتية، حيث يوفرون القارب والمحرك والبنزين والميكانيكي والقبطان، ويتحصّلون على مواردهم المادية عن طريق العمل اليومي والهش ومن ثمّ الإدخار أو عن طريق ابتزاز العائلة وتهديدها بالانتحار على اعتبار أنّ الأسر آنذاك كانت غير داعمة لمشاريع الهجرة غير النظامية.

لكن مع توسع دينامية التهميش بالبلاد التونسية وإقرار القانون الهجري من قبل السلطة السياسية التونسية سنة 2004 والذي يُجرّم عمليات الهجرة غير النظامية وحق عمليات المساعدة والإنقاذ، -حيث لا يعترف هذا القانون لا بصفة لاجئ أو مهاجر وإنما يتحدث فقط عن جوازات ووثائق السفر- تطورت شبكات التهجير من شبكات متوسطة بين المناطق الساحلية التونسية والمناطق الداخلية وصولاً إلى الشبكات العابرة للقوميات والقارات، والتي انطلقت بالخط البري من تونس نحو مدينة زوارة الليبية ومن ثمّ الخط البحري نحو جزيرة لمبادوزا الإيطالية. ومنذ رحيل الدولة التسلطية ليلة 14 جانفي 2011، صارت البلاد التونسية إحدى محطات الانطلاق نحو الشواطئ الإيطالية بطريقة غير نظامية. ففي ليلة الإعلان عن سقوط الرئيس بن علي، انطلق من مدينة جرجيس قارب خشبي يحمل 62 مهاجراً إلى

20. Mehdi Mabrouk, Voiles et Sel, Culture, foyers et organisation de la migration clandestine en Tunisie, Les Editions Sahar, 2ème édition, Tunis, 2012. P 125_126

21. عكارة جرجيس هي النواة الأصلية للقبيلة التي استقرت في المنطقة المعروفة بدخلة جرجيس أو دخلت عكارة، وهي القبيلة التاريخية والكبيرة للمنطقة، وعبر التاريخ إلى اليوم ظل سكان المدينة وأغلب التونسيين يطلقون على سكان جرجيس بالعكارة.

جزيرة لمبادوزا الإيطالية. في البداية، كان أغلب المهاجرين من أصول جرجيسية. ولكن مع انتشار الخبر بدأت أعداد متزايدة من المهاجرين، بما في ذلك بعض النساء والأطفال والأسر من مختلف مناطق البلاد، في الوصول إلى جرجيس وذلك بغاية الانخراط في مشاريع الهجرة غير النظامية.²² وفي الفترة الفاصلة بين 15 و30 جانفي 2011، وعن طريق شواطئ جرجيس وصل حوالي 6300 مهاجر غير نظامي إلى الأراضي الإيطالية أي بمعدل 400 مهاجر في اليوم الواحد. أما المناطق الأخرى فهي عموما من ولاية صفاقس، أو مناطق الوطن القبلي، أو ولايات الساحل التونسي.²³ وفي هذه التدفقات الهجرة، تمّ تثبيت جرجيس كحدود خارجية للاتحاد الأوروبي، سواء من الناحية المادية من خلال التمويل والتدريب الذي يقدمه الاتحاد الأوروبي والمنظمات الدولية،²⁴ أو بشكل استطرادي من خلال وسائل الإعلام الدولية التي اعتبرت مدينة جرجيس «بؤرة هجرية». وفي هذه السياقات طرأت تحولات محلّية كانت لها تداعيات على فئات عديدة، وبخاصة المجتمع الصيدي الجرجيسي.

أثر الهجرة على المجتمع الصيدي

«الإنقاذ ليس مسألة قانونية بل هي نقطة إنسانية، هناك جملة دائما ما أكررها: لا يمكن لأي إنسان أن يشعر بمعاناة أناس في قوارب منكوبة أو غارقين باستثناء البحار، فبإمكان هذا الأخير وحده أن يشاركهم إحساسهم، لأنه شعور لا يمكنك أن تتمناه حتى لأعدائك، والبحار يعرف معنى قارب منكوب ومعطّل، ويدرك جيّدا ما معنى الغرق، فالبحار حينما يرى إنسانا يستحق المساعدة في البحر لن يفكر لا في قانون أو في دين ولا في عرق أو علم أو أي شيء، فهو يرى في مشهد إنسان سيموت، فلا يوجد ما هو أتعس من الموت، وبالتالي يحاول البحار إنقاذهم بأي طريقة».²⁵

أثناء خروجهم للصيد، وفي العديد من الأحيان وبخاصة بعد سنة 2011، يرتطم بحارة جرجيس بمهاجرين غير نظاميين عالقين في قوارب هشة ومنكوبة، كما يجدون

22. Valentina Zagaria, The Fraght Harga, The Cambridge Journal of Anthropology, Autumn 2019, Vol 37, n0 2, pp 57- 73. P 58.

23. خالد طباطبي، موجات الهجرة غير النظامية من بعد الثورة إلى سنة 2017: دراسة حالة الحوض المنجمي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، تحت إشراف: المهدي المبروك، قسم علم الاجتماع، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية بتونس، السنة الجامعية: 2018-2019، ص 83.

24. بعد سنة 2011، عمل الاتحاد الأوروبي على تقديم العديد من المعدات والبرامج ودورات التدريب المخصصة للأمن الوطني والمتعلقة بإدارة الحدود وذلك بغاية إيقاف وإحباط رحلات الهجرة غير النظامية التي تنطلق من الشواطئ التونسية. وفي هذا الصدد يمكن للقراري العودة إلى بيانات وبعض الدراسات والتقارير التي أنجزها المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية: قسم الهجرة.

25. مقابلة مباشرة أجريت يوم 7 ماي 2023 بمقهى ببيغين بجرجيس مع م. ع، بحار وفاعل بجمعية البحار التنموية البيئية بجرجيس.

أحيانا جُثتًا عائمة. وفي هذه المشهدية يقَدّم بحارة الصيد الساحلي يد المساعدة ويحاولون إيصال العالقين إلى اليابسة. وتكون عمليات الإنقاذ على حساب ساعات العمل والمال الضائع. ومن أجل أن يكونوا أكثر فعالية في أعمالهم وإنقاذ أكبر عدد ممكن من الناس، تابع أكثر من 100 بخّار من جرجيس دورة تدريبية لمدة 6 أيام في الإنقاذ البحري نظمتها منظمة أطباء بلا حدود سنة 2015. فبينما جرّمت السياسات الأوروبية المنظمات غير الحكومية التي تقوم بعمليات البحث والإنقاذ في البحر المتوسط، فإنّ الصيادين التونسيين يجدون أنفسهم في الخطوط الأمامية لعمليات الإنقاذ. فحتى عند خروجهم للبحر فهم يتزودون بكميات زائدة عن حاجتهم من الماء والطعام حسبانا لقارب غارق يعترض طريقهم.²⁶ ولكن بعد تقديم يد المساعدة يجد العديد من الصيادين أنفسهم أمام تحقيقات أمنية ومحاكم أوروبية.

المنقذون الذين جرّمتهم السياسات المحلية والأوروبية: « لن نترك الناس للغرق »

يُمكن للسلطات التونسية أن تجرّم عمليات الإنقاذ وفقا للقانون عدد 6 لسنة 2004 والمؤرخ في 3 فيفري 2004 والمتعلق بجوازات ووثائق السفر. فقد جاء في الفصل 38 من هذا القانون: «يُعاقب بالسجن مدّة ثلاثة أعوام وبخطيئة مالية قدرها ثمانية آلاف دينار كل من أرشد أو دبرّ أو سهّل أو ساعد أو توسط أو نظّم بأي وسيلة كانت، ولو دون مقابل، دخول شخص إلى التراب التونسي أو مغادرته خلسة سواء تمّ ذلك برا أو بحرا أو جوّا من نقاط العبور أو من غيرها».

أثناء الإبحار والاصطياد، يرتطم الصيادون بحارقين غارقين أو عالقين فوق مراكب هشة، وفي هذه الصور الدراماتيكية، يتصل الصيادون بالحرس البحري بغاية الإبلاغ عن مكان العالقين أو الغارقين من أجل وصول المساعدات. ولكن حينما تتأخر خوافر السلطات التونسية يقوم الصيادون بعمليات الإنقاذ ويضعون المهاجرين فوق اليابسة. ولكن بعد هذا الفعل الإنساني يتم تجريم الصيادين، في هذا السياق أفادنا م. ع (بحار من مدينة جرجيس):

«بعد أن يقَدّم البحارة يد المساعدة للمهاجرين غير النظاميين، يتعرضون للمضايقات

26. Sophie- Anne Bisiaux, Marco Jonville, Op.cit.

من قبل السلطات التونسية. وتتمثل هذه المضايقات في دفع غرامة مالية أو معاقبتهم بمنعهم من العمل أو الإبحار لفترة زمنية، على اعتبار أن التحقيقات تتطلب الكثير من الوقت. حيث أنّ السلطات عادة ما تذهب في فرضية أن البحار هو الذي قام بتنظيم عملية الهجرة غير النظامية أي هو رئيس الشبكة. ورغم ذلك، فإنّ البحارة ظلوا يُبلّغون عن مكان القارب المنكوب ويطلبون المساعدة. وبالفعل يقدمون المساعدة بصرف النظر عن العقوبة».²⁷

بالإضافة إلى واجب المساعدة الإنسانية، فإنّ إنقاذ القوارب العرّضة للخطر هو التزام منصوص عليه في القانون البحري الدولي، وبخاصة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS والتي تنطبق على جميع السفن. تنص الاتفاقية على التزام جميع الدول بإحضار الناس إلى مكان آمن حيث لم تعد حياة الناجين مهدّدة، ويمكن تلبية احتياجاتهم الأساسية.²⁸

حينما صادف طاقم البخّار شمس الدين بوراسين²⁹ قاربا على متنه 14 مهاجرا في صيف 2018 قرروا إنقاذهم من دون تردد. وإذ هدّد الناجون بالانتحار إذا أُعيدوا إلى تونس، ومع استبعاد تامّ لفرضية تسليمهم إلى خفر السواحل الليبية، قرّر القبطان الاتصال بالخوافر القريبة والمنتمية إلى دولة آمنة وهي إيطاليا. وبعد عدّة محاولات للاتصال من دون إجابة، قرّر القبطان سحب القارب إلى إيطاليا لإنزال المهاجرين في مكان آمن. إذّاك، تمّ اتهام هذا الطاقم بمساعدة المهاجرين غير النظاميين وكلفت عملية الإنقاذ هذه القبض على 7 صيادين وسجنهم لمُدّة 22 يوما بسجن سيليليا. ولكن جدير بالذكر أنّ الاتحاد الأوروبي قد خصّص جهاز مراقبة EUNAVFOR Med والمسماة Sophia صوفيا أيضا، وهي عملية عسكرية للإنقاذ وتفكيك النموذج الاقتصادي للمهربين والمتاجرة بالبشر على حدّ تعبير المفوضيّة، ولكن هذه العملية العسكرية تُراقب البحارة عن كثب في عمليات إنقاذ البشر، ولكنها تترك المهاجرين الغارقين لمصيرهم وتنتظر بعيدا حينما يتعرض الصيادون لهجمات من قبل الليبشيات الليبية بعد سنة 2011. فعلى سبيل المثال، في سنة 2012، لقي صياد تونسي مصرعه تحت الرصاص الذي أطلق من زورق ساحلي ليبي بينما تمّ أسر 18 من أفراد الطاقم الآخرين في طرابلس. في عام 2015 احتجرت الجماعات المسلّحة الليبية أربعة قوارب صيد تونسية دخلت المياه الليبية وأخذتها إلى ميناء زوارة. كما

27. مقابلة مباشرة مع م. ع.، سبق ذكره.

28. Sophie- Anne Bisiaux, Marco Jonville, Op.cit.

29. صاحب مركب صيد ساحلي ورئيس جمعية البحار التنموية البيئية بجرجيس.

وقعت الهجمات حتى في المياه التونسية مثلما حدث في فيفري سنة 2016 عندما تمّ الصعود على متن 13 سفينة صيد تونسيّة على متنها 70 بحّارا وتمّ نقلهم إلى نفس الميناء، ثم طالب الجانب الليبي بقدية مقابل الإفراج عنهم. وفي سنة 2017 هدّد صيادون ليبيا من مدينة زوارة بخطف أي بحّار تونسي يواجهم في البحر انتقاما لسيطرة الحرس البحري التونسي على سفينة صيد ليبية في ميناء صفاقس.³⁰ ومنذ ذلك الحين تضاعفت عمليات خطف الرهائن. وهكذا فإن صوفيا تنظر بعيدا حينما يتعلق الأمر بهجمات الميليشيات الليبية وتترك الصيادين التونسيين لمصيرهم، بينما تتجح السلطات الأوروبية والسياسات الهجرية في تجريم الأفعال الإنسانية. وهكذا كان للهجرة غير النظامية تداعيات سلبية على حياة الصيادين في شبه الجزيرة الجرجيسية. وفي هذا السياق، يلخص ع. ب. هذا الوضع قائلا:

«يعزز الاتحاد الأوروبي مقارنة الأمانة (أي إضفاء الطابع الأمني على الهجرة) من خلال توفير خوافر وأجهزة مراقبة، من دون أن يفكر يوما في خلق وحدة بحرية للإنقاذ أو طائرة خاصة للإنقاذ».³¹

كما لم توفر الحكومات التونسية أو الأوروبية بعد سنة 2011 خوافر وأجهزة لتفكيك عمليات القرصنة والابتزاز في المتوسط، حيث ظلّت الهجرة غير النظامية ضحية الاستخدام الأمني والعنصري من قبل الحكومات اليمينية. وفي هذا السياق، بات الصيد الساحلي ضحية السياسات غير العادلة، حيث يأسف بحارة جرجيس بقولهم: «لدينا في تونس خفر السواحل البحرية الوطنية، ولديهم الميليشيات. منذ رحيل نظام معمر القذافي خرجت ليبيا عن السيطرة، وأصبح معظم الصيادين قراصنة، يسرقوننا أو يأخذوننا كرهائن».³²

يعاني البحّارة من صعوبة الظروف الاقتصادية والاجتماعية وهدر النظم البيئية والتغيرات المناخية ومحاصرتهم في عمق البحر من قبل الميليشيات الليبية، كما يعانون أيضا من ظاهرة الصيد العشوائي، ومع هذا يعرضون المساعدات الإنسانية، ولكن القانون يسلط العقاب على «فقراء الصيد».³³ هكذا تغيب الدولة في البرامج التنموية العادلة وتحضر أثناء الممارسة القمعية. فمن خلال الإيقافات والمحاکمات

30. Sophie- Anne Bisiaux, Marco Jonville, Op.cit.

31. مقابلة مباشرة أجريت يوم 15 أكتوبر 2022 بالميناء الصيدي بجرجيس على الساعة 09:00 في جرجيس، مع ع. ب بحار وفاعل بجمعية البحار التنموية البيئية.

32. Zoé Debussy, Raphael Cuneo, Op.cit.

33. وصف يطلقه أحد الفاعلين في جمعية البحار التنموية البيئية بجرجيس على بحارة الصيد الساحلي على اعتبار أنّ هذا القطاع هو قطاع نبيل ورشيد ولا يضر بالثروة السمكية ولكنه القطاع الأشد تضررا من التغيرات المناخية وهدر النظم البيئية ومن ظاهرة الصيد العشوائي. مقابلة مباشرة أجريت يوم 12 متي 2023 بالميناء الصيدي بجرجيس مع ش. ب، صاحب مركب صيد ساحلي وفاعل بجمعية البحار التنموية البيئية بجرجيس.

والمضايقات بعد عمليات الإنقاذ، يشعر الصيادون بحضور الدولة من خلال ممارسات الاضطهاد. وقد بيّنت دراسة سوسيوولوجية حول بحارة الصيد الساحلي بجرجيس³⁴، أن 93 % من الصيادين المستجوبين قد انخرطوا في عمليات إنقاذ مهاجرين وأن 48.80 % منهم أكدوا تعرضهم لمضايقات من قبل الحرس البحري توزعت على النحو التالي: 5.40 % خطية مالية، 3.40 % حجز القارب، 1 % السجن، 16.30 % الإيقاف، 19.20 % التنبيه الشفوي بعدم إنقاذ المهاجرين مرة أخرى و 3 % الإمضاء على التزام بعدم إنقاذ المهاجرين مرة أخرى.

ديون البحارة: إما السجن أو بيع القوارب لشبكات الهجرة

يقتني بعض بحارة الصيد الساحلي معدات الصيد أو الأسماك بالجملة عن طريق الديون، حيث يشتري من المورّد أو يقوم ببراء بعض مستلزمات وموارد رحلة الصيد³⁵ أو بقية المعدات البحرية، ثم يقوم بسدادها. ولكن في ظرفية قد يكون فيها البحار عاجزاً عن تسديد ديونه جراء التغيرات المناخية وهدر النظم البيئية وتحول المتوسط إلى مرتع للميليشيات الليبية وأصحاب المراكب الكبرى، فإن الهجرة أو بيع القارب لشبكات الهجرة قد يكون أحد الحلول الممكنة. حينما تكون ديون أصحاب القوارب ثقيلة للغاية، فيكون لديهم خياران: السجن أو بيع قواربهم لمنظّمي الهجرة غير النظامية.. وحول خيار اللجوء إلى بيع القارب لشبكات الهجرة، يقول م.ع:

«هناك غلاء في مستلزمات الصيد، وتقريباً منذ حوالي 15 و 20 سنة مضت، على سبيل المثال كان موسم الجمبري أو الأخطبوط يتكلّف على البحار ما بين 30 و 40 مليون دينار تونسي واليوم أصبحت التكلفة في حدود 100 و 120 مليون دينار، زد على ذلك تقلص في الثروة البحرية وغلاء البنزين والمعدات وهذا ما سيجعل من عديد البحارة واقعين في ورطة الدين مع الموردين Les Fournisseurs، فأقل بحار ستجده غارقاً في دين تبلغ قيمته 30 و 40 مليون دينار وحتى أكثر، والمورّد قد يصبر على البحار سنة وستين وينفذ صبره مع ارتفاع قيمة الديون، زد على ذلك ديون المعيشة اليومية والاجتماعية. وهكذا فإن المعادلة سهلة: هناك بحارة قرروا بيع مراكبهم لشبكات الهجرة أو يتولون بأنفسهم تنظيم الرحلة الهجرة غير النظامية،

34. خالد طياي، الأبعاد المناخية والبيئية وتطور النوايا والمشاريع الهجرة: دراسة حالة الصيد الساحلي والحرفي بمنطقتي جرجيس وبوغرارة، تحرير ومراجعة: إيمان اللواتي، مؤسسة روزا لكسمبورغ، مكتب شمال إفريقيا تونس، 2024، ص 62، 63.
35. يقوم بعض البحارة ببراء « الدراين » على سبيل المثال، وهي أحد الوسائل والموارد التي تمكّتهم من اصطيد السلطعون الأزرق.

وهم يفعلون هذا ليس من أجل الإثراء، وإنما من أجل سداد ديونهم. وبعد ذلك يقوم بشراء قارب آخر صغير».³⁶

قصص بيع القوارب لشبكات الهجرة يكاد يعرفها الجميع في جرجيس، حيث يوضّح أحد الصيادين: «كل ما عليك فعله هو الذهاب إلى ديوان البحرية التجارية والموانئ لشراء القارب بشكل قانوني، ثم إعادة بيعه إلى شبكات الهجرة والإعلان عن سرقة».³⁷ ويضيف ش. ب:

«في جرجيس باع العديد من البحارة مراكبهم بالتنسيق مع شبكات الهجرة والدولة تتغاضى عن هذا، فهم يأخذون قواربهم إلى جزيرة لمبادوزا».³⁸

يشير البحارة الذين تحدثنا إليهم إلى أن الظروف والخوف من عدم تسديد الديون ودخول السجن تجعل من بيع القوارب فعلا اضطراريا وليس اختياريا. فالعانة وغياب الدولة قد يجبران فقراء الصيد على بيع قواربهم لشبكات الهجرة ولكن هذا لا يعني أنّ الصيادين هم اليد الخفية لرحلات الهجرة غير النظامية، إذ أنّ غياب الدولة في سياق يمرّ فيه البحر المتوسط بتغيرات مناخية وبيئية وتهديدات من قبل الميليشيات الليبية وعجز البحار عن سداد ديونهم هي عوامل تجعل من بعض الصيادين ينخرطون في المشاريع الهجرة غير النظامية. وهكذا تكون قصص بيع القوارب أحد الحلول الاضطرارية الممكنة من أجل مجابهة الضرر الاقتصادي الذي يمرّ به مجتمع الصيد الساحلي. وهكذا فإن الهجرة غير النظامية كدينامية اقتصادية محلية تمكن العديد من البحارة من سداد ديونهم وعدم الزج بهم في السجن.

الحقرة وحركات الاحتجاج

اعتبرت السلطات الأوروبية وكذلك المحلية أن العديد من الصيادين هم اليد الخفية لرحلات الهجرة غير النظامية، وتمّ اعتبار شواطئ جرجيس نقطة انطلاق عمليات الهجرة عبر المتوسط في ظرفية يمر فيها البحر المتوسط بتغيرات مناخية وهدر للنظم البيئية الأمر الذي ساهم في تراجع الظروف السوسيو اقتصادية للصيادين. ومع

36. مقابلة مباشرة مع م. ع، سبق ذكره.

37. Zoé Debussy, Raphael Cuneo, Op.cit.

38. مقابلة مباشرة أجريت يوم 12 ماي 2023 بالميناء الصيدي بجرجيس مع ش. ب، صاحب مركب صيد ساحلي وفاعل بجمعية البحار التنموية البيئية بجرجيس.

هذا فقد قادَ المجتمع الصيدي الجرجيسي حركة احتجاجية محلية تعتبر هي الأطول منذ إعلان التدابير الاستثنائية في 25 جويلية 2021.³⁹

ليلة 21 سبتمبر 2022، صعد 17 مهاجرا ومهاجرة، من بينهم 14 شابا وشابطين ورضيعة،⁴⁰ قاربا للصيد الترفيهي منطلقا من شواطئ جرجيس محاولين الوصول به إلى الضفة الشمالية من المتوسط. ولكن جراء عاصفة بحرية أو الارتطام بإحدى خوافر السلطات التونسية أو الليبية أو الأوروبية⁴¹ غرقَ المركب ومات المهاجرون. وقبل وصول خبر الغرق، نظّم المجتمع الصيدي الجرجيسي وبقيادة جمعية البحار التنموية البيئية بجرجيس يوم 26 سبتمبر 2022 عملية تمشيطية وعلى بعد يتراوح بين 35 و45 ميلا⁴² وحتى 60 ميلا باتجاه لمبادوزا ثم التفرق شمالا وجنوبا لكي تصل المسافة الجمالية إلى حوالي 250 ميلا. وقد وجد البخّارة خلال ذلك اليوم جثتين على بعد 35 ميلا تقريبا من شاطئ جرجيس وأبلغوا الحرس البحري بخصوصهما. وفي اليوم الموالي (27 سبتمبر) دُفن الهالكان من قبل السلطات المحلية في مقبرة حدائق إفريقيا بجرجيس دون عرضهما على التحاليل الجينية. وفي يوم 5 أكتوبر 2022 لفظ البحر جثة الفتاة «ملاك»⁴³ على شاطئ أغير بجزيرة قرب وإٍ صغير اسمه وادي المعمورة، وفي الليلة نفسها تمّ التعرّف عليها من قبل شقيقتها عن طريق لباسها وتحديدًا عن طريق «إسوار» bracelet في يدها منقوش عليها اسمها «ملاك». ومع هذا، وفي سياق تطور الأحداث والاحتجاج، تم التفتن إلى أن الجثتين اللتين تم دفنهما يوم 27 سبتمبر دون تحاليل جينية هما لشابين كانا قد صعدا القارب رفقة «ملاك» ليلة 21 سبتمبر.⁴⁴

عموما اتجهت الدولة التونسية إلى سياسة الاحتقار، حيث دُفنت الجثث دون تحاليل جينية، وكانت استجابتها بطيئة في عمليات الإنقاذ ورفع الجثث، إذ أن أغلب الجثث وجدها الصيادون المتطوعون وليس الحرس البحري، في هذا السياق يوضح ب. س :

«ما لاحظناه هو غياب الدولة وغياب السياسيين المسؤولين وغياب الأمن في

39. انطلقت الحركة تقريبا منذ أواخر سبتمبر 2022 إلى حدود الدخول في شهر رمضان 2023 والموافق لـ 22 مارس 2023.

40. كل المهاجرين والمهاجرات من أصول جرجيسية.

41. إلى حدود كتابة هذه الورقة لم يحدد القضاء التونسي سبب غرق القارب، وهناك روايتان محليتان أحدهما تقول أن سبب الغرق هو العاصفة البحرية في تلك الليلة أو ما يطلق عليها البحارة ب: النوا» ورواية أخرى ترجح أن سبب الغرق هو ارتطام القارب بخفر سواحل السلطات التونسية أو الليبية أو ربما الأوروبية.

42. الميل الواحد هو حوالي 1.8 كلم.

43. «ملاك» هي إحدى المهاجرات التي صعدن القارب ليلة 21 سبتمبر 2022.

44. لمزيد القراءة حول تفاصيل حركة جرجيس وكرولوجيا الأحداث يمكن للقارئ العودة إلى: خالد طبايبي، جثث عائمة وأرواح هائمة عيث الدفن ودولة الاحتقار: مأساة شبه الجزيرة الجرجيسية، المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية، 2022.

عمليات البحث والتمشيط. ونحن نستنكر هذا... الدولة لم تدعم عمليات البحث التي قام بها البحارة ولم تقم حتى بالتنسيق معنا والإرشاد.»⁴⁵

عززت هذه المعطيات شعور السكان المحليين بالإهانة والتجاهل والاحتقار، حيث كثر ب. ز⁴⁶ عديد المرات كلمة «تحقرنا» (تعرضنا للاحتقار)، ويشكّل مفهوم الحقرة في منظومة الفعل الاحتجاجي «النقيض الأمثل لمفهوم الكرامة والاحترام والمساواة، ويشير في المقابل إلى مفاهيم أخرى مثل الزبونية والاستبداد والفساد والرشوة والمحسوبية.»⁴⁷ وفي هذا السياق، تشكلت حركات الاحتجاج بقيادة جمعية البحار التنموية البيئية والاتحاد المحلي للشغل بجرجيس. كما ساندتها عديد المنظمات وفي مقدمتها المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية. ونظم المجتمع المحلي يوم 18 أكتوبر 2022 إضرابا عاما محليا، وكان هو الإضراب الأول في تاريخ تونس الحامل لمضامين متعلقة بقضية الهجرة. وإزاء هذه الحركات الاحتجاجية، أدلى رئيس الجمهورية التونسية قيس سعيد بتصريحات مفادها أنّ حقيقة غرق القارب ستتكشف، ولكن إثر التصريحات الرئاسية الواعدة بكشف الحقيقة من دون التحوّل إلى برنامج فعلي، قرّر المجتمع المحلي يوم 18 نوفمبر 2022 تنظيم مظاهرة سلمية نحو جزيرة جربة والتي تبعد عن جرجيس حوالي 47 كلم، وذلك بالتزامن مع انعقاد القمة الفرنكوفونية فيها. ولكن في ذلك اليوم، أقدمت قوات البوليس المرابطة في المفترقات الفاصلة بين جرجيس وجربة على قمع الاحتجاج السلمي الذي قرّر الأهالي تنظيمه لإيصال أصواتهم والمطالبة بكشف الحقيقة عن الفاجعة البحرية. فقد تمّ استعمال قنابل مسمّلة للدموع منتهية الصلاحية استهدفت حتّى النساء والقصر وتمّ إيقاف العشرات من الشباب وقادة الحراك ومقايضتهم بعودة الأهالي إلى جرجيس. وتأتي هذه السياقات القمعية في اليوم الذي صرّح فيه رئيس الجمهورية قائلا: «صبرًا يا أهل جرجيس، فالحقيقة آتية.»⁴⁸

جدير بالذكر أن تجاهل الدولة ليست العامل الوحيد الذي ساهم في تصاعد وتيرة الحركات الاحتجاجية. فقد كان لاستحضار الأفعال التضامنية والتاريخية دور مهم في تعزيز الدينامية التضامنية والاحتجاجية، باعتبار أنّ الأشكال التضامنية في المجتمع

45. مقابلة مباشرة أجريت يوم 15 أكتوبر 2022 بمقر جمعية البيئة التنموية بجرجيس على الساعة 13:00 في جرجيس، مع. ب. س، بحار وصاحب مركب صيد ساحلي وفاعل في جمعية البحار التنموية البيئية.

46. مقابلة مباشرة أجريت يوم 18 أكتوبر 2022 بالميناء الصيدي بجرجيس على الساعة 14:00 في جرجيس، مع. ب. ز، صاحب مركب صيد ساحلي وفاعل في جمعية البحار التنموية البيئية.

47. الحبيب استاتي زين الدين، «الفعل الاحتجاجي في المغرب وأطروحة الحرمان النسبي: في الحاجة إلى تنويع المقاربات التفسيرية» عمران للعلوم الاجتماعية والإنسانية، عدد 22، المجلد السادس، خريف 2017، ص 165، 186، ص 171.

48. خالد طباطبي، فاجعة مركب جرجيس: الوجه الآخر للأحداث، المفكرة القانونية، 21 فيفري 2023.

المحلي هي عادة ثقافية تاريخية. ففي سنة 1907 عاشت جرجيس على حدث أليم أصبح يسمّى بـ «عام القارب»، ودارت أحداث هذه القصة في منطقة القبلية في الحدود الليبية الطرابلسية والمتمثّل في الانفجار الذي وقع على وجه الصدفة (انفجار الباخرة) وراح ضحيته 37 شخصا وجرح 19 آخرين كلهم من البحارة واحترق 20 مركبا.⁴⁹ وبرزت خلال تلك الحادثة أشكال تضامنية مع عائلات الموتي والجرحي، فالنزعة التضامنية موجودة في المجتمع المحلي والعمق الثقافي وقائمة على أساس القرابة، وقد استحضر السكان خلال الاحتجاجات الأخيرة حادثة «عام القارب»⁵⁰ وغيرها من القصص التضامنية المحلية، حيث لخص لنا ع. ب هذا العمق الثقافي بقوله: «في جرجيس دائما نقول «فزعة العكّارة»⁵¹ والفرزة العكّارية هي ثقافة تاريخية، تضامنية وحميمية في المجتمع المحلي وصارت هذه النزعة عرفا ومعيارا محليا، حيث يقول ب. س في هذا السياق: «لا يمكننا أن نكون بعيدين عن هذه الفاجعة، لأنّه في جرجيس لدينا عادات وتقاليد لا يجب الخروج عنها».⁵²

من جهة أخرى لا يكفي أن يكون الموقف الرسمي غير عادل حتى تظهر التعبئة، ولا يمكن أن تكون هناك تعبئة من دون أطر التفسير التي تتكون من ثلاثة أبعاد: التأطير التشخيصي، والتأطير الإنذاري، والتأطير التحفيزي.⁵³ فقد عملت جمعية البحّار والقادة النقابيين⁵⁴ أولاً على تشخيص الوضع من خلال تحديد المشكلة والمسؤوليات. ثم عملت ثانيا على استشراف وسائل معالجة القضية باقتراح حل للمشكلة أو خطة هجوم. أما الإطار التحفيزي فهو يقدم سببا للانخراط في العمل الجماعي، كما يتضمن مفردات «الحافز» الملائمة.⁵⁵ وهكذا عمل قادة الحراك على تأطير الاحتجاجات من خلال الخطاب العام والذي حدّد الخصم والمشكلات وطرح البدائل وقسّم الصراع بين «نحن» و«هم»، «نحن» ضحايا السياسات غير المتكافئة وغير العادلة و«هم» صنّاع هذه السياسات والحكومات والنخب السياسية سواء داخل تونس أو خارجها وغير العادلة والتي كانت سببا في موت المهاجرين ودفنهم بطريقة غير إنسانية.⁵⁶ كما لعبت شبكات التواصل الاجتماعي واللافئات والعلاقات

49. سالم الأبيض، «تاريخ شبه جزيرة جرجيس من العصور القديمة إلى نهاية الاحتلال الفرنسي: دراسة اجتماعية- تاريخية في التاريخ المحلي»، تقديم: نور الدين سريب، الشركة العامة للطباعة، 2001، ص 170.

50. مقابلة مباشرة، أجريت يوم 15 أكتوبر 2022 على الساعة 12:00 في جرجيس، مع سالم الأبيض، جامعي وسياسي.

51. مقابلة مباشرة ع. ب، سبق ذكره.

52. مقابلة مباشرة مع ب. س، سبق ذكره.

53. David Snow, Robert Benford, «Processus de cadrage et mouvements sociaux : Présentation et bilan», Traduit de l'anglais (Etats-Unis) par Nathalie Miriam Plouchard, Revue Politix, vol 25, no 99, 2012, pp 217 - 255. P 226.

54. وفقا لشبكة الملاحظات، فإن الكاتب العام للاتحاد المحلي بجرجيس كان قد لعب دورا هاما في تشكل واستمرارية التعبئة الجماعية.

55. David Snow, Robert Benford, Op.cit. P 229.

56. معلومات من شبكة الملاحظات خلال المنتصف الأول من شهر أكتوبر 2022.

أدوارا تحفيزية في استمرارية دينامية الأفعال النضالية. وفي كل هذه السياقات الاحتجاجية وتراجع الظروف الاقتصادية والاجتماعية للصيادين في ظرفية تتجه فيها السياسات الهجرية الأوروبية إلى مزيد بناء جدران العزل، فإن رحلات الهجرة غير النظامية ستظل أحد الحلول الممكنة للهروب من واقع غارق في الهشاشة والإقصاء.

الاستمرار الجيلي للحرقة

في ميناء الصيد بجرجيس وفوق مركب للصيد الساحلي يقول ش. ب: «أتمناك (تُخاطب في الباحث) أن تظل في الميدان وأتمنى أنا أن أظل حيا على هذه الأرض وستأتي بعد سنوات ولن تجد تقريبا أجيالا جديدة في جرجيس تشتغل في الصيد الساحلي.»⁵⁷

من جهة أخرى كرر أحد بخّارة جرجيس: «بين الياه الملوثة، والمشاكل الاقتصادية، وآفة داعش (سلطعون البحر)، والأسماك التي لم تعد تتكاثر، والإسفننج المريضة، والهجمات البيئية، والضغط الإيطالي الأوروبي، بالنسبة لي كصياد سمك في تونس «لم تعد هنا حياة». لقد غادر معظم أبناء جرجيس إلى أوروبا بعد أن هاجروا بطريقة غير نظامية عن طريق البحر، فهم يعلمون أنه في هذه المنطقة التي تعيش بشكل أساسي من الصيد، لا مستقبل لهم.»⁵⁸

تطرقت مقالة نشرت في صحيفة La Presse يوم 11 ديسمبر 2017 إلى عزوف الشباب دون سن الثلاثين عن الاشتغال بقطاع الصيد وهذا ما سيؤدي إلى شيخوخة هذا القطاع بالمناطق التي شملها المسح.⁵⁹

وفي السياق نفسه، يضيف م. ع: «إنّ معدّل أعمار العاملين في قطاع الصيد الساحلي في جرجيس متقدم جدا فهو ما بين 55 و60 سنة، وفي الصيد الساحلي لن تجد الشباب كثيرا، فالناس هجروا هذا القطاع لأنه لم يعد يلي الحاجيات

57. مقابلة مباشرة مع ش، ب، سبق ذكره.

58. Sophie- Anne Bisiaux, Marco Jonville, Op.cit.

59. Azzam Mahjoub, Mohamed Mondher Beghith, La sécurité et la souveraineté alimentaires et le droit à l'alimentation en Tunisie, FTDES, 2022. P 106, 107.

الاجتماعية والاقتصادية».⁶⁰

ورغم تاريخية العمل والنشاط الصيدي في جرجيس الذي انتقل عبر أجيال إلا أنّ الآباء اليوم لم يعودوا يشجعون الأبناء على العمل في هذا القطاع وخاصة قطاع الصيد الساحلي، يقول ش، ب: «خلال تسعينيات القرن الماضي كان «البحري» (عضو فريق الصيد) بإمكانه تأسيس أسرة وبناء منزله الخاص، وهذا الأمر صار صعبا اليوم، فإن تمكن من تأمين مصاريفه اليومية يُعتبر محظوظا. لقد اشتغلت حوالي 32 أو 33 سنة في البحر منذ سن 17 سنة واشتغلت مع أبي وأقاربي وهو عمل وراثي، ومع هذا لم أشجّع ابني للعمل في البحر وهو الآن يعيش في فرنسا، لأننا نحن نعيش في واقع مُرّ، لذلك لم أشجع ابني على العمل في قطاع الصيد الساحلي».⁶¹

وفقا لنتائج بحث كمي، يعتبر 99.50 % من بحارة الصيد الساحلي المستجوبين بجرجيس، أنّ هناك عزوفا على إقبال الشباب للعمل في القطاع الصيدي، ويعتبر 81.80 % منهم أن هذا العزوف هو نتاج التحولات المناخية وهدر النفايات في المتوسط، ويقر أيضا 98.50 % منهم بأن عجز الدولة هو أحد الأسباب المشجعة على عدم انخراط الشباب في مهن الأسلاف.⁶²

رغم تدهور أوضاع المجتمع الصيدي، وغياب الدولة وعجزها على تطوير هذا القطاع، إلا أنّ جمعية البحار التنموية البيئية قد عملت على تدريب فئات شابة من أجل حثهم على العمل في القطاع الصيدي، لكن ذلك لم يمنع الشباب الجرجيسي من اختيار قرار الهجرة. وهذا ما يعبر عنه س. خ بقوله: «قامت جمعية البحار بعد سنة 2011 بتدريب 56 شابا من جرجيس حول كيفية الغوص وقدمت لهم شهادات في الغوص، ودامت هذه الدورة أربعة أشهر ونصف وتحصلوا على منحة رمزية كل شهر طيلة فترة التكوين، وأقيمت هذه الدورة التدريبية في معهد الصيد بجرجيس، ولكن اليوم بقي منهم تقريبا حوالي 10 شبان فقط، فقد قرر البقية أن يسلكوا طريق الهجرة سواء كانت بأشكال نظامية أو غير نظامية».⁶³

في السياق نفسه يضيف م، ع: «نحن في جمعية البحار وفي عام 2015 قمنا بتكوين 50 شخصا من جرجيس في الليكانيك، واليوم ليس لدينا أي شخص، فكلهم تقريبا

60. مقابلة مباشرة مع م، ع، سبق ذكره.

61. مقابلة مباشرة مع ش، ب، سبق ذكره.

62. خالد طياي، الأبعاد المناخية... مرجع سابق، ص 68.

63. مقابلة مباشرة أجريت يوم 8 ماي 2023 على الساعة العاشرة صباحا بمقر جمعية البحار التنموية البيئية بجرجيس مع س. خ فاعل بجمعية البحار التنموية البيئية بجرجيس وصيد اسفنج بالميناء الصيدي بجرجيس.

هاجروا بطريقة غير نظامية. فقد تحصلوا على شهادت آنذاك واشتغلوا في البحر ولكن لم يجدوا في البحر أرباحا تلي لهم حاجياتهم الاجتماعية والاقتصادية. فالبحر لا يصنع لهم مستقبلا أفضل ولا يمكن لؤمهم لأنه من حقهم التفكير في فرص أفضل.⁶⁴

يؤدي انسحاب الدولة وعجزها إلى انتقال الشباب من العمل الصيدي الوراثي إلى البحث عن فرص أفضل في دول الشمال الصناعي، وهذا ما قد يترك فرضية تصخر قطاع الصيد الساحلي مستقبلا، في هذا السياق يقول ش، ب: «طلالما أنه لا توجد استثمارات وتشجيعات وتطمينات والإيمان بقدرة الشباب فإن الهجرة لن تقف، فالآفاق مسدودة. ونحن الآن تقريبا أنهينا تجربة العمل في البحر، ولا أعتقد أن هناك جيلاً آخر سيعمل في الصيد، هنا نجد شيخوخة في القطاع. سابقا كنا نعمل مع آبائنا وكنا نحب البحر والصيد، والآن هناك عزوف، الآن في قواربنا وأثناء عملنا أكثر موضوع يتم تداوله هو «الهجرة» لأنها مثلت خيارا، ورغم ما رافقها من قصص أليمة فإنها مثلت خيارا آخر للشباب.»⁶⁵

يُقر أغلب بحارة الصيد الساحلي بجرجيس على أن التغير المناخي وهدر النفايات في المتوسط وعجز الدولة هي أبرز الأسباب التي جعلت من الشباب يهجر هذا القطاع.⁶⁶ وفي هذا السياق تبين الدراسة المشار إليها سابقا⁶⁷، أن 52.70 % من الصيادين المستجوبين في جرجيس يعتبرون أن الهجرة خارج تونس تمثل أحد الحلول الممكنة لقاومة التحول المناخي وتلوث البحر للمتوسط وابتزاز القراصنة، ويقر 81.80 % منهم على أنهم سيشجعون أبناءهم وأسرههم على الهجرة.

إذن تتطور نوايا الهجرة للشباب الجرجيسي في سياق التحفيز العائلي والتراث الهجري الذي عرفته المدينة، إذ أنها تاريخيا «تعتبر من أكثر المناطق التونسية التي هاجر سكانها نحو أوروبا وخاصة فرنسا حيث أنه لا تكاد تخلو عائلة منها من وجود أحد أفرادها في الخارج. فم منذ زمنية ما بعد الاستعمار، وبتاج الهشاشة الاقتصادية، عرفت جرجيس نوعين من الهجرة الداخلية نحو تونس العاصمة والمناطق الساحلية، والخارجية نحو فرنسا وليبيا. ومن أبرز أسباب هذه الهجرات هو البحث عن عمل.»⁶⁸ وفي دراستها بيّنت ريم الخويلدي أن 95 % من أفراد العينة قد صرّحوا بأن لهم أحدا

64. مقابلة مباشرة مع م. ع، سبق ذكره.

65. مقابلة مباشرة مع ش. ب، سبق ذكره.

66. معلومات من شبكة الملاحظات ومن خلال المقابلات كان قد استنتجها الباحث خلال شهر ماي من سنة 2023.

67. خالد طبايبي، الأبعاد المناخية...، مرجع سابق، ص 81.

68. ريم الخويلدي، خصائص الهجرة والمهاجرون في الجنوب الشرقي التونسي: مدينة جرجيس مقالا، بحث لنيل شهادة ماجستير في علم السكان، إشراف: إيمان الكشباطي، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية بتونس، جامعة تونس، السنة الجامعية: 2018-2019، ص 16، 26، 27.

من أفراد عائلتهم مقيم بالخارج.⁶⁹ وهكذا فإن الهجرة التاريخية لمواطني جرجيس نحو فرنسا في سياق قوة الحلقات المجتمعية المحلية وتراجع الظروف الاقتصادية والاجتماعية تلعب دورا مهما في تشكيل القرار الهجري.

لكن في ظلّ غياب القنوات النظامية للمهاجرين يتزايد الطلب على العبور غير النظامي إلى أوروبا. وبسبب نقص الموارد البديلة للصيادين، فإنّ العرض أخذ في الازدياد. وهذا لا يعني أنّ الصيادين هم «اليد الخفية وغير المرئية» في رحلة الهجرة غير النظامية. إذ أن المزج بين نموذج التنمية للموَّث وغير المنضبط وتقايس السلطات التونسية فيما يتعلق بحماية البيئة وازدراء السياسات الهجرية الأوروبية القاتلة للأرواح البشرية في سياق يتعرض له البحارة للاعتداء من قبل الميليشيات الليبية، هي عوامل حفزت أبناء الصيادين والشباب الجرجيسي على الانخراط في مشاريع الهجرة غير النظامية. ومن جهة أخرى، فإن المهاجرين غير النظاميين أو المرشحين للهجرة من مناطق تونسية أخرى أو من جنسيات أخرى غالبا ما يفضلون الانخراط في رحلات هجرية تكون أكثر أمانا. في جرجيس، ينتقل الصيد من الأب إلى الابن، لذلك يمتلك أبناء الصيادين دراية بالبحر ورياحه وعواصفه ومدّه وجزره وتياراته، ويعرفون طرق الحصول على القوارب. وحينما يكون هؤلاء على رأس القيادة فإنّ الرحلة تكون أكثر أمانا بالنسبة لأولئك الذين يخاطرون بالعبور على متن قارب.

ملاحظات ختامية

الهجرة غير النظامية ليست ظاهرة منعزلة عن البيئة الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والثقافية، حيث أثّرت رحلات الهجرة على المجتمع المحلي الجرجيسي بشكل عام وعلى مجتمع الصيد الساحلي بشكل خاص. في سياق الأزمة الأمنية التونسية وبعد حركات الاحتجاج سنة 2011، تمّ تثبيت جرجيس كمدينة انطلاق من قبل الحكومات اليمينية الأوروبية الأمر الذي أدى إلى اعتبار مجتمع الصيد الساحلي كمنظمي رحلات الهجرة غير النظامية عبر المتوسط. وفي سياق السياسات الردعية الأوروبية، تمّ تجريم عمليات الإنقاذ والتضييق على الصيادين في البحر. ويزامن هذا التضييق مع التقسيم غير العادل للحدود ما بين تونس وليبيا والجزائر في ظرفية لم يعد بإمكان البحارة الاصطياد على مشارف بحار ليبيا أو في خليج سرت

الغني بالأسماك والثروة البحرية. وهكذا ساهمت حركات الهجرة عبر المتوسط في التضييق على أرزاق الصيادين الأمر الذي أدى إلى تدهور ظروفهم الاقتصادية والاجتماعية.

من جهة أخرى، أدت التغيرات المناخية وهدر النظم البيئية وتصاعد عمليات القرصنة والابتزاز وتنامي ظاهرة الصيد غير القانوني الذي لا يحترم الراحة البيولوجية ويقوم بإبادة العديد من الأنواع البحرية إلى تراجع الظروف الاقتصادية والاجتماعية لبحارة الصيد الساحلي. وفي إطار الهشاشة السوسيو اقتصادية وتعاكس السلطات وتكاثر الديون على كاهل الصيادين يجد بعض البحارة أنفسهم منخرطين في مشاريع الهجرة غير النظامية وذلك من أجل تسديد الديون. وهكذا مثلت الهجرة أحد الحلول الممكنة لجابهة خطر الدخول إلى السجون والهشاشة الاقتصادية والاجتماعية. ولكن جدير بالذكر أنّ السياسات الهجرية الأوروبية العازلة للحدود والعلاقات غير المتكافئة ما بين الشمال الصناعي والجنوب الهش اقتصاديا في سياق لم تتمكن فيها الحكومات المتعاقبة بعد سنة 2011 من إيجاد حلول جذرية لقطاع الصيد الساحلي هي العوامل الحاسمة التي أدّت إلى انخراط بعض فقراء الصيد في المشاريع الهجرية.

رغم قصص الألم والمحن التي يمر بها الصيادون، فإن المجتمع الصيدي الجرجيسي كان في طليعة قيادة الحركات الاحتجاجية برهانات هجرية في خريف وشتاء 2022 - 2023. حيث عملت هذه الفئات على تأطير الحراك وتنظيم رحلات بحرية من أجل البحث عن المفقودين في غمار المتوسط. وقد كانت هذه الممارسات النضالية والتضامنية على حساب أوقات عملهم ومواردهم المادية. ومع هذا، تم تجريم الحركات الاحتجاجية عن طريق بعض الإيقافات التي طالت بعض الشباب وعن طريق قمع بعض المظاهرات باستخدام القوة الردعية والأمنية.

في إطار استمرارية هدر النظم البيئية والتغيرات المناخية وتحول المتوسط إلى مرتع لبعض الميليشيات الليبية، وفي سياق استهزاء السياسات الأوروبية التي ساهمت في قتل عديد الأرواح البشرية، فإنّ رحلات الهجرة غير النظامية لن تنقطع سواء كانت من شبه الجزيرة الجرجيسية أو من مدن ساحلية أخرى تونسية. حيث يمكن القول أنّ مدينة جرجيس في سياق عاشت فيه المدينة على وقع تراث هجري تاريخي لا تزال تتسم بالعديد من المرشحين للهجرة، سواء كان ذلك بطريقة نظامية أو غير نظامية، وهكذا لن تقف الدينامية الهجرية وستظل المدينة مفتوحة على عديد التحولات

الاجتماعية والاقتصادية والمجتمعية والثقافية الأخرى.

بناء على ما سلف ذكره، يمكن القول أنّ حركات الهجرة هي حركات للرفض والتمرد. فالهجرة غير النظامية هي فعل ضدّ تقاعس السلطات وازدراء السياسات الهجرة الأوروية. وتجد هذه التعبيرات تفسيراتها في المجتمع المحلي ضمن المقاربة التاريخية، ففي زمن الإيالة التونسية وما قبل الحقبة الاستعمارية (1881)، «مثّلت حركة الهجرة لأفراد أقصى الجنوب أحد الحلول المتيسرة والممكنة التي يقع الالتجاء إليها في الأوقات التي تشح فيها الطبيعة أو يتزامن شحّها مع ضرورة دفع الضرائب، فكانت الهجرة والتنقل يعتمدان أيضا كوسيلة للتعبير عن الرفض وإعلاناً للتمرد على السلطة.»⁷⁰

70. عائشة التايب، المجموعات القبلية بأقصى الجنوب التونسي وهجرة العمل المؤقتة، في حول الجنوب التونسي من الاحتلال إلى الاستقلال-1881 1956، جمع النصوص وأعدّها للنشر: فيصل الشريف، منشورات المعهد الأعلى لتاريخ الحركة الوطنية، سلسلة تاريخ الحركة الوطنية، عدد 12، جامعة منوبة، تونس، 2005، ص 93، 112، ص 99.

ولاية صفاقس



معطيات بحرية

• طول الساحل: 235 كلم

• عدد موانئ الصيد البحري: 8

• عدد مراكب الصيد: 3550

• عدد العاملين في قطاع الصيد البحري:
12287 فردا (حسب إحصائيات 2022)



ولاية صفاقس

المسافة بين
صفاقس الكبرى
ولامبيدوزا

170

كيلومترا



لامبيدوزا

قرقنة

المسافة بين
قرقنة ولامبيدوزا

140

كيلومترا

معطيات الهجرة

• نقطة الوصول الرئيسية في إيطاليا:
جزيرة لامبيدوزا Lampedusa

• المسافة بين صفاقس الكبرى
ولامبيدوزا: 170 كيلومترا

• المسافة بين قرقنة ولامبيدوزا:
140 كيلومترا

• نسبة عمليات الهجرة غير النظامية التي
تم اعتراضها في 2023: 55 %

• عدد الجثث التي تم العثور عليها في
سواحل الولاية في 2023: 489

معطيات ديموغرافية وسوسيو-اقتصادية

• عدد السكان: 1028364 نسمة

• نسبة النشطين من جملة السكان: 45.37 %

• نسب البطالة: 11.9 %

• نسب الفقر: 8.1 %

• الأنشطة الاقتصادية: الصناعات المعملية،
والورشات الحرفية، التربية والصحة والخدمات،
البناء والأشغال العامة، التجارة، الفلاحة (اللوز
وزيت الزيتون والألبان واللحوم) والصيد البحري.

مصادر الخرائط:

-المعهد الوطني للإحصاء
-المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية
-وزارة الفلاحة
-المنظمة الدولية للهجرة

صفاقس :

مدينة متوسطة عالقة في زحمة مراكب «الحرّاقة» وخفر السواحل

محّمّ رامي عبد المولى
(مُترجم وصحفي مستقل)

في بداية شهر جوبلية 2023 أصبح اسم مدينة صفاقس على كل لسان في تونس، بل تفاقته أكبر المنصّات الإعلامية العربية والإفريقية والأوروبية. للأسف، لم يأت هذا الاهتمام بسبب إنجاز يُثير الإعجاب. كما أنه لم يرتبط بكارثة طبيعية أو حادث فظيع. بل جاء عقب اندلاع أعمال عنف ذات طابع عنصري استهدفت مهاجرين قادمين من دول أفريقيا جنوب الصحراء، أغلبهم يأتون إلى المدينة سعياً إلى الانطلاق -بشكل غير نظامي- من سواحلها نحو البرّ الإيطالي.

تحدّثت تقارير صحفية وبيانات حقوقية عن «هجمات مُنظمة» و«عمليات تهجير» و«مطاردات» و«أبارتهيد» وغيرها من ممارسات قامَ بها أهالي المدينة ضدّ فئة مستضعفة. من خلال هذه التوصيفات وبعض التغطيات الإعلامية، بدأ الأمر وكأنّ سكان المدينة تحوّلوا فجأة إلى وحوش أو أصابتهم لوثّة جنون عنصري مُباغته، فاتفقوا في لحظة واحدة على إخراج كل المهاجرين ومُطاردتهم على طول مئات الكيلومترات حتى يطمثّوا على وصولهم إلى الحدود الليبية أو الجزائرية، وتركهم في العراء ليقتلهم الجوع والعطش. طبعاً بعض وسائل الإعلام والمنظمات كانت

أكثر موضوعية وتفطّنت إلى ضرورة إرسال ملاحظتين على عين المكان حتى تتّضح الصورة أكثر. كما حرص كثير من الصحفيين والناشطين على الإشارة إلى الدور الكبير الذي لعبته الدولة ممثلة في السلطة السياسية والأجهزة الأمنية في اندلاع أزمة المهاجرين في صفاقس وإدارتها. لكن، قليلة هي البيانات والتقارير التي حرصت على التذكير بالمسؤولية التاريخية والمحورية للاتحاد الأوروبي في كل المآسي المرتبطة بالهجرة غير النظامية في حوض البحر الأبيض المتوسط، والأقلّ منها البيانات والتقارير التي حاولت أن تفهم وتُبرز العوامل التي أوصلت الأوضاع في صفاقس إلى حدّ الانفجار.¹ لذلك تحاول هذه المقالة أن تقرّ الهجرة غير النظامية في ولاية صفاقس والظواهر المحيطة بها، من خلال إرجاعها إلى أبعادها السياسية والاقتصادية والاجتماعية.

صفاقس والهجرة: علاقة قديمة ومتينة

في 26 أبريل 1996 نُشرت إحدى أهم الصحف الإيطالية «لا ريبوبليكا» La Repubblica تقريراً عنوانته «مذبحة في بحر لامبيدوزا»، إثر حادثة غرق مركب يُقلّ مهاجرين تونسيين غير نظاميين قادمين من سواحل مدينة صفاقس. 25 تونسيا ركبوا، مساء 24 أبريل 1996، قارباً خشبياً مُعدّاً للصيد البحري، يبلغ طوله 12 متراً. وعلى الرغم من سوء الأحوال الجويّة في تلك الليلة وتقاذف الأمواج للمركب طيلة ساعات في مضيق صقلية، فإن المهاجرين استطاعوا الوصول إلى مشارف جزيرة لامبيدوزا فجر اليوم الموالي. على بعد 500 متر من اليابسة قرّر الرّبّان إغراق المركب وإجبار الركاب على السباحة حتى لا يقترب أكثر من دوريات خفر السواحل الإيطالي. لكن حالة الطقس -وربما عدم إجابة بعض المهاجرين للسباحة- عَقَّدت الأمور. أربعة مهاجرين فقط وصلوا أحياء إلى الجزيرة، ولفظ البحر جثة خامسة، أما العشرون المتبقون فقد ابتلعتهم الأعماق.

شكّلت هذه الحادثة أولى مآسي الهجرة غير النظامية في البحر الأبيض المتوسط، التي حظيت بتغطية إعلاميّة وتمّ توثيقها. نَقَلَ التقرير الصحفي شهادات الناجين، ومن بين التفاصيل «الثانوية» الواردة فيه؛ المبلغ الذي دفعه كل مهاجر: 600 دينار. في أبريل 1996 كانَ سعر صرف الدولار في تونس يُقدَّر بـ1,1 دينار، أمّا اليوم -سبتمبر

1. في هذا السياق بالإمكان الاطلاع على تحقيق ميداني أنجزته المفكرة القانونية حول الهجمة العنصرية في صفاقس، بعنوان: «ليالي الاقتلاع في تونس: تحقيق في مآسٍ صنعتها كراهية الحاكم وشبكات الاستغلال» منشور بموقع المفكرة بتاريخ 02 نوفمبر 2023. (هذا الهامش من وضع المحرر).

2023 - فهو يتجاوز 3,1 دينار. في تلك السنة كان الأجر الأدنى المضمون في تونس يُقدَّر بـ145 ديناراً، أي أن تكلفة «الحرقاة» في ذلك الوقت كانت تُناهز أربعة أضعاف الأجر الأدنى. في 2023 بلغت قيمة هذا الأجر 459 ديناراً، في حين صارت تعريفة «الحرقاة» تتراوح ما بين 3000 و7000 ديناراً. بعد ثلاثين عاماً نجد أن الأجر الأدنى (المضمون نظرياً) تضاعف ثلاث مرات، لكن قيمته باعتماد سعر صرف العملات لم تتطور نظراً لتدهور سعر صرف العملة المحلية (حوالي 150 دولاراً في 1996 و2023) أما القدرة الشرائية فيمكن القول أنها تدهورت تماماً مع الارتفاع المستمر لأسعار البضائع والخدمات. في تدني الأجر الأدنى والأجور عموماً بعض من أسباب ازدهار الهجرة غير النظامية في تونس.

تقرير «لا ريبوليكاً» - المتعاطف مع المهاجرين والمُنذّر بممارسات المهريين والسلطات الإيطالية - أشار أيضاً إلى حادثة حصلت قبل غرق القارب بعشرة أيام، أطلق فيها خفر السواحل الإيطالي أعيرة نارية في الهواء لإجبار مركب مهاجرين لا نظاميين على التوقف. تسببت إحدى الرصاصات في نشوب حريق على متن المركب، مما أجبر بعض الركاب على القفز في البحر، وأحدهم لم يكن يجيد السباحة فمات غرقاً. حدث كل هذا في سنة 1996، أي بعد سنوات قليلة من بداية ظاهرة الهجرة غير النظامية من سواحل تونس إلى إيطاليا، إثر قرار الحكومة الإيطالية الذي فرض تأشيرة دخول على التونسيين منتصف سنة 1990. ليست هناك معلومات حول تاريخ وصول أول قارب «حرقاة» إلى جزر «صقلية» و«باناليريا»، لكن في أكتوبر 1992 وصل مركب يُقلّ 71 مواطناً تونسياً إلى سواحل «لامبيدوزا»، وسط دهشة السلطات الإيطالية وسكان الجزيرة، وحتى قنصل تونس في «بالرمو» الذي استدعى لمعالجة الوضع. في البداية اعتقد الإيطاليون أن الأمر يتعلق بقارب صيد صلّ طريقه ورساً صدفة في سواحل الجزيرة، ثم فهموا أن الركاب هم في الحقيقة مهاجرون. افتتح هذا المركب التونسي (لا تتوفر معلومات حول المدينة التونسية التي انطلق منها) مسيرة الهجرة غير النظامية من سواحل المنطقة المغاربية إلى لامبيدوزا الإيطالية.

لا نعلم بالضبط متى انطلق أول مركب مهاجرين غير نظاميين من صفاقس بالذات، لكن المرجح أن ذلك حدث منذ السنوات الأولى من عشرية 1990. وتُشير المعطيات المتوفرة² إلى أن الولاية كانت، منذ أواسط تسعينيات القرن الفائت، منصّة الانطلاق الأولى لقوارب «الحرقاة» في تونس. ويُمكن ملاحظة ذلك من خلال عدد الواصلين

2. Mehdi (MABROUK) « Voiles et sel, culture, foyers et organisations de la migration clandestine en Tunisie » Les Editions Sahar 2ème édition 2012, P 126

إلى إيطاليا انطلاقاً من سواحل الولاية مقارنة ببقية البلاد: 66 مهاجراً من جملة 150 في سنة 1997، 21 مهاجراً من جملة 62 في 1998، 34 مهاجراً من جملة 117 في 1999، 21 مهاجراً من جملة 122 في 2000، 30 مهاجراً من جملة 68 في 2001، 90 مهاجراً من جملة 298 في 2002، 262 مهاجراً من جملة 917 في سنة 2003.

في سنة 2004 صادق البرلمان التونسي على القانون عدد 6 لسنة 2004 المؤرخ في 3 فيفري 2004 والمُنقح للقانون عدد 40 لسنة 1975 المؤرخ في 14 ماي 1975، المتعلق بجوازات ووثائق السفر، والذي استهدف الهجرة غير النظامية -دون أن يسميها أو يصفها بشكل صريح- بعقوبات ثقيلة جداً لا تقتصر على المهجرين، بل تشمل المهاجرين وكل من يقدم لهم العون حتى من دون مقابل. جاء هذا القانون تلبية للضغوط الأوروبية -خاصة الإيطالية منذ أواخر سنوات 1990- وكان «ناجعاً» إلى حد كبير، حيث تناقصت أعداد المهاجرين غير النظاميين بشكل كبير بلغ أوجه سنتي 2009 و2010، قبل أن تنفجر الأوضاع مطلع سنة 2011 في تونس وليبيا وتدخل ظاهرة الهجرة غير النظامية طوراً جديداً مختلفاً تماماً. إذ بالإضافة إلى المهاجرين الأفارقة من جنوب الصحراء الذين هربوا من ليبيا نحو تونس، ومن هناك حاولوا الوصول إلى أوروبا، وصل قرابة 30000 تونسي إلى السواحل الإيطالية، مما تسبب في توتر علاقة البلاد بالاتحاد الأوروبي قبل التوصل إلى تفاهات واتفاقات لتخفيض نسق تدفق المهاجرين. وهذا ما حدث بالفعل خلال الفترة الممتدة ما بين 2012 و2014، حيث انخفض عدد الواصلين إلى إيطاليا بشكل ملحوظ.

ولم تكن السياسات الأمنية هي العامل الوحيد وراء هذا الانخفاض، حتى «الأمل» لعب دوراً كبيراً. كثير من التونسيين، بخاصة الشباب منهم، استبشروا خيراً بثورة 2011 واعتقدوا أنّ التغيير السياسي سيُفضي بالضرورة إلى تغيير أوضاعهم الاجتماعية والاقتصادية نحو الأفضل. لكن إهمال الحكام الجدد للملف الاقتصادي وتوالي الخيبات والعمليات الإرهابية والاعتقالات السياسية عجّلت بوأد الآمال والأحلام. فعمّرت قوارب «الحرقة» من جديد، حتى فاضت بمن فيها.

في فترة 2014-2015، انفلتت الأوضاع في دول عربية عدة، بخاصة في الدولة الليبية القريبة من تونس. حيث انقسمت البلاد إلى سلطتين، وأصبح المسلّحون النظاميون والمليشيات أصحاب القرار الحقيقيين على الأرض. وكان المهاجرون الأفارقة المستقرّون في ليبيا أو العابرون منها من أكبر ضحايا تلك الفوضى: احتجاز،

اختطاف وطلب فديات، تعذيب، قتل، سخرة، إلخ. كما أجبر الصراع الدائر في سوريا بين نظام الأسد والمعارضة المسلحة -الذي تفاقم أكثر مع دخول تنظيم «داعش» على الخطّ- ملايين السوريين على الخروج من بلادهم نحو دول الجوار ومحاولة الوصول إلى أوروبا عبر البوابة اليونانية أو المغاربية. عمومًا تلاقت رغبة مئات آلاف التونسيين في الهجرة مع تدقّق أعداد كبيرة من الأجانب (أساسا أفارقة من جنوب الصحراء وبشكل أقل المغاربة والسوريين) ليرتفع الطلب بشكل جنوني على مراكب «الحرقة». وكان لولاية صفاقس النصيب الأكبر من هذه الطفرة، وهذا ما يُمكن ملاحظته من خلال الأرقام الواردة في التقارير الشهرية والسنوية للمنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية من 2015 إلى 2023، والتي تستقي إحصائياتها من منشورات وزارتي الداخلية الإيطالية والتونسية والوكالة الأوروبية لحرس الحدود والسواحل «فرونتكس»، وكذلك المواد الصحفية وغيرها. من بين هذه الأرقام:

- 2015: تمّ إحباط 25 عملية تهريب مهاجرين من تونس في اتجاه إيطاليا، منها ستّ عمليات في ولاية صفاقس، تمّ خلالها إيقاف 174 شخصا (من جملة 636 على المستوى الوطني).

- 2016: شهدت الولاية إحباط 20 عملية (من جملة 75 على المستوى الوطني) أوقف خلالها 408 شخصا من جملة 1105.

- 2017: تمّ إحباط 74 عملية (من جملة 195) وإيقاف 1616 مهاجر غير نظامي (من جملة 3173).

- 2018: تمّ إيقاف 2184 شخص حاولوا اجتياز الحدود انطلاقا من سواحل ولاية صفاقس (من جملة 7046 على المستوى الوطني).

- 2019: تمّ اعتراض 273 عملية، 30 بالمائة منها في ولاية صفاقس. وبلغ عدد الموقوفين 4177.

- 2020: سجّلت الولاية 49 بالمائة من جملة 1096 عملية اعتراض نُفذت في تونس وتم خلالها إيقاف 13466 شخص.

- 2021: تمّ اعتراض 1748 رحلة، 41 بالمائة منها في ولاية صفاقس، وإيقاف 25657 مهاجر غير نظامي.

- 2022: تمّ اعتراض 2903 رحلة في كامل البلاد، 40 بالمائة منها في ولاية صفاقس.

وبلغ عدد الموقوفين على المستوى الوطني 38372 شخصا.

- 2023: خلال الأشهر الستة الأولى من سنة 2023، تمّ اعتراض 1340 رحلة، 34 - بلتة منها في ولاية صفاقس، تمّ خلالها إيقاف 34293 شخصا.

يَعكس ارتفاع أعداد المهاجرين غير النظاميين استمرارًا لديناميات هجرية وديمغرافية صنعت تاريخ الولاية، خاصة مركزها والمدن الصغيرة القريبة منه. لا يَسْمح المجال هنا باستعراض مُفصّل لتاريخ المدينة ذات الأصول البربرية. لكنّها عرّفت موجات من الغزو والاستيطان والهجرات منذ آلاف السنين: قرطاجنيين، رومان، الفتح الإسلامي، قدوم الهلاليين من صعيد مصر، غزوات النورمان، الاحتلال الصقليّ لجزر قرقنة في القرن 13، قدوم الموريسكيين الهاربين من إسبانيا بعد «الريكونكيستا» الكاثوليكية وسقوط الأندلس، الاحتلال الإسباني الوجيه منتصف القرن السادس عشر ثم بداية السيطرة العثمانية في 1574، تزايد أعداد الأوروبيين في المدينة منذ بداية القرن التاسع عشر (بحارة وتجار) وخاصة بعد قدوم الاحتلال الفرنسي وقصفه أسوار صفاقس في جويلية 1881، توافد موجات من الليبيين الهاربين من الاحتلال الإيطالي وفضائع الفاشيست في النصف الأول من القرن العشرين. أما على المستوى المحلي، فالولاية تُعتبر منذ سنوات 1970 إحدى الوجهات الرئيسية للهجرة الداخلية في تونس، من الجهة الغربية للبلاد إلى الواجهة البحرية.

ليست صُدفًا ولا «مؤامرات»

مثلما سبق وأن أشرنا، فإنّ الهجرة بمختلف أشكالها مُلازمة لتاريخ صفاقس وجزء من هويتها. لكن تَصدّر الولاية ترتيب منصات الهجرة غير النظامية في تونس وتصنيفها ضمن أهم نقاط الانطلاق في «طريق وسط البحر الأبيض المتوسط» (La route méditerranéenne centrale) لا يَرْتَبط فقط بماضيها، بل يَجِد تفسيره في حاضرها. تتمتّع صفاقس بجزمة ضخمة من العوامل الجاذبة للمهاجرين غير النظاميين، بعضها مرتبط بالبحر وبعضها الآخر بالبرّ.

قبل الحديث عن الهجرة لا بدّ من تقديم نبذة مختصرة عن صفاقس، ثاني أكبر ولايات البلاد بعد العاصمة تونس، والتي تُطلَق عليها تسميات مثل: «العاصمة الاقتصادية لتونس» أو «العاصمة الثانية» أو «عاصمة الجنوب». والأصح أنها «بوابة الجنوب»، بما أنها تتبّع إقليم الوسط الشرقي حسب التقسيم الترابي للبلاد.

تختزل الولاية لوحدها أهمّ مشاكل تهيئة المجال وتوزّع السكان والتنمية وتوزيع الثروة في البلاد التونسية. تبلغ مساحة صفاقس 7545 كيلومترا مربعا، يعيش فيها 1028364 ساكنا حسب تقديرات المعهد الوطني للإحصاء المنشورة في جانفي 2023، وهي مقسّمة إداريا إلى 16 معتمدية و23 بلدية. يتركز أكثر من نصف سكان الولاية، وقرابة 90 بالمئة من مجموع سكان الوسط الحضري وحوالي 80 بالمئة من مواطن الشغل، في المنطقة القريبة من وسط مدينة صفاقس (مركز الولاية) أو ما يُسمّى «صفاقس الكبرى» (بلديات صفاقس المدينة، وساقية الدائر، وساقية الزيت، والعين، والشحيحة، وقرمدة، وطينة). لا تتجاوز مساحة صفاقس الكبرى 200 كيلومترا مربعا، وهي تمتد من مركز مدينة صفاقس التاريخي باتجاه شمالها وغربها وجنوبها، في شعاع لا يتجاوز طوله 12 كيلومترا على أقصى تقدير. وتتراوح كثافة السكان فيها ما بين 1000 و4000 ساكن في الكيلومتر المربع، في حين تتدنى هذه الكثافة إلى 37 ساكنا في الكيلومتر المربع في مناطق أخرى من الولاية، مثلما هي الحال في معتمدية «العُربية».

كلّما ابتعدنا عن مركز مدينة صفاقس ومراكز البلديات السبع التي ذكرناها كلّما تدهورت المؤشرات الاقتصادية-الاجتماعية، ابتداءً من الحزام الأول للمدينة، أي الأحياء الشعبية والفقيرة المحيطة بها، مروراً بالحزام الثاني (المعتمديات التي تبعد ما بين 20 و40 كيلومترا عن مركز المدينة: عقارب، الحنشة، العامرة، جبنانة، المحرس، قرقنة) ووصولاً إلى الحزام الثالث (المعتمديات الأكثر بعداً: الغربية، الصخيرة، بير علي بن خليفة، منزل شاكر). وكما هو الأمر في باقي البلاد، كلّما كانت المنطقة أقرب للواجهة الشرقية البحرية للولاية كلّما كانت أحوالها أفضل نسبياً. ولا يقتصر الاختلال بين مركز المدينة وأحوازها وأطرافها على الكثافة السكانية والحيوية الاقتصادية، بل يمتدّ بشكل منطقي إلى مؤشرات أخرى.³ مثلاً نسب الأمية لا تتجاوز 9 بالمئة في معتمدية «ساقية الدائر»، في حين تفوق 35 بالمئة في معتمديتي «منزل شاكر» و«بئر علي بن خليفة». تُقدر نسبة البطالة بـ2,8 بالمئة في معتمدية ساقية الدائر ولا تتجاوز عموماً 10 بالمئة في صفاقس الكبرى، في حين أنّها تقفز إلى أكثر من 20 بالمئة في خمس معتمديات على الأقل: الغربية والصخيرة وبئر علي بن خليفة، وعقارب والمحرس. أما نسب ربط المساكن بشبكات توزيع الماء الصالح للشرب، فهي تتراوح ما بين 98 بالمئة في قلب المدينة و45 بالمئة في معتمدية بئر علي بن خليفة. وقس على ذلك في نسب الربط بشبكات الصرف الصحي ومدى

3. راجع معطيات التعداد العام للسكان 2014 الخاصة بولاية صفاقس، على الموقع الرسمي للمعهد الوطني للإحصاء.

الولوج إلى الخدمات الصحية والتعليمية والإدارية وحالة أسطول النقل المتوفر. من البديهي عند الحديث عن الهجرة غير النظامية في تونس، أن يتبادر إلى أذهاننا البحر. و صفاقس هي الولاية الأكثر «ساحليَّةً» في البلاد، إذ يبلغ طول شريطها الساحلي البحري (باحتمساب سواحل أرخبيل قرقنة) 467 كيلومترا من جملة 2023 كيلومترا من السواحل التونسية البحرية، وهذا حسب أرقام وكالة حماية وتهيئة الشريط الساحلي. تضمّ الولاية ثمانية موانئ ومرافئ بحرية من جملة 41 ميناء صيد بحري على المستوى الوطني: سبعة موانئ في البر الرئيسي (اللوزة/اللواتة، العوابد، صفاقس المدينة، المحرس، الزبوسة، الصخيرة)، وميناءين في جزر قرقنة (القراطن والعطايا). تُغطي هذه الموانئ 130 كيلومترا تمتدّ من جنوب الولاية إلى شمالها، بمعدل ميناء كل 20 كيلومتر. وفي عرض سواحلها تُوجد ثلاثة حقول طاقة بحرية (النفط في حقلي عشتار و«سرسينا»، والغاز الطبيعي في حقل ميسكار).

يُشكّل الصيد البحري أحد الأعمدة الاقتصادية للولاية. ففي سنة 2019 بلَغ إنتاج صفاقس من الثروة السمكية 32308 طنا من جملة إنتاج وطني يصل إلى 150890 طنا. وحسب أرقام وزارة الفلاحة لسنة 2021، نجد أن عدد مراكب الصيد البحري المُسجّلة والعاملة في ولاية صفاقس يبلغ 3550 وحدة من جملة أسطول تعداد 12974 مركبا، أي قرابة 30 بالمئة. وفي السياق نفسه بلَغ تعداد الأيدي العاملة في الصيد البحري في ولاية صفاقس سنة 2019 -حسب إحصائيات المرصد الوطني للفلاحة- 13155 فردا من جملة 50621 على المستوى الوطني، أي بنسبة 25,9%، وهو مؤشر يدلّ على تراجع، مقارنة بسنة 2009 عندما بلغ عدد بحارة صفاقس 17427 من جملة 52801، أي بنسبة 33 بالمئة.

أين ذهب آلاف البحارة الذين هجروا القطاع خلال العشرية الفاصلة بين التاريخين؟ وهل لهذا التناقص في الأعداد علاقة بازدهار «الخرقة» في الولاية خلال السنوات الفارطة؟ لا يمكننا إعطاء إجابات قاطعة، لكن علاقة الصيادين والبحارة عموماً بتهرب السلع والبشر ليست مخفية، ولم تنشأ البارحة، وهذه حقيقة تُشهدنا كلّ المدن الساحلية في العالم. وبخصوص المهزّين التونسيين، صرّح سالفاتوري فالّا، وكيل النيابة المساعد في مكتب المدّعي العام في أغريجنتو الإيطالية (مقاطعة صقلية الإيطالية)، في فيفري 2023، بأن أغلبهم صيادون تروّكوا مهنتهم الأصلية وانخرطوا في تهريب البشر.

في الحقيقة، فَقد قطاع الصيد البحري في صفاقس -وتونس عموما- الكثير من

جاذبيته، بخاصة لدى ممتربي الصيد التقليدي. يَجِد هؤلاء أنفسهم غير قادرين على مُنافسة أصحاب المراكب الكبيرة والصيادين الذين يُمارسون طرق الصيد العشوائي والمحظور (مثل الصيد بـ«الكركاراة») الذي لا يَحترم محميّات الأنواع البحرية وفترات الراحة البيولوجية، ممّا يَسْتنزف الثروة السمكية. كما أن جزءا هاما منهم لا يتمتّع بتغطية اجتماعية وصحية، ولا يُقدر على مجاراة ارتفاع تكلفة اقتناء مُعدّات الصيد وصيانة القارب، ويُعاني من استغلال الوسطاء وسيطرة شركات كبيرة على السوق. ويُضاف إلى كل هذا تأثير التلوث والتغيرات المناخية على البحر وثرواته وجودتها، وحتى الخطر الذي يُمثله استيطان أنواع بحرية وافدة على السواحل التونسية مثل سلطعون البحر الأزرق («داعش» كما يطلق عليه البحارة في تونس) الذي لا يكتفي باستهلاك كميات كبيرة من القشريات والرخويات ذات القيمة السوقية العالية، بل يفتنك أيضا بشباك الصيادين التقليديين.

هذا التراجع في تشغيلية وجاذبية الصيد البحري تسبّب في السنوات اللاحقة في تهرّم القطاع. في دراسة أجراها المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية في جزيرة قرقنة، التي يعمل أكثر من نصف سكانها الذكور الناشطين في قطاع الصيد البحر، ردّ جميع الصيادين المستجوبين بـ«لا» إجابة عن السؤال التالي: «هل تود أن يمتن أبناءك الصيد البحري مثلك؟» وبالواقع، يهجر الشباب -وحتى الكهول- هذه المهنة أكثر فأكثر نحو قطاعات اقتصادية أخرى أو نحو مسالك وأنشطة بحرية مختلفة، من ضمنها تهريب المهاجرين غير النظاميين من جنوب المتوسط إلى شماله. لكن كلّ هذه العوامل البحرية المغربية لا تُفسّر لوحدها تحوّل صفاقس إلى منصة رئيسية للهجرة. إذ أن بقية الإجابة نجدها في البرّ.

تُعبّر صفاقس «الرثة» الاقتصادية للبلاد، فهي تضمّ حسب معطيات «السجل الوطني للمؤسسات» عُشر المؤسسات الاقتصادية (بمختلف أحجامها ونشاطاتها) المسجلة في تونس، والتي يناهز عددها 800000 مؤسسة على المستوى الوطني. وفضلا عن الصيد البحري، فإن النشاط الفلاحي مُزدهر عموما في الولاية. حيث تتصدّر صفاقس قائمة الولايات المنتجة لزيت الزيتون واللوز ولحوم الدواجن والبيض، وهي كذلك من أكثر الولايات إنتاجا للحوم الحمراء والألبان. وتتركز فيها عدة وحدات كبرى مختصة في الصناعات التحويلية الغذائية. وفيها سبع مناطق صناعية (بودريار 1، بودريار 2، مدغشقر، الماو، الحنشة، جنيانة، طينة). تضم المناطق الصناعية المذكورة مئات العامل في ميادين مختلفة: مواد كهربائية وإلكترونيات، مواد بناء، صناعات غذائية، نسيج، أحذية وصناعات جلدية، أدوية،

أثاث وتجهيزات، الخ. كما تشتهر الولاية بكثرة الحرفيين في مجالات شتى: نجارة الخشب والألمنيوم، الحدادة، الخراطة، ميكانيكيين، صيانة وتصليح المحركات والأجهزة الكهربائية والإلكترونية، صناعة المصوغ والحلي، الحلويات وغيرها. وتعتبر صفاقس قُطبا استشفائيا هاما على المستوى الوطني، بثلاث مستشفيات جامعية وخمس مستشفيات جهوية ومحلية، و15 مصحة خاصة، وعشرات مخابر التحاليل ومراكز التصوير الطبي، وأكثر من 1300 طبيب يعملون في عيادات خاصة. كما تُعد من بين أهم الأقطاب الجامعية في تونس، بـ 21 مؤسسة تعليم عالي عمومي وست جامعات خاصة. كما أن الحركية التجارية في مركز الولاية قوية، وتُمثل مركز جذب لسكان الأحواز والولايات المجاورة. ويُضاف إلى كل ما سبق أهمية قطاع البناء والأشغال العامة، بخاصة في منطقة صفاقس الكبرى، حيث يتركز أغلب النشاط الاقتصادي غير الفلاحي.

تنوع النشاط الاقتصادي ونموه المستمر يخلق حاجة متواصلة إلى الأيدي العاملة. كما أن جزءا هاما منه غير خاضع لرقابة أجهزة الدولة، أي أنه يدخل في خانة الاقتصاد غير المهيكل. السهولة النسبية في الحصول على فرصة عمل من دون الحاجة إلى مؤهلات تقنية ومعرفية عالية، وبخاصة من دون الاهتمام بالوضعية القانونية لطالب الشغل وهويته، هي واحدة من المعايير الوازنة التي تجذب المهاجرين غير النظاميين القادمين من إفريقيا جنوب الصحراء، حيث تُوفّر لهم الدينامية الاقتصادية في الولاية إمكانية إيجاد عمل بسرعة وتأمين نفقاتهم وحتى الدّخار لدفع ثمن الهجرة غير النظامية للمُهرّبين والوسطاء.

أهمية الولاية على المستوى الاقتصادي والاستشفائي والتعليمي جعل منها شريانا رئيسيا في حركة السكان في تونس. حيث تشهد صفاقس، يوميا، حركة وصول ومغادرة كبيرة جدا، مما يُعقّد مسألة مراقبة مسالك تدفق المهاجرين غير النظاميين. الولاية مُلاصقة لثلاثة أقاليم من جملة ستة في البلاد: الوسط الشرقي (المهدية)، والوسط الغربي (سيدي بوزيد والقيروان)، والجنوب الشرقي (قابس). وتتمتع بشبكة نقل متنوعة وممتدة: محطة نقل بحري من وإلى قرقنة، محطة سيارات أجرة نحو أغلب ولايات الجمهورية، محطات سيارات أجرة تربط مركز المدينة بمعتمديات الولاية البعيدة عن منطقة صفاقس الكبرى، وشركة حافلات للنقل بين المدن، وشركة جهوية للحافلات داخل الولاية، ومحطة مركزية للقطارات، وأكثر من عشر محطات صغيرة من جنوب الولاية إلى شمالها. بالإضافة إلى أكثر من 3300 سيارة تاكسي. هذه الحركية الهائلة تُسهّل وصول المهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء إلى الولاية،

وتُيسر تنقلهم بين مختلف مناطقها من دون التعرض للمراقبة الأمنية والتثبت من الهوية. حتى فيما يخصّ السكن، فالولاية عامرة بالمنازل التي يمكن تأجيرها: من جملة 290870 وحدة سكنية تعدها صفاقس (معطيات التعداد العام للسكان 2014) هناك أكثر من 40000 مسكن ثانوي أو غير مأهول. وعلى الرغم من كونها ثاني أكبر مدينة في البلاد، فإن أسعار الإيجار في مدينة صفاقس هي عموماً أرخص من تونس العاصمة أو المدن ذات الطابع السياحي (على غرار ولايات الساحل والوطن القبلي). وهذا الأمر ينطبق أيضاً على أسعار المواد الغذائية والخدمات وغيرها من الحاجيات.

فضلا عن موقعها المميز في الواجهة الشرقية البحرية لخارطة تونس، من خلال توسط الشمال والجنوب والتماس بالجهة الغربية الداخلية للبلاد، فإن لولاية صفاقس مميزات جغرافية أخرى كالقرب النسبي من الحدود الليبية والجزائرية التي يتدفق منها الجزء الأكبر من المهاجرين الأفارقة: يفصلها حوالي 300 كيلومترا على معبر رأس جدير الحدودي (ولاية مدينين) وحوالي 400 كيلومترا على معبر الذهبية-وازن (ولاية تطاوين) وحوالي 300 كيلومترا على معبري حيدرة والشبيكة (ولاية القصرين) و350 كيلومترا على معبر حزوة (ولاية توزر). والأهم من كل هذا قُربها من جزيرة لامبيدوزا الإيطالية: 140 كيلومترا انطلاقاً من قرقنة، و170 كيلومترا انطلاقاً من البر الرئيسي.

قائمة العوامل التي تجعل من صفاقس منطقة جذابة للراغبين في الهجرة غير النظامية يُمكن أن تطول أكثر، لكن ما ذكرناه هو أهمها. طبعا بعض هذه العوامل يُوجد في مناطق ساحلية أخرى، لكن من الصعب اجتماعها كاملة، مثلما هي الحال في صفاقس. هل دعمت شبكات التهريب هذه الجاذبية أم أن جاذبية الولاية هي من خلقت مافيات الهجرة غير النظامية؟ لا يُمكن الجزم، إذ أن العلاقة تبدو جدلية. في كل الأحوال من الصعب الاقتناع بأن ولاية صفاقس تحوّلت إلى واحدة من أبرز منصات الهجرة غير النظامية في جنوب المتوسط من دون تواطؤ فردي أو جماعي من أمنيين في البر والبحر، في مداخل الولاية وأحشائها. كثير من كبار المهترئين أسماؤهم معروفة لعموم الناس في المدينة، فما بالك بالأجهزة الأمنية؟ من حين إلى آخر يتم القبض على واحد من المهترئين بشكل استعراضي تتناقله وسائل الإعلام بكثافة. وقد يكون ذلك لامتنصاص غضب السلطة المركزية المُحرجة، وتخفيف

ضغوط الشريك الأوروبي. وفي الأثناء تّنتبت شبكات تهريب جديدة.

الاقتصاد غير المرئي للحرقَة

تَحَوّل الولاية إلى منصّة أساسية للهجرة غير النظامية في المتوسط له تظاهرات واضحة في الاقتصاد. بالطبع هناك المبالغ الضخمة التي يدفعها المهاجرون إلى شبكات التهريب (ملايين الدينارات سنويا إذا ما احتسبنا آلاف الأشخاص الذين يدفع كل واحد منهم 4000 دينار كمتوسط سعر تذكرة ركوب قوارب الحرقَة) والتي لا تذهب كلّها إلى المهرب، فجزء منها يُوزّع بين عدة أشخاص مكلفين بمهام متعددة: استقطاب مهاجرين، إيوائهم ومراقبتهم و«تأديبهم» إن لزم الأمر، مراقبة المنطقة وتحركات قوات الأمن، توفير مستلزمات الإبحار، قيادة القارب، دفع رشاي، إلخ. لكن هذا ليس كل شيء.

تواجد آلاف المهاجرين القادمين من أفريقيا جنوب الصحراء الراغبين في الحصول على أي فرصة شغل في أي قطاع وبأي شروط وظروف عمل-يتواجد أغلبهم في وضعية غير قانونية ولا يعلمون أي شيء عن حقوقهم ولا يرغبون أصلا في التواصل مع جهات رسمية أمنية أو إدارية- شكّل مصدر ربح لعدد كبير من أصحاب الأعمال وملأ الأراضى والمقاولين في المدينة: يد عاملة فتيّة تقبل بأجور متدنية ولا تطالب بأغلب حقوقها ولا موجب لذكورها في سجلات الصناديق الاجتماعية ومصالحة الضرائب. يعمل المهاجرون منذ سنوات في أكثر المهن إرهابا وأقلها أجرا مثل جني المحاصيل الفلاحية وقطاع البناء والتعمير وتحميل وتفريغ شحنات السلع والعمل في المنازل، العمل في المطاعم والمقاهي. وهي عموما المهن التي تحتاج قوة عضلية ولا تتطلب معارف أو مهارات في المصانع والورشات الحرفية. في بعض الحالات يبلغ سوء ظروف العمل درجة السخرة والاتجار بالبشر. حسب تقريرها لسنة 2021 نجد أن الهيئة الوطنية لمكافحة الاتجار بالأشخاص تلقّت 653 إشعارا بحالات إتيجار بالأشخاص، أكثر من سبعين بالمئة منها تخصّ مهاجرين من دول أفريقيا جنوب الصحراء. وشكّل النساء 76 بالمئة من الضحايا، وتعلقت 68 بالمئة من الإشعارات بالتشغيل القسري. ومن الملاحظ أن صفاقس احتلّت صدارة الولايات التي سُجّلت فيها حالات إتيجار بالبشر بـ 241 حالة، وبنسبة تصل إلى 36,9 بالمائة. ولا يجب أن ننسى أن المهاجرين، وإن كانوا في وضعية عبور، فهم لا يقضون بضع ساعات ثم

يرحلون، بل أسابيع وأشهرها وأحيانا سنوات. وخلال هذه الفترة يُنفقون مبالغ كبيرة على احتياجاتهم الغذائية والخدماتية وغيرها، وبالطبع يستأجرون مساكن أحيانا بأضعاف قيمة إيجارها الحقيقية ودون التمتع بحقوق المستأجرين أو الحصول على عقد كراء.

وكلّما زادَ التضييق الأمني على مَسالك الهجرة غير النظامية، كلّما خُلقت حاجات جديدة في سوق الحرقة. من الأمثلة على ذلك الحصار الأمني المضروب على جزر قرقنة في السنوات الأخيرة لمنع وصول المهاجرين إليها -والعديد من المواطنين في بعض الأحيان- ومن ثم الانطلاق نحو إيطاليا، خلُق مسلكا جديدا مُصعّرا لتهريب الأشخاص من البرّ الرئيسي في صفاقس إلى سواحل الأرخيل الذي يبعد أقل من 33 كلم عن مركز مدينة صفاقس. وما زال النفاذ إلى جزيرة قرقنة خاضعا للفرز الأمني، إذ يجري منع القادمين إلى الجزيرة من الولايات الداخلية، خاصة الشباب منهم. وعادة ما يقدم أعوان الأمن هذا الإجراء بوصفه يندرج في إطار التقليل من الهجرة غير النظامية، حسب شهادات سبق وأن وثّقتها المفكرة القانونية. وقد كان لهذا المنع تأثير على بعض المشاريع السياحية الصغيرة في الجزيرة.⁴

كما يلجأ بعض المهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء القادمين إلى تونس من الجزائر وليبيا، والراغبين في الوصول إلى صفاقس دون المرور بالدوريات الأمنية، إلى خدمات أصحاب سيارات الأجرة وغيرها من وسائل النقل الجماعي مقابل دفع مبلغ مالي أكبر بكثير من التعريفة المضبوطة من قبل الدولة للسفريات بين المدن. في السياق نفسه، وبسبب المراقبة الأمنية على الموانئ وأسطول الصيد البحري، وكذلك تناقص أعداد القوارب التي يمكن استعمالها في «الحرقة» بحكم النسق السريع لمحاولات العبور، ازدهرت صناعة القوارب بشكل غير قانوني في ورشات سرّية مُنتشرة في عدة مناطق تابعة لولاية صفاقس، خصوصا في الأماكن المعزولة والبعيدة نسبيا عن الرقابة الأمنية.

ونظرا لثانة علاقة المدينة مع البحر والأهمية التاريخية لقطاع الصيد البحري في الحركة الاقتصادية، فإنها لا تتضمّن فقط عددا كبيرا من البخّارة و«الريّاس» (الربّانة)، بل يتواجد فيها عدد كبير من المؤسسات المختصة في صناعة المعدات والتجهيزات الضرورية للنشاط البحري، بما في ذلك مراكب الصيد والقوارب الترفيهية وحتى السفن العسكرية، فضلا عن الوكلاء والموزعين الذين يبيعون محركات المراكب وقطع

4. للوقوف أكثر حول الحصار الأمني الذي شهدته جزيرة قرقنة، انظر: ياسين النابلي. قرقنة جزيرة مغلقة أمام الشباب وسكان المناطق الداخلية. نشر بموقع المفكرة القانونية، بتاريخ 31 أوت 2022. (هذا الهامش من وضع المحرّر).

الغيار. وإذا ما أضفنا إلى كل هذا ما يتوفر في المدينة من كثرة الحرفيين والورشات في مجالات متعددة، فإنه يُصبح من السهل نسبياً على منظمي رحلات الهجرة غير النظامية الحصول على قوارب جاهزة أو العثور على مُختصين لتصنيعها. وكلّما كانت تكلفة الحصول على القارب أقل كلما زاد هامش ربح المهريين وكثر التنافس بينهم، إذ يُصبح بإمكانهم تقديم «تخفيضات» واستقطاب عدد أكبر من الزبائن. وهذا ما يفسر تزايد عدد المراكب التي تغرق في عرض البحر بسبب عيوب الصنع، خاصة مع الانتشار الكبير للقوارب الحديدية الخفيفة، التي لا يتوافر فيها الحد الأدنى من السلامة للركاب، خصوصاً عندما يكون عددهم كبيراً، أو يُبحرون في ظروف مناخية غير ملائمة.

كيف ولماذا تعفنت الأوضاع في صفاقس؟

لم يكن مقتل مواطن تونسي في مدينة صفاقس إثر الاعتداء عليه من قبل أجنبى أصيلى دول أفريقيا جنوب الصحراء يوم 3 جويلية 2023، السبب الوحيد ولا حتى الرئيسي في اندلاع موجة العنف التي استهدفت المهاجرين في الأيام التي أعقبت الحادثة. يُمكن القول أنها القطرة التي أفاضت الكأس، فالمدينة كانت تعيش حالة احتقان كبيرة قبل جريمة القتل بأشهر، والمشاعر السلبية تجاه المهاجرين جنوب الصحراويين كانت تُختمر منذ وقت طويل.

منذ مطلع سنة 2023، تتألت حوادث الاشتباك بين التونسيين والمهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء في الولاية. وهذه بعض الأخبار التي رصدتها وسائل الإعلام في تلك الفترة:

في أواخر شهر فيفري 2023، أصدرت النيابة العمومية بالحكمة الابتدائية صفاقس 1 بطاقة إيداع في السجن في حق شاب من منطقة «السلطنية» (معتمدية ساقية الدائر) إثر ثبوت تورطه في اعتداء بالأسلحة البيضاء على مجموعة من المهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء.

في 29 ماي 2023، هاجم سبعة تونسيين منزلاً في حي «الحفارة» (معتمدية ساقية الدائر) يتواجد فيه عدد كبير من المهاجرين واعتدوا عليهم بالأسلحة البيضاء وقتلوا

واحدًا منهم .

في بداية شهر جوان 2023 حدثت صدامات بين تونسيين ومهاجرين في حي النصر وحي السعيدة (طريق قابس، معتمدية طينة) قبل أن تتجدد بشكل أعنف يوم 12 من الشهر نفسه.

في 17 جوان 2023 انتقل التوتر مرة أخرى إلى حي «الحفارة»، حيث حدثت اشتباكات ليلية وتراشّق الطرفان بالحجارة.

في 25 جوان 2023 نظّم المئات من سكان مدينة صفاقس مظاهرة أمام مقر الولاية لمطالبة السلطات الجهوية والمركزية بالتحرك والتصدي لتوافد المهاجرين الأفارقة غير النظاميين وترحيل الموجودين منهم.

في 1 و2 جويلية 2023 بدأت الأمور تصل إلى مرحلة التعفن، إذ نشبت صدامات عنيفة بين التونسيين والمهاجرين من قاطني حي «الربط» (الربض، صفاقس المدينة) حُرّق خلالها منزل وهُشّمت سيارات، كما تبادل تونسيون ومهاجرون العنف في منطقة العوابد (معتمدية العامرة) إثر اقتحام مهاجرين لمسكن عائلة تونسية هربا من قوات الأمن، وبدأ التوتر ينتقل بسرعة نحو مناطق أخرى من الولاية قبل أن تنفجر الأوضاع مع جريمة القتل التي راح ضحيتها مواطن تونسي.

والملاحظ أن أغلب حوادث العنف جاءت بعد خطاب الرئيس قيس سعيد خلال ترأسه لاجتماع مجلس الأمن القومي يوم 21 فيفري 2023، عندما تحدث عن «المؤامرات الاستيطانية» التي تهدف إلى «تغيير التركيبة الديموغرافية» للشعب التونسي. خطاب تقاطع -بالأحرى أعطى مظلة رسمية- مع حملة تحريض عنصري يشنها «الحزب القومي التونسي» وجهات أخرى منذ أواخر سنة 2022. ومن الملفت أن الاحتقان في ولاية صفاقس بلغ أشده (جوان/جويلية) خلال فترة التفاوض حول اتفاقية جديدة بين تونس والاتحاد الأوروبي بقيادة إيطاليا، التي زارت رئيسة حكومتها تونس ثلاث مرات في أقل من شهر ونصف.

هذا لا يعني أن الأمور كانت على أحسن ما يرام قبل 2023، بالعكس، حدثت عدة مناوشات واشتباكات، لكنها كانت محدودة ومتفرقة. ولعلّ أبرز دليل على ذلك ما حدث في «حي الأنس» (معتمدية ساقية الزيت) في 15 جوان 2021 من صدامات أدت إلى إجلاء قوات الأمن لحوالي 200 مهاجر من إفريقيا جنوب الصحراء من الحي، ونقلهم إلى مركز العتمدية لـ«حمايتهم» وتجنب تطور الأوضاع إلى عنف قاتل. ما تعيّر هو الموقف الرسمي وخطاب السلطة الذي أصبح يتبى صراحة تصوّرات

عنصرية ونظريّات مؤامراتية، ومنحّ شرعية للمحتويات التحريضية الراجحة بقوة في المنصات الاجتماعية في السنوات الأخيرة.

وانعكس هذا الموقف على الأرض، إذ تعرّض عددٌ كبيرٌ من المهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء إلى أشكال متعدّدة من العنف والتضييق أواخر شهر فيفري 2023، في عدّة مناطق تونسية. تتحمّل السلطة السياسية ومعها الأجهزة الأمنية مسؤولية كبيرة جدّاً في وصول الأوضاع إلى ما وصلت إليه في صفاقس. كان جليّتا، منذ أواخر شهر ماي 2023، أن الوضع يتّجه نحو التعفن والانفجار، ولم تُحرّك الدولة ساكنا لحماية المهاجرين الذي يعيشون ظروفًا هشة، وتهديئة وطمأنة المواطنين الغاضبين. لم تُبحث عن حلول قبل الأزمة، ولم تتحرّك بسرعة وحكمة عندما انفجرت الأوضاع، وكانت إدارتها لملفّ المهاجرين المطرودين والمطاردين فضيحة سياسية وأخلاقية⁵. كان يتوجّب على الدولة حماية كل من يقيم في مجال سيادتها وتطبيق كل بنود المعاهدات والاتفاقيات التي صادقت عليها، ومراجعة ترسانتها التشريعية بخصوص حقوق المهاجرين⁶. وأن تحرض على إنفاذ القانون على الجميع عبر أجهزتها الرسمية، وأن تُعاقب خطاب الكراهية والتحريض بدلاً من تغذيته بخطاب المؤامرة والتخويف. ما كان لخطاب الكراهية الذي تُروّج له أطراف عدّة في تونس أن يُحدِث أثراً بالغاً، في ولاية صفاقس، ويتحوّل إلى ممارسات على الأرض، لولا تضافر عدة عوامل محلية ووطنية وعالية؛ والعنصرية وحدها لا تكفي لتفسير ما حدث في الولاية. هي بكل تأكيد موجودة ومؤثرة -في صفاقس كما في باقي المناطق التونسية- ولا شكّ أنها تتفاقم عندما تختلط بـ«رهاب الزواج» (négrophobie) والصور العالقة في المخيال الجماعي التونسي عن «الوُصفان» (العبيد السود). حتى التونسيون السود يُعانون من هذه العنصرية⁷، وإن كانت غير ممأسسة وغير عنيفة.

وجود أفارقة جنوب الصحراء في ولاية صفاقس -خاصة مركزها- يعود إلى تسعينيات القرن الفائت. لكنه كان محدوداً ويشمل أساساً الطلبة المُبتعثين إلى الجامعات العمومية أو المُرسّمين في الجامعات الخاصة التي بدأت تظهر وتزدهر منذ بداية الألفية الثالثة، ولاعي كرة القدم الذين يأتون إلى المدينة لإجراء اختبارات وتوقيع عقود، وبعض المهاجرين غير النظاميين الذين يمكثون فترة قصيرة في صفاقس قبل

5. للوقوف أكثر حول الانتهاكات التي تعرض لها المهاجرون من إفريقيا جنوب الصحراء. انظر: مهدي العشي. الإبعاد القسري للمهاجرين في الصحراء: جريمة ضد الإنسانية تُجابه بالإنتكار. نشر في العدد 27 من مجلة المفكرة القانونية تونس، سبتمبر 2023. (هامش من وضع المحرر).

6. بخصوص تشريعات الهجرة. انظر: مهدي العشي. قراءة في التشريعات في مجال الهجرة: حين تفشل الديمقراطية في تفكيك الإرث

الاستبدادي. نشر في العدد 27 من مجلة المفكرة القانونية-تونس، سبتمبر 2023. (هامش من وضع المحرر)

7. هدى مزبودات. ترسيات العبودية في تونس: إرث الألقاب الثقيل ومعضلة الهوية السوداء في تونس. مجلة المفكرة القانونية تونس، العدد 27، سبتمبر 2023. (هامش من وضع المحرر).

اجتياز البحر في اتجاه إيطاليا.

بعد 2011، تنامى هذا الحضور بشكل محسوس وسريع، خصوصا بعد أن أجبرت الحرب في ليبيا مئات الآلاف من أفارقة جنوب الصحراء على التوجّه نحو الحدود التونسية. وكلّما ساءت الأوضاع في ليبيا وازداد نفوذ المسلّحين وتعاضمت المخاطر التي تهدّد حياة المهاجرين الأفارقة هناك، كلّما أصبحت تونس -خاصة صفاقس- بديلا أكثر أمنا للراغبين في اجتياز المتوسط. ما بين 2012 و2018 بدأت تتشكل ملامح جاليات من إفريقيا جنوب الصحراء في ولاية صفاقس، تضمّ أساسا شبابا ذكورا من دول غرب أفريقيا، ويقيم أغلبهم في أفقر أحياء المدينة لمدة أشهر أو سنوات في انتظار العثور على فرصة مناسبة لركوب قارب في اتجاه إيطاليا وتوفير المبلغ اللازم. وكانت أغلب الأشغال التي تُوكّل إليهم عضلية شاقة، وبعيدة عن الأعين وعن مركز المدينة: أنشطة فلاحية في أحواز المدينة، الأشغال والبناء، شحن وتفريغ البضائع، ورشات حرفية ومصانع، إلخ. أما المهاجرات فأغلبهن يعملن كخادمت في بيوت الأثرياء، أو منظّفات في المطاعم.

ابتداءً من سنة 2019، بدأ حضور المهاجرين في المدينة يتطوّر على عدة أصعدة. على المستوى الكمي يكفي الاطلاع على أرقام الهجرة غير النظامية وتطوّر عدد المهاجرين التونسيين والأجانب، الذين تمّ اعتراضهم من قبل السلطات التونسية قبل الوصول إلى إيطاليا. وقد سبق وأن عرضنا هذه الأرقام. على المستوى النوعي، صار الحضور النسائي والعائلي أقوى، ولم تُعدّ المدينة مجرد نقطة عبور، بل أصبحت أيضا منطقة استقرار وبديلا دائما أو مؤقتا عن «الحرقة». وتوسّعت المجالات التي يعمل فيها المهاجرون لتشمل التجارة والخدمات. ولم يعدّ وجودهم يقتصر على بعض الأحياء، بل يشمل أغلب أرجاء المدينة حتى وصل إلى «قلبها» التاريخي، أي المدينة العتيقة وجوارها.

لا تُوجد إحصائيات منهجية ورسمية للمهاجرين من أفريقيا جنوب الصحراء غير النظاميين، وإن كان وزير الداخلية قدّم -في جويلية 2023- تقديرات تقول بأن عددهم يناهز 80 ألف على المستوى الوطني و17 ألف في ولاية صفاقس. وقد عاد الوزير نفسه ليصرح أثناء الاستماع له في البرلمان، أول ماي 2024، أن عدد المهاجرين غير النظاميين من أفريقيا جنوب الصحراء يبلغ حوالي 23 ألف، وهناك حوالي 9 آلاف مهاجر مقيمين بطريقة رسمية، وتتوزع جنسياتهم على 27 دولة. وفي كل الأحوال، يظلّ من الصعب تقدير العدد بدقة، فنحن نتحدث عن مهاجرين غير

نظاميين، جزء كبير منهم لم يدخل تونس عبر المعابر الرسمية، وهم لا يشكّلون كتلة ثابتة ومستقرة.

بغض النظر عن الأرقام، هناك انطباع لدى عدد هامّ من سكان الولاية - خاصة منطقة صفاقس الكبرى- بأن توافد المهاجرين في نسق تصاعدي وأن مدينتهم ستُصبح «عاصمة جنوب الصحراء» -مثلما يقول البعض بسخرية لا تخلو من عنصرية- وليس «عاصمة الجنوب» التونسي. وإطلاق اسم «العاصمة الثانية» على صفاقس لا تبدو متطابقة مع الواقع، فهي وإن كانت تلعب فعليا دور العاصمة الثانية للبلاد فإنها لا تحظى بالامتيازات التي تتمتع بها العاصمة الأولى، لا من حيث الاستثمار ولا التطوير ولا العناية بتهيئة المجال العمراني، بل هي تتحمّل جزءا من أعباء وآثار التقصير الفادح في التنمية والبنى التحتية والخدمات، على غرار أغلب ولايات الوسط الغربي والجنوب. لذلك يخاف كثير من سكان صفاقس أن تُرحّل الدولة المركزية ملف المهاجرين غير النظاميين إلى ولايتهم وتتركهم يتدبرون أمرهم لوحدهم. ووسط التركيز على الممارسات العنصرية واللاإنسانية التي اقترفها بعض سكان المدينة، لم يحظَ جزء آخر من القصة بالتغطية الكافية: الأفعال والمبادرات التضامنية التي أظهرها جزء آخر من سكان المدينة. لم يطرد جميع ملاك المنازل المهاجرين، بل هناك من حمى سلامتهم الجسدية ووقّر لهم الطعام وحاجيات حياتية أخرى، في حين آوى آخرون مهاجرين طردوا من بيوتهم. ومنذ الأيام الأولى لتجمع المهاجرين في مركز المدينة فرارا من الممارسات العنيفة والمضايقات، انبثقت عدة مبادرات شخصية وجماعية من بعض الأهالي والناشطين في المجتمع المدني لتوفير المساعدة متعددة الأشكال: مياه وطعام ومستلزمات نظافة شخصية وأفرشة وفحوص طبية، والمساعدة على إجراء اتصالات هاتفية. كما حاول عدد من الناشطين التصدي للخطاب العنصري السائد وتفكيكه وإبراز تهافته ولا إنسانيته.

في هذا السياق، يُلاحظ أن أعمال العنف التي استهدفت المهاجرين في السنتين الأخيرتين جدّت أغلبها في حزام الأحياء الشعبية الذي يُحيط بمركز الولاية. وهي مناطق تشكّلت أساسا من حركة السكان داخل الولاية (من الأحواز نحو المركز) والهجرة الداخلية (أساسا من ولايات الوسط الغربي والجنوب). ويتوقع معظمها بالقرب من مناطق صناعية. كما أن نمط الإسكان المهيمن في هذه الأحياء هو المنازل الصغيرة المتلاصقة، ممّا يخلق حالة من الازدحام ونقص الراحة والخصوصية. وبما

أن أغلب المهاجرين الوافدين على الولاية فقراء، فإنهم يتجهون منطقيًا إلى الأحياء التي يكون فيها سعر إيجار المساكن أرخص. ولتخفيف الكلفة أكثر يتشارك عدة مهاجرين مسكنًا واحدًا (وعادة ما يدفعون إيجارًا أعلى مما يُطلب من التونسيين). ومن المنطقي أيضًا أنهم يستعملون وسائل النقل الأرخص، مثل الحافلات العمومية وسيارات التاكسي الجماعي وغيرها. وفي معظم الأحيان، يقبلون بأجور وظروف عمل أقل من تلك التي يقبل بها التونسيون. هذا التواجد في المناطق الشعبية يراه البعض مزاحمة من أجنب لمواطنين يعيشون ظروفًا صعبة، مما يعقد أوضاعهم أكثر. زد على ذلك «الاختلافات الثقافية» التي يتعامل معها كثيرون كمظاهر «تخلف» ويعتبرونها تهديدًا للهوية المحلية.

التناول الإعلامي لمسألة المهاجرين الوافدين على تونس يساهم بشكل قوي في ترسيخ الكليشيهات وتنمية المخاوف. حضور مهاجري أفريقيا جنوب الصحراء في وسائل الإعلام التونسية محدود جدًا وأغلبه سلبى. ونجد أن جزءًا هامًا من الحضور يكون في وسائل الإعلام المكتوبة الفرنكوفونية أو العربية «النخبوية»، التي تُصنّف ضمن ما يسمى بالنصّات الإعلامية البديلة. وبعض المواد الإعلامية تتضمن محتويات متعاطفة مع المهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء، ولا تحظى بانتشار واسع، وعادة ما يكون جمهورها فئة محدودة لديها توجهات فكرية معينة. أما بقيّة وسائل الإعلام والنصّات، فإن أغلبها يكتفي بتغطية سطحية لمسائل الهجرة، خصوصًا عندما يتعلق الأمر بأفارقة جنوب الصحراء. ومن النادر جدًا أن تتواصل معهم وتُمكنهم من إسماع أصواتهم. إذ تفضل التعامل معهم ككتلة هلامية لا ملامح ولا هوية لها. وليت الأمر يتوقف عند هذا الحد، حيث لا تُفوّت كثير من الإذاعات والقنوات التلفزيونية الفرصة للحديث بصورة سلبية عن هؤلاء المهاجرين. وإذا ارتكب أحدهم جنحة أو جناية تنسب إلى كل المهاجرين، وتُصبح قضية أمن قومي.

وتُورد هنا بعض الأمثلة عن الأخبار «المثيرة» التي نشرتها مواقع ووسائل إعلام مختلفة في السنوات الأخيرة حول المهاجرين في صفاقس: عمليّة اختطاف تكشف عن إعداد حانة ومطعم سري خاص بالأفارقة، إيقاف 7 أفارقة وهم في صدد شرب الخمر في أول أيام رمضان، إيفواري يمتنن ببيع الخمر خلسة في رمضان، أمراض الأفارقة تُحاصر السكان وتهدّد صحتهم، حقيقة إقامة مركز شرطة خاص بالأفارقة

في صفاقس، إلخ.

على مستوى التوقيت، نلاحظ أن مظاهر التوتر والعنف بدأت وتطورت بالتزامن مع الأزمة الثلاثية التي عاشتها تونس في السنوات الأخيرة؛ اقتصادية ووبائية وسياسية. كان لانتشار وباء الكورونا آثار اجتماعية واقتصادية ما تزال محسوسة إلى اليوم (أكثر من 20 ألف حالة وفاة، إضافة إلى فقدان الآلاف لمواطن عملهم أو مشاريعهم الصغيرة). واقتصاد البلاد المتأزم منذ سنوات طويلة دخل في نفق حقيقي مع التعقد المستمر للوضع السياسي في تونس منذ بداية سنة 2020 إلى اليوم. ويمكن أن نضيف أزمة أخرى خاصة بمدينة صفاقس والتي تتعلق بتوقف رفع الفضلات ونقلها إلى المصبات لمدة أشهر طويلة.

على سبيل الخاتمة: تونس العالقة في شرك السياسات الأوروبية

«هدأت» الأمور في البر، لكن البحر لم يكف عن الاضطراب، وما تزال غوايته تجذب «الحراقة» التونسيين منهم والأجانب. بعد أحداث العنف في صفاقس، تطورت أعداد الرحلات والمهاجرين. أكثر من 1800 تونسي وصلوا إلى السواحل الإيطالية في شهر جويلية 2023، وأكثر من 3200 في شهر أوت. في حين بلغت أعداد المهاجرين الذي أوقفهم السلطات التونسية قبل ركوب القوارب أو في عرض البحر 5200 شخص على الأقل في الفترة نفسها. هذا من دون احتساب الأجانب الذين وصلوا إلى إيطاليا انطلاقاً من تونس. كما تمّ تسجيل وفاة أو فقدان 77 مهاجراً خلال محاولة اجتياز المتوسط. لا توجد إحصائيات دقيقة حول نصيب ولاية صفاقس من هذه الأرقام، لكن من المؤكد أنه لا يقل عن الثلث أو الربع في أدنى تقدير.

منذ بداية شهر سبتمبر -وهو من الشهور المفضلة لدى الحراقة والمهربين- أصبحت أرقام الواصلين قياسية وتجاوزت حتى أرقام فيفري 2011. خلال 72 ساعة فقط (ما بين 12 و14 سبتمبر 2023) وصل 8500 مهاجر إلى «لامبيدوزا» الإيطالية انطلاقاً من تونس. وعلى إثر هذا التدفق غير المسبوق أعلنت السلطات الإيطالية حالة الطوارئ في الجزيرة. وحسب وكالة «نوبا» الإيطالية -نقلاً عن وزارة الداخلية- فإن 85.564 شخصاً وصلوا إلى السواحل الإيطالية ما بين 01 جانفي و14 سبتمبر 2023 انطلاقاً من الشواطئ التونسية، 20 بالمائة منهم فقط يحملون

الجنسية التونسية.

ويبدو أن السلطات التونسية التي توصلت إلى اتفاق «تاريخي» مع الأوروبيين منتصف جويلية الفائت وأهم بنوده مسألة الهجرة، تتعرض لضغوط قوية، فأرادت أن تُظهر صدق نواياها وجدّيتها في التصدي للمهاجرين غير النظاميين. خلال يومي 15 و16 سبتمبر 2023 نفذت تشكيلات أمنية متنوعة حملة قوية واستعراضية في ولاية صفاقس، شاركت فيها حتى وحدات مكافحة الإرهاب. كان عنوان الحملة القبض عن مهربي البشر وتفكيك شبكات التهريب. لكنها استهدفت أيضا المهاجرين غير النظاميين الذين كانوا يتهيؤون لاجتياز البحر. دخلت الوحدات الأمنية الخاصة أحياء في صفاقس المدينة وفي معتمديات ساقية الدائر والعامرة وجبنيانة، أي السواحل الشمالية للولاية، حيث داهمت منازل وألقت القبض على مئات المهاجرين، بالإضافة إلى مهربيين ومطلوبين للعدالة. وقامت باحتجاز مراكب وسيارات ودراجات تستعملها شبكات المهربيين. أمّا التدخّل الأكثر استعراضية، فقد عاشته جزيرة قرقنة فجر السبت 16 سبتمبر 2023، عندما قامت القوات الأمنية بتنفيذ إنزال جوي بواسطة المروحيات.

صبيحة 17 سبتمبر، شهدت صفاقس حملة جديدة، لكنها كانت مختلطة أو مزدوجة: أمنية ومدنية. فلقد قرّرت السلطات طرد مئات المهاجرين الأفارقة الذين بقوا عالقين في مركز مدينة صفاقس بعد أحداث العنف التي حصلت في شهر جويلية. هؤلاء كانوا يفتشون الأرض ويلتحفون السماء في الحدائق والفضاءات القريبة من المدينة العتيقة، على بعد مسافة قصيرة جدا من البحر الأبيض المتوسط الذي طالما حلموا باجتيازه: حديقة «رباط المدينة» و«منتزه الأم والطفل» ومحطات التاكسيات بالقرب من «باب الجبلي»، وحديقة «وهران» بالقرب من «الباب الشرقي» و«باب بحر». أجبرت قوّات الأمن المهاجرين على مغادرة «المرّبع الأخير» ونقلت جزءا كبيرا منهم في حافلات في اتجاه أحواز المدينة ومنها منطقة «العامرة»، حيث عبّر كثير من الأهالي عن غضبهم من ترحيل الأزمة إليهم. وما أن فرغت السلطات الأمنية من إجلاء المهاجرين حتى أخذت منها المشعل «وحدات» مدينة تتبع الولاية والبلدية ووزارة الصحة وقامت بتنظيف وتطهير وتعقيم الحدائق والأماكن التي كان يتواجد فيها المهاجرون من إفريقيا جنوب الصحراء.

في نفس اليوم والتوقيت تقريبا، لكن على الضفة الأخرى للبحر الأبيض المتوسط، كانت أورزولا فون دير لاين، رئيسة المفوضية الأوروبية، مصحوبة برئيسة الحكومة

الإيطالية جيورجيا ميلوني، تقوم بزيارة إلى مركز استقبال المهاجرين في جزيرة لامبيدوزا تعبيراً عن التضامن الأوروبي مع إيطاليا في «محتتها». وأعلنت «فون دير لاين» عن مخطط استعجالي لامتنصاص الأزمة وتفريق المهاجرين بين دول أوروبية، وعن نية الاتحاد الأوروبي في تعزيز جهود تسجيل معطيات وبصمات المهاجرين، وتوسعة عمليات المراقبة البحرية، وإيجاد حلول للتوقي من موجات الهجرة الجماعية، وحث دول الانطلاق على استقبال مواطنيها الذين لا تتوفر فيهم شروط الحصول على صفة لاجئ، وتوقيع اتفاقيات جديدة مشابهة لتلك التي تم التوافق حولها مع تونس. وفي هذا السياق، قالت رئيسة المفوضية الأوروبية أنه يتوجب على الاتحاد الأوروبي الإسراع في صرف المساعدة لفائدة تونس عقب اتفاق جويلية 2023، في حين أُلحّت رئيسة الوزراء الإيطالية ميلوني إلى إمكانية صرف مساعدة إضافية. مراقبة وتصدي وترحيل، وربما «بقشيش» للحراس.

ولاية
صفاقس

معمدية جبنيانة



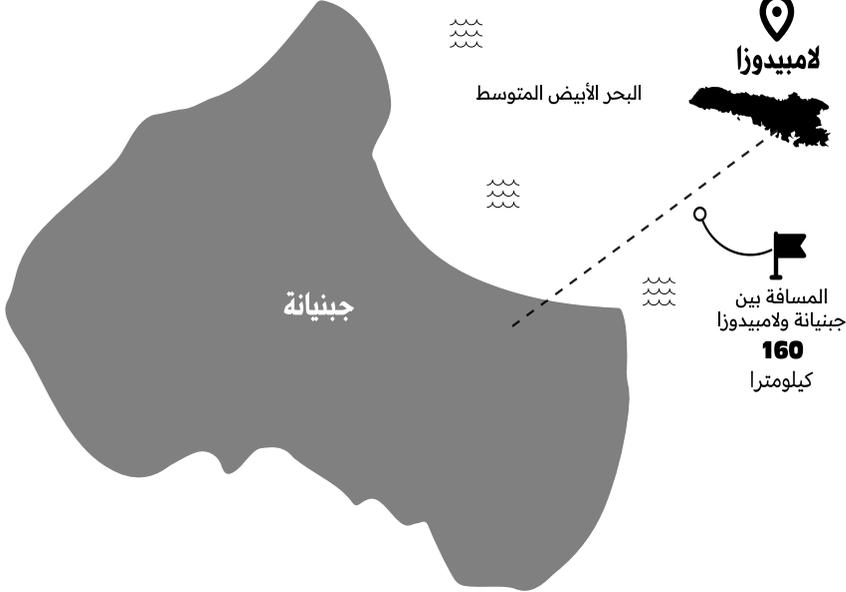
معطيات بحرية

• طول الساحل: حوالي 16 كيلومترا

• عدد موانئ الصيد البحري: 1

• عدد مراكب الصيد بمختلف أحجامها
واختصاصاتها: 328 وحدة

• عدد العاملين في مجال الصيد البحري:
1520 (حسب الموقع الرسمي لولاية
صفاقس)



معطيات ديموغرافية وسوسيو-اقتصادية

• عدد السكان: 53382 نسمة

• نسبة النشطين من جملة السكان: 44,57 %

• نسب البطالة: 16,24 %

• نسب الفقر: 8,7 %

• الأنشطة الاقتصادية: الفلاحة والصيد البحري،
البناء والأشغال العامة، التربية والصحة
والخدمات الإدارية، التجارة، الصناعات المعملية.

معطيات الهجرة

• نقطة الوصول الرئيسية في إيطاليا:
جزيرة لامبيدوزا Lampedusa

• المسافة بين جبنيانة ولامبيدوزا:
160 كيلومترا

مصادر الخرائط:

-المعهد الوطني للإحصاء
-المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية
-وزارة الفلاحة

جبنانة:

ميناء الهجرة غير النظامية إلى الشمال

حمّادي لسود

(مصور صحفي وباحث في علم الاجتماع)

ليست الهجرة بظاهرة جديدة في التاريخ، فهناك من يقول إنها أوّل النشاطات التي قام بها الإنسان. وتختلف في التاريخ لأسباب عديدة، مثل البحث عن الرعى، الهروب من الحروب، التجارة، التعبّد وممارسة الشعائر الدينية، البحث واكتشاف مناطق جديدة، الحملات العسكرية الاستعمارية والدينية، إلخ. وفي هذا السياق ظهرت الطرق والشبكات الهجرية ومناطق الانطلاق والوصول. وهي ظاهرة ما انفكت تتطور. وليست تونس بمعزل عن هذه الظاهرة، فلها تاريخ طويل فيها، خصوصا بحكم موقعها الجغرافي الذي يتوسط البحر الأبيض المتوسط. ولدينة جبنانة، التابعة لولاية صفاقس وتبعد عن مركزها حوالي 35 كلم، نصيب كبير منها. فقد أثارها الرومان قديما وأسسوا فيها مدينة صغيرة تُدعى بُطرية، التي كانت تُسمّى في العهد الروماني بـ«أكولا». وتقول الأساطير أنها أُسست لقرّبها من إيطاليا مهد الحضارة الرومانية، ومهمتها الأساسية أنها مكان يهرب منه ممثل الدولة الرومانية في ذلك الوقت، الذي يسكن مدينة الجم (تابعة لولاية المهديّة)، إلى روما

في حالة الحروب والغزوات. هكذا، فإنّ ظاهرة الهجرة في مدينة جبنانة ضاربة في التاريخ. وامتدّت كي تُصبح اليوم نقطة الانطلاق الرئيسية لأفارقة جنوب الصحراء نحو الضفة الشمالية للمتوسط. علاوة على آلاف التونسيين الذين أخذوها كنقطة انطلاق بطريقة غير نظامية نحو القارة العجوز. لكن لماذا جبنانة هي من أبرز نقاط الانطلاق الرئيسية نحو الشمال؟

التاريخ والجغرافيا في خدمة «الحرقة»

لم أكن أعرف أي أسكن إحدى أهم مناطق العُبور الهجرية في تونس والمتوسط التي تفضي إلى الشمال. عرّفت ذلك عندما ذهبت إلى العاصمة قصد الدراسة والعمل. تتهني إلى ذلك سوّاق التاكسي، وبعض من رفاق السكن في المبيت الجامعي. كلّما كنت أقدم نفسي وجرّحتي أسمع نفس الإجابات تقريبا، «بِلَاد الحرقة»، «قَرِيبي حُرَق من جبنانة»، «لقد حاولت أن أحرق من هناك»، وغيرها من التفاعلات. هذا ما دفعني لأن أطرح على نفسي أسئلة حول علاقة مدينتي الصغيرة بالهجرة عموماً والهجرة غير النظامية خصوصاً.

عدت أولاً بالذاكرة، وجدت أن زوج عمتي، وابن عم والدي، وجارنا وشقيقه، كلّهم لا أراهم إلا صيفاً. وكلهم يعيشون في أوروبا. ومنهم من لم أزه منذ سنوات، وآخرون لا أعرف عنهم إلا بعض الحكايات التي تُروى في المدينة. ليست ظاهرة الهجرة نحو أوروبا بالجديدة هنا، لا يُعرّف التاريخ الفعلي لبدايتها لكنها بلا شك قديمة، وقد انطلقت قبل فرض الفيزا؛ تأشيرة الدخول لبعض الدول الأوروبية. هناك مناطق صغيرة في المدينة لها تاريخ هجري، فمثلاً منطقة «أولاد حسن» و«العُجانقة» يعيش جزء من أهلها منذ القديم في أوروبا، ويُعرّف عن مهاجري الأولى أنهم موجودون في فرنسا وعن مهاجري الثانية أنهم موجودون في إيطاليا. حينها كانوا يسافرون بشكل عادي من دون الحاجة إلى فيزا إلى القارة الأوروبية. ومن هنا حُلقت أوّل شبكات الهجرة. حيث أنّ من يذهب إلى أوروبا ينصح قريبه بالالتحاق وبدلّه على طريق الخروج، ومن هناك يقدّم له العون حتى يجد طريقة في أوروبا، وبدوره يدلّ أفراداً آخرين على الطريق، وهكذا دواليك.

منذ ثمانينيات القرن المنصرم، وتحديدًا في النصف الثاني منها، فرّضت فرنسا التأشيرة على التونسيين والتحقّت بفضاء شنغن. ومنذ ذلك التاريخ، ظهرت

أول طرق الهجرة غير النظامية، وخصوصا سكان منطقة «أولاد حسن» الذين كانت وجهتهم التاريخية فرنسا. تقوم هذه الطريق على الهجرة بصفة قانونية إلى إيطاليا، والتي تكون أساسا عبر الباخرة، ومن ثمّ يجتازون الحدود الفرنسية-الإيطالية بطريقة غير نظامية. إلى حدود ذلك الوقت كانت الهجرة إلى إيطاليا سهلة ومُستساغة، إلى أن فرضت إيطاليا، هي الأخرى، الفيزا على التونسيين ودخلت إلى فضاء شنغن بداية من سنة 1990. وهنا فُتحت طريق هجرية جديدة عبر البحر، وهي ما يعبر عنه بـ«الحرقة».

تقول إحدى الروايات الشائعة في الجهة أن الهادي، وهو شخص أصيل مدينة جبنيانة، كان في الثمانينات يعيش في ليبيا. ومع الأزمة التونسية الليبية في ذلك الوقت، وطرد التونسيين من ليبيا،¹ عادَ إلى تونس وتوجّه نحو إيطاليا بصفة قانونية. ويُشاع أنه كان يشتغل هناك مع «اللافيا». ثم عاد إلى جبنيانة بداية سنوات التسعين. مع فرض إيطاليا الفيزا على التونسيين، اقترح الهادي البديل، وهو الحرقة عن طريق البحر والهجرة بطريقة غير نظامية. وقد قدّم الهادي الطريق أو المسار البحري بدقة متناهية. ويُشاع أيضا أن الهادي عرّف هذا المسار من اللافيا الإيطالية، وقد كان من أوائل الذين ذهبوا إلى إيطاليا بهذه الطريقة، في رحلة عودة إلى هذا البلد مرة أخرى. عاد الهادي إلى إيطاليا لكنه ترك وراءه بداية ظاهرة جديدة في المدينة، وهي «الحرقة».

تُعتبر مدينة جبنيانة من أول المناطق في تونس، إن لم تكن الأولى، التي انطلقت منها رحلات الهجرة نحو الشمال بطريقة غير نظامية. وتشير الرواية المتداولة في المدينة إلى أن الهادي كان سببا في ذلك.

يقول محدثي جلال، وهو ستيبي أصيل الجهة وخبير بتاريخها: «عادَ الهادي إلى جبنيانة بداية التسعينيات ومعه ابنه من زوجته الإيطالية. بعد فترة صغيرة، اقترح هذه الطريق الهجرية ووجد من يساعده في سلكها. هذه الطريق لا يمكن أن تعبر إلا على عقلية مافبوزية، والهادي عرفها في إيطاليا ثم سلكها للعودة إلى هناك بعد أن ترك ابنه عند زوجته التونسية». ويضيف: «بعدها بسنوات سلّك إخوته نفس

1. بدأت ملامح الأزمة الليبية التونسية عام 1974، بعد تراجع الرئيس التونسي الراحل الحبيب بورقيبة عن اتفاق وحدة سياسية وقعه مع الرئيس الليبي معمر القذافي في جزيرة جربة التونسية. (الوحدة جاءت بشكل مفاجئ، كما ووجهت بمعارضة كبير داخل أوساط الحكم في تونس ممّا اضطر الرئيس بورقيبة للتراجع عنها). ثم احتدت الأزمة بين النظامين مجددا عام 1980، إثر ما يعرف بـ«عملية قفصة الانقلابية» التي قادتها مجموعة صغيرة مسلحة حاولت السيطرة على ثكنة عسكرية في مدينة قفصة، وقد اتهم النظام التونسي نظيره الليبي بالوقوف وراءها. (الهامش من وضع المحرّر).

الطريق، أي الحرقة، ثم أبناء أشقائه وحتى نساؤهم وبناتهم». عملية الحرقة هي عملية مركّبة، تتداخل فيها عديد الأطراف. فلا تكفي الفكرة والطريق لتطبيقها. يتطلب الأمر وجود أفراد لهم خبرة ودراية بالبحر وأسراره، وآخرون يُوقرون المعدّات مثل المركب والمحرك والبوصلة. ومن هنا بدأت تظهر شبكات هجرية جديدة تتوزّع فيها المهام لإنجاح الرحلة. فمن اشتغل في البحر سيكون «زّابيس» (قبطان) الرحلة وقائدها، وآخر يتولّى أمر المركب والمُستلزمات، وهناك من يُنسّق ويتولّى جمع الحرقاة وإيوائهم في مكان ما قبل الرحلة.

في البداية كانت الحرقة لأبناء الجهة حصرا. وتنقسم إلى نوعين إلى حدّ يومنا هذا؛ الأولى تكون بين مجموعة من الأصدقاء يتقاسمون مصاريف الرحلة ويكون من بينهم «زّابيس» يقود الرحلة. أما الثانية فيكون فيها مُنظّم للرحلة يتكفّل بالمصاريف وكل مُشارك فيها يدفع ثمن رحلته. هنا يقوم المُنظّم، أو شخص آخر، بجمع عدداً من المهاجرين غير النظاميين. ويتولّى شخص ثانٍ إيوائهم في مكان يُسمّى «قُونة» حتى موعد الرحلة. ويقوم المُنظّم بتوفير المحرك والبززين و«الزّابيس» والبوصلة. أما بالنسبة للمركب فهناك طريقتين للحصول عليه: الأولى وهي سرقة وهي طريقة نادرة نسبيا والثانية هي شراؤه من البخّار الذي يبيع مركبه ثم يتوجه بعد ست ساعات، وهو الوقت الكافي لخروج رحلة الحرقة من المياح الإقليمية التونسية، ليُخبر قوات الأمن أنّه وقع سرقة قاربه حتى يُعفي نفسه من المسؤولية القانونية.

ومع الوقت، تطوّرت شبكات الهجرة ليتّسع مجالها الجغرافي. فقد أصبحت جبنانية تُعرف عند الباحثين عن الحرقة من بقية الجهات بوصفها نقطة انطلاق رئيسية. فأصبح يتوافد على المدينة أفراد من مناطق مختلفة من أجل الحرقة. في البداية كانت حالات منفردة، أي مثلا في كل رحلة تجد شخصا من خارج الجهة، لكن مع الوقت أصبح في هذه الشبكات الهجرة أشخاص مهتمّهم جلب الناس للحرقة من مناطق أخرى. إضافة إلى أن الذين خرجوا سابقا من جبنانية يتصلون عند وصولهم بأصحابهم ليدلّهم على الطريق. وتطوّر الأمر حتّى أصبحت هذه الشبكات تضمّ أشخاصا من مناطق خارج الجهة. ويُقدّم المنظمون إجراءات من قبيل: «مَن يجلب 5 أشخاص للحرقة يخرج معهم مجانا». إلى أن أصبحنا نَشهد رحلات كل روادها من مناطق أخرى، مثل القيروان والقصرين والأحياء الشعبية بالعاصمة. وليست الشبكات الهجرية وحدها التي توسّعت، بل أيضا فكرة الحرقة والطريقة في حدّ ذاتها، والتي انتشرت وصارت تمتدّ من سواحل ولاية المهدية إلى سواحل ولاية

صفاقس.

في ذلك الوقت، لم يكن هناك التطور التكنولوجي الحاصل الآن. فكان كل شيء يحصل بالاتفاقات المسبقة بين جميع الأطراف المتداخلة والمواعيد الدقيقة. فُتحدّد مثلا الرحلة في يوم وساعة ونقطة انطلاق معينة. ويُعلّمُ بها من سينقل المهاجرين ومن يأويهم ومن سيُجهّز المعدات. وقبلها بأيام يتمّ إخبار المهاجرين غير النظاميين للاتحاق بمقرّ إيوائهم، ويلتقي الجميع في النقطة والزمان المحددين. لكن مع الوقت، استغلّ المنظّمون التطور التكنولوجي من ظهور الهواتف النقالة وبعدها الإنترنت، لتحسين خدماتهم وتوسيع شبكاتهم والمجال الجغرافي الذي يُمثّل لهم خزّانا هجريًا.

الهجرة كفكرة وبنية اجتماعية، تُمثّل حلًّا للأزمات في الذهنية الجماعية المحلية الآخذة في التطور. لذلك ظهرت منتصف التسعينيات طرق هجرية جديدة: صحيح أنها لم تكن واسعة الانتشار ولكن هناك من سلكها. وتتسم هذه الطرق كذلك بالحفاظة على صفة غير النظامية. وفي كل الحالات، يجب أن يكون هناك شبكة هجرية تُساعد على القيام بفتح هذه الطريق. في بداية التسعينيات سافر أحد سكّان الجهة للعمل في دولة النمسا، ونصح أصحابه المقرّبين بالقدوم إلى هناك عن طريق دولة تشيكيا، التي كان الدخول إليها دون تأشيرة، ومن ثمة الدخول إلى إيطاليا بطريقة غير نظامية، من يسعفه الحظ يمرّ بالقطار ومن لم يُسعفه الحظ يشقّ الجبل. وظهرت طرق أخرى للعبور من أوروبا الشرقية إلى أوروبا الغربية، لكنها بقيت محدودة جدًّا.

تدعّمت الهجرة كبنية اجتماعية في الجهة خصوصا وفي تونس عموما. وأصبحت ملادًا لعديد الشباب، في وقت تشهد فيه البلاد أزمات اقتصادية متكررة. إذ أنّ المجتمع المحلي في جبنيانة هو مجتمع شابّ وفتيّ؛ متوسّط العمر بالجهة هو 31 سنة حسب آخر تعداد عام للسكان والسكنى سنة 2014، 42 % منهم بين 15 و39 سنة. لكنها تعيش مشاكل اقتصادية واجتماعية جمّة: فحسب نفس المصدر، تبلغ نسبة البطالة حوالي 16 %، أي أعلى بنقطتين عن المعدل الوطني في ذلك الوقت الذي كان 14% تقريبا في منطقة عدد سكّانها في دائرة 50 ألف ساكن (النسبة الوطنية للبطالة سنة 2024 وصلت 16.2 بالمائة). وتبلغ نسبة الفقر في جبنيانة قرابة 8.7 % حسب خريطة الفقر بالبلاد التونسية لشهر سبتمبر 2020. كثرة عدد الشباب بالمدينة، مع المشاكل الاقتصادية والاجتماعية، جعلها منها خزّانا هجريًا كبيرا تحكّمه البنية الهجرية التي سَطّرتها العوامل التاريخية والاجتماعية،

وساعدت في ترسيخها الجغرافيا.

وتواصل المشهد الهجري على هذه الحالة إلى أن انفجر في ثورة 2011، حيث خرج من الجهة آلاف الأشخاص قادمين من كامل ربوع البلاد، وتواصلت الظاهرة على هذا النحو إلى الآن، وتدعمت خاصةً مع قدوم الأفارقة من جنوب الصحراء.

تمتدّ السواحل التونسية على طول 1300 كيلومتر، من الحدود الجزائرية شمالاً إلى الحدود الليبية جنوباً. مع ذلك كان انطلاق الهجرة غير النظامية وأوجّها من مدينة جبنيانة و السواحل المحاذية لها. فما سبب ذلك؟

إن أهمّ العوامل على الإطلاق في خلق واستمرار نمو ظاهرة الحرقة من الجهة هو العامل الجغرافي. فهذه السواحل هي من الأقرب إلى السواحل الإيطالية وخاصة إلى جزيرة لمدوزا. وتبلغ المسافة بينهما حوالي 160 كيلومتر. وصحيح أن المسافة بين شواطئ الوطن القبلي وجزيرة بُنتلّاريا الإيطالية أقل بكثير، لكن هناك عديد العوامل التي تُرَجِّح شواطئ الجهة. أولاً طبيعة مياه البحر، ففي الطريق بين الوطن القبلي وإيطاليا تكون مياه البحر عميقة، وهناك العديد من المناطق الصخرية في البحر والتي لم يكن من الممكن في ذلك الوقت المجازفة والتعامل معها في ظل المعدات (القوارب والمحركات) المستعملة. في حين أن في جهة جبنيانة مياه البحر فيها غير عميقة، ومناسبة للإبحار. ثانياً وهو أن شواطئ الجهة يتنقص فيها الحضور الأمني ومراقبة الحدود البحرية بشكل كبير في ذلك الوقت، نظراً إلى أنها شواطئ لا تُوجد فيها نشاطات غير الصيد البحري، على اعتبار أنها مياه غير عميقة وفي حالة جزر متواترة وغير صالحة للسباحة، فتقلّ بها الحركة، وكذلك الوجود الأمني. ناهيك عن أنّ هذه الشواطئ على امتدادها هي محاذية للغابات وبعيدة نسبياً عن مناطق العمران. لذلك تُمثّل نقطة انطلاق مثالية جغرافياً وأمنياً، وحافظت على هذه الخاصية إلى أن انفتحت نقاط انطلاق جديدة مثل جرجيس وقرقنة وسواحل المهديّة والمنستير والوطن القبلي وبنزرت. وكان هذا نتيجة عوامل جديدة، مثل تطوّر العُدّات ومهارات الإبحار، والانفلات الأمني في الثورة وفتح الحدود البحرية أمام الحرقة، إضافة إلى سياسة بعض الحكومات بعد الثورة التي غصّت البصر عن الحرقة في بعض الأحيان.

المهاجرون القُدّامي؛ وقود ظاهرة الحرقة المتجددة

في فصل الصيف، تتغير التركيبة الاجتماعية للمدينة، فيدخل عليها جسم اجتماعي

جديد، يُسمّى في اللغة الرسمية للدولة «مواطنينا بالخارج». لكن شعبياً يُطلق عليه «الزمقري»² أو «جماعة فرنسا» أو «جماعة إيطاليا». يعود هؤلاء بسياراتهم المحملة بشتى أنواع الأدباش والسلع. فتتغير قليلا ملامح المدينة، حيث ترى السيارات الفاخرة ذات اللوحات المنجمية الفرنسية والإيطالية، على اعتبار أن معظمهم يعيشون في هذين البلدين، ولم تعد ترى فقط السيارات القديمة والصغيرة، حيث ترى آخر ماركات السيارات الأوروبية مثل Golf Polo و Citroen و Volvo و BMW، التي تحتوي على مبرّدات وهواتف وكثيرا من الراحة والرفاه. إضافة إلى الدراجات النارية والهوائية التي تعوّض الدراجات المحلية المستعملة والمتواضعة. ويُدخن الناس السجائر الغربية من نوع Marlboro، ويشربون الفودكا والويسكي، وغيرها. ويأتون لأقربائهم بأدباش وأحذية من ماركات عالمية تعوّض أحذية الماركات محلية الصنع. هذا إضافة إلى الأنواع المختلفة من الشوكولاتة والحلوى. وتُعتبر جبنيانة من أول المدن التي عرفت الهواتف الجوّالة، وعرفت تطوّرها من الهواتف العادية إلى تلك التي تحتوي على كاميرا، إلى هواتف 3G و 4G.

وعادةً ما ينشط سوق العقارات أثناء الصيف؛ شراء الأراضي والمساكن الذي تتّجه إليه معظم مُدخرات المهاجرين العائدين من أوروبا، الذين يُفضّلون دائما بناء منازل فخمة ذات طوابق عديدة وحدائق ممتدة. والعودة الصيفية لأصلي المدينة من الخارج تُخلق حركة اقتصادية كبيرة ومهمة، إذ يرتفع الاستهلاك وشراء الأراضي وبناء المنازل، ممّا يدخل انتعاشة نسبية في الاقتصاد المحلي. ومن الملاحظ في هذا السياق أن شرائح اجتماعية لا بأس بها في مدينة جبنيانة تبقى بانتظار موسمين مهمين، موسم جني الزيتون وموسم عودة «جماعة فرنسا» و«جماعة إيطاليا» الذين كانوا يوما ما مهاجرين غير نظاميين من سواحلها. وقد انتشرت في المدينة محلات بيع المواد المستعملة القادمة من أوروبا، مثل الدراجات الهوائية ومسجلات Stereo التي تستعمل CD عوض K7، ومن ثمة تطورت ظاهرة جلب معدات تكنولوجية متطورة، إضافة إلى مستلزمات المنازل والمطابخ وحتى الملابس. وأصبح في المدينة سوق سوداء للعملة.

لكن الأمر لم يقف عند حدود الحركة الاقتصادية، إذ كان له تأثير كبير على تصاعد الحركة وتعاضم دور الهجرة غير النظامية كبنية اجتماعية، من خلال تأثير عودة المهاجرين من الخارج بسياراتهم وملابسهم الجديدة الأنيقة وأموالهم، الذي ساهم

2. هي صفة شعبية تطلق على التونسيين المقيمين في أوروبا، اقتباسا من الكلمة الفرنسية le migrant (الهامش من وضع المحرّر).

في تشكيل التمثلات المحلية لظاهرة الهجرة. لكن الأهم من ذلك كله أن حديثهم عن أوروبا «الجنة للمعودة» دَفَع الكثير من شباب الجهة الذي أفرزته سياسات العجز الاقتصادي وفشل سياسات التنمية للحكومات المتعاقبة منذ الاستقلال ورمت به في حُسن البطالة واليأس، إلى التفكير في الحرقة كمشروع أمل. أصبح هؤلاء يسمعون عن «روما» و«باريس» و«كأن» و«نيس» و«ميلانو» و«مرسيليا» وغيرها من المدن الأوروبية وعن النساء البيضاوات ذوات الشعر الأصفر والعيون الملونة، وعن «الزطلة» (القنب الهندي) والكوكايين والخمور بأنواعها وعن احترام هذه البلدان لمواطنيها. وانتشرت ثقافة الحديث عن أوروبا عموما وإيطاليا خصوصا لدى الشباب في الجهة، الذي أصبح غايته الوحيدة هي الحرقة. وأصبحت هناك عديد من أغاني المزود التي انتشرت لدى هذا الجيل مثل «يا روما» و«جواباتي كثرة يا ميمة»، وعديد الأغاني المحلية التي تتحدث عن الحرقة والغربة، على غرار أغنية فرقة شمس جبنيانة، التي يقول مطلعها «فُلُوكة وِجْزَات مَلِيَانَة بُسْبَاب بِلادي» (سار القارب مليئا بشباب بلادي).

عودة المواطنين من الخارج، إضافة إلى دورها الاقتصادي، هي عملية دفع نحو هجرة آخرين أو إعادة إنتاج الهجرة، وبخاصة أن من سِيْهاجر سيجد من ينتظره من أبناء جهته هناك ويُسَهِّل عليه الاندماج. فحتى المهاجرون السابقون أصبحوا جزءاً من الشبكات الهجرة التي ما فتئت تتوسّع. وهنا صار لزاما على الحرّاقة، من يقومون بنقل الناس بصفة غير نظامية نحو المتوسط - خاصة أمام التدفق والطلب المتزايد من المهاجرين - تطوير خدماتهم. ولا ننسى أنه أصبح هناك منافسة في داخل الجهة وحتى خارجها من سواحل المهديّة وجزيرة قرقنة.

بعد ثورة 2011، حدّت الانفجار الهجري وتنوّعت أنماط المهاجرين. حيث أصبح هناك أصحاب الشهادات العليا المعطلين عن العمل، ولم تعد تقتصر على الشباب، بل أصبحت تشمل حتى الكهول. لكن الأهم هو دخول العنصر النسائي وحتى العائلات. إذ أنّ أحد أبناء الجهة الذي يعيش في فرنسا، استقدّم عائلته في عملية حرقة بعد أن فشلوا في الحصول على فيزا.

عديد من الشباب الذين تم ترحيلهم أعادوا الكرّة أكثر من مرة حتى نجحوا في الوصول. مُراد، شاب من الجهة ثلاثيني، يعيش الآن في إيطاليا. كان لنا معه حديث حول تجربته الهجرة، حيث يقول: «هاجرت المرة الأولى إلى إيطاليا بطريقة غير نظامية عبر البحر في الثورة مع الآلاف من التونسيين. كنت في جلسة خمريّة على

شاطئ البحر، حين رأيت أناسا تلتحق بأحد مراكب الحرقة فذهبت معهم مجانا.» اشتغل مراد في تجارة المخدرات في إيطاليا إلى أن تمت الإطاحة به وترحيله إلى تونس، قبل أن يُعيد الكرة مرة أخرى ثم عاد طواعية إلى بلاده، لكن في الأخير ذهب في المرة الثالثة واستقرّ هناك إلى الآن. كان مراد يشتغل في تونس في الفلاحة وتجارة الغلال والخضر، لكن وإن كان جسده في تونس، فإنه كان مسكونا بفكرة الهجرة إلى إيطاليا. حدّثني مراد قبل أن يهاجر في المرة الثالثة عن إيطاليا وصدقاته وتجاربه، وعن كازينوهاتها ولياليها. وقسّر إصراره على إعادة الحرقة قائلا: «هنا أشتغل بـ30 دينار في اليوم، إن اشتغلت يوميًا طوال الشهر دون راحة سيكون راتي 900 دينار شهريًا، أي 10800 دينار سنويًا، ما يعني 108 ألف دينار في 10 سنوات. هذا من دون أن أصرّف مليما واحدا. هذا المبلغ لا يُمكنني في الظروف الراهنة من أن أتزوج أو أُنبي مسكنا أو أقوم بمشروع خاص. وأنا الآن ثلاثيني، متى سأتزوج؟ ومتى سأستقر في حياتي؟». تُسيطر هذه الفكرة كثيرا على تفكير الشباب، إذ أن الحرقة تُمثل اختصارا للوقت لجمع أكثر ما يمكن من المال. فما ستجمعه في تونس في 10 سنوات يُمكن أن تجمعه هناك في سنتين أو ثلاث سنوات حسب رأيهم.

سامي كذلك شاب ثلاثيني، صديق لي منذ الطفولة، حاول الحرقة 3 مرات في الأشهر الأولى بعد الثورة قبل أن ينجح في الرابعة، تاركا وراءه زوجة وطفلين، وهو كذلك كان يشتغل عاملا يوميا كل فترة في مجال (بناء، فلاحة، تجارة...). يقول عن تجربته: «من 3 محاولات، نجحت مرة واحدة في الوصول إلى إيطاليا» أخذ نفسا طويلا من سيارته وواصل حديثه معي: «حينها استطعت الهرب من مركز الاحتجاز. ركضت هربا لمدة 5 دقائق قبل أن يُعاد الإمساك بي من البوليس الإيطالي. ما شاهدته في الشارع في تلك الدقائق الخمس رَشَّخَ في ذهني فكرة العودة إلى إيطاليا ولن يمنعني عن ذلك إلا الموت.» هذا ما قاله لي ذات صيف منذ 10 سنوات تقريبا، وقد كان عند وعده لنفسه.

كلما تقدمنا في عُمر ظاهرة الهجرة غير النظامية كلما زادت تعقيداتها. إلى أن وصل الأمر إلى توسّع شبكاتها لتكون عابرة للجهات وحقي الدول. إذ أصبحنا الآن نشهد هجرة مواطنين من دول مجاورة، مثل المغرب، و الأفرقة من جنوب الصحراء.

تاريخ الجهة الهجري جعلها تستقطب المهاجرين من جميع جهات الجمهورية. إلى أن اكتسبت سمعة جيدة في هذا المجال، وهذا ما جعلها إحدى أهم نقاط الهجرة نحو الشمال في تونس والمتوسط عموما. لذلك أصبحت تستقطب مهاجرين من

خارج حدود الوطن. وأصبح اسمها معروفاً من شمال القارة إلى جنوبها، وحتى عند القادة والساسة التونسيين والأوروبيين، وخصوصاً المسؤولين الإيطاليين الذين تحدثوا الصيف الفارط عن تدفقات هجرية من سواحل صفاقس إلى لامبيدوزا الإيطالية، من ضمنها سواحل جبنيانة بالأخص. لذلك عُرفت المدينة بقدرتها على إيصال الناس إلى ضفة المتوسط الشمالية.

الأفارقة من جنوب الصحراء: الحريف الجديد للشبكات الهجرية

خَدَّثني موسى، وهو شاب عشريني من إحدى دول إفريقيا جنوب الصحراء، أنّ وجهته منذ خروجه من بلاده وبداية طريقه الهجري كانت جبنيانة. يسكن موسى مع زوجته الحامل في حقول الزيتون بأحواز المدينة. سبقه أخوه بالقدوم إلى تونس واستطاع الهجرة من سواحل جبنيانة، فأوصى أخاه بالذهاب إلى هناك. وحتى عند الذهاب إلى محطة سيارات الأجرة النصف باي بالعاصمة، ستجد الكثير من الأفارقة من جنوب الصحراء يرغبون في الذهاب إلى جبنيانة. ورغم أنهم يعيشون في ظروف -أقل ما يقال عنها أنها قاسية- إلا أنهم ما زالوا يتوافدون على الجهة خاصةً من وسط ولاية صفاقس. فقد سبقهم أصحابهم الذين انطلقوا من سواحل الجهة ونجحوا في بلوغ ضفاف أوروبا، ونصحوهم بالتوجه إلى هناك. وهم بدورهم جَلَبوا معهم أصدقاءهم وعائلاتهم. وحتى من كان منهم يسكن تونس العاصمة وصفاقس أو أيّ مكان آخر في الجمهورية، غايته في الأخير القدوم إلى الجهة والانطلاق منها. منذ منتصف العقد الماضي، توسّعت شبكات الهجرة غير النظامية لتشمل أطرافاً أخرى غير تونسية. واستغلَّ الحرّاقة هنا معارفهم التي راكموها لعقود، لاستيعاب هذا الجسم الجديد والتكفل بإرساله لدول الشمال. ووَجَدَ أفارقة جنوب الصحراء في الجهة أحسن الأماكن لتنفيذ مشروعهم الهجري، فصارت مزارهم الأول. وبعد نجاح عدد كبير منهم في الحرق، ازدادت سمعة الجهة كنقطة انطلاق وزاد الإقبال عليها. الغاية الوحيدة لهؤلاء هي الذهاب إلى إيطاليا. خَدَّثنا ناصر، مهاجر غير نظامي أصيل الكاميرون: «حياتنا كأفارقة من جنوب الصحراء صعبة للغاية هنا في تونس. فعلى غرار وضعنا للعيشي الصعب، نعيش وضعاً نفسياً أصعب بكثير. كل يوم وكل دقيقة لا أفكر إلا متى سأترك هذا البلد؟ هل سأنجح في الذهاب إلى إيطاليا؟ كيف سأقوم

بذلك ومتى؟ عديد الأسئلة تدور في ذهني وتُرهقني.» ناصر حاول الحرق مرتين لكنه فشل بعد أن قام الحرس البحري بمنعهم وإرجاعهم لتونس. لكنه مع ذلك ما زال يُحاول ولا همّ له سوى أن ينجح. ورغم أن هناك أصواتا مجتمعية وسياسية تنهم هؤلاء بأنهم يحاولون «الاستيطان» في تونس و«تغيير التركيبة الديمغرافية»، إلا أنهم في كل مرة لا يكفون عن محاولة إثبات أنهم لا يرون تونس إلا كمنزلة بحري، وجبنيانة خصوصا كنقطة انطلاق نحو إيطاليا.

يسكن هؤلاء في حقول الزيتون، ولا يُعرف عددهم الرسمي ولكنهم يُقدرون ببعض الآلاف. تعرّضوا إلى حملات عنصرية واعتداءات عنصرية مجتمعية، تمثلت في مسيرات تُعارض وجودهم وتطالب بترحيلهم. وإلى حملة عنصرية سياسية بدأت منذ البيان الرئاسي الصادر في 21 فيفري 2023، وتحمل في خطابها أن وجودهم مؤامرة وأنهم هنا لتغيير التركيبة الديمغرافية.

في البداية شهد وجودهم حملة تضامن كبير من قبل الأهالي، لكن مع الوقت تغيّر الأمر، خاصة وأنهم في المدة الأخيرة جنحوا إلى القيام بعمليات سرقة منازل بعد أن انتهت مواردهم ولم يعد باستطاعتهم توفير أدنى متطلبات العيش. وهذا ما خلق احتقانا في الجهة. لكن مع ذلك ما زالت جبنيانة بالنسبة إليهم أحسن مكان يعيشون فيه، لأنه الأقرب إلى تنفيذ مشروعهم الهجري.

ترافق حضور المهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء، أيضا، مع انتشار ورشات صناعة القوارب المعدنية في المدينة، التي تكون تكلفتها أقل بكثير من القوارب الخشبية، وأقلّ أمانا بكثير أثناء الإبحار، وتدّر على صانعيها أرباحا طائلة. في هذا السياق دأبت وزارة الداخلية منذ سنة 2023 على نشر بيانات تُشير إلى الكشف عن ورشات خفية لصناعة القوارب الحديدية واحتجاز عدد منها. وعادة ما يكون مصير هذه الرحلات هو الموت في عرض البحر. إذ أنّ بعض الرحلات التي انطلقت من سواحل جبنيانة لم يُكتب لأصحابها النجاة من مصير الموت، حيث أعلنت السلطات التونسية أول فيفري الفائت غرق مركب مهاجرين غير نظاميين انطلق من سواحل جبنيانة. راح ضحية هذه الحادثة للأساوية 13 مهاجرا من أصول سودانية تمّ انتشار جثثهم قبالة سواحل مدينة الشابة (التي تبعد 30 كلم عن مدينة جبنيانة) في حين ظلّ 27 مهاجرا آخرون في عداد المفقودين³. وطيلة السنتين الفارقتين ما فتئت سواحل جبنيانة، وولاية صفاقس عموما، تشهد عمليات عثور على بقايا جثث بشرية لفظها

3. تونس، انتشار جثث 13 سودانيا وفقدان 27 بعد غرق مركب مهاجرين. موقع «دي دبليو»، 08 فيفري 2024.

البحر، معظمها لمهاجرين سود البشرة. وفي أبريل الفارط، قال المدير الجهوي للصحة بصفاقس حاتم الشريف، في تصريح صحفي، بأن قسم التشريح بالمستشفى الجامعي الحبيب بورقيبة تجاوزَ طاقة استيعابه، بسبب تكرار استقبال جثامين مهاجرين غير نظاميين، لَقَطَها سواحل ولاية⁴.

على سبيل الخاتمة: الهجرة ظاهرة تُشكل البنى والتمثلات

«إن الملايين ممّن ينوون الهجرة يكونون قد هاجروا نفسيا لحظة تقديم الطلب وهجرُوا الوطن على المستوى الشعوري. ويظلّ حالهم على هذا، حتى لو ظلوا سنوات ينتظرون الإشارة بالرحيل. فتكون النتيجة الفعلية أننا نعيش في بلد فيه الملايين من المهاجرين بالنية أو الذين رحلوا من هنا بأرواحهم، ولا تزال أبدانهم تتحرك وسط الجموع كأنها أبدان الموتى الذين فقدوا أرواحهم، ولم يبق لديهم إلا الحلم الباهت بالرحيل النهائي»⁵. يمكن أن يكون ما قاله يوسف زيدان أنسب تعبير عمّا تعيشه المدينة. فرغم تعداد سكّانها الذين يناهزون 50 ألفا، إلا أن عدد الأرواح التي تعيش هناك قليل، عند الشباب على وجه الخصوص، فأغلبهم لا يهيم منهم سوى الأجساد في الشوارع، أما الأرواح فهي في دول الشمال. للهجرة تاريخ قديم في جنيانة، لكن توطّدت علاقتها بها عندما صارت غير نظامية، وكأنّ الجهة لا تحبّ سوى المنوعات. خلقت الحرقة عملية إنتاج وإعادة إنتاج للهجرة في الجهة، وأصبحت صيرورة تتغير بتغير الظروف السياسية والاجتماعية والتقنية، وتتطور مع الزمن ومتطلباته. وشكّلت مخيالا وثقافة هجرية توارثتها الأجيال تباعا. وأصبحت نظّارات يرى من خلالها شباب الجهة الحياة، وليس هم فقط بل حتى عائلاتهم ترى منها الحياة، فالهجرة مشروع عائلي. وفي مناطق المدينة التي لها ثقافة هجرية كبيرة يرى أهلها أن الهجرة كذلك هي إحدى سبل الارتقاء الاجتماعي. لذلك نجد عديد العائلات التي تُشجّع أبناءها على الحرقة وتوفّر لهم الدعم المادي لذلك. خاصةً استلهاما من القصص الهجرية الناجحة التي حدّثت سابقا في الجهة أو الحي أو العائلة.

منذ بداية التسعينات قرّرت جنيانة أن تُصارع فكرة الفيّزا وغلقت الحدود.

4. انتشار جثث مهاجرين في صفاقس. المدير الجهوي للصحة يؤكّد تجاوز طاقة استيعاب قسم التشريح بمستشفى الحبيب بورقيبة. موقع الإذاعة التونسية، 07 أبريل 2024.

5. يوسف زيدان، كلمات: التقاط الألماس من كلام الناس، ط4، مصر: دار نهضة مصر للنشر، 2011.

واستطاعت التغلّب عليها من خلال قوارب الصيد الصغيرة التي تنقل الأجساد والأحلام نحو الشمال، وتُغذّي فيهم الأمل. نجحت الأجيال الأولى للحرقة في فرض نفسها في إيطاليا، واستطاعت تسوية وضعيتها والعودة بالأموال لاستثمارها في الجهة وشراء الأراضي والعقارات. وجليبوا السيارات والدراجات النارية والهواتف الذكية، وأصبح لجبنيانة مشهد اجتماعي واقتصادي وثقافي مخالف لما كانت عليه قبل ظهور الهجرة غير النظامية. وهذا النجاح هو ما كان الدافع الأساسي أمام اختيار أجيال قادمة طريق الهجرة نحو الشمال في قوارب يُسميها البعض «قوارب الموت»، وإن كنت أحبذ «قوارب الأمل». ورغم بروز ظاهرة الترحيل القسري من إيطاليا بعيد الثورة مباشرة، وفشل التجربة الهجرية للعديد من أبناء الجهة، وكذلك الأزمات التي تعيشها بعض الدول الأوروبية، إلا أن هذه العوامل لم تُحبط عزائم الشباب الطامح للهجرة غير النظامية. فالمسألة تجاوزت أن تكون مجرد هجرة لتحسين الأحوال الاجتماعية والاقتصادية، بل الهجرة من أجل الهجرة. على اعتبار أن هذه الظاهرة لم تعد غاية لتحقيق غاية ما، بل هي غاية في حدّ ذاتها. وعلى اعتبار أنها مُحدّدة في صياغة التفكير الجماعي والفردى في جبنيانة.

هكذا تُعتبر الهجرة في المدينة بنية اجتماعية محدّدة في السلوك الاجتماعي لدى الأفراد والمجموعات منذ القرن الماضي. وهو ما شكّل إرثاً هجرى وشبكات هجرية ما فتئت تتوسع مع الوقت ومع متطلبات الرحلة. وفي سنوات الثمانينيات والتسعينيات انطلقت الهجرة غير النظامية في وجه فيزا التي تفرضها دول الشمال. ومع الوقت صارت الجهة تستقطب مهاجرين من كل أنحاء القارة الإفريقية.

بالشكل النظامى، يهاجر الناس نحو الشمال عن طريق المطارات أو الموانئ، وذلك بعد الحصول على فيزا من سفارات الدول المعنية. لكن هنا الأمر مختلف، إذ أنّ منظّم الحرقة هو من يؤسّر لك ويعطيك فيزا الدخول والمغادرة. ويأخذ مركب الحرقة، الذي يُطلق عليه في عامية المدينة الشُقْف، دور البواخر والطائرات. فإن كانت تونس تحتوي على عديد الموانئ والمطارات، فإنها كذلك تحتوي على جبنيانة كميناء هجرة غير نظامى.

ولاية
المهدية

معمدية الشابة



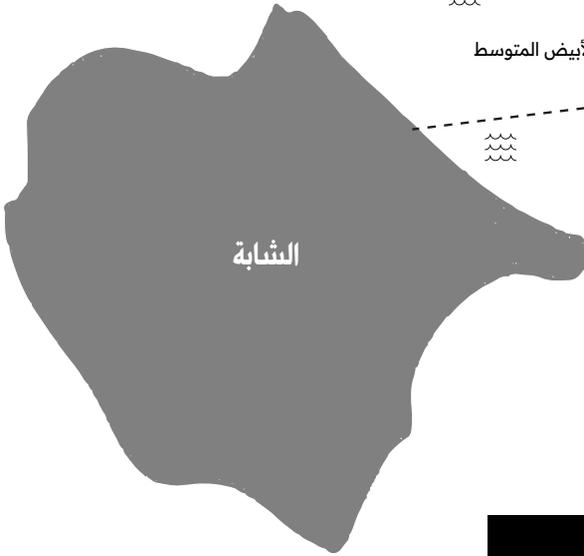
معطيات بحرية

• طول الساحل: حوالي 29 كيلومترا تقريبا

• عدد موانئ الصيد البحري: 1

• عدد مراكب الصيد بمختلف أحجامها
واختصاصاتها: 970 وحدة

• عدد العاملين في مجال الصيد البحري:
3023 (سنة 2022)



لامبيدوزا

البحر الأبيض المتوسط

المسافة بين
الشابة ولامبيدوزا
135
كيلومترا

معطيات ديموغرافية وسوسيو-اقتصادية

• عدد السكان: 31138 نسمة

• نسبة النشطين من جملة السكان: 44,67 %

• نسب البطالة: 9,09 %

• نسب الفقر: 15,05 %

• الأنشطة الاقتصادية: التربية والصحة
والخدمات الإدارية، الفلاحة والصيد البحري،
الصناعات المعملية، البناء والأشغال العامة،
التجارة.

معطيات الهجرة

• نقطة الوصول الرئيسية في إيطاليا:
جزيرة لامبيدوزا Lampedusa

• المسافة بين الشابة ولامبيدوزا:
135 كيلومترا

• عمليات الهجرة غير النظامية التي تم
اعتراضها في 2023 : 24 % (ولاية
المهدية ككل) من مجموع 2178 عملية
على المستوى الوطني

مصادر الخرائط:

-المعهد الوطني للإحصاء
-المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية
-وزارة الفلاحة
-المنظمة الدولية للهجرة

مدينة الشابة:

بيوغرافيا عبور الأفراد والأماكن

خليل العربي

(باحث في العلوم السياسية)

الشَّابَّة، مدينة «Caput Vada» أو «رأس الإنطلاق» في العهد الروماني؛ مدينة مُستَلْقِيَّة على الساحل كأجمل ما يكون. يَخْتَلط الحضري والرِّيْفِي في فضاءها، حيث يَلْف منازلها من الشمال «غابة الدُّويرة» وبساتين الزياتين من الجنوب والبحر في البقية. ويحتفظ تصميم أغلب منازلها بمساحات واسعة مزروعة. يبلغ عدد ساكنتها 31222 (جانفي 2023)¹ ساكنا من أصول متنوعة. لها تاريخ قديم-كثيف مازال حاضرا في تفاصيل المنطقة وعمرانها؛ من مقام «برج خديجة» إلى مقام الولي الصالح «سيدي عبد الله» الذي يُشرف على البحر من عل. أما تاريخها المعاصر، فقد ربطها بالعمل السياسي والنقابي على غرار مدينتي جبنانة وصفاقس اللتين تُحيطانها من الجنوب. يغمر البحر تاريخها وواقعها، ولكنها لم تعد رأس انطلاق روماني، بل أصبحت رأس عبور تونسي. تحوَّل «رأس الانطلاق» أو قبودية الذي أعطى اسمه لجغرافيا

1. تقدير السكان في غرة جانفي 2023، المعهد الوطني للإحصاء، 2023/07/27، ص19، تاريخ الإطلاع: 2023/08/27. الرابط: <https://4zsWBk6/ly.bit/>

المنطقة على الخرائط الحديثة إلى رأس عبور.

إذا حللت يوما بالشابة فأنت تحلّ في أرض تعيش فيها عدة أسماء. والمسّمى يحمل معه إحالات متنوعة على دلالاته وسياقاته الخاصة. أسماء مدن ومناطق إيطالية وفرنسية، ومزارع العنب والدّلاع في أرياف أوروية، أسماء مدن جميلة أخرى، ومدن وبلدان إفريقيا جنوب الصحراء. حوّلت الهجرة، باختلاف أشكالها، روح المدينة إلى تدفق من الأحلام والأزمات والحركة. لم يعد للشابة مرسة تشدّك بقدر ما أصبحت تساعد مركبك على الإبحار. ومعيشة أهاليها وقصصهم مليئة بالبحر ومن هاجروا، ومليئة بالهجرة دائما.

ليس العبور تجسيداً لمن يمرّون بها من غير المرئيين الجدد - خاصة من إفريقيا جنوب الصحراء - بل من يعيشون فيها أيضا. فهم إما يُهاجرون أو هاجروا من قبل أو هم مختصون في الهجرة. ثمة تواطؤ على العبور، فهو معيشتهم منذ مدة بفضل التاريخ الذي رشّح «رأس الانطلاق» لأن تكون أفضل وجهات الهجرة غير النظامية. كما أنّ أهلها ينتشرون في الأرض في جميع القارات بفضل مبادرتهم للهجرة من قبل. تحوّلت الشابة إلى مدينة عابرين يعيشون الهجرة كحرك يمّس كل شيء؛ يمّس روح الأشخاص وروح المكان. مكّنت الهجرة المدينة من استقرار اقتصادي واجتماعي بفضل العوائد المادية لأبنائها في الخارج. فلا تخلو عائلة من مهاجرين خارج البلاد. لكن تيارات الهجرة القوية اليوم تمرّ بها وتحمل معها آثارا لم تتعدّ المنطقة عليها.

أصبحت المدينة تعيش يوميا على وقع الهجرة. خبرة أهاليها في البحر، مأكلهم وملبسهم وحكاياتهم ونقاشهم اليومي، كلّها أمور لا تخلو من صور وأسماء أماكن وأزمنة بعيدة عنها. صفحات نُكتب يوميا في قصة هذه المدينة، عن مجرى ومرسى مصائر بشر بأحلامهم ورغباتهم، عن حبيبة تنتظر أو خطيبة تحلم بمنزل جميل أو سفر تتقاسمه مع شاب «حارق» لعله يُنير حياتها. وعن أصحاب البشرة السوداء الذين يتمّ إنزالهم في الميناء مُجبرين أو يُعترّ عليهم كل يوم تقريبا غرق أو يُعثر على بقايا ملابسهم. ليس سهلا أن تجد حذاءً أو قميصًا وتتجاهل أنه كان ممتلئا بحضور أحدهم وأحلامه ورغباته، وأنه يوما ما كان يبتسم أو يبكي أو أنه ترك خلفه من يحبّونه ويحبهم أو ترك من كان يطارده لقتله. لا يمكنك إلا أن تتخيل أنه من الممكن أن تكون أنت في هذا الزمن المُتقلّب. المهاجر هنا يمكن أن يكون أي أحد. وليس طارئا بسبب حادث غرق أو نجاح مركب في الوصول إلى الضفة الشمالية.

كُتب على مُقدمة مركب حديدي مُلقى على شاطئ الشابة «باسم الله مجراها

ومرساها» و«No Alter». الركب لا يتجاوز سمكه المليمترات تشدّه عوارض حديدية بالعرض. مرافقي، المختص في اللحام (ح.ع)، قال أنه «وعاء لغسل الصابون»، «لا يمكن أن تتعامل معه بقوة وإلا سيُثقب». روى لي قصة أشبه بركلة في الكبد، خليط من الوجع والمرارة. عندما صعد المهاجرون من إفريقيا جنوب الصحراء، كما قال، ودّعهم من أشرف على تحميلهم قائلًا: «ربي يرحمكم، ربي يرحمكم». ليس للوجع ما قيل، لكن الأكثر إيلا ما أن الحارقين كانوا يردّون مبتسمين. مُبتسمين للموت المحتم. حدثت هذه القصة على سواحل صفاقس القريبة وأصبحت تتردّد في الشابة، أين نجد مقبرة لسفن الحرقّة الحديدية التي لم يتم إغراقها عندما تم اعتراضها. فليس كل القوارب تُرمى على الشاطئ، إذ بعضها يتم التخلص منه مباشرة بإغراقه.

قال لي مهاجر من نيجيريا ممّن أنزلوا في اليناء يومها، ومن الممكن أن تلتقي بأحد هؤلاء كل يوم تقريبا في مدينة الشابة، بعد أن سألتني عن محطة النقل البري نحو مدينة صفاقس: «on reviendra». كان لقائي معه خلال الأسبوع الذي حلّت فيه جورجيا ميلوني بتونس. كنت أتصور أي إذا حدّثته عن الجديد في الاتفاقات الأمنية بين الشمال والجنوب وعن العنصرية والشعبوية سألجّ لديه بعض التردد أو الخوف. لكنه لم يتردد. قاطعتنا حينها فتاة ترافقه، بجسد مليء يوحى بجمال متعب من مهد الحياة البعيد في عمق القارة الإفريقية: «tes freres aussi ont été débarqués». كانت تتحدث عن الحارقين التونسيين. جميعهم مرّوا بالشابة ومنذ ذلك الوقت انقطعت أخبارهم لأنني لم أُرهم منذ ذلك اليوم. الأرجح أنهم عادوا إلى صفاقس. الشابة بالنسبة إليهم شقافة رغم الوجع، هي ليست مستقرا ولا موطنا، مبانيها وأهلها لا يعنون شيئا في نهاية الأمر، حتى هؤلاء الذين التقوهم من الصيادين في البحر أو الحرس البحري الذي قادهم إلى اليناء. هم يريدون العبور وسط عابرين آخرين. لا يصحّ اعتبار الشابة منطلقهم لأنه سبق وأن انطلقوا من مكان أبعد حملوه معهم. إن التواطؤ على العبور لم يعد قصة «جريمة» منظمّة أو شبكات تهريب البشر ولا هي قصة ميلوني تحاصر قيس سعيد من بروكسل إلى قصر قرطاج. ليس العبور مهمّة أمنية للحرس البحري بالتعاون مع «فرونتكس» (Frontex) أو فقط نتيجة بُنى محلية ودولية. وهو ليس تقريرا ولا دراسة أو بورترية. العبور معيش يومي يخترق كل الحدود القديمة وإن كان يتفاعل معها. العبور أسود وأبيض، نيجيري وشابي، فقير وغني، مسلم ومسيحي، إفريقي وأوروبي

في «كوسموبوليت» رأس المال والعمل، على حساب حرية التنقل.² هو عبور كل شيء إلا الإنسان. العبور براديفم نعيشه وإن كان الخطاب السياسي والتقني-العلمي يرفض أن يرى عبْرَه العالم الذي تحكمه الحدود القديمة باسم الدولة والوطن والمصالح والقوانين. هو موجود رغما عن كل شيء، حتى وإن تم تجاهله لحماية عالم قديم بهيئته وآلامه. ويكاد لا يستثني أحدا في عالم اليوم.

يستدعي المهاجرون في المركب الحديدي، في قصص الحرق المتداولة كثيرا، آلهتهم لعلهم يتحكمون في مجرى الرحلة حتى يصلوا إلى مرسى الحلم. يسقط أمام تلك اللحظات الحميمة في مواجهة القدر والمصير كل نظريات التحليل النفسي والسوسيولوجيا والأنثروبولوجيا والعلوم السياسية (أو المعتاد منها في إطار الخبرة (Expertise). ختم هؤلاء كل قول بعدهم، نشبوا الجدارة التفسيرية لكل قول مختص. كيف لأحدهم أن يبلغ دلالة لحظة بهذا العمق، وهي تحفر في وجوده الشخصي، ويعلم أن أهله ومواطنيه يعيشون تجارب مماثلة، بينما يسير العالم بقوانينه وسياساته غير مبالٍ بهم. أو يسير أيضا متضامنا معهم بشكل أو بآخر. لكن المهاجر في الأخير ينتهي وحيدا مربوطا بحبل إلى وعاء بلاستيكي، بينما عُرس نصف جسده في الرمل. عندما كان مرافقي بصدد حل الحبل، لم ير الغريق في الطرف الآخر: طرف غاب فيه هو وآلهته وأحلامه. بل في النهاية حمل الوعاء إلى القارب: فهو في حالة جيدة وصالح للبيع.

الشابة أو «Caput Transito» مدينة عبور. ويعيش الجميع العبور، بشكل أو بآخر، تونسيون وأجانب. ويُشكل العبور الأفكار والمصالح والرغبات. البحارة أنفسهم جزء منه، ولديهم ما يقولون عنه. كذلك التجار والباعة والأساتذة ورجال الأمن، وخاصة الحزّاقة. يستثمر الجميع في العبور، أحدهم يستثمر فيه مصيره كلاً، وآخر أمواله وعلاقاته وشبكة مصالحه وآخر معارفه وخبراته. والجميع ليس بمنأى عنه، بما أنه حالة مَعَمَّمة تخترق جميع التفاصيل. اليوم، لو كانت الشابة قلعة مغلقة فلن تسلم من أثر الهجرة، فالجنث والملابس والقوارب تنتهي على شواطئها رغما عنها. ولا تغفل روح هنا من هذه المشاهد. أرواح مهاجرة دون مرسى ومرساة بسبب وقع الموت والتفكير في المصير.

بما أن المرساة في البرّ لم تُعد كافية لتشدّ أحدا إلى شيء ما يُساعده على تشكيل ذاته

2. Victor Piché, Les théories migratoires : vers un nouveau paradigme à la croisée de l'économie politique, du cosmopolitisme et des droits des migrants et des migrantes, Population) French Edition, 153:(1)68 (june, 2013 consulté le 27/07/2023 DOI/10.3917/popu1301.0153.

أو هي غير قادرة أن تمنحه القدرة على الفعل. إذ أنّ كل شخص يكتب بيوغرافيا فردية يتشظى فيها المكان والزمان، مع تغير سياقه الاجتماعي والاقتصادي وأدواره التي تضغط عليه وتحاول تشكيله.³ لا ينفصل فيه ما يُعَلِّقه من آمال وأحلام عن أماكن أخرى بدأ يعيشها بتصوراته عنها وأفكاره وما يتلقاه من مصادر مختلفة عنها. وكل سيرة فردية تتفاعل مع بيوغرافيا بقية الأفراد لتُكْتَب بيوغرافيا جميع المناطق. سيرة أفراد عاجزين كفاعلين في محيطهم، حيث لا مال ولا مستقبل، بذوات مرتبّكة تُبحث لها عن شيء من الاستقلالية. وهم اليوم يلتفون بأشباههم من عمق إفريقيا، ويشتركون معهم في العبور. الوجه المكشوف للعبور هو الهجرة النظامية وغير النظامية كمشاط يرتبط بقطاعات اقتصادية ومعطيات اجتماعية وثقافية، محلية ودولية. ووجهه الآخر على وجه الخصوص هو قصّة المهاجر والحارق في مراكب الحلم ومراكب الموت. وجه تُخْتزله قصص اليوم الأخير قبل ركوب البحر. ونحن بصدد تناول اقتصاد الهجرة ثمة اقتصاد عاطفة وأحلام. ثمة اقتصاد وجود يجعل منك، حتى وإن كنت ترى الظاهرة بعين السرد أو العلم، تسأل أسئلة عن جدوى الوجود والحياة والموت. عندما يطفو على وجه الماء طفل مُصطاف في شواطئ الشابة تتذكر مباشرة رضيعا أو طفلا يطفو ميتا بعد أن أفلتته أمه. هذه البيوغرافيا تحتاج إلى أن يقترب الذاتي من الموضوعي، الفردي من البيوي،⁴ حيث تصبح التجربة الهجرة (أو العبور هنا) تجربة تُتيح أن نفتح على مشترك يُضئ بعض الجوانب في إنسانيتنا، التي تُغيّب كلما اقتربنا منها في سياقات الاقتصاد والاجتماع والسياسة المعتادة والجزئية. إنها تجربة تُربك أرواح الأماكن والبشر في كوسمبوليت العمل والمال، كوسمبوليت يسمح بنشر ومرور كل شيء إلا الإنسان والإنسانية.

وأنا أكتب البورتريه، كنت أحسّ أنني أكتب بيوغرافيا خاصة بي أيضا. فالأشخاص والمكان حولي في الشابة تغيروا ويتغيرون كل لحظة. كل يوم يمرّ ثمة حزن وفرح لقريب أو بعيد، ثمة جروح تندمل وأخرى تُفتح، ومصائر تبدأ وأخرى يبتلعها البحر. كتابة سيرة مدينة الشابة في بورتريه كانت عبئا يوميا معيشيا، لا يمكن معه الالتزام بقواعد منهجية معيّنة لأن المدينة في كل مرّة تُفلت مئّي بعابريها. فانتمت معها في تجربة الهجرة كعبور دائم لا يحتمل قمع البنى والعلاقات القائمة، بقدر ما يرجع بي إلى أسئلة ذوات تبحث لها عن موقع تحت الشمس، تبرز في منازعة أصحابها الواقع للفعل والقدرة على تغيير المصير، ما جعلني أمتلى بقصص جميع من حدّثتهم من

3. Lois Bastide, Habiter le transnational, Espace, travail et migration entre Java, Kuala Lumpur et Singapour, ENS Éditions, Lyon, 2015, Lien : <https://bit.ly/3Or0to4>

4. Op. Cite.

حارقين وحرّاقَة وتلاميذ ومواطنين آخرين. تَرَدَّدَ أغلبهم في الحديث معي، حيث لا يزال ثمة خوف في مكان ما من أن العبور الأخير مُهَدَّد دائماً؛ عبور لا ضمانات فيه سوى أن تَعيشه في محاولة القبض على مصير أفلتت منك جميع أسباب إيضاحه بشيء من الأمل.

الشابة: بيوغرافيا العبور بين الحرقة والهجرة النظامية

تغيَّر وجه مدينة الشابة وروحها بسبب الهجرة عموماً والهجرة غير النظامية على وجه الخصوص. جزء مهمّ من سكان الشابة مُقيمون في دول أوروبية وخليجية عدّة. وتجارة العقود مزدهرة دائماً. صنّعت هذه التّجارة طبقة رؤوس أموال لمواطنين هنا وفي المهجر، ولا يمكن أن تتعلّم على وجه الدقة حجم الثروات التي راكمتها. وانتشرت هذه التجارة خارج مدينة الشابة التي كانت لها الأسبقية في مرحلة معينة. إلا أن ازدياد عدد الغتريين من مناطق ساحلية حضرية وريفية قريبة سمح بتكوين شبكة علاقات مفيدة في توفير العقود والتأشيرات سواء للعمل الدائم أو الموسمي. حدّثني أحد مواطني مدينة ملولش (12 كم عن الشابة) أنّ مغترباً سابقاً أطلق عملاً في هذا المجال بفضل علاقاته السابقة حين كان يعمل في سفن الرحلات البحرية. ويستفيد من هذه التجارة أبناء هذه المدينة الصغيرة قبل غيرهم. لعل ذلك يعود لوازع مناطقي معروف عن الجهة أو لضرورة السرية في بعض تفاصيل تحضير العقود والتأشيرات. لكنها تلتحق في نهاية الأمر بالشابة في حلم الهجرة الذي أصبح هاجساً ومعيشاً يشغّل الجميع. هو قطاع قائم الذات في العقود والتأشيرات والتحويلات المالية بين الأفراد لا يحتاج إلى وكالات ووسطاء قانونيين. عدم هيكلته قانونياً، وحق مع وجود بعض النصوص، لم يُغلق الباب أمام المواطنين لخلق حلمهم الخاص في الهجرة، ولتعميم الفرصة. لا ينتظر هؤلاء وكالة التعاون الفني أو الوكالات المعهودة. واليوم حين اشتدت الأزمة الاقتصادية والاجتماعية ازدادت جاذبية هذا القطاع، الذي تحوّل أيضاً في جانب مهم منه إلى قطاع تحيّل، ضحاياه عادة من خارج هذه المناطق. توسّع هذا القطاع أيضاً إلى وسائل التواصل الاجتماعي خاصة في التيك توك. فقد تحوّل أصحاب حسابات عدّة على هذه المنصة إلى «وكلاء» و«مستشارين». عليك الاتّصال بهم مباشرة وسيرشدونك إلى كل التفاصيل ويعرضون عليك فرصاً عديدة مع أرقام تواصل بأشخاص موجودين في تونس.

يعمل أحد أبناء المنطقة في إيطاليا وينشر فيديوهات كالعديد من. عليك فقط أن تتبّع هاشتاغ إيطاليا، تونس، الشابة، المهديّة (بأحرف عربية أو لاتينية بالدارجة التونسية) تنضح الفيديوهات بالفحولة والقوة وضرورة «الصدمة» والخروج ومواجهة التعب في حقول جنوب إيطاليا. بأسلوبهم التلقيني والناصح يرشدونك حتى تصبح «مهاجرا» بما أنهم يمثّلون نموذجا لنجاح استثنائي وإعجازي بعد نجاتهم من الموت الاجتماعي والاقتصادي «بذراعهم».

الهجرة النظامية اليوم في الشابة، تتم بالإدارة والأمن وعبرها أو بدونها بفضل شبكة علاقات من التبادل المصلي، فيها شيء من التضامن أحيانا، لكن الأهم هو ما نلاحظه في القصص والأحاديث المتداولة يوميا. فالكل يعرف من يمكن أن يساعدك في الحصول على تأشيرة أو عقد عمل في بلد أوروبي أو خليجي.

أصبحت الهجرة النظامية فرصة متاحة أكثر في مدينة الشابة لمن لهم روابط اجتماعية قديمة تسمح لهم بالاستفادة من هذه الفرصة. أما من لا سبق له في توريد العملة الأجنبية، سواء كطرف مرسل أو مستفيد أو وسيط، فسيسعى إلى أن يحصل على عقد بشق الطرق، وفي بعض الأحيان مهما كان البلغ الذي يُجمَع على فترات طويلة نسبيا. في حالة عدم النجاح يبقى خيار القفز في أحد المراكب غير النظامية ضروريا، وهو يكاد يكون متاحا كل يوم.

تُغذي الهجرة النظامية، سواء كانت قصة نجاح أو فشل، حلم الهجرة غير النظامية نفسه. اللهم دائما أن تُعَبِّرْ إلى حيث تتصور أن هناك مكانا أفضل لك. فبعض تلاميذ معهد أبو القاسم الشابي على سبيل المثال، ذكورا وإناثا، لا يريدون حتى الحصول على البكالوريا أو يحصلون عليها فقط للضرورة. يفكّرون ويريدون فقط الهجرة، وخاصة في تقليد ركوب البحر الذي أصبح يمثّل رحلة استعراضية في بعض الأحيان تُبَيِّرُ فيهم رغبة التمرد على كل شيء، حتى ولو كان لهم أقارب خارج البلاد. حديث الهجرة والتفكير فيها يفرض نفسه بينهم، فلا شيء يشدهم للطرق التي عبّرها أسلافهم وآبائهم عبر التعليم والشهادة والعمل. في قصص التلاميذ، ثمة أساتذة مؤثرين، بفضل الوقت الذي يمنحونه للتلاميذ للحديث عن الهجرة ومواضيع أخرى تفتح أبوابا في شخصيات العديد ممن تخلى عن الحرق، ليواصل تعليمه. لكن رغم ذلك، لا شيء يضمن ألا يحمل التيار الجارف للعبور تلميذا أو تلميذة، ممن عُزل بسبب نظرات المحيط له أو بسبب الحاجة المادية. ولأن لهم «خيوطهم» هنا فيمكن لهم تنظيمها لوحدهم. في إحدى الرحلات التي نظمها «ر.ع»، قام بسرقة

محرك قارب والده، فيما تكفل بقية أصدقائه بإيجاد قارب مناسب في انتظار ساعة الصفر للانطلاق من الغضابنة (قرية ساحلية قريبة من مدينة الشابة). وفعلا نجحوا في الوصول إلى لمبدوزا لكنهم رُحّلوا لاحقا. ولا يزال «رع» يفكر جديا في الحرقة مرة أخرى.

إن لم يكن لهؤلاء فرصة تنظيم رحلة مماثلة، فلن يُفَلتوا من القصف المُركّز جدا لفيديوهات التيك توك عن الحرقة. لا يخلو هذا الموقع من أرقام اتصال وتواصل بقاطنين في المدينة أو بجوارها. وتعاضدهم في ذلك فيديوهات القاطنين هناك ممن يستعرضون عملهم اليومي. تَزخر الفيديوهات بالحديث عن العمل الفلاحي والمراقبة الأمنية وكيف تتجنبها بعد أن تصل. وعادة تُرافق الفيديوهات أغاني حزينة من الفن الشعبي التونسي أو «الزّاي الجزائري». وعبرها، حتى يمكن أن تصبح مهاجرا وتنجح في ذلك، يجب أن تكون «رجلا»، «لا يخبر لقيمة» (الأم)، ولا تقبل على نفسك أن تمدّ يدك إلى أختك أو أمك أو أن تقبع في المقهى، في بلاد يُشار إليها عادة بالمبني للمجهول، كبلاد «ماعادش تعيش» (غير صالحة للعيش). لو قيل «تونس» في هذا المحتوى فأنت تُحيل على فضاء من الوجد والألم والكآبة القاسية على الأرواح والنفوس والمصائر. تُحيل على بلد لا يشدك إليه شيء سوى «لّيمة» (الأم) أو بعض الذكريات التي تُثير الحنين. رغم أن السياق دائما يضغط على الجميع لكن تجددهم جميعا يُفَلتون منه بشكل أو بآخر بحيث يقبلونه كما هو لكن لا يخضعون له، ويخلُقون قواعدهم وقيمهم وحتى خطابهم الأخلاقي المناسب.

التجربة الهجرية تكون عابرة للحدود المعهودة للبنى والقواعد الاجتماعية والقانونية القديمة، التي ترتبط بترتيبات السلطة في محاولة ضبطها. هي تنضح بقيمها في تشكيل الذوات التي تبحث عن الإنقاذ، وتُريد أن يكون لها وزن وفعل في محيط يحاكمهم في كل وقت.

تستفيد الهجرة غير النظامية من خبرة المدينة في ركوب البحر. يعرف أهلها أوقات «الطباب» (هدوء البحر) و«النؤ» (الأنواء)، وتسميات الرّياح واتجاهاتها، يشيرون ببوصلة ذهنية اعتادوا عليها إلى لامبادوزا كالطيور المهاجرة. إن لم يكن البحر يرزقهم أو حقول الزياتين فيمكن في أقل الأحوال أن يشقّوا البحر ليجمعوا ما أمكن لاقتناء أو بناء بيت. ولا تقتصر الهجرة على أبناء الشابة بل تشمل أيضا أفارقة جنوب الصحراء وقادمين من الجنوب أو العاصمة أو ولايات قفصة وسيدي بوزيد. بل إن الحزّاق نفسه لم يعد بالضرورة من أبناء المدينة، لأن خبرة تنظيم الرحلات اكتسبها آخرون من

خارجها ونافسوا فيها أهل المدينة.

النظمون يتجهزون بأكثر التطبيقات تطوُّراً، وهي متاحة للجميع ويمكن تحميلها على الهواتف الذكية. بالاستعانة بـ windfinder، windy app أو البوصلة الإلكترونية، بالإضافة إلى polaris navigation و Maps.me و google maps يمكن تحديد الاتجاهات والمسافة وسرعة الرياح، حيث يمكن لتدرب حديث على قيادة القارب أن يقود رحلة الحرقة بسهولة. وهو أمر بصدد التكرّر، حيث تتمّ معظم الرحلات دون «رايس» (قبطان) يشتغل مع النظمين، بل يكفي أن يُعهد للحارقين أنفسهم بهذه المهمة. ولا يتوانى هؤلاء عن نشر فيديوهاتهم وهم يُمسيكون بمقبض المحرك، مع أصدقائهم الذين يُشرفون على المحروقات وتغيير الحاويات البلاستيكية كلما أوشك البنزين أن ينفذ.

يتّم التحضير لرحلة الحرقة في دوائر ضيقة، تتأقلم مع الرقابة الأمنية أو تستفيد منها. عادة يوجد شخص واحد يُنسّق بين الجميع، وكلمته تكون الغُليا في كل التفاصيل. وهو الحزّاق الذي يختم كل شيء بصعود الحارقين إلى المركب ليلا. تمتدّ بعض الشبكات بين العاصمة والحّمّات والمهدية وصفافس وصولاً إلى الجنوب، وتؤدّي معظمها إلى الشابة، خصوصا في الحالات التي تلبعتها طيلة الصيف في هذه المدينة، التي يُخفي فيها الاصطياف أفراداً قلقين يمرّون بالضحك والأكل والمقاهي مروراً يمكن أن يكون الأخير.

يعتمد الحزّاق على وسطاء قارّين عادة ممن تقاسموا تجربة تنظيم رحلات عدة، ويعرفون محيطهم جيّداً. يمتد تنظيم الرحلة على متوسط مدّة تُقدّر بأسبوعين على الأقل. يتطلب تجهيز القارب، الذي يتم توفيره من مصادر عدّة سواء بشرائه من أصحابه، أو يتم إصلاحه، أو يكون القوارب التي تمّ إيقافها سابقاً. أما المحرك فله سوقه الخاص، إما مُستعمل من صاحبه والبعض من أمنيين حسب التداول في أوساط الحارقين. أما الجديد فيتم تحضيره في مرحلة «روداج» (بداية استعمال) في البحر أو في براميل مليئة بالماء.

في رحلة الحرقة التي اطلعت عليها، حسب الشهادات، تتطلّب المسافة المقطوعة بين الشابة ولامبادوزا، بمحرك 14 حصانا من نوع SUZUKI، أربع صفائح بلاستيكية من البنزين. وكلفة الرحلة تصل إلى 20 ألف دينار تقريبا لمركب يضم 23 حارقاً، يبلغ طوله سبعة أمتار و30 سنتمتراً. يتمّ تنظيمها خلال أسبوعين وتنتهي الترتيبات الأخيرة في ثلاثة أيام لجمع الحارقين في الـ«قونة»، في مكان يبعد عن الشابة مسافة

5 كيلومترات. الحرقة من مدينة الشابة أكثر جاذبية من غيرها. فالرواية المتداولة حولها في أوساط الشباب الحارقين، حتى من العاصمة ممن تسنى لي مجالستهم منذ مدة قبل كتابة البورتريه، هي أن الرحلة من الشابة «مضمونة». لذلك فهي أكثر كلفة من غيرها مقارنة بالسوق الوطني للهجرة غير النظامية. يصل المقابل تقريبا إلى حدود 7000 دينار تونسي (2100 أورو تقريبا) إنطلاقا من «مدينة العبور».

الحرقاة من مجموعة التنظيم والتنفيذ في الميدان لا يعيشون كغيرهم. هم يعيشون في خطر دائم، علما أن عددا منهم يعتاشون منها كخيار وحيد أو مهم إلى جانب أعمال أخرى محدودة العوائد المادية. «تكسب منها» كما يقول أحدهم، «لكن لا تعيش منها دائما». هذه العبارة سمعتها من الكثيرين مباشرة أو بطريقة غير مباشرة. أموالهم غير مرئية، ويحرصون على عدم إظهارها. كما أن وسائلهم في التخفي، بتغيير أسمائهم في أوساط الناشطين في المجال، تُعطيهم مساحة من الanonymat خاصة إذا لم يكونوا من أبناء المنطقة، وتكسيبهم صورة مُضخمة كأشخاص قادرين على كل شيء ومستفيدين في كل الأحوال. لعلمهم، بنظر القانون والأخلاق، مجرمون محليون وتجار بشر دوليون ووحوش بشرية خارج دائرة الإنسانية. لكن الدائرة، كلما اختلّطت بأوساط الحرقة والحارقين، تجد أن حدودها مختلفة. يقول «فريد» (اسم يطلقه عليه الحرقاة وليس اسمه الحقيقي): «والله حلال، حتى أمام الله... حين يتصل بك أب أو أم عن ابنه لتساعده على الحرقة، أو يُحدّثك أحدهم عن الصعوبات التي يمر بها... تعرف أنه عندما لا يكون هناك حلّ، فإن القوانين تُلغى». هذا الخطاب الأخلاقي التبريري وحتى الديني لما يقومون به مُتداول وليس استثناء. وهو يختلط بالتحدي والكره لكل أشكال السلطة. يضيف فريد: «فحتى صاحب العائلة يبحث عن طريق للمغادرة، إن كنت تعمل أو لا تعمل فلن تُترك في حالك... والأمن الذي يعتقلنا هو شريك معنا أيضا في مرات كثيرة... ويستفيد معنا». يتماهى المهاجر مع ما يقوله مُنظّم عملية الهجرة، بل هو بطل أقرب إليه من المجتمع والدولة، ويستحق «رحمة الوالدين» (الدعاء لوالديه بالرحمة)، يقول «ع.ع» الذي وصل إلى لامبادوزا في شهر جويلية، وشاركني تفاصيل رحلته في لقاء فيسبوكي بأن الحرقاة (منظم الرحلة) كان في اللحظة المناسبة معهم أمام الموت فسَهّل لهم الحياة الجديدة، فيصبح كل ذلك له معنى إذا ما نجحوا في الوصول.

العابرون والمنظمون وراكبو البحر يُشكّلون وحدة نفسية وسوسولوجية أكثر لحمّة من بقية المجتمع. هم في مهمّة إنقاذ ومعرفة لا رجوع فيها ضد الموت، ذاك الذي

صنعته السلطة والدولة، وأنتجه المجتمع بالتهميش والحُقرَة. لكن لديهم أيضا شعور عميق بالذنب، ليس لمخالفة القانون بل للقبول بالخطر أو تعريض غيرهم للخطر. لكنه بالنسبة إليهم أيضا يبقى أفضل من الخضوع للواقع. يقول «فريد»: «أنا لا أنسى من يركبون معي... فلدي شعور أنهم سيموتون أو يحيون على يدي» ولعل بعضهم، لا أعلم، يعيشون بوجوه من ماتوا.

خلقت الهجرة النظامية وغير النظامية فئات مستفيدة تكاد تكون مستقلة. فإلى جانب اكتساب موارد مالية تسمح ببعض الاستقلالية عن البقية، تبدو الشخصية الفردية والقيم المشتركة حادة ورافضة للمحيط وما يحصل، وكأن الصلة بالبلد وبقية المجتمع قسرية بحكم الانتماء لكنها شفافة ومتوترة كأنها تحمل إثم عيشهم خارجها. تسببت تجربة العبور، التي تبدو في مجملها قسرية وضرورية، في نوع من تشيئة الأفراد وانغلاقهم على أنفسهم. ما سمح، حسب الشهادات والملاحظات الميدانية، في ظهور ممارسات غير إنسانية خاصة في ما بعد الحرقَة حيث تكوّن اقتصاد يستهلك كل شيء لصالح المال.

اقتصاد ما بعد الحرقَة

ما بعد الحرقَة قطاع هامشي مستقل بذاته، يُمكن للعديد من الاستفادة منه مباشرة وبطريقة غير مباشرة. لعلنا جميعا خلال هوس «سكرولينغ» (scrolling) على التيك توك اعترضتنا فيديوهات تتحدث عن إنقاذ مراكب حارقين؛ فيديوهات يُبادر خلالها الصيادون في المراكب الكبيرة إلى اقتراح جرّ مركب الحارقين إلى وجهته أو الاتصال بحرس الحدود الإيطالي.

لكن لو شاهدتم فيديوهات حارقين ممن وصلوا فالقصة مختلفة. يقول المتحدث، شاب ثلاثيني أصيل الجنوب، أن الصيادين كانوا فقط يريدون الاستيلاء على المحرّك. بعد التثبت من مصادر أخرى محلية، وبالتقاطع مع شهادات مباشرة مع حارقين وصلوا إلى لامبدوزا، ثمة فعلا «قرصنة» بحرية تقطع الطرق البحرية للحرقَة وتستغلّ وضعية المراكب وحالة الطقس للتدخل والضغط على الحارقين لساعتهم بمقابل مادي أو تسليم المحرّك.

شوق بيع المحركات خلسة مزدهر خلال الصيف. يبدأ السوق بهرسلة مراكب الصيادين لمراكب حرقَة التونسيين وغير التونسيين. في رواية «ع.ع» عرض مركب

من ميناء الهدية المساعدة مقابل المال أو هواتفهم والمحرك، التي يمكن في نهاية الأمر أخذها من المركب عندما يبدأ بالغرق. لكن إصرار الحارقين على عدم تسليم أمتعتهم في انتظار الحرس البحري الإيطالي أجبرهم على الذهاب وتركهم لحال سبيلهم. ومثلما هو متداول في أوساط الحرقَة يُشار دائما إلى أن حرس الحدود يقوم بتسليم إحدائيات المراكب الغارقة بمحركاتها لغوّاص يعمل على استخراجها وبيعها لاحقا لتقاسم ثمنها بينهم جميعا.

أيضا في إحدى القصص الكثيرة التي أسعفتني بها جلسات المقاهي، قام أحد صغار الصيادين ببيع محرّك yamaha من الطراز الجديد بـ 8000 دينار، كان مُثبتا في مركب حارقين من إفريقيا جنوب الصحراء انطلق من صفاقس. وهو ثمن ممتاز حسب المتداول. قطاع المحركات المستعملة لا يمنع ازدهار بيع المحركات الجديدة، التي انتشرت صفحات الترويج لها على مواقع التواصل الاجتماعي، وخاصة التيك توك.

وهذا الصياد الصغير نفسه بعد إحدى ليالي الصيد الطويلة جمع 60 إطارا هوائيا (chambre à air) باعهم بـ 2 دينار مقابل القطعة الواحدة. استفاد هذا الصياد من فشل المركب في الوصول إلى السواحل الإيطالية وجنوحه إلى المياه القريبة من الشابة بعد أن أقنع المهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء بأن الوصول أصبح مستحيلا. وساعدهم على النزول إلى البر في مكان بعيد نسبيا. كما أن نفس هذه المواد يتم جمعها طافية على وجه البحر أو من الشواطئ.

كل ما في الحرقَة قابل للبيع وإعادة البيع. فحتى المحروقات إما تُباع أو تصبح مصدرا مجانيا لتزويد الدراجات النارية المنتشرة بكثرة هنا. أصبح الحارقون أرقاما في تجارة تزدهر يعتاش عليها غيرهم. تشيئتهم مقدمة لما حصل مع بعضهم من مواقف غير إنسانية، صرّح أحدهم أنها موجعة جدا، خاصة عندما ساومهم الصيادون مقابل أموالهم وهواتفهم لمرافقتهم وحمايتهم من الأمواج العاتية التي هددت مركبهم الصغير. لكنهم تركوهم رغم توسلات ومشاهد النساء والأطفال على المركب خوفا من أمواج «النو» المتزايدة في فيديو سجّله أحد الحارقين على المركب.

قصص اليوم الأخير: العبور على لسان الحارقين

من بين 23 حارقا على متن «شقّف» الـ 7 أمتار و30 سنتمترا كان هناك عائلة متكونة من فتاتين بعمر الـ 13 و 14 سنة وطفل 5 سنوات مع الأم والأب. أمّ أخرى

مطلّقة تركت أولادها خلفها لتجتاز البحر وحدها والثالثة رفقة ابنتها ذات التسع سنوات. اجتمع العدد في الـ«قونة» (مكان آمن) على امتداد ثلاثة أيام وصولاً إلى ساعات قليلة قبل لحظة الصفر. مرّت الساعات ثقيلة على من انتظر طويلاً خاصة أن الجربة (منزل متهالك) التي اجتمعوا فيها قريبة من بعض المساكن الريفية. كلّما مرّ بهم قطيع ماشية أو مارة، التزموا الصمت. امتنعوا عن التدخين فيمكن للريح أن تنقل الرائحة إلى من يقطنون قريباً هناك. خلال جلسة جمعت بين فتاة أصيلة الجنوب وآخرين من مناطق مختلفة من المهديّة تقاسموا أسبابهم وقصصهم و«شهادتهم المكّسة» من دون جدوى. لكن كلما اقتربت الساعة الصفر ازداد الخوف وحرص المنظّمون على الصمت وعدم الإتيان بأي حركة يمكن أن تثير الريبة. في اليوم الأخير، وقف الجميع وراء باب الخربة جزعاً من صوت سيارة قريبة. اعتقد الحارقون أن القصة قد انتهت وأن هناك من أعلم السلطات عنهم لكن تبين أنها سيارة تابعة للمنظمين قد أوصلت آخر الحارقين.

ليلة الخروج إلى البحر، تحرّك الجميع مشياً لمدة نصف ساعة في التراب والرمل. أثقلتهم بعض الأدبّاش وصفائح البنزين البلاستيكية. على لسان أحد الحارقين قال: الصغار تعبوا وهناك من ندم قبل الوصول إلى الماء. عندما وصلنا وجدنا «شقف» الحديد (مركب صغير) أخرجته «السكرادرة» (خفر السواحل) وألقوا القبض على راكبيه من أفارقة جنوب الصحراء. اختبأ الجميع تحته حتى لا يراهم الصيادون إلى أن يصل الشقف الذي سيقلهم، ومعه مركب آخر مهمته أن يفتح الطريق لهم إلى البحر «الحي» في المياه المفتوحة... ركب الجميع كل منهم في مكان عليه الالتزام به. أحصى الحارقون عدد صفائح البنزين. ثمة صفيحة ناقصة. تكفل «الرايس» (القبطان) المتدرب بإيجادها وعاد فعلاً ليجدها. تعب من حمل الصفيحة وتركها وراءه أثناء تحركهم من القونة في اتجاه البحر. وبعد رجوعه للشقف ركب الشاب و«قصدنا ربي على الساعة العاشرة ليلاً». تقدمنا بسرعة خفيفة في «الواد». وكلما علّق المركب في الرمل قفز عدد منهم لتحريره دفعا بالقوة من «الشحوط» (الكلس المائي). تحرّك معهم المنظّم مدة ثلاث ساعات. وعندما وصلوا إلى المياه المفتوحة اطمأن على الحمولة موصياً ببقاء كل منهم في محله من دون حركة. وودعهم قائلاً: «ربي معاكم».. مرّ الليل ثقيلًا بالخوف في البداية لكن بعد 4 ساعات تحرر الجميع من شعور الخوف. تناولوا ما حملوه من طعام وماء لمدة ساعات. إلا المدخنين حرّموا من سجاثرهم في موقف احتاجوا فيه لسيجارة تخفف وطأة الألم والخوف. والسبب كان انسكاب البنزين على عدد منهم. كلما فرغت صفيحة استبدلها

بأخرى تدريجيا. حساييا مثلما أكد لي: «لو تقدمنا مسافة 11 ساعة نصل إلى للمياه الإيطالية الـ 10 صباحا. فبعدها يتحرك الـ«تو» (الأنواء). كان من المفترض أنه بعد 12 ساعة يجب أن تكون «السكادرة الإيطالية» (الحرس الإيطالي) بجانبهم. لكن بما أن حمولة الشقف كانت ثقيلة جدا وأجهدت قوة المحرك، فاستهلكت ساعة أخرى من الوقت. رغم ذلك كان طلوع الشمس ورؤية «السكادرة الإيطالية» تقوم بإنقاذ عدة مراكب أخرى زرع الاطمئنان لدى الجميع رغم أن الأمواج كانت قوية جدا على مركب صغير جدا.

حارق آخر في المركب نفسه قال إن الغربة بدأت عندما بلَّغنا المنتظم بالخروج كل ثلاثة أشخاص مع بعضهم. لم نكن نقدر على النظر في وجوه بعضنا البعض. تحركنا وكل منا تملؤه الرهبة ويهزه الخوف. لكن الغربة ازدادت أكثر، كما يقول، عندما اعترضهم مركب صيد من ميناء المهديّة في عرض البحر. كان البحارة بأسماء «كمال» و«سمير» يطلبون تسليم المحرّك بربطه بمركبهم. أخذوا أموالا من الحارقين بعد الوعد بمرافقتهم لتخفيف الأمواج القوية التي كانت تضرب المركب الصغير. لكنهم تدريجيا تركوهم لحالهم بعد أن عجزوا عن أخذ المحرّك. أكدت الشهادات أن ما حصل لهم مع الصيادين ممارسة متكررة، إذ أنّ مخيم ليدوزا ردّد نفس القصة عن وعدهم وأخلف وتركهم لمصيرهم رغم أن بينهم أطفالا ونساء لا يستطيعون السباحة. غربتهم التي شعروا بها جعلتهم يتوعدون بعد عودتهم بالانتقام منهم. رغم ذلك يضعون اليوم نصب أعينهم مصيرهم الجديد ومستقبلهم القادم في بلد يفرض قوانينه وقواعده. أحدهم يريد أن يواصل شغف التصوير والفن ومستعد للعمل في أيّ عمل يضمن له دخلا محترما له ولعائلته. والآخر يعيش نفس الآمال لكنه يعيش أزمة نفسية وجسدية أثقلت عليه طويلا قبل الخروج من بلده. أزمة رفض أن يُصرّح بها بالتفصيل لكنه يرجو أن يتجاوزها مستقبلا.

ملاحظات ختامية: العبور شاهدا على الفشل

العبور حركة لا تستثني أحدا، وتعيشها الشابة بكل ما فيها، حيث تتحدّد مصائر أهاليها والمارين بها على حد السواء، بين أن تصل إلى شيء من الحلم أو الموت غرقا. وهو ما جعل من المدينة فضاءً متحركا نتلمس توتره وارتبائه وتغييراته في الأفراد، نساء ورجالا، صفارا وكبارا، عاطلين عن العمل وحتى ميسوري الحال، تونسيين

أو مارين جاؤوا من عمق القارة الإفريقية. الجميع يبحث له عن هامش يجد فيه نفسه لا ما فُرض عليه. عندما حدثني الشاب العشريني، أصيل ولاية مدين، عن تجربته، يكاد يكون قد قطع مع كل شيء منتقدا له وفي نفس الوقت محاولا إعادة ترتيب علاقاته مع عائلته وولايته وأقرانه ووطنه بطرق أخرى وتصورات أخرى مُحدِّدُها تجربة العبور في البحر تحت تهديد الموت الذي يهرب منه والموت الذي طاف بمركبهم خلال عملية الحرق، على أمل أن يكون في روما وميلانو شيء يسمح له أن يجد نفسه، حيث لا يخاف أن يفقدها. كذلك مدينة الشابة التي انطلق منها، وصورتها لديه فضاء عبور، أقرب إلى إيطاليا منها إلى الوطن الذي يُفترض أن يجمعها به. فهي بوابة الأمل بالنسبة له.

انقضى الصيف، ولم أكن من بين المصطافين، ولم أقترب من ماء البحر إلا في قارب بحثا عن عابرين أو أثرهم بعد أن انتهى بهم الأمر على البر الذي لفظهم. ثمة مشاهد صادمة لا تحتملها نفس بشرية، لكن كان الأكثر وجعا هو أثر الحياة المنتهية لا الأجساد الميتة. حاجيات وملابس لحياة أرادت أن تعبر الموت لتُبعث من جديد، لكنها انتهت ضحية السياسات والتبذير الذي جعل منهم أرقاما لأموال يُكدسها البعض أو يتداولها ليعيد تدويرها واستهلاكها في منظومة لا إنسانية فيها، سوى تحدي أن تعبر بذاتك لعلك تقتلع فرصة الفعل والحضور بكرامة وحرية. بورتريه العبور في الشابة Caput Transito جمع بين مدين والعاصمة ونيجيريا والسنغال وبين المسلم والمسيحي والعاطل عن العمل والموظف، في ظاهرة الهجرة القديمة قَدَم البشرية التي كانت تصنع أزمنة وأمكنة جديدة كلما احتاج الأفراد والجماعات لذلك، لكنها أصبحت عبورا قسريا لا ضمانات فيه سوى بعض الأمل في طمأنينة ذوات على بعض من مصير يكون فيه العيش الإنساني الكريم ممكنا.

ولاية
نابل

معمديتا قليبية وحمام الأغراز



معطيات بحرية

• طول الساحل: 25 كيلومترا

• عدد موانئ الصيد البحري: 1

• عدد مراكب الصيد بمختلف احجامها
واختصاصاتها: 203 (2022)

• عدد العاملين في ميناء الصيد البحري:
1408 (2022)



معطيات ديموغرافية وسوسيو-اقتصادية

• عدد السكان: قليبية 62993 نسمة / حمام الأغراز 17019 نسمة (جانفي 2023)

• نسبة النشطين من جملة السكان: قليبية 49.43٪ / حمام الأغراز 52.36٪

• نسب البطالة: قليبية 11.85٪ / حمام الأغراز 8.22٪

• نسب الفقر: قليبية 10.9٪ / حمام الأغراز 16.0٪

• قليبية: صيد بحري، مصانع، نجارة وصناعة أثاث، فلاحية (كروم وفواكه)، تجارة، سياحة داخلية

• حمام الأغراز: فلاحية (خضروات وفواكه وكاكية وتبغ)، صيد بحري، حرف وسياحة داخلية

معطيات الهجرة

• نقطة الوصول الرئيسية إلى إيطاليا: جزيرة بانتليريا، ومنطقة "مازارا ديل فالو" Mazara del Vallo في جزيرة صقلية

• المسافة بين قليبية - حمام الأغراز وبانتليريا 75 كيلومترا

• المسافة بين قليبية - حمام الأغراز ومازارا ديل فالو: 155 كلم

• عمليات الهجرة غير النظامية التي تم اعتراضها في 2023: 8٪ (ولاية نابل ككل) من مجموع 2178 عملية على المستوى الوطني

مصادر الخرائط:

-المعهد الوطني للإحصاء
-المنتدى التونسي للمقوق الاقتصادية والاجتماعية
-وزارة الفلاحة
-المنظمة الدولية للهجرة

فليبينية وحمّام الغزاز:

قراءة تاريخية و أنثروبولوجية في تحولات الممارسات الهجرية

أحمد جمّاعة

(باحث في علم الاجتماع)

لا يكاد الحديث الرسمي عن البحر الأبيض المتوسط، في عالمنا اليوم، يتجاوز خطاب الأزمة وتعداد المهاجرين غير النظاميين الواصلين من إفريقيا إلى شواطئ أوروبا، عبر توظيف أي ارتفاع في الأرقام لتحقيق مكاسب سياسية وتبرير تشديد سياسات التنقل. وبالرغم من تأكيد مُعطيات الهجرة العالمية أن 80% من المهاجرين الأفارقة يُهاجرون إلى دول إفريقية أولاً وليس إلى أوروبا، وأن 86% من اللاجئين في العالم متواجدون في دول الجنوب العالمي، لا تُفوّت الدول الأوروبية فرصة في استصناع «أزمة هجرة» جديدة، وتصديرها مع كلّ موجة يتوافد فيها المهاجرون إلى أراضيها. وعلى التقيض تمامًا من هذه الصورة السائدة، لطالما كان تنقل وهجرة الأفراد في حوض المتوسط عماد وجوده التاريخي منذ عقود، حيث كان طريق التجار والمسافرين، ومسرحًا للتبادل الثقافي والحضاري بين الشعوب المطلّة عليه.

أما فيما يخصّ علاقات التنقل بين تونس وإيطاليا -أين تتركز حركية الهجرة غير النظامية في السنوات الأخيرة- لا تزال جُزر الجنوب الإيطالي ومدن الساحل التونسي

شاهدة على تاريخ ثري للتبادل الثقافي والتجاري بين الصّفتين الشمالية والجنوبية، يختلف عقاً نراه اليوم من عسكرة الحدود ولا عدالة التنقل. إذ أن جُزر صقلية و بنتلريا¹ -وجهة مراكب المهاجرين اليوم- لا تزال تشهد على إرث التواجد العربي الإسلامي فيها، وتدلّ أيضاً على هجرة التونسيين والأغالبة إليها من خلال المعمار والعالم الأثرية وحضور اللغة العربية كرافد أساسي للهجة الصقلية. وعلى الضفة الأخرى أيضاً، ممّلت شبه جزيرة الوطن القبلي في تونس ومدن الساحل التونسي نقطة التقاء شعوب المتوسط. كما كانت أرضاً لجأ إليها الإيطاليون المنفيون سياسياً أو الهاربون من المجاعات والأزمات، إذ تُعدّ الجالية الإيطالية من أكبر الجاليات الأجنبية المُقيمة في تونس.

ولعلّ البحر والبحارة من أهمّ بوابات دراسة هذا المشترك الثقافي، وهو ما يُطلق عليه في العلوم الاجتماعية المعاصرة؛ «أنثروبولوجيا المتوسط»، أي وجود أساق ثقافية مُشتركة بين شعوب المتوسط عابرة للأقطار والقارّات. وهو ما قام به الأنثروبولوجي التونسي عادل بالكحلة في كتابه: بحارة الساحل التونسي بين التهميش وفاعليات التأكيد. حيث تناول العلاقة الخاصة بين البحارة الصقليين والمحليين، وإرث التّعايش والتفاعل الثقافي بين الجالية الإيطالية والتونسيين، الذي مازال موجوداً حتّى اليوم. يتجلّى هذا الإرث بشكل عامّ في الاشتراك في العادات والممارسات والأكلات. وعلى مستوى عالم البحر، في اقتباس البحارة المحليين لتقنيات صيد جلبتها الصقلّيون إلى تونس، على غرار «اللّمبارة». إضافة إلى الأصول الإيطالية لجزء هام من مُعجم البحر المستعمل اليوم، الذي يتجسّد أساساً في تسمية أنواع السمك.

نكاد لا نجد أي صدى يُذكر لهذا التاريخ في النقاشات الحالية حول الهجرة في المتوسط، نتيجة مسارات تاريخية مُركبة. حيث أنه بالتزامن مع إنشاء منظومة الحدود الأوروبية الخارجية في تسعينات القرن الماضي والسعي للاندماج ضمن هذا المسار، عمّدت الدّولة الإيطالية الحديثة إلى إعادة إنتاج صقلية على شاكلة أوروبا،² أي فصلها عن الضفة الجنوبية للمتوسط التي بات يُنظر إليها كخطر مُحدق. إضافة إلى مسارات أخرى مرتبطة بمحاولات إضفاء المشروعية على الكيان الأوروبي الجديد وترسيخه عبر تأكيد اندماجه واختلافه عن حوله.

يُمثّل هذا الإطار مدخلاً أساسياً لفهم السياق الهجري المعاصر الذي يشهد توظيفاً

1. تعرف أيضاً بـ «بنت الرياح» أو «قوصرة» كما أطلق عليها المسلمون. وهي جزيرة تتوسط البحر الأبيض المتوسط وتقع بين تونس وصقلية إذ تبعد 70 كم شرق الوطن القبلي و100 كم جنوب غرب صقلية.

2. Giglioli, Ilaria". 2017. "Producing Sicily as Europe: Migration, Colonialism and the Making of the Mediterranean Border between Italy and Tunisia". *Geopolitics*. 28-407. (2) 22 <https://doi.org/10.1080/14650045.2016.1233529/>

ل «مشهدية الحدود»، من خلال اعتبار تنقل الأفراد من جنوب إلى شمال المتوسط مُشكلاً بحاجة إلى حلول، وبالتالي تدعيم السياسات الأمنية والتضييق على حقّ التنقل. لا تتعامل هذه المقالة البحثية- الميدانية مع الهجرة غير النظامية كممارسة شاذة أو إجرامية يجب البحث عن أسبابها، بل تنطلق من المعادلة البسيطة التي تُفيد بأن الهجرة غير النظامية هي أساسا نتيجة مباشرة لإنشاء الحدود الأوروبية الحديثة ومنظومة شنغان، مهما تعدّدت أسبابها وسياقاتها الراهنة.

سُحاول تناول ديناميات هذه الظاهرة وتحولاتها، من زاوية تاريخية وأنثروبولوجية، عبر المدخل المحلي. لذلك اخترنا مدينتي قليبية وحمّام الغزاز، للتجاوريتين والواقعتين بالشمال الشرقي التونسي، كنموذج لمدن الهجرة في تونس. للمدينتين أهمية تاريخية بالغة، فقد انطلقت أولى قوارب الهجرة غير النظامية في تونس من شواطئ الوطن القبلي. كما ساهم ميناء قليبية وقرب المدينتين من جزيرة «بانتلاريا» الإيطالية في إثراء الثقافة البحرية والمتوسطية للجهة. وستركّز المقالة على الخصوصيات المحلية لهذه الظاهرة، اعتمادا على منهج كيفي تفهّمي، وبناءً على عمل ميدانيّ أساسه المحادثات البحثية وغير الرسمية بشكل فردي وجماعي. إضافة إلى الملاحظات الميدانية التي استقينها طيلة فترة تواجدها في المنطقة.

شارك في هذا البحث فاعلون؛ هم أساسا من المهاجرين الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 21 و 30 سنة، وأيضا البخّارة والنُحّاطون في ظاهرة الهجرة من أهالي الجهة، وعدد لا بأس به من الذين عبّروا عن اهتمامهم أو إلامهم بالوضع. وحفاظا على خصوصية المشاركين تمّ إعتقاد أسماء مُستعارة عند نقل شهاداتهم.

«الزّلاّقة» كشاهد على حرية التنقل وإجهاضه

بالرغم من حداثة عهد اتّفاقية «شينغن» (1995) وإرساء منظومة مراقبة الحدود الخارجية لأوروبا، إلا أن الأبحاث الحديثة التي تناولت الهجرة في المنطقة المغاربية، على غرار دراسة فريدة السويح، بيّنت استبطان هذه الحدود كمعطى طبيعي موجود منذ الأزّل³، وذلك بناءً على عملها الميداني مع مهاجرين غير نظاميين في الجزائر. أشارت الباحثة إلى محدودية الاطلاع على تاريخ وذاكرة التنقل بين الجزائر

3. Souiah, Farida. 2019. My Visa Application Was Denied, I Decided to Go Anyway: 'Interpreting, Experiencing, and Contesting Visa Policies and the Im(Mobility Regime in Algeria'. Migration and Society, 80-68 (1) 2 <https://doi.org/10.3167/arms.2019.020107>.

وأوروبا، في الفترة التي سبقت فرض التأشيرة في الثمانينات والتسعينات. وهو استنتاج ينطبق أيضا على الحالة التونسية، من خلال ما لِسناه من المقابلات التي أجريناها مع المهاجرين وطالبي التأشيرة في تونس في بحوث سابقة.

يُعود هذا التطبيع مع فكرة الحدود والتّسليم بوجودها منذ القدم إلى مسارات سياسية وتاريخية متعدّدة أضفت عليها المشروعية وجعلتها تبدو كمعطى طبيعي في أذهان كثيرين، ورشّخت المشروع الأوروبي القائم على سردية مُتخيلة تُوحى بوجود كيان أوروبي موحد منذ القدم، وله هويّة واحدة تَخْتَلَف وتتفوّق ثقافيا وحضاريا عمّا حوله⁴، أو عبر هيمنة النظرة الأمنية السائدة للآخر (خصوصا العربي والمسلم) كخطر داهم في الخطاب الغربي ما بعد سبتمبر 2001، وما سُمّي حينها بالحرب على الإرهاب. إضافة إلى القطيعة الجيلية التي رشّختها الحدود الحديثة ما بعد التسعينات، في التمثلات الجمعية، بين أجيال عاصرت الحرية النسبية للتنقل بين ضفتي المتوسط، وأجيال أخرى وُلدت بعد إرساء التأشيرة ولا تتعلّم الكثير عن أبعادها التاريخية. وفي إحدى أمسيات تواجدنا بمقهى البخّارة بقلبية، وهو مقهى عتيق قرب الميناء يرتأده البخّارة والعاملون بالميناء، أبدى أحد رُوّاد المقهى -أستاذ تعليم ثانوي- حماسًا خاصا بموضوع المقالة، مختصرا منعرج إرساء منظومة شنغن في الدور الذي لعبته في تعميق فجوة للاعدالة بين الضفة الشمالية والجنوبية، قائلا: «هم يريدون حركة تنقل السلع ويرفضون تنقل الأشخاص».

تزامنت نهاية الصيف الفارط مع تواجد عدد من المهاجرين العائدين من الخارج، ممّن عاصروا حقبات مختلفة من تاريخ التنقل في الجهة وعلاقتها بالجنوب الإيطالي. ولعلّ من أهم مخرجات البحث الابداني في قلبية وحمام الغزاز هو الدّراية العميقة لمتوسط. ويعود هذا الوعي النوعي إلى خصوصية الهوية المحلية وأهمية ميناء قلبية ومركزية البحر في حياة عديد العائلات. إضافة إلى تقاليد التنقل والهجرة، حيث لا تكاد تُخلو عائلة واحدة من فرد مهاجر أو عايّش تجربة الهجرة.

من الملفت للانتباه أيضا الحضور المركزي لـ«الزّلاّقة»⁵ في كل المحادثات والنقاشات الجماعية حول الموضوع. و«الزّلاّقة» هي ناقلة بحريّة سريعة أطلقتها شركة إيطالية في أواخر الثمانينات، حيث كانت تُؤمّن ثلاث رحلات أسبوعية ذهابا وإيابا بين ميناء

4. قرم، جورج. 2011. تاريخ أوروبا وبناء أسطورة الغرب. بيروت. دار الفرابي.

5. حمدان، محمد. 2018. "قصة الزّلاّقة بين قلبية وتراباني الإيطالية." ذاكرة قلبية. <http://memoiredekelibia.blogspot.com/2018/04/histoire-de-l-hydroglisseur-entre.html>

التشديد في منح التأشيرات وندرة فُرص التنقل النظامي إلى أوروبا. كما لمسنا آثارًا عكسية أخرى لسياسات التأشيرة عبّر عنها حُسام، أحد شباب حمام الغزاز، قائلاً: «الضفة الأخرى للمتوسط لا تُغربي، طالما أنها محاصرة بالبوليس والوثائق والإجراءات. إذا توفّرت أوضاعاً أكثر انفتاحاً، سأفكّر في الذهاب إليها بدافع حب الاطلاع على التاريخ والعالم. ولم لا التفكير في إنهاء حياتي كرحالة، شرط أن لا يتم تفتيشي أو التحقيق معي عن سبب تواجدي هناك. أما الآن، وطالما أن الحدود محاصرة، فلا أرغب في زيارة الضفة الشمالية».

دفعَ التباين الحاد بين ما عرفه حسام عن تاريخ التنقل في الجهة وما عاصره كشاب وُلد في التسعينات، إلى اتخاذ هذا الموقف الجذري الراض للتطبيع مع منظومة الحدود الحديثة والمرور بها. وهكذا تتعدّد آثار سياسات التأشيرة على تمثيلات الأفراد للتنقل بين ضفتي المتوسط. وهذا ما سنحاول تسليط الضوء عليه في بقية المقالة.

فرض التأشيرة وظهور «الحرقة» في قليبية وحمام الغزاز

«عندما توقّفت الزلاّقة وفُرّضت التأشيرة، اكتسبت إيطاليا قيمة أكبر في أعين الناس»؛ هكذا لخصّ أحد المستجوبين علاقة أهالي قليبية وحمام الأغزاز بالتنقل والهجرة في آخر عقدين. وفي هذا التعليق دلالة على أن إيطاليا أو أوروبا لم تكن «الجنة الموعودة» في نظر سكّان المنطقة، عندما كان التنقل إليها مُتاحاً. إذ لم تصبح كذلك لدى كثيرين إلاّ راهناً، وذلك بعد عسكرة الحدود وفرض التأشيرة وتشديد القيود على منجها، ممّا أشعل «الرغبة في الغرب» على حدّ وصف الباحث التونسي وائل القرناوي⁶.

أدّى فرض الفيزا الإيطالية على التونسيين سنة 1990، تمهيداً للإنضمام إلى المنظومة الحدودية الأوروبية الموحّدة التي تنظمها اتفاقية شنغن⁷ إلى رواج أشكال التنقل اللّانظامية. فانطلقت أولى قوارب «الحرقة» بشكلها الحديث من شواطئ الوطن القبلي، قبل أن تنتقل الظاهرة إلى شواطئ الهديّة والشابة وصفاقس⁸. ومن المفارقات أن ميناء تراباني الذي كان يقصده سكّان المنطقة في رحلات مننّمة

6. Garnaoui, Wael. 2022. Harga et Désir d'Occident. Nirvana Éditions.

7. دخلت الإتفاقية رسمياً حيز التنفيذ سنة 1995.

8. Mabrouk, Mehdi. 2010. Voiles et sel : culture, foyers et organisation de la migration clandestine en Tunisie. Tunis. Sahar Éditions.

ويعودون منه إلى قلبية من دون هواجس تفكير في الاستقرار، أصبح نقطة الوصول للبتغاة لقوارب ذات اتجاه واحد ودون رجعة.

تُعتبر هذه القطيعة مع تاريخ التبادل بين ضفتي المتوسط من الآثار اللامرئية لمنظومة شنغن، والتي وإن سهّلت التنقل داخل الفضاء الأوروبي فقد عزّلت بالمقابل الضفة الجنوبية للمتوسط عن محيطها التاريخي. حصلت هذه القطيعة تدريجيًا عبر مسارات متوازية، قامت أساسًا على فرض التأشيرة على مواطني دول الحوض الجنوبي، وتشديد المراقبة على حدود أوروبا الخارجية بالتعاون مع دول الانطلاق.⁹ هكذا شكّل منعرج التسعينات نقطة الانطلاق المركزية لدراسة وفهم جينالوجيا منظومة الحدود المعاصرة في المتوسط والممارسات الهجرية داخله، بما فيها ظاهرة «الخرقة».

من هذا المنطلق نسعى إلى الاقتراب في هذه المقالة من المقاربات النقدية الحديثة في دراسات الهجرة والحدود، على غرار مقارنة «استقلالية الهجرة»، لدراسة آثار هذا التحوّل من وجهة نظر الضفة الأخرى،¹⁰ أي الضفة الجنوبية. فعلى عكس النظريات الكلاسيكية للهجرة التي تتناول الظاهرة من زاوية نظر الدولة الحديثة وسياساتها وتحتزلها في «عوامل الشد والجذب» بناءً على المؤشرات الديموغرافية والاقتصادية، أحدثت هذه المقاربة النقدية نُقْلةً إستيمولوجية، من خلال دراسة الهجرة كحركة اجتماعية مُستقلة بذاتها، وكدينامية مُستمرة تتجاوز أجهزة المراقبة والحدود. مما يفرض تغيير زاوية النظر نحو تمثّلات وممارسات الفاعلين أنفسهم، أي المهاجرين، للإلام بتعقيد وحركية الظاهرة التي لم تنجح منظومات الحدود في إيقافها. ولئن ساهمت النظريات الكلاسيكية في بلورة وإعادة إنتاج السياسات الهجرية الأوروبية عبر التعامل مع مسألة التنقل كمشكل بحاجة إلى حوكمة، فإن مقاربة «استقلالية الهجرة» *Autonomy of Migration* تؤكّد على ضرورة تجاوز هذا الفخ النظري عبر التركيز على دراسة ذوات المهاجرين، رغباتهم، وقدرتهم على تحدي منظومات الضبط والمراقبة، من خلال استراتيجيات المقاومة وتحدي ممارسات التطويق واستعادة حق التنقل.

على هذا الأساس، فإنّ نموذج قلبية-حمّام الغراز يُشير إلى انعكاس الهوية المحلية وخصائصها الجغرافية والأنثروبولوجية-كمدنية متوسطة- على تمثّلات وممارسات

9. Scheel, Stephan, and Martina Tazzioli. 2022. "Who is a Migrant? Abandoning the Statist Point of View in the Study of Migration." *Migration Politics*. 23-1: (1) 1 <https://doi.org/10.21468/MigPol1.1.001>.

10. Khosravi, Shahram. 2019. "What Do We See If We Look at the Border from the Other Side?" *Social Anthropology*. 24-409: (3) 27 <https://doi.org/10.1111/1469-8676.12685/>

أهاليها الهجرية وأشكال تَنْظِيمها. هذا بالإضافة إلى أن ديناميات الهجرة، في المدينتين، ليست معزولة عن السياق الاجتماعي السياسي العام في البلاد والأزمة الاقتصادية، وما خلّفته من شعور عام بانسداد الأفق، وهو ما كان له تأثير بالغ على القرار الهجري. إذ أكدت الشهادات الميدانية تحوُّلات مُشتركة على مستوى وطني، سبق وأن رصدتها أرقام الهجرة غير النظامية للمنتدى التونسي لحقوق الاقتصادية والاجتماعية، على غرار ارتفاع نسبة النساء والقصر من مجموع المهاجرين في آخر ثلاث سنوات¹¹ واتّساع رقعة الفئات العمرية والطبقية التي صارت معنية بالمشروع الهجري اللّانظامي.

مُعظم شهادات هذا العمل تحصّلنا عليها في الفترة الفاصلة بين مُوفّي أوت ومطلع سبتمبر، وهي فترة يُطلق عليها الأهالي «موسم الهجرة إلى الشمال» والتفكير في «الحرقة». حيث يُشير أغلب المهاجرين الذين تحدّثنا إليهم إلى مركزية فصل الصيف في حياتهم وعلاقتهم بالمدينة، وهو يُوّجه رؤيتهم للاقتصاد المحلي بالجهة، إذ يقترن الصيف بالحركة التجارية المرتبطة بقدوم المصطافين وانتعاش قطاعات ومهن عديدة.

«الصيف بالنسبة إلينا مُتنفّس. في الشتاء يتحدّث الجميع عن الرّغبة في الحرقة. ولكن بحلول الصيف يتغير الوضع وتشهد المدينة حركة تجارية وتشغيلية، يختفي معها الحديث عن الحرقة. وبمجرد انتهاء فصل الصيف يعود الجميع إلى التفكير في الهجرة». هكذا وصف محمّد الهادي، أحد المهاجرين المُرحّلين من إيطاليا، علاقة شباب حمام الغزاز بالصيف. وهو يوضح أنّ هذه العلاقة الحياتية لا تقتصر على المردودية المادية لفرص العمل الصيفية فحسب، بل يُمثّل الصيف مصدر الترفيه الوحيد لشباب المنطقة على مدار السنة، من خلال ارتياد البحر وممارسة الرياضات الشاطئية والاستمتاع بالأجواء الاحتفالية العامة كالمهرجانات والمناسبات. هكذا ترتبط نهاية الصيف وبداية الخريف، لدى الكثيرين من المُعطلين عن العمل أو أصحاب المهن الموسمية والهشّة، بشبح نهاية فُسحة زمنية مُسكّنة والعودة إلى الجَدّ وواقع اللّائقين، ممّا يُعيد إلى أذهانهم فكرة الهجرة .

وتُعتبر فكرة تحدّي الحدود قديمة في المدينة، حيث حدّثنا رواد مقهى البّجارة عن مُهرّبي التبغ والسّمك، وقد سبقَت ظاهرة التهريب والمسالك السرية الهجرة غير

11. نظرا لظروف البحث الميداني لم نتمكن من مقابلة مهاجرين قصر أو مهاجرات. يمكن الإطلاع على الإحصائيات عبر هذا الرابط: <https://net.ftdes/ar/net.ftdes/2023-migration-statistiques/ar>

النظامية في شكلها الحديث. كما أشاروا إلى بعض الأسماء المعروفة من قداما مُهرّي المهاجرين الذين ذاع صيتهم مع بدايات الهجرة غير النظامية وحققوا أرباحا طائلة. لكن عموما تُشير مختلف الشهادات إلى غلبة الطابع المحلي على ظاهرة «الحرقة» من شواطئ قليبية وحمّام الغزاز في السنوات الأخيرة، على عكس مدن انطلق أخرى برزَ فيها دور شبكات المُهريين ووجود أعداد هائلة من المهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء مؤخرًا، كما هي الحال في مدينة صفاقس. لذلك يُمكن القول أنّ الرّحلات المَحليّة التطوّعيّة هي الشكل الهجري الغالب في قليبية وحمّام الغزاز. حيث يُعَوّل فيها المهاجرون على تنظيم وإنجاز ذاتيين مبنيين على الروابط الاجتماعية، كالقراية والجوار والصدّاقة -الحاضرة بقوة في الجهة- وتقاسم الأدوار وتقاسم الأعباء المادية واللوجستية للرحلة. فتكون بذلك رحلات ذات عدد مصغّر لا تتجاوز العشرة أفراد في غالب الأحيان. كما تَلعب التقاليد الهجرية والمعارف البحرية لأبناء الجهة، إضافة إلى قصر المسافة للوصول إلى جزيرة بنتلاريا والتي تبلغ 70 كيلومترا، دورًا أساسيا في تسهيل الرحلات، حيث بالإمكان الوصول إلى السواحل الإيطالية في ظرف 4 ساعات، اعتمادًا على معدّات بسيطة. على غرار الحادثة الشهيرة لحمزة الوراسي، لاعب نادي الرياضات البحرية بقليبية الذي وصل إلى الشواطئ الإيطالية بواسطة لوجه الشراعي في ظرف ثلاث ساعات وربع. ولم تكن قصة حمزة التي اشتهرت إعلاميا حادثة معزولة، إذ تَكَرّرت مع شبان آخرين اعتمدوا على معدّات مختلفة تُستعمل في الرياضات البحرية أو في التنشيط السياحي الصيفي. في هذا السياق، وصف أحد الشبان المستجوبين سهولة الهجرة غير النظامية قائلا: «الحرقة في قليبية مسألة سهلة، بإمكانك شراء «كايك» (قارب بحري صغير) من أحد الملاحات، ثم تُبحر إلى إيطاليا».

من جهة أخرى، أشار مهاجر آخر إلى أن الرحلة لا تتطلّب أكثر من الحصول على محرّك قارب صغير وبعض الوقود، وذلك من دون الحاجة إلى وساطات أو ميزانية كبيرة. حيث وصف الرحلة قائلا: «إذا كان الطقس مناسبًا لا شيء يدعو للخوف. يُمكنك أن ترى إيطاليا من هنا، وتاليا تتبّع طريق الضوء القادم من بنتلاريا».

أبرزت مختلف الشهادات أن ممارسات تحديّ الحدود عبر القدرات الذاتية في تأمين رحلات مصغّرة إلى إيطاليا، في وقت وجيز، تُشكّل مصدر فخر للمهاجرين؛ فخر انتمائهم للجهة والبحر ومعرفةًهم بخفاياه. وعبر تعريف أنفسهم بـ«أولاد البحر»، يعبّر المهاجرون بهذا الانتماء الذي يُغنيهم عن الاستعانة بشبكة الوسطاء، ويُميّزهم عن بقية المهاجرين القادمين من مناطق أخرى، حيث يصعب على هؤلاء الوافدين

تحقيق نفس النتائج رغم انطلاقهم من نفس الشواطئ.

وبخصوص اللجوء إلى هذا الخيار اللانظامي في التنقل، تُشير جِلّ الشهادات إلى أن معظم المهاجرين على دراية بلا عدالة منظومة التنقل الرسمية، ولديهم قناة مُسبقة باستحالة حصولهم على التأشيرة، خصوصا في ظل الانتقائية المُفرطة لنظام شنغن وصعوبة النجاح في اختبار الفرز الاقتصادي والاجتماعي الذي يشكّل عماد هذا النظام. كما ركّز آخرون على التكلفة المادية الباهظة لهذا المسلك النظامي وتوظيفه من قبل الدول الأوروبية لغايات ربحية بحته عبر نهب طالبي التأشيرة. لكن أنتُ إجابة مُجد الهادي المقتضبة وغير المنتظرة الأكثر لفتا للانتباه، عندما أشار إلى البحر وقال: «لمأذاً أتحمّل مشقة الذهاب إلى السفارة. إن إيطاليا هنا، وقرية مئاً». وهنا يشير هذا التعليق إلى التعقيدات الإجرائية التي باعدت بين الضفتين، رغم قربهما الجغرافي.

تُساعدنا تصوّرات الفاعلين أنفسهم للهجرة غير النظامية على إدراكها كظاهرة أعقد من اختزالها في عملية اجتياز غير قانوني للبحر، وأكثر تركيباً من وصمها بالجريمة. إذ تُضمّر الممارسة أيضا رفضا للاستسلام للقيود المفروضة على الحركة، والمقاومة النشطة لمنظومة الحدود الأوروبية التي تُقصي فئات واسعة من حقها الإنساني في التنقل. كما أن القرب الجغرافي من الضفة الشمالية وترسُخ ثقافة التنقل في أذهان أبناء قلبية وحمام الغزاز تجعل من فكرة التأشيرة جهازا أمنيا ضد الطبيعة وضد التاريخ، في نظرهم. لذلك يرفض معظم المهاجرين المرور بأيّ وسائل نظامية كانت أم غير نظامية قصد الوصول إلى أوروبا، ويعتبرون من خلال فكرة «حرق الحدود» بحريا عن استعادتهم الحق في التنقل، ولكن أيضا استردادهم الانتماء إلى البحر المتوسط كـ «أولاد بحر»، مثلما يحلو لهم دائما التذكير بذلك.

عسكرة الحدود وغياب سياسة عمومية للهجرة؛ إعادة تشكيل علاقة المواطن بالدولة

لئن اختلقت المشاريع الهجرية ودوافع المغادرة لجلّ من قابلناهم، سواء تلك المتعلقة بتأثير تردّي الأوضاع السياسية والاقتصادية على قرارهم أو التعبير البسيط عن رغبة شخصية في خوض تجربة حياتية جديدة، إلا أنهم يشتركون في التعبير عن ارتباط خاص بالجهة والشعور بالحسرة لمغادرة محيطهم الاجتماعي. وقد ظهرت

صورة الدولة في سردياتهم كصورة متنازع عليها، إذ أكدوا على أنّ وجودهم المعيشي يرتبط أساسا بمواردهم وجهودهم الذاتية، والمعطى الطبيعي المتمثل في البحر، وجودة الشواطئ وما تُوفّره من حركية اقتصادية، أكثر مما يرتبط بمجهودات تنمية للدولة (خلق بُنى تحتية، توفير فرص عمل).

كما أشاروا إلى وجود روابط عائلية وشبكات علائقية صلبة في المجتمع المحلي، وهو مُعطى حاضر بقوة خصوصا في حمام الغراز نظرا لصغر حجم المدينة وعدد سكّانها المحدود. تلعب هذه البنى التضامنية دورًا تعديليًا في ظل ما وصفوه بغياب الدولة، مما حال دون توسّع «ثقافة الحرق»، أي وجود موجات كبيرة من المغادرين إلى السواحل الإيطالية. لكن في المقابل، أكدوا أن توفّر الحاجيات الأساسية، كالأكل والشرب ووجود حركية اقتصادية موسمية في فصل الصيف، لا يكفي لتوفير جودة الحياة المنشودة أو تحقيق الانتظارات المرجوة من المستقبل. وهو ما يتطلّب سياسة عموميّة شاملة لمسألة الهجرة، تأخذ بعين الاعتبار كل هذه العناصر الذاتية والموضوعية التي يُعبّر عنها المهاجرون.

حوّلت السياسات الأمنية، التي تُجرّم الهجرة وتجاهل حقّ التنقل والإنقاذ، المتوسط إلى «أكبر مقبرة في العالم». حيث تُشير أرقام المنظمة الدولية للهجرة إلى أن عدد الضحايا والمفقودين من المهاجرين تجاوز 28 ألف ضحية ومفقود منذ سنة 2014¹². كما فشلت الحملات التحسيسية وسياسات ضبط التنقل في تحقيق أيّ أثر ملموس على تراجع عدد المترشحين للمشروع الهجري اللانظامي، نظرا لإهمالها الأبعاد الرُكّبة للظاهرة وأسبابها العميقة. يُقابل هذه الترسّاتة المؤسساتية الأوروبية مُقاربة سلبية للدولة التونسية، تعتمد أساسا على انتظار ومُجازاة مبادرات الجانب الأوروبي في التفاوض، ومحاولة استغلال المقابل الزهيد الذي يطرحه مقابل التعاون في حراسة الحدود والترحيل القسري، على غرار المساعدات وبرامج تكوين إطارات الدولة في «إدارة شؤون الهجرة». إضافة إلى الوعود بزيادة حصص التونسيين في برامج التبادل الطلابي والتكوين والعمل في أوروبا، والتي غالبا ما تكون هامشية مقارنة بالتنازلات المُقدّمة.

رغم مساحات الفعل المتوفرة بعد الثورة، لم تُبادر الجهات الرسمية التونسية بطرح أيّ سياسة عمومية للهجرة، تُمكنها من كسب المبادرة في التفاوض حسب مصالحها

12. يمكن الاطلاع على الأرقام المحينة للمنظمة الدولية للهجرة عبر هذا الرابط <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>

وحقوق مواطنيها في التنقل¹³. كما أدى الانقسام بين دول المغرب الكبير وشمال إفريقيا إلى إضعاف مواقفها وتحملها تبعات المساومة الأوروبية، مثلما تجلّى ذلك في القرار الفرنسي الصادر في سبتمبر 2021 بالتخفيض في حصص تونس والجزائر والمغرب في عدد التأشيرات الممنوحة سنويا، كوسيلة ضغط على الحكومات للتعاون في ترحيل مواطنيها المتواجدين بصفة غير نظامية في فرنسا¹⁴.

عمومًا، لم يتجاوز التعاطي الرسمي التونسي مع مسألة الهجرة إعادة إنتاج السياسات الأمنية الأوروبية والاستسلام لنطق «الهجرة المنتقاة»، عبر التسليم الضمني بالسرديّة الأوروبية المُصلّلة التي تدّعي أن محاربة الهجرة غير النظامية سيُقابلها تقديم تسهيلات في التنقل والهجرة النظامية. ورغم التعاون التونسي الكامل في هذا الصدد، الذي يُؤكده التطور اللافت لعدد المهاجرين من مختلف الجنسيات الذين تمّ منعهم من اجتياز السواحل التونسية، حيث ارتفع من 13 ألف مهاجر سنة 2020 إلى 38 ألف سنة 2022 و 72 ألف سنة 2023 إلى حدود موفى سبتمبر الفارط، فإنه لم يوازِه أي أثر ملموس في تيسير إجراءات التنقل النظامي للتونسيين. على العكس من ذلك، تتّجه الهجرة النظامية من تونس نحو دول الاتحاد الأوروبي إلى مزيد التضييق والانتقائية، إذ تتبى مشاريع قوانين الهجرة الجديدة في كل من فرنسا وألمانيا بوضوح سياسة «الهجرة المنتقاة» التي تمنح تسهيلات حصرية في تسريع انتداب عدد من الاختصاصات دون غيرها حسب حاجيات سوق العمل. في حين ينتظر مئات التونسيين يوميا في طوابير السفارات الأوروبية والشركات الخاصة لطلب التأشيرة بتكاليف باهظة، في ظل ظروف سيئة وانتهاكات متواصلة خلّفت سخطا شعبياّ واسعًا في الأشهر الماضية¹⁵.

تُشير الشهادات التي تحصّلنا عليها في قليبية وحمّام الغزاز إلى أن المنطقة ليست بمعزل عن مسار الأمّنة وعسكرة الحدود، إذ تمّ ملاحظة زيادة الدوريات الأمنية والرقابة على شواطئ قليبية مقارنة بالسنوات الماضية. كما أفادنا نضال ذويب، المحامي بالحكمة الابتدائية بنابل، أنه لاحظ تراجع الرّونة النسبية المعهودة في قضايا

13. جماعة أحمد. 2023. "رهانات البحث العلمي في موضوع الهجرة في تونس". Revue de l'Institut des Belles Lettres Arabes (IBLA). Vol.86 No 232 Frontières Mobilités Migration.

14. على عكس الجزائر والمغرب إستجابات الدولة التونسية لهذه الضغوطات من خلال تسريع وتيرة الترحيل عبر مطار طبرقة في تعميم كلي حول آليات الترحيل والإنتهاكات الحاصلة، مقابل ذلك أعلن وزير الداخلية الفرنسي في سبتمبر 2022 «التراجع التدريجي» على قرار خفض حصص التأشيرة.

15. في الواقع تسبب القرار الفرنسي بتخفيض حصة التونسيين في التأشيرات الممنوحة بنسبة 30% في توسيع دائرة الرفض لتشمل فئات كانت تتمتع بتسهيلات نسبية في التنقل كالطلبة والأساتذة الجامعيين والأطباء، مما جعل لأول مرة من مسألة التأشيرة موضوع نقاش عام في تونس أجبر الدبلوماسية الفرنسية على التدخل الإعلامي والتوضيح. ولئن مثل هذا التحول النقطة التي أفاضت الكأس لدى الرأي العام إلا أن تشديد شروط منح التأشيرات سياسة أوروبية عامة تتجاوز لهذا القرار.

الهجرة غير النظامية، في الأشهر الأخيرة، نحو مزيد من الرّجر عبر تمسك وكيل الجمهورية بالتبع القضائي وتوجيه تهمة تكوين وفاق لبعض المجتازين، والتي تتجاوز عقوبتها ما ينص عليه قانون 3 فيفري 2004. كما أشار أحد البحارة إلى صعوبة اقتناء مراكب الصيد في الوقت الحالي في ظل تشديد المراقبة على الهجرة، إذ يتطلّب ذلك فتح بحث أممي في الغرض، قد يدوم ستة أشهر.

عموما، إن مسار الأمانة والخضوع للسياسات الأوروبية ظلّ مهيمنا في إدارة مسألة الهجرة، نظرا لهشاشة السياسات الهجرية واستمرار طابعها القديم، وعجز منظومات الحكم عن تطوير تصوّر سياسي شامل (حقوق، سياسي، اقتصادي) يكون كفيلا بمواجهة الضغوطات الأوروبية المستمرة، وفي معظم الأحيان تم ترحيل ملف الهجرة لبعض المنظمات الدولية التي تماهت مع سياسة تصدير الحدود نحو الضفة الجنوبية للمتوسط. وبعد الإجراءات الاستثنائية التي أعلنها الرئيس سعيد في 25 جويلية 2021، تسارع نسق التدخلات الأوروبية في ملف الهجرة، خاصة من طرف الجانب الإيطالي -في تناقض تام مع شعار السيادة الذي يرفعه الرئيس سعيد- وقد توجت هذه الضغوطات الأوروبية، بحصيلتين أساسيتين ستكون لهما تأثير على الهجرة والمهاجرين: تمثلت الأولى في الإعلان عن مُذكرة التفاهم مع الاتحاد الأوروبي في 16 جويلية 2023¹⁶. أما الثانية فقد تجسدت في إعلان تونس منطقة البحث والإنقاذ البحري¹⁷ يوم 19 جوان 2024. وكلا القرارين وضعوا البلاد ضمن جوهر السياسة الأوروبية والإيطالية الهجرية، التي تهدف إلى تصدير أعباء حراسة المتوسط. وحسب معطيات أفادنا بها المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية فإن سواحل نابل (من ضمنها سواحل قليبية بالأساس) ظلّت منذ سنة 2023 تشهد عمليات إحباط أممي لرحلات هجرة غير نظامية، بلغت ذروتها 23,7 بالمائة من مجموع عمليات الاعتراض الجمالية في أكتوبر 2023، لتتخفّف النسبة إلى حدود 2.17 بالمائة في ماي 2024.

أما بالنسبة للمهاجرين أنفسهم، ورغم تكثر حوادث هجرة القصر ومحاولات اجتياز الحدود من قبل أعضاء نادي الرياضات البحرية بقليبية، فإنّ السلطات الجهوية والمركزية لم تتدخّل لمعالجة هذه الظاهرة. كما لم تُوفّر الجهات الرسمية أي شكل من أشكال المتابعة النفسية والاجتماعية لفئات هشّة ومتضرّرة من الظاهرة، كالقصر

16. Tababi, Khaled. Le mémorandum entre la Tunisie et l'Union Européenne, : vers un renforcement de la dépendance, de l'autoritarisme et de l'Europe forteresse ? European Council of Refugees and Exiles working paper, 20 (2023).

17. محمد رامي عبد المولى. منطقة البحث والإنقاذ البحرية: مسؤولية تونسية ومشاكل أوروبية. المفكرة القانونية، 24 جوان 2024.

الذين تمّ إنقاذهم في البحر أو إيقاف اجتيازهم، أو المهاجرين المرّجلين من إيطاليا، والذين عانوا معاملة قاسية وظروفا غير إنسانية في مراكز الترحيل. في هذا السياق، أخبرنا أحد المهاجرين المرّجلين تعرّضه لمحاولة استغلال من قبل أحد عناصر الأمن، في مطار طبرقة، حيث عرض عليه خدمة صرف العملة بطريقة غير قانونية. فضلا عن أن هذا الإجراء يُشكل تجاوزا للقانون التونسي الحازم في هذه المسألة، فإنه يُشكّل أيضًا استغلالا لأوضاع المرّجلين لأنه عادة ما يكون تبادل العملة بقيمة أعلى من سعر التبادل الرسمي، مثلما أشارت إلى ذلك شهادة المهاجر المذكور سابقا. كما أخبرنا أيضا أنه تمّ إعلامه حال عودته إلى قليبية بصدور برقية تفتيش في حقه بتهمة اجتياز الحدود خلسة، فوجد نفسه بمفرده في مواجهة الآثار الاجتماعية والنفسية الثقيلة للترحيل، إضافة إلى التتبّعات الأمنية.

لا تترك استقالة الدولة عن القيام بأدوارها الاجتماعية وغياب إستراتيجية شاملة لمعالجة الأسباب العميقة للظاهرة لخيارات عديدة أمام المهاجرين القصر والمنوعين من الاجتياز والمرّجلين، سوى الاستعداد لتكرار المحاولة في أغلب الأحيان. وهو ما يبيّن الدائرة المفرغة لسياسات أمنّة الهجرة، وفشلها في تحقيق هدفها الكبير المعلن؛ أي القضاء على الظاهرة. في هذا السياق عبّر خالد عن سخطه تجاه دور الدولة، قائلا: «تحتضن الدولة على أموال من أوروبا لمنع الأفراد من اجتياز الحدود. ولا ندري أين تذهب تلك الأموال. لا توجد مشاريع أو بنية تحتية. السبب الرئيسي في الخرقّة هو الدّولة التونسية».

لا يُمثّل هذا الخطاب المُشتبك مع سياسات الدولة وخياراتها استثناءً، إذ يلتقي مع مواقف مُشابهة عبّر عنها فاعلون آخرون على غرار طالي التّأشيرة، في بحوث سابقة¹⁸. يُبرز نسق تسييس الهجرة دور التجربة الهجرية في تكوين صيرورات فردية لل «تذويت السياسي»، ناتجة عن تفاعل مباشر مع منظومة الحدود بمؤسساتها وأجهزتها المختلفة، كالسفارات وشركات منح التّأشيرة والحرس البحري، كلّ حسب موقعه وخصوصيات مشروعه الهجري. إذ تُحدّث هذه الصيرورة قطيعة مع الخطاب السائد حول الهجرة ومع الأفكار السبّقة المتلقّاة حول التّنقل وحول «أوروبا» كمثال ووردي، وتُطلق ديناميات وفضاءات جديدة لإعادة تشكيل الذات

18. Jemaa, Ahmed. "The Schengen Visa Regime in Practice: Externalization and Uneven Mobilities in Post-2011 Tunisia, A Perspective from the Other Side." Master's thesis, Central European University, 2022. <https://sierra.ceu.edu/record=b1441613>

وبناء المواقف والأفعال بناءً على التجارب المكتسبة.

دفع التفاعل المباشر مع التضييق الحدودية المتصاعدة المهاجرين إلى مساءلة علاقة الدولة التونسية بالإرث الاستعماري، وثنائية الشمال والجنوب. كما ختمهم على إعادة التفكير في دور الدولة وعلاقتهم بها. هناك من يتهمها بالتسبب في موجات «الحرقة» عبر الخضوع للهيمنة الأوروبية، أو من يطالبها باتخاذ مواقف سيادية ملموسة بخصوص التأشيرة، عبر الدفاع عن حق التونسيين في التنقل أو فرض تأشيرة على الأوروبيين كردّ على اللا عدالة في التنقل بين الضفتين، وهناك أيضا من يُسلم بضعتها وحمية خضوعها إلى دول الشمال «كدولة عالم ثالث»، وهو ما يدفع نحو إيجاد حلول فردية للنجاة من خارج ما تطرحه الدولة.

في السياق نفسه، غرّ جزء هام من المهاجرين في قليبية وحمّام الغزاز عن شعور عام بالخذلان من الدولة وفقدان الأمل في تحسين ظروف المعيشة، مما دفعهم إلى التفكير أو الإقدام على الهجرة. في حين أكد البعض الآخر عزوفه عن أي انتظارات من طرف الدولة، وتركيزه على المهارات والموارد الذاتية، إما في خلق فرص عمل في الجهة والتعايش مع الموجود أو عبر توظيف الموارد المدخرة من أجل مغادرة البلاد. عموما تلوح الانتظارات بخصوص تغيير السياسات العمومية ضعيفة جدا، وهو ما يُفسر الإصرار على المشروع الهجري.

وهو ما يُمكن أن يُفسر أيضا تراجع حجم وديناميات الحركات الاجتماعية والمطلبية في جلّ مناطق البلاد، مقارنة بالسنوات الأولى بعد الثورة، لصالح صعود الحلول الفردية كالهجرة بمختلف أشكالها المتاحة، كلّ حسب موارده وموقعه الاجتماعي. وإن لم تؤدّ صيرورات التسييس الفردي للمهاجرين إلى ديناميات سياسية جماعية بمفهومها الكلاسيكي، إلا أنّها أنتجت استراتيجيات مقاومة يُكتفها التشبث بحق التنقل. ويبرز ذلك من خلال اجتياز البحر أو تطويع أنظمة المراقبة والتأشيرة والتحايل على نواميسها، على غرار ظاهرة هجرة التونسيين إلى أوروبا عبر طريق البلقان.

نسنتج من خلال تعدّد هذه الاستراتيجيات عجز الحدود عن إيقاف الهجرة رغم تشديد آليات العسكرة. إذ يؤدّي النظر إلى الهجرة، كحركة اجتماعية، إلى الإقرار بانتصار الحركة والتنقل على قوّة الحدود. كما تُعبّر هذه الحركة الهجرية عن معاني سياسية مكثفة، كالتعبير عنها مختلف الشهادات في البحث. واستثناسا بالمدونة النقدية للمفكر الماركسي الإيطالي «ساندرو ميّزادرا» يُمكننا قراءة الهجرة غير النظامية في مدينتي قليبية وحمّام الغزاز، كإحدى مظهرات المقاومة المادية للحدود الفاصلة

بين ضقّي المتوسط وللتقسيم العالي للعمل، عبر إستعادة الحق في العبور والتنقّل.

على سبيل الخاتمة: بماذا تُخبرنا قلبية وحمّام الغزاز؟

تُشكّل قلبية وحمّام الغزاز نماذج للمُدن المُتوسطة، في الحوض الجنوبي، التي تُحاول الحدود الحديثة منذ التسعينات عزلها عن محيطها التاريخي. وتُساعدنا دراسة التنقل من زاوية نظر «الضفة الأخرى» على تجاوز المركزية الأوروبية المهيمنة في تناول الظواهر الهجرية إعلامياً وأكاديمياً وسياسياً. كما تُدفعنا إلى مساءلة الحدود الحديثة ومسارات تكوينها وتحدّي مشروعيتها.

قدّمت هذه المقالة معطيات إمبيريقية محلية عن مدن الهجرة في تونس، بناءً على ملاحظات ميدانية ومقابلات مع فاعلين مُختلفين، وسعت إلى إبراز الأبعاد الرُكّنة التاريخية والأنثروبولوجية والسياسية لظاهرة الهجرة غير النظامية. وهنا تكمن أهميّة تناول الهجرة من زاوية نظر سرديات المهاجرين والأشخاص في وضع التنقّل، ودورها في دحض الخطابات الأوروبيّة السائدة التي تعتبرهم أشخاص «مُعزّرا بهم». ولئن يَختزل الخطاب الرسميّ الأوروبيّ ممارسة اجتياز الحدود في التجريم والربط الميكانيكي بين الهجرة والمُهريين وشبكات الإتجار بالبشر، فإن الواقع يُعزّي باستمرار عُنف السياسات الحدودية الأوروبية ولا عدالتها. أبعد من ذلك، هي تعبّر أيضاً عن مقاومة التفاوت في توزيع الثروة بين الشمال السياسي والجنوب وعدم الاستسلام لقواعد التقسيم العالي للعمل المفروضة عبر التحكم في حركة الملايين من الأشخاص.

إن سياسات تُصدير الحدود الأوروبية عبر توسيعها الجغرافي والإداري وتحديد ما ومن يُمكنه العبور، سواء عبر سياسات التأشيرة أو مراقبة الشواطئ، هو تجسيد لاستمرارية الخضوع للمعادلة الاستعمارية. كما أنّ نظام الهجرة المُنتقاة المُعتمد في أوروبا، هو مواصلة للعلاقة الاستخراجية بين الشمال السياسي والجنوب القائمة على نهب الثروات والعقول¹⁹. يمكن بذلك أن تكون مسألة الهجرة مدخلا لإعادة النظر في الاقتصاد السياسي المهيمن، الذي يقوده منطق «حرية تنقل السلع دون حرية تنقل الأفراد من جنوب المتوسط»، وهو عنوان غير معلن لما يُسمّى بالشراكة

19. M'charek, Amade. 2020. "Harraga: Burning Borders, Navigating Colonialism." The Sociological Review 68 (2): 418–34.

الأورو-متوسطية.

هكذا تَقُودُنَا الْهَجْرَةُ إِلَى مَسَارَاتٍ أَوْسَعِ، وَتُحِيلُنَا إِلَى أَسْئَلَةٍ أَكْبَرَ تُخْفِيهَا «مَشْهَدِيَّةُ الْحُدُودِ» وَخَطَابِ الْأَزْمَةِ الَّتِي يَعْزِلُ التَّفَكِيرُ فِي الْمَرْبَعِ الْأَمْنِيِّ وَالْآنِيِّ. فَمَنْ الْمَجْدِي أَكَادِيمِيَا وَسِيَاسِيَا تَعْمِيقُ الدِّرَاسَاتِ فِي التَّمَثَلَاتِ وَالْمَمَارَسَاتِ الْهَجْرِيَّةِ، مَعَ تَوْسِيعِ دَائِرَةِ الْبَحْثِ إِلَى فَنَائِتِ جَنْدَرِيَّةٍ وَعَمْرِيَّةٍ وَطَبَقِيَّةٍ مُخْتَلِفَةٍ، وَالانْفِتَاحِ عَلَى مَنَاهِجِ وَاخْتِصَاصَاتٍ مَتَعَدَّدَةٍ لِلإِلَامِ أَكْبَرَ بِتَشكُّلِ الظَّاهِرَةِ وَأَبْعَادِهَا. وَلِلْمَوْثِقَاتِ الْبَحْثِيَّةِ الْعَمُومِيَّةِ أَيْضًا دَوْرٌ أَسَاسِيٌّ فِي هَذَا الْجَهْدِ، عَوْضُ الْاِكْتِفَاءِ بِالْمَقَارَبَةِ الْأَمْنِيَّةِ. إِذْ أَنْ الْحَرَكِيَّةَ الْهَجْرِيَّةَ فِي الْمَجْتَمَعِ التُّونِسِيِّ الْعَاصِرِ هِيَ فِي قَلْبِ عَمَلِيَّةِ إِعَادَةِ تَشكِيلِ عِلَاقَةِ الْمَوَاطِنِ بِالدَوْلَةِ، وَمَنْ وَاجِبٌ صَانِعِي السِّيَاسَاتِ الْإِصْغَاءِ إِلَيْهَا.



© حقوق الملكية 2024 للمفكرة القانونية

مدن العبور في تونس

تأثير سياسة الحدود
في المجتمع والاقتصاد

مؤلف جماعي

إزاء هذا الصراع المُستمر بين حركة مقاومة عنف الحدود المستمرة وتوسع سياسات الرقابة والحصار التي تقوم بها الأنظمة، تنتصب مدن العبور كشاهد على المآزق الأخلاقية والسياسية والاقتصادية التي تعيشها أنظمة السيطرة على الضفة الجنوبية من المتوسط، وكعلامة معاصرة على استمرار ظاهرة الهجرة غير النظامية بوصفها حركة تحتية مُعقدة، ينصهر داخلها الاجتماعي والاقتصادي والثقافي والإنساني، رغم كل سياسات التّجريم والوصم والعداء العنصري.

ISBN 978-9973-0926-6-3



9 789973 092663



المفكرة القانونيّة
THE LEGAL AGENDA