

PER UNA GEOGRAFIA STORICA DEL MARE

GAETANO FERRO

Prima di discutere sulla possibilità e sull'opportunità di rivolgere l'attenzione a una geografia storica del mare, vale la pena, a mio avviso, di svolgere qualche considerazione circa questo ramo di studi geografici, senza specificazione dell'oggetto considerato.

Chiarito da tempo — così almeno mi pare — l'equivoco dei rapporti fra geografia storica e storia della geografia, riconoscendo alla prima il ruolo di una geografia della storia, che mira a ricostruire le fattezze, ma soprattutto a indagare sul valore del territorio (inteso nell'accezione più ampia del termine) nei diversi tempi del passato, si è discusso a lungo e si discute sul taglio diacronico o sincronico da dare a questo ramo della nostra disciplina e sulla scala più opportuna da adottare nella ricerca.

Personalmente, come più volte e in più sedi ho sostenuto ⁽¹⁾, non ho dubbi al riguardo. La geografia, pur collaborando con la storia e nutrendosi di essa (o meglio nutrendosi anche di essa), non può non differenziarsi da essa quante ai metodi ed ancor più, come dice ORLANDO RIBEIRO, quanto al modo di vedere le cose. La prospettiva della geografia non può non essere territoriale, ancorata a diversi — come si vedrà — quadri ambientali, colti nei loro momenti storici

(1) Vedi, anche per i richiami bibliografici a precedenti scritti, G. FERRO, *Società umane e natura nel tempo. Temi e problemi di geografia storica*, IV ed., Milano, Cisalpino-Goliardica, 1987 (la prima ed. è del 1974; nel 1986 ne è apparsa una traduzione portoghese, con il titolo: *Sociedade humana e ambiente, no tempo. Temas e problemas de geografia histórica*, Lisboa, Fund. C. Gulbenkian).

più significativi, nelle diverse fasi di evoluzione. Ma questi momenti e tali fasi vanno visti dal geografo come fenomeni temporalmente circoscritti (anche se nella consapevolezza che la loro durata può riguardare un certo, magari considerevole, lasso di tempo e che la loro, più o meno rigida, delimitazione sovente è solo un artificio, per comodità di ricerca); ciò offre pure il vantaggio di facilitare i confronti con momenti e fasi, successivi e precedenti.

Allorché mi sono dedicato a ricostruire le condizioni geografiche di Genova e della Liguria in età colombiana ⁽²⁾, mi sono riferito ad una fase storica in cui stava maturando la decadenza della città e della regione, per effetto della perdita delle colonie nel Mediterraneo Orientale e dello spostamento dei traffici più lucrosi verso l'Atlantico, ma mi sono arrestato al momento (che per le singole località può essere diverso e che può essere di non breve periodo), in cui le conseguenze di tali eventi cominciavano a manifestarsi appieno.

Una visione diacronica della geografia storica la riduce essenzialmente a storia del popolamento e degli insediamenti, a storia economica (o dell'evoluzione dei fatti economici). Ne risultano indubbiamente fatti e considerazioni che devono interessare il geografo, ma si perde molto spesso (o quasi sempre) la visione di insieme legata alla prospettiva territoriale. Fra l'altro un procedimento diacronico porta logicamente ad attribuire maggiore considerazione ai precedenti temporali ed ai fenomeni conseguenti, che non ai raffronti con aree e territori vicini; è noto che senza queste comparazioni la geografia perde la sua «anima».

Anche per quanto attiene alla scala, la soluzione mi pare chiara ed evidente: la più adatta (direi quasi l'unica praticabile) è quella regionale, riferita sia a piccole unità, microregioni o subregioni ben definite e sufficientemente caratterizzate, sia a maggiori insiemi territoriali, con più estese, anche se meno marcate connotazioni. Infatti la scala delle piccolissime località, delle singole località, non solo è appannaggio della topografia storica, disciplina in Italia (ma anche altrove) collegata con le scienze archeologiche, ma difficilmente

(2) G. FERRO, *Genova e la Liguria nell'età colombiana*, Comit. Naz. Celebr. V° Cent. Scop. America, Roma, Ist. Pol. Stato, 1988.

permette una considerazione dei fatti proiettata a un livello abbastanza ampio, tale da poter permettere — attraverso l'esame di più e magari diversi fenomeni — deduzioni di sufficiente attendibilità e validità. Al contrario una scala di maggiore estensione, per esempio planetaria o continentale, consente solo di cogliere solo tendenze di insieme, di enunciare appena le principali linee evolutive dei fatti; non appena si voglia scendere a maggiori precisazioni, a più concrete indicazioni, bisogna di necessità passare all'esemplificazione regionale.

E nei paesi di antico popolamento, come quelli europei e mediterranei, qualsiasi geografo sa quanto numerosi esempi si possano fornire, relativi ai diversi loro momenti storici. Si può anzi dire che nè le isole e gli arcipelaghi mediterranei, nè le regioni storiche francesi ed iberiche (e le rispettive subregioni) si possono studiare e neppure illustrare, senza soffermarsi sui quadri attinenti alla loro geografia storica.

Detto questo, a mò di premessa, mi pare interessante il tentativo di considerare — quasi come una nuova avventura intellettuale — i lineamenti e gli oggetti di una possibile geografia storica del mare. Come «mare» intendendo tutte le superfici acquee che circondano le terre emerse o sono fra loro interposte, includendovi cioè anche le masse oceaniche.

Una distinzione fra geografia storica delle terre emerse e geografia storica del mare ovviamente ha senso solo se si constata che le caratteristiche dell'ambiente e quindi della sua occupazione o utilizzazione da parte degli uomini presentano aspetti differenti. Il che non mi pare dubbio, anche se risultano da approfondire tutte le conseguenze e le implicazioni.

In primo luogo mi pare che risulti evidente ad una riflessione un pò attenta che non sono le diverse caratteristiche dell'ambiente fisico, in sé e per sé, a determinare tali differenti conseguenze ed implicazioni. Se infatti si facesse riferimento ad uno spazio del tutto disabitato e non utilizzato dall'uomo, non ci sarebbe, né potrebbe esserci geografia storica, sia nel caso che tale spazio sia terrestre, sia in quello che esso sia marino o oceanico. E' la presenza umana, la sua — differente nel tempo — densità; sono le modalità dell'oc-

cupazione e dell'utilizzazione dello spazio, da parte degli uomini, con tecniche ancora diverse nel tempo e più o meno incisive, a definire l'oggetto ed i lineamenti delle varie «geografie storiche» regionali.

Ora non vi è dubbio che alcune aree marittime sono (e da epoca remota) così intensamente frequentate ed utilizzate dagli uomini, da giustificare l'uso del termine «ecumene marittima», molto frequentemente impiegato dai geografi. A voler essere rigorosi, esso abbraccia solo «quelle aree che sono abitualmente frequentate dalla gente di mare — naviganti e pescatori — i quali trovano in esse le loro maggiori fonti di risorse, le loro basi di vita, come i contadini le trovano sulla terra» (3). All'esemplificazione tradizionale, concernente i più ricchi banchi di pesca e le più trafficate rotte, vanno aggiunte oggi quelle zone marine che ospitano piattaforme per l'estrazione di idrocarburi o terminali di oleodotti; altri esempi con ogni probabilità si dovranno affiancare in un prossimo futuro (4).

Naturalmente i limiti di questa ecumene marittima sono molto sfumati e sono cambiati di molto, attraverso il tempo. I criteri della geografia politica, miranti a stabilire delimitazioni precise, in modo da evitare il più possibile la nascita di controversie, poco possono valere nel nostro caso, per finalità che non sono pratiche, ma di qualità e di acutezza di indagine.

Del resto si può ricordare come già il Ramusio distinguesse nel secolo XVI le varie parti del mondo, secondo un criterio di loro soggezione all'influenza marittima delle varie potenze del tempo (5). Doveva trattarsi di un modo di giudicare coerente con la mentalità prevalente nella Serenissima Repubblica di Venezia; ma lo si ritrova, anche per tempi anteriori, presso la Repubblica di Genova, che distingueva i suoi

(3) R. ALMAGIÀ, *Fondamenti di geografia generale*, VI ed., Roma, Cremonese, 1972, 2.° vol., pp. 42-3.

(4) Si vedano soprattutto gli scritti di A. VALLEGA, *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Milano, Mursia, 1980; *Ecumene Oceano. Il mari nella civiltà, ieri, oggi, domani*, Milano, Mursia, 1985.

(5) L'osservazione è di M. MILANESI, *Tolomeo sostituito. Studi di storia delle conoscenze geografiche nel XVI secolo*, Milano, Unicopli, 1984.

possessi di Romania da quelli del Mar di Levante e dai traffici «nelle parti occidentali». Ed il pensiero corre alle carte nautiche, che una particolare raffigurazione, a se stante, riservavano a certe unità talassografiche, come il Mar Nero, il Mare Egeo, le acque antistanti l'Europa occidentale e così via.

Ed in tempi più recenti era in uso in vari trattati di geografia commerciale la distinzione e classificazione dei traffici secondo i fasci di rotte marittime seguite. Tutto ciò per dire che gli assetti politico-economici stabilitisi sui mari e sugli oceani non solo avevano rilievo ai fini di una più generale organizzazione dello spazio tellurico, ma erano pure tenuti presenti, quali fattori che influenzavano la geografia della terraferma.

Se ne deduce, a mio avviso, che una geografia storica del mare è impossibile senza una geografia storica delle terre emerse rivierasche e da esse deve partire. Da tali fasce litoranee infatti vengono quei frequentatori delle aree marittime, la cui presenza, ripetuta nel tempo, giustifica l'uso del termine ecumene ed i cui modi di vita risentono della simbiosi fra terra e mare.

Per taluni di questi gruppi umani l'applicazione del concetto geografico di «genere di vita» appare particolarmente appropriata, giacché, pur con le molte innovazioni del mondo moderno, si possono cogliere nelle loro attività fini assai ben caratterizzati ed intenzioni autarciche, che delineano rapporti di autosufficienza e di sussistenza. Ma per tutti questi gruppi umani è necessario il richiamo, come al solito, alle tecniche di cui essi sono in possesso. Dipendono dall'evoluzione e dall'efficacia di tali tecniche l'ampiezza e le modalità di appropriazione, da parte delle popolazioni rivierasche, delle risorse marine e sottomarine, in modi che possono essere variati, e di molto, nel tempo, ma che presentano determinate caratteristiche sostanziali in comune.

La raccolta dell'ambra lungo le coste del Baltico e del Mare del Nord, praticata già prima dell'antichità classica, non differisce quasi per nulla, quanto a tipologie geografiche, dall'odierno sfruttamento dei fondali antistanti alla costa, in forme che possono essere molto diverse, ma rientrano sempre nell'economia distruttiva.

Ovviamente la comparazione fra i vari modi di utilizzare le risorse del mare ha un senso molto relativo, acquistando significato solo se si tiene conto delle modificazioni intervenute (nel tempo e tuttora esistenti nello spazio) nelle tecniche inerenti le diverse forme di sfruttamento di tali ricchezze. Anche la più rudimentale delle attività costiere di pesca non è paragonabile (come potrebbe apparire a prima vista) a una semplice forma di economia di raccolta; per elementare che essa sia, presuppone pur sempre un minimo di attrezzature, un patrimonio di conoscenze e di tradizioni (frutto di sforzi coerenti e collettivi in un'età anteriore); ma è ancora più interessante, dal punto di vista geografico, osservare che essa presuppone spostamenti periodici degli uomini sul mare e quindi la disponibilità di un mezzo (l'imbarcazione), che in determinati casi può servire anche al commercio (6).

Naturalmente le moderne modalità di utilizzazione delle risorse litoranee e marittime richiedono tecnologie sempre più efficaci e sofisticate; esse hanno acquisito incisività riguardo non solo all'avanmare, ma anche al retroterra. L'ampiezza dell'uno e dell'altro risulta ancora una volta determinabile solo in senso relativo, secondo tali caratteristiche tecniche ed altri fattori economici. L'evoluzione del fattore tecnologico, tipica dei tempi attuali, mette (o sembra mettere) in ombra altre condizioni, correlate con l'ambiente naturale e con le reazioni (anche a livello di psicologia sociale) suscitate nelle popolazioni costiere dalle difficoltà ed avversità imputabili alle caratteristiche fisiche sfavorevoli.

Come è ben noto, la lezione tradizionalmente acquisita dalla geografia e dalla storia è che nelle fasce costiere la popolazione prosperi e si moltiplichi (si è parlato anche di una maggiore fecondità delle genti rivierasche), stimolando gli scambi e le economie. Ciò è certamente vero nel nostro emisfero, fra i paralleli (a un dipresso) dei 30° e dei 40° di latitudine nord, ma le situazioni locali e regionali mettono in evidenza molte eccezioni a questa regola: PIERRE GOUROU nelle

(6) J. BRUNHES e CH. VALLAUX, *La géographie de l'histoire*, Parigi, Alcan, 1921.

sue stimolanti pagine (7) ne ha dato molte indicazioni. Ad esse si può aggiungere il caso ben evidente della Sardegna, che conobbe civiltà marittime forse fino al tempo dei nuraghi, ma che in seguito si è ripiegata verso l'interno e continua ad esserlo tuttora, malgrado la recente affermazione del turismo balneare; tutto ciò nonostante il grande sviluppo costiero, la ricchezza delle articolazioni litoranee e le favorevoli condizioni climatiche.

Ciò che colpisce di più, a scala planetaria, è la povertà della vita marittima nell'opposto emisfero meridionale. Ivi i continenti si allontanano fra loro, mentre gli spazi oceanici si allargano; i contatti fra le correnti e le masse d'acqua calde e fredde avvengono molto al largo, sicché le regioni costiere spesso si sottraggono al loro benefico influsso. Il risultato ultimo è quello di una utilizzazione delle risorse del mare molto più episodica e debole, rispetto al nostro emisfero, con assai minore densità di popolamento litoraneo, specie se si escludono le aree urbane fondate dalla colonizzazione bianca (ma anche l'afflusso dei colonizzatori è un prodotto del mare).

In realtà, quando ci si riferisce all'emisfero meridionale, occorre non dimenticare mai una preziosa osservazione di SUZANNE DAVEAU, che ha rilevato come sia la stessa distribuzione e conformazione delle terre emerse, con la divaricazione fra loro dei continenti e il conseguente isolamento dei loro lembi litoranei, separati da grandi spazi oceanici, ad essere responsabile della povertà di contatti e di scambi e quindi di un minor grado di evoluzione della civiltà in quella parte del globo (8). Oggi che le tecniche, uniformando le condizioni dello sviluppo economico, fanno sì che tale isolamento si attenui, possiamo considerare aperte nuove prospettive?

Quanto si è detto fin qui porta a due conclusioni: l'una, di carattere geografico generale, mette in evidenza come bisognerebbe distinguere fra mari interni, penisole ed isole

(7) Tra i molti scritti, vedi: P. GOUROU, *Pour une géographie humaine*, Parigi, Flammarion, 1973 (traduzione italiana a Milano, Mursia, 1978-83).

(8) S. DAVEAU, *O ambiente geográfico natural. Aspectos fundamentais*, Lisboa, Ed. INCM, 1976.

costiere, da un lato, spazi oceanici e arcipelaghi in essi esistenti e comunque d'alto mare dall'altra parte (solo una tipologia geografica di questo tipo può permettere infatti di individuare possibili tendenze generali, comparabili anche a quelle del passato); la seconda conclusione, applicata alla geografia storica, riguarda l'opportunità di costruire per ogni ambiente e tipo di ambiente altrettanti scenari «di valore» correlati alle tecniche in uso.

Per esempio la ricchezza di risorse ittiche nelle acque circostanti la «Terra dos Bacalhaus» è alla base di molte imprese, che diedero contributi alla conoscenza delle coste americane nord-orientali; i viaggi dei pescatori portoghesi si confondono con coeve, ma ben diverse, iniziative dei navigatori e dei conquistatori spagnoli lungo le coste dell'America Centrale e Meridionale. Ma certo quelle acque acquistarono un ben diverso valore, dopoché cominciò il popolamento della facciata atlantica del Nord-America.

Dell'impresa di Colombo poi il maggior significato non è quello di avere scoperto un nuovo continente (nel quale quasi certamente altri europei erano giunti prima di lui e nel quale, se egli non fosse esistito, altri sarebbero giunti egualmente, forse pochi anni dopo), ma quello di aver capovolto il concetto di «valore» di una massa oceanica, come quella dell'Atlantico: in precedenza ritenuta tenebrosa e pericolosa, prima di allora considerata come una barriera invalicabile, essa divenne, dopo la scoperta e il popolamento dell'America, tramite insostituibile e via maestra frequentatissima per i movimenti di uomini e di merci fra Vecchio e Nuovo Mondo.

In ciò Colombo fu certo preceduto per altri lembi di tale Oceano dai navigatori portoghesi, che avevano da tempo sfatato tanti miti e leggende relativamente alle difficoltà (per non dire all'impossibilità) di percorrere le acque dell'Atlantico e che poco tempo dopo saranno in grado di apprendere dagli Arabi le tecniche per attraversare l'Oceano Indiano. Sicché si può dire che all'impresa, di cui fra pochi anni si celebrerà il quinto centenario, l'Italia ha fornito il protagonista e — sia pure per intermediazione — parte dei capitali, la Spagna ha dato il restante apporto finanziario e soprattutto l'organizzazione, il Portogallo ha contribuito con l'insostituibile esperienza delle tecniche nautiche.

Dunque una possibile geografia storica del mare va intesa come ricostruzione di quadri sincronici delle relazioni intercorrenti attraverso il mare fra i gruppi umani rivieraschi e soprattutto di quelle esistenti fra tali gruppi e le aree marittime, non dirò antistanti, ma in qualche modo soggette alla utilizzazione da parte loro (non è infatti possibile, in questo caso, parlare di occupazione: del resto il termine «relazioni» è di ampio significato, suscettibile di larga applicazione).

Ma occorre evitare la tentazione di applicare a questa geografia storica i criteri di periodizzazione e di regionalizzazione che sono validi per le vicende e per le aree di terraferma. La periodizzazione infatti dovrà tener conto soprattutto di quegli eventi che hanno modificato le tecniche non solo nautiche, ma anche di ogni forma di utilizzazione (nel senso più ampio della parola) del mare e delle sue risorse. La regionalizzazione, a sua volta, ha da essere soprattutto una proiezione nell'avanmare, anche a distanze considerevoli, dei modi di vita e di organizzazione economica dei popoli rivieraschi. Ad entrambi gli effetti si dovranno tenere presenti quegli avvenimenti che hanno mutato gli assetti politico-economici dei mari e degli oceani.

Mi pare evidente, per esempio che le colonie del Levante mediterraneo, fondate e sviluppate dai Genovesi, rientrano in una idea di spazio marittimo abbastanza omogeneo, per il quale può benissimo ipotizzarsi una ricerca di geografia storica, basata su più di uno scenario temporale. E lo stesso può dirsi per le basi e gli stabilimenti dei Portoghesi lungo i vari tratti delle coste occidentali dell'Africa (nel cui quadro non può non essere compresa Madera, che la colonizzazione agricola lusitana ha trasformato in una specie di grande «giardino mediterraneo», mentre le Azzorre, a mio avviso, fanno parte di un altro quadro, ambientale e storico, più «oceanico», anche per quanto riguarda le essenze vegetali portatevi durante le grandi navigazioni dell'età moderna).

A questo riguardo il geografo deve ovviamente riprendere la distinzione, già indicata, fra mari interni e mediterranei, da un lato, ed oceani, dall'altro. I primi sembrano prestarsi molto bene a studi e ricerche del genere fin qui prospettato. Nel loro ambito, oltretutto, è possibile ricostruire e seguire quei fruttuosi scambi di tecniche, che sempre avvengono fra

le genti litoranee, dando luogo alla trasmissione di flussi di informazioni ed innovazioni, preziose per il progresso della civiltà, ed estendendosi a un orizzonte culturale assai vasto, interessante diversi settori.

Sono noti, nella storia dell'incivilimento, i vantaggi goduti dalle genti installate sulle rive del Mediterraneo Romano o affacciate sulle sue acque; esse, già in una remota antichità, seppero trarre profitto dalla posizione delle loro sedi e dalla possibilità di navigare in un bacino non tempestoso, contraddistinto da clima mite. In tempi più recenti, in diversi tratti costieri di questo mare, si diffusero civiltà marittime con vari elementi comuni. Nei porti si affermò un linguaggio specializzato nelle pratiche marinare e mercantili, una specie di lingua franca, di cui ancora oggi alcuni termini sussistono nei diversi idiomi. Considerazioni non molto diverse, ovviamente con altre cronologie, possono farsi per altri mari, più o meno interni rispetto alle masse continentali, come il Mare del Nord (pur contraddistinto da un ambiente più ostile) e come diversi specchi acquei antistanti la facciata meridionale e orientale dell'Asia.

Diverso e più difficile é il discorso a proposito delle grandi estensioni oceaniche: se indubbiamente per i tempi moderni si possono stabilire correlazioni abbastanza agevoli fra la sponda europea dell'Atlantico settentrionale e quella americana, altri analoghi esempi risultano più complessi e meno chiari. Ma non si può non riflettere sulle relazioni fra l'Europa, soprattutto quella meridionale, e le regioni a clima temperato dell'America Latina: l'emigrazione di massa, dalla prima direttasi verso le seconde, è un episodio di rapporti che possono benissimo definirsi di geografia storica comparata; di essi il mare, anzi l'oceano, era il tramite essenziale. Proprio l'oceano pertanto può annoverarsi, assieme alle steppe e ai mari interni, fra gli ambienti attraverso cui avvennero le maggiori migrazioni della storia umana.

Naturalmente il rischio maggiore, in ricerche di questo tipo, è quello della facile generalizzazione; solo indagini analitiche e prudenti comparazioni permettono di evitarla. E più di un tentativo dovrà compiersi, prima di poter arrivare ad affermare la validità di certi risultati (o anche prima di poter giudicare se valga la pena di continuare in quel medesimo

tentativo). Probabilmente la conclusione finale più ovvia sarà la constatazione che, ancora una volta, è questione di tecniche; solo quelle moderne, applicate ai moderni trasporti marittimi di massa, hanno permesso di ridurre le distanze intercorrenti fra terre un tempo isolate e quindi di stabilire determinate relazioni e correlazioni. Fin tanto che l'unico mezzo usato per l'emigrazione era quello della navigazione a vela, non fu certo possibile stabilire, fra l'Europa e l'America temperata, quegli stretti contatti di cui si è detto.

Ma come spiegare la circostanza che anche tecniche relativamente arretrate (se si giudica con i nostri parametri) hanno permesso di trasferire attraverso l'Atlantico milioni di negri dall'Africa all'America? Non basta richiamare la superiorità tecnica dei modi di vita dei colonizzatori, rispetto agli indigeni di pelle scura; occorre tradurre tale superiorità in una capacità organizzativa di reclutamento forzoso e di trasporto, riferita a condizioni nelle quali la vita e il lavoro umano non avevano alcun valore e alle quali le pur povere plebi europee non si adattavano (a meno che non vi fossero costrette con la violenza fisica).

I motivi di dubbio e di incertezza si moltiplicano. Il Mar Rosso è certamente un mare interno, dal punto di vista delle sue fasce litoranee un ambiente repulsivo: nulla di com-fisico: ma le condizioni regionali fanno di esso e soprattutto parabile, attraverso di esso, a quanto è avvenuto ed avviene nel non lontano Mediterraneo e — sotto un altro clima — nel Mar Baltico. Dal punto di vista del valore antropico, tale bacino, salvo il rapido passaggio delle navi provenienti da Suez o dirette al suo canale (e soprattutto per quanto attiene alle sole aree rivierasche), va collocato a un livello inferiore a quello di varie zone oceaniche.

Il Portogallo ha conservato e conserva tuttora vari esempi di arcaismi legati al mare (se ne incontrano del resto anche in altri paesi): valga per tutti l'esempio, così bene studiato da RAQUEL SOEIRO DE BRITO, di Palheiros de Mira ⁽⁹⁾. Ma come inquadrare i particolarismi ed i localismi di questi

(9) R. SOEIRO DE BRITO, *Palheiros de Mira. Formação e declíneo de um aglomerado de pescadores*, Lisboa, Centro Est. Geogr. Inst. Alta Cult., 1960.

e di altri centri litoranei di vita marittima, in una prospettiva di moderno sviluppo economico e dal punto di vista della tipologia geografica? Le acque antistanti l'Algarve sono, nella tradizione peschereccia e nella coscienza popolare, suddivisi in vari specchi, di volta in volta utilizzati dalle diverse comunità costiere e per i differenti tipi di pesca. Tale distinzione permane anche se da tempo sono in uso grossi pescherecci a motore, capaci di spostamento a lungo raggio. In Liguria, dove i battelli sono più piccoli, azionati da motori di minori potenza, una simile distinzione è in gran parte caduta da tempo.

Ed ancora: si parla molto del valore genetico, al fine degli insediamenti, dei siti costieri; ma anche a questo proposito spesso non si va oltre facili affermazioni di carattere generale. Come poter comparare le «acropoli» mediterranee, quali il «castrum» di Genova e il «paraxu» di Porto Maurizio, con il sito di New York? E che dire dei molti siti costieri, pur favorevoli per condizioni naturali, che l'uomo non ha valorizzato (o ha valorizzato solo per certi periodi di tempo, più o meno lunghi)? Infine quasi tutta la geografia politica del mare e degli oceani è oggi da riscrivere, per effetto dell'avanzamento delle tecniche umane. Il concetto di mare territoriale cede il posto a quello di «zona economica esclusiva»; la libertà dei mari, ai fini della navigazione e dell'installazione di cavi sottomarini, assume nuovi aspetti nell'età dei sommergibili a propulsione nucleare, dei cavi a fibre ottiche e delle trasmissioni appoggiate ai satelliti artificiali.

La geografia storica può dare un contributo a dissipare dubbi ed incertezze, a risolvere problemi e nodi: ricerche analitiche, condotte caso per caso e proiettate nel passato (dal quale derivano le eredità e le derivate storiche che agiscono nel presente) possono aiutare a comprendere meglio molte di quelle situazioni, di cui, come si è visto attraverso gli esempi recati, è incerto il significato. E soprattutto la ricostruzione degli scenari di geografia storica può permettere di definire più agevolmente, in modo più ricco e compiuto, una tipologia valida per l'oggi e per il domani.

Un cenno infine ai possibili rapporti fra la geografia storica del mare e la storia delle scoperte geografiche. Quest'ul-

tima ci insegna che le maggiori acquisizioni di notizie e conoscenze, circa la crosta terrestre, sono state compiute per via marittima: può divenire quindi interessante riflettere sugli impulsi che alle navigazioni ed ai viaggi sono venuti dall'esistenza di certi quadri di geografia storica, sull'una e sull'altra sponda di un mare.

ORLANDO RIBEIRO ha mostrato quali decisivi vantaggi per l'incivilimento umano siano venuti dai contatti, stabilitisi in certi momenti storici, fra le grandi aree caratterizzate da diverse tecniche nautiche: quella del Mediterraneo, spostatasi poi sull'Atlantico ed arricchitasi di apporti venuti dal Mare del Nord, quella dell'Oceano Indiano, dominata dagli Arabi, e quella dei mari dell'Asia Orientale, tradizionale ambito delle genti gialle⁽¹⁰⁾. Ricostruire i quadri di geografia storica delle varie regioni affacciate su questi bacini, prima e dopo tali contatti, può essere un affascinante tema di ricerca e non solo per la geografia storica del mare. E' appena un'indicazione, cui — per brevità — altre non se ne aggiungono. Ma gli stimoli a nuove ricerche spesso nascono dall'esempio e dall'esperienza di quelle già compiute.

RESUMO

Para uma geografia histórica do mar. Em primeiro lugar, seria aconselhável discutir os conceitos e os conteúdos da Geografia Histórica o que, de acordo com o autor, tem a ver com a reconstrução das condições físicas e humanas do passado, em qualquer campo geográfico. A melhor escala para este estudo parece ser a regional e o período histórico considerado pode incluir alguns decénios ou mesmo meio século.

A geografia histórica trata, geralmente, regiões mais ou menos limitadas da superfície dos continentes. Chama-se, no entanto, a atenção para a possibilidade de existir uma geografia histórica do mar, ou seja, dos espaços marítimos ou oceânicos mais intensamente utilizados pelo Homem. A existência de áreas marítimas mais ou menos «humanizadas» é também discutida. Existem muitos exemplos claros dessas áreas no velho Mar Mediterrâneo, particularmente durante o Período Romano e na Idade Mé-

(10) Fra i numerosi scritti di O. RIBEIRO, si vedano soprattutto: *Aspectos e problemas da expansão portuguesa*, Lisboa, Junta Invest. Ultramar, 1962 e *Ensaio de geografia humana e regional*, Lisboa, L. Sá da Costa Ed., 1970.

dia. Relativamente aos oceanos, o problema é diferente, sendo de destacar o Atlântico Norte pela intensidade do tráfico.

A intensidade das ligações e das relações que podem ser estabelecidas entre as regiões litorais de vários mares permite-nos reconstituir comunidades com modos de vida muito semelhantes.

A geografia histórica dos mares é, contudo, inseparável da geografia histórica das regiões litorais, onde a vida da população depende do nível tecnológico atingido pela navegação. Este nível e o grau de desenvolvimento tecnológico, numa perspectiva mais geral, determinam a eficiência das actividades marítimas, incluindo os níveis de navegação, das quais dependem as migrações ou os factores de transmissão de progresso social.

SUMMARY

For a geographical history of the sea. At first it would be wise to discuss the concepts and contents of Historic Geography, that according to the author, deals with the reconstruction of physical and human conditions of the past in any geographical field. The best scale for studying it, seems to be the regional one, while the considered historical period may include some decennia or even half a century.

Historic geography generally treats more or less limited regions of the continents surface. The possibility of existing an historical sea geography is pointed out, that is, the maritime or oceanic fields more intensely used by Man. The existence of maritime areas, more or less «humanized» is also discussed. There are many clear examples of them in old Mediterranean Seas, particularly during the Roman Period and the Medieval Age. In relation to the oceans, the problem is different, being the North Atlantic detached by its traffic intensity.

The intensity of links and relations that can be established between the littoral regions of several seas, allows us to reconstruct the communities with very similar ways of life.

Historic geography of the seas, is however inseparable of the historic geography of littoral regions, where the population lives depends on the technical level reached by navigation. This level, in a wider point of view, and the level of technological civilization determines the efficiency of maritime activities, including the navigation levels, on which migration or transmission of social progress factors are dependent on.