
Giuseppe Galasso

LA MOBILITÀ DELLE PERSONE NEL MEDITERRANEO: QUALCHE OSSERVAZIONE PRELIMINARE

In ogni epoca il Mediterraneo ha formato uno spazio geografico e storico in cui la mobilità delle persone, a un ritmo vario da tempo a tempo e da situazione a situazione, è stata ininterrotta, magari su scala strettamente individuale e perfino quasi impercettibile, ma in più occasioni non solo estremamente cospicua, bensì anche di una portata, come suol dirsi, epocale. Di nessun altro spazio marino del mondo può dirsi altrettanto. Neppure l'Oceano Atlantico, che pure ha visto svilupparsi nell'età moderna una interrelazione euro-americana fra le più notevoli della storia, potrebbe essere definito un grande Mediterraneo. Né può essere lontanamente paragonato al "vero" Mediterraneo il cosiddetto Mediterraneo caraibico, se solo si ricorda una parte o qualche aspetto delle grandi correnti storiche che in ogni campo della civiltà umana si sono propagate dall'una all'altra riva del *Mare Internum*, attraverso i millenni, fin dai tempi preistorici. E anche da questo punto di vista può essere rivendicata al Mediterraneo una unicità in tutto rispondente alla sua immediatamente evidente singolarità geografica.

Effetto – la mobilità mediterranea delle persone – della geografia di questo ampio, ma non sconfinato Mare? Sarebbe difficile crederlo, per quanto in tutta la storia del Mediterraneo l'interferenza della dimensione geografica è di grande e trasparente rilievo.

In effetti, la tendenza a muoversi nell'ambito rivierasco del Mare interno appare, comunque, sedimentata nel tempo fino a presentarsi come una struttura di lunga durata nel comportamento e nella mentalità delle popolazioni interessate altrettanto, se non più forte, della determinante geografica. Ed è per ciò che lo studio dei movimenti di popoli, gruppi, individui attraverso il mare è anche, fra l'altro, una pagina permanente della storia mediterranea, anche se tale pagina si pone con diversa portata, tipologia, fenomenologia a seconda dei tempi, come si è detto, e delle situazioni.

Tuttavia, non si esagera se si afferma che il movimento delle persone nell'area del Mediterraneo è, in generale, meno conosciuto del movimento delle merci, delle navi, degli altri mezzi di trasporto e, anche, meno conosciuto del movimento delle idee e del propagarsi di fedi religiose, correnti politiche, mentalità e comportamenti. Per alcune epoche si è riusciti a stabilire una qualche

Riproduciamo, lievemente ampliato, il testo dell'intervento di apertura del convegno su *La mobilità delle persone nel Mediterraneo dall'antichità all'età moderna. Procedure di*

controllo e documenti di identificazione, tenutosi a Napoli dal 2 al 4 dicembre 2004 presso l'Università degli Studi Suor Orsola Benincasa.

misura del fenomeno, e dall'inizio dell'epoca statistica, ossia non di più che da qualche secolo a questa parte, si dispone addirittura di cifre generalmente attendibili (benché poi il fenomeno dell'emigrazione clandestina abbia dimostrato, fra il XX e il XXI secolo, sempre più quanto possano rivelarsi precari anche i raffinati strumenti statistici di cui si è finito col disporre). Siamo, inoltre, in grado di stabilire in maniera ancor più attendibile le motivazioni e le finalità degli spostamenti di persone. Lo si può fare anche rispetto a fenomeni dalle manifestazioni non semplici. Si pensi, ad esempio, al fenomeno dei *rinnegati* all'inizio dell'età moderna, ai cristiani, cioè, che rinnegavano la loro fede passando nei paesi musulmani, e vi conseguivano talora posizioni importanti come avvenne ai due corsari Ucciali e Cicala, capitani di flotte ottomane.

Se, però, si passa alle modalità pratiche dei movimenti di persone, possiamo ben dire che la nostra informazione è decisamente scarsa sia per quanto riguarda le singole persone o i gruppi che si muovono da un paese all'altro, sia per quanto riguarda – anzi, soprattutto per quanto riguarda – la penetrazione dei migranti e la reazione dei residenti, la loro reciproca percezione, i tipi di convivenza o di conflittualità che si instaurano fra loro.

I processi politici e socio-culturali innescati dal contatto fra chi si muove e chi risiede sono, invero, complessi. Bisogna, quando si affrontano temi come questi, tenere ben presenti le forti differenze di *status* delle persone che si spostano e la complessità minore o maggiore dei sistemi di controllo in relazione alle varietà di *status* di chi si sposta.

Così, ad esempio, può accadere che in determinati contesti il controllo dei mercanti sia più facile del controllo di altre categorie di persone, se il mercante si muove alla luce del sole. Spesso accade che i paesi fra i quali ci si muove siano legati fra loro da accordi politici ed economici, che prevedono, con gli scambi delle merci, anche i movimenti delle persone. Inoltre, quando si realizza un sistema di relazioni fondate su "colonie" ufficialmente riconosciute, come accadeva nel Medioevo e continuò ad accadere in seguito, o, come accadde più tardi, su uffici consolari veri e propri, la mobilità delle persone acquista un grado di formalizzazione che, per quanto generico o parziale o incerto possa essere, colloca tale mobilità in un quadro notorio e previamente definito. Ma già se passiamo dalla vera e propria figura del mercante a figure che praticano l'attività mercantile in forma illegale – contrabbandieri, *colporteurs*, sudditi di paesi considerati in pace o in guerra ostili e altre simili o non simili categorie di persone – riconoscimento, identificazione, ammissione, tolleranza diventano questioni non più osservabili attraverso lo specchio di una normativa, sia pure lacunosa e imperfetta, e lo studio diventa molto più difficile.

Difficile al punto che, sempre a titolo di esempio, il contrabbando viene, almeno parzialmente, individuato e calcolato; i contrabbandieri, invece, restano figure evanescenti, più supposte per necessità di cose, per la logica dei fenomeni di contrabbando, che per un effettivo contatto e incontro con essi sul piano storiografico. Alla fine, i contrabbandieri emergono nella loro realtà di persone in carne e ossa solo nei processi che debbono subire quando sono scoperti, arrestati e processati. E di qui pure un richiamo alla impor-

tanza – del resto, ben nota – degli archivi giudiziari anche per lo studio di questo tipo di fenomeno.

La varietà di manifestazione dei fenomeni di mobilità e delle relative reazioni sono forti sul piano sincronico, ma lo sono ancora e molto di più sul piano diacronico. La varietà spinge, naturalmente, alla comparazione, che, peraltro, non sempre è esplicitamente adottata come prospettiva di metodo anche nei lavori più specifici su questo tema. La comparazione è, peraltro, a sua volta, una procedura storiografica delicata, da considerare e da trattare con grande equilibrio e, soprattutto, con molto buon senso storico.

Mi sia consentita qualche osservazione al riguardo, soprattutto per notare che la comparazione ha il suo massimo significato quando avviene all'interno di un contesto storico. La contestualità offre, infatti, alla comparazione la possibilità di svilupparsi in un autentico rafforzamento della conoscenza e della comprensione degli ambiti e dei fenomeni fra i quali la comparazione stessa si svolge. A mano a mano che ci si allontana dal piano della contestualità, la fecondità della comparazione si apre a imbuto rovesciato e perde in significato e in intensità quello che guadagna in ampiezza.

Quando si accumulano, quindi, elementi di comparazione che risalgono a contesti profondamente diversi fra loro, separati da mutamenti epocali nella rispettiva fisionomia di cultura e di civiltà, soggetti di storie del tutto differenti e divergenti fra loro, bisogna essere consapevoli della natura effettivamente allo-gena, allosemica, allotria, allomorfa dei fenomeni oggetti della comparazione. E ciò resta vero anche quando l'esteriorità dei fatti e delle cose sembri postulare parentele più o meno strette o addirittura identità ideologiche e procedurali. In altri termini, una comparazione a raggio ristretto diventa pregnante e stringe molto; una comparazione ad ampio raggio (cronologico o geografico) stringe poco e rischia di tradursi in una collezione di dati poco illuminante.

Un'ulteriore considerazione può, infine, essere suggerita dal problema della lingua di cui coloro che si spostano si servono. È, in fondo, un problema attinente all'insieme più generale della preparazione o delle attitudini tecniche di cui sono dotati i migranti. Una particolare qualificazione tecnica o culturale permette di muoversi – come è fin troppo noto, ma vale la pena di ripetere – con molto maggiore sicurezza che quando ci si muove disponendo solo delle proprie braccia, ossia, come si dice in italiano, senza arte né parte.

È quel che, ancora una volta, si è visto accadere quando negli ultimi lustri del secolo XX i già accennati movimenti migratori di questo tempo, in particolare verso l'Europa, sia clandestini che legali, hanno preso un maggiore sviluppo, e la massima parte dell'immigrazione dal Terzo al cosiddetto Primo Mondo è risultata composta (né poteva essere altrimenti) da persone con un bagaglio di istruzione assolutamente esiguo. Un buon meccanico, un medico, un radiotecnico, un ingegnere, un informatico hanno avuto, sempre, e hanno, nel contesto di tale immigrazione, migliori possibilità di inserimento e di sistemazione nel paese di accoglienza rispetto alla massa dei braccianti, dei contadini e pastori provenienti da aree caratterizzate da economie agricole obsolete, oltre che poverissime.

Anche un poliglotta emigra con maggiore facilità di un monoglotta; e questo ha tanto maggiore importanza in quanto la lingua costituisce la premessa e un pre-requisito di ogni incontro umano, né occorre spiegare il perché di questa primaria essenzialità. L'ignoranza delle lingue non ha mai impedito gli incontri umani, così come la loro conoscenza non ha mai evitato gli scontri. E anche questo rientra nella complessità generale dei problemi di mobilità delle persone e dei gruppi, ma non annulla né riduce la specificità del problema.

Nel Mediterraneo questo problema ebbe nell'età moderna una dimensione particolare, che si concretò in un fenomeno di grande interesse anche teorico e generale. Mi riferisco alla formazione di quella "lingua franca", che dal XV secolo fin oltre il XVIII fu uno delle forme di vita culturale e sociale più notevoli nell'esperienza storica di un mare, nel quale la intensità dei rapporti fra i paesi rivieraschi è stata assai notevole anche nelle epoche di maggiore difficoltà.

La "lingua franca" si presenta, quindi, a mio avviso, come uno degli elementi di maggiore rilievo nel fenomeno della mobilità delle persone, delle sue forme, dei suoi problemi, degli incontri e degli scontri a cui questa mobilità dà luogo: un elemento meritevole, perciò, di un'attenzione particolare, anzi, tale da esigere un'iniziativa di studio specifica. E a questo riguardo vorrei anche precisare che ciò di cui abbiamo più bisogno non è tanto uno studio glottologico o linguistico quanto uno studio sulla pratica dell'uso della lingua franca nei porti del Mediterraneo. Dopo tutto, il primo aspetto è stato già abbastanza studiato, mentre il secondo lo è stato di meno e non ha dato luogo, comunque, finora, a un quadro di insieme, che abbia sia il pregio di fornire almeno una prima veduta complessiva del fenomeno, sia il pregio di suggerire un primo esame analitico delle situazioni e delle prassi linguistiche nei numerosi porti e nella vita marinara del Mediterraneo.