

Mare e lunga durata. Manifesto per una storia marittima.

Luca Lo Basso

UNIVERSITÀ DI GENOVA

Abstract

This article proposes a renewed approach to maritime history grounded in the *longue durée*. It traces how the field moved beyond its early focus on naval events and technical expertise, especially through Fernand Braudel's idea of the sea as a historical structure shaped by slow rhythms, connections, and environments. Later scholars expanded this perspective by emphasizing mobility, micro-ecologies, global exchanges, and the social and cultural dimensions of maritime life. The essay also points to the emergence of a comparative and international community of research, as well as the increasing relevance of *maritimité*, which highlights the ways societies experience and interpret the sea. Together, these elements outline a broader and more integrated vision of maritime history as a key tool for understanding economic, social, and global transformations.

Keywords

Maritime history; Braudel; *longue durée*; connectivity; Mediterranean studies; *maritimité*

Origini e limiti di una disciplina

«C'è qualcosa di unico, nei racconti di mare, che non si verifica con nessun altro scenario: come se l'eco dei suoni della navigazione, lo scorrere dell'acqua su uno scafo, la risacca su una spiaggia, la voce delle onde, gli scricchiolii di un'alberatura, un improvviso colpo di vento sulle vele fossero capaci, da soli, di produrre un fremito di avventura, un brivido, un senso della sfida, una vitalità e una comunione con la natura che non esiste se non a bordo di un'imbarcazione»¹. Così scrive Piero Dorflès nel suo recentissimo *Le parole del mare*, evocando quella forza avventurosa e immaginativa che da secoli alimenta la letteratura marinaresca, da Conrad a Melville. La domanda che ne consegue è inevitabile: se il mare esercita un'attrazione così potente sugli scrittori, perché ha attirato relativamente poco – e in ogni caso piuttosto tardi – l'attenzione degli storici? Per quale ragione questa superficie liquida, instabile, capace di generare mondi e connessioni, è rimasta così a lungo ai margini della ricerca storica, confinata in larga misura in un ambito tecnico ed erudito?

È qui che la suggestione letteraria diventa una domanda storiografica. Quell'emozione descritta da Dorflès – una vibrazione che nasce dal movimento, dal rischio, dalla relazione intima con un ambiente imprevedibile – costituisce, oggi, anche il punto d'accesso privilegiato per molti studiosi che si accostano al mare. Eppure, per lungo tempo, la storiografia ha preferito rivolgere lo sguardo alla terra: agli assetti agrari, ai poteri territoriali, alle società stanziali. Il mare, troppo mobile, troppo incerto, troppo tecnico, difficile da misurare, è sembrato per decenni un oggetto elusivo, meno adatto a sostenere grandi narrazioni strutturali, perlomeno fino all'arrivo di Fernand Braudel.

La storia marittima, osservava Michel Fontenay nella sua ormai classica voce del *Dictionnaire des Sciences Historiques*, edito a Parigi nel 1986, nasce proprio da questa tensione: tra la suggestione culturale del mare e la necessità di comprenderlo nelle sue strutture profonde. Fontenay definiva la disciplina come «storia di tutto ciò che riguarda il mare, la marina, i marinai»²: una definizione semplice e lineare, programmatica, che colloca la storia marittima accanto, ad esempio, alla storia rurale o urbana come una parte importante della storia totale. E tuttavia – ammoniva subito – per gran parte del suo percorso la disciplina non ha corrisposto a quella ambizione: è rimasta prigioniera delle sue origini, tanto nel profilo sociale dei suoi primi protagonisti quanto nei limiti dei suoi oggetti.

¹ P. Dorflès, *Le parole del mare*, Sellerio, Palermo 2025, pp. 9-10.

² M. Fontenay, *Maritime (histoire)*, in *Dictionnaire des Sciences Historiques*, A. Burguière (dir.), Puf, Paris 1986, pp. 438-441. Su questo grande storico marittimo mi permetto di rinviare a: M. Fontenay, *La Méditerranée Entre La Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie XVI^e-XIX^e siècle*, Granier, Paris 2010.

Il primo ambiente di incubazione in effetti fu, nell'Ottocento, quello degli ufficiali delle marine militari, molti dei quali già collocati a riposo. Quella origine produsse, insieme, un lascito prezioso e un vincolo profondo. Il lascito fu una competenza tecnica senza paragoni: la conoscenza capillare dello scafo, della manovra, del linguaggio di bordo, dell'intero universo materiale della navigazione a vela nel momento stesso in cui veniva travolto dall'avvento del vapore. Il limite, tuttavia, apparve altrettanto evidente: quello sguardo così competente restava anche una visione ristretta, che finiva per ricondurre la storia del mare a due soli registri: da un lato le flotte da guerra e le loro competizioni per il predominio marittimo, dall'altro la tecnica delle navi e della navigazione. Si sviluppò una storiografia preziosa, ma ristretta, nella quale il mare appariva anzitutto come teatro di battaglie o come catalogo di progressi meccanici e nautici. La dimensione economica e sociale del mare – la ricchezza dei porti, dei traffici, delle comunità costiere, delle istituzioni marittime, delle economie del litorale – era ancora quasi del tutto assente. I protagonisti di quella prima tradizione storiografica sono ben noti: Jal e Jurien de La Gravière in Francia; Guglielmotti e Manfroni in Italia; Fernández-Duro in Spagna; Charles de La Roncière, a cavallo tra storiografia navale, archivistica e divulgazione. A loro dobbiamo repertori ancora indispensabili: inventari di flotte, descrizioni minuziose di carene e manovre, biografie di ammiragli, cronache di scontri navali. Camillo Manfroni, ad esempio, insegnò storia all'Accademia navale e poi storia moderna all'Università di Genova; la sua metodologia va però collocata nel quadro storiografico tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento, quando la rivoluzione delle *Annales* non si era ancora affacciata. Di conseguenza, la struttura interpretativa che sorreggeva questi studiosi restava per lo più quella di una *histoire-batailles*, la storia evenemenziale, per dirla alla Braudel: una storia intesa come sequenza di eventi militari, come *res gestae* di una ristretta élite di protagonisti con sullo sfondo la nazione.³

La dimensione nazionale – ricordata da Fontenay – ebbe un peso decisivo. In molti casi orientò lo sguardo degli studiosi, privilegiando ciò che poteva rafforzare l'immagine della propria marina e lasciando nell'ombra ciò che non si adattava a quella narrazione. In un secolo segnato da rivalità coloniali e competizioni navali, la storia del mare rifletté spesso le ambizioni e le sensibilità dei diversi Stati europei.

Il dibattito sulle «grandi scoperte» offre un esempio molto chiaro di questo modo di procedere. Tra Ottocento e primo Novecento, la discussione sui primati –

³ A. Cabantous, *L'histoire maritime: objet de recherche ou leurre historiographique?*, in C. Villain-Gandossi, É. Rieth (dir.), *Pour une histoire du «fait maritime». Sources et champ de recherche*, Éditions du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Paris 2001, pp. 33-43. Nello stesso volume si veda anche il saggio di P. Adam, *La nature technique de l'histoire maritime*, pp. 45-50; A. Cabantous, *Historie maritime ou histoire sociale? L'approche des gens de mer*, in «Drassana», 15 (2008), pp. 84-96.

la scienza portoghese, le origini di Colombo, il ruolo dei Behaim e dei Pinzón, fino alle ipotesi di anteriorità basca o normanna – finì per assumere soprattutto un tono competitivo: più che indagare le condizioni materiali, tecnologiche o istituzionali che avevano reso possibili quelle navigazioni, si tendeva a difendere il prestigio della propria nazione⁴. La domanda storica veniva così sostituita da una partita identitaria, nella quale la costruzione del racconto nazionale contava più dell'analisi delle strutture. È vero che non mancarono eccezioni più ampie – come la Creta minoica o i Paesi Bassi del Seicento, spesso richiamate come casi in cui la vocazione marittima sembra diventare tratto collettivo – ma restarono appunto eccezioni. La cornice generale rimase quella di una civiltà ancora saldamente orientata verso la terraferma, nella quale il mare era percepito come un elemento importante ma marginale: una frontiera utile, talvolta affascinante, raramente considerata un centro strutturante della vita economica e sociale. Tuttavia, proprio questa distanza, questa marginalità, questa insufficienza originaria aprono lo spazio della trasformazione. Il mare come emozione letteraria da un lato, il mare come repertorio tecnico-militare dall'altro: tra questi due poli nasce l'esigenza di una storia marittima realmente storica, capace di cogliere non solo il fascino che Dorfles descrive, ma anche le strutture che rendono possibile la vita delle società in relazione con il mare.

La svolta braudeliana

La vera cesura nella storia marittima avvenne quando Fernand Braudel, fin dalla prima edizione del 1949, trasformò il mare da semplice sfondo geografico in un protagonista della storia. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* non fu soltanto un libro, né semplicemente un'opera monumentale: fu una nuova maniera di guardare alla storia del mondo. In quelle pagine il mare, fino ad allora confinato a teatro di battaglie, diventava il più grande documento esistente sulla vita passata, un'immensa superficie leggibile non attraverso gli episodi, ma mediante il lento scorrere del tempo⁵.

Braudel non si interessava al mare solo come luogo di avventure o di imprese individuali, ma come struttura: un sistema di sistemi, un insieme di ritmi e scansioni che obbligavano le società a determinati comportamenti e ne limitavano altri. Il suo Mediterraneo non era un mare unico, ma una costellazione mobile di mari, tagliati da penisole e ingombri di isole, dove la frammentazione non era un ostacolo

⁴ Fontenay, *Maritime (histoire)*, cit., pp. 438-439.

⁵ F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 3 voll., Armand Colin, Paris 2017 (dixième édition). Sulla figura di Fernand Braudel rimando all'unica biografia esistente di P. Daix, *Braudel*, Flammarion, Paris 1995, alla raccolta F. Braudel, *Écrits*, Édition établie et présentée par R. De Ayala et P. Braudel, Les Belles Lettres, Paris 2025 e in questa stessa rivista il saggio di M. Aymard, *Un Braudel o più Braudel?*

all'unità, ma la condizione della sua esistenza. Le rotte, le correnti, i venti, i rilievi costieri, gli approdi erano parte di una stessa trama che si dispiegava lungo durate secolari: nulla, nella vita degli uomini, poteva essere compreso al di fuori di quel vasto organismo fisico. In questa prospettiva il cabotaggio assumeva un valore completamente nuovo. Ciò che la storiografia precedente considerava una pratica minore, quasi un residuo arcaico della navigazione, diventava invece la chiave per interpretare l'intero sistema mediterraneo. Quei marinai che avanzavano «di scoglio in scoglio, come i granchi di mare»⁶, non erano figure marginali, ma gli autentici costruttori di una rete di comunicazioni che, fin dall'antichità, più delle grandi vie oceaniche, teneva unito il mare interno. La quotidianità del viaggio breve, spesso dentro il giorno di navigazione, ripetitivo e prudente, contava più delle imprese epiche: era lì che si formavano le microregioni costiere, i legami di prossimità, le economie locali, quella densità di circolazioni che faceva del Mediterraneo una macchina complessa e al tempo stesso straordinariamente coerente⁷.

Questa intuizione fu ripresa e radicalizzata da Horden e Purcell nel loro *The Corrupting Sea*⁸. Il Mediterraneo, scrivevano, è un mare di micro-ecologie, un arcipelago di ambienti differenziati che trovano la loro unità non in un principio astratto, ma nella continua interconnessione fra mille frammenti. Era, in fondo, lo stesso movimento analitico che Braudel aveva inaugurato: osservare il mare come un'infinita somma di luoghi, più che come un blocco geografico. Ma il successo del capolavoro di Braudel scaturì anche dalla capacità di articolare i diversi tempi della storia senza fratture: la lentezza dell'ambiente, la durata delle strutture economiche e sociali, la rapidità degli eventi. Questa gerarchia non serviva tanto a classificare, quanto a restituire proporzioni. Le battaglie, le guerre, le imprese individuali si assottigliavano fino a perdere ogni autonomia se slegate da ciò che le precedeva e le sosteneva: la geografia, le stagioni dei venti, le economie portuali, la lunga tradizione dei traffici che, quasi silenziosamente, orientavano le strategie dei sovrani e le scelte degli armatori.

Il mare di Braudel non era dunque un oggetto in sé, ma un prisma attraverso il quale leggere interi mondi. È questo che spiega la sua fortuna e la sua capacità di generare scuole, persino quando non le cercava, come appunto quella marittima. Come ricordava Ruggiero Romano, Braudel ha rappresentato una soglia

⁶ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino 2002, vol. 1, pp. 94-101; F. Braudel, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Bompiani, Milano 1995, pp. 37-38.

⁷ Sul concetto di "Day of Sailing" si veda: C. Knappett, Ray Rivers and Tim Evans, *The Theran Eruption and Minoan Palatial Collapse. New Interpretations Gained from Modelling the Maritime Network*, in «Antiquity», LXXXV, 329 (2011), pp. 1008-1023.

⁸ P. Horden, N. Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, Blackwell, Oxford 2000 (edizione italiana: *Il mare che corrompe. Per una storia del Mediterraneo dall'Età del ferro all'Età moderna*, Carocci, Roma 2024)

storiografica perché ha imposto una rivoluzione metodologica senza proclamarla: ha trasformato indirettamente la storia marittima da repertorio tecnico in strumento privilegiato per la comprensione delle strutture economiche e sociali; ha mostrato che la lunga durata e l'interdisciplinarietà non erano opzioni, ma condizioni indispensabili per cogliere la complessità degli spazi marittimi⁹.

Non sorprende, quindi, che la storiografia più recente – da Horden e Purcell fino al volume di Guillaume Calafat e Mathieu Grenet *Mediterranei. Storia delle mobilità umane* – abbia reinterpreted la lezione braudeliana, trasformando il Mediterraneo in una pluralità di *Mediterranei*¹⁰. Le mobilità umane, le diaspore, le circolazioni fra porti, i movimenti irregolari e le appartenenze multiple descritti in *Mediterranei* non contraddicono Braudel: ne ampliano la portata. Dove Braudel vedeva sistemi di lunga durata, Calafat e Grenet leggono anche le temporalità brevi delle persone in movimento; dove Braudel seguiva le grandi correnti economiche, essi inseguono i percorsi minimi degli individui e delle reti diasporiche; dove Braudel costruiva un Mediterraneo di strutture, essi ne rivelano le stratificazioni culturali e sociali.

La svolta braudeliana non fu dunque un punto d'arrivo, ma un punto di partenza. Ha liberato il mare dal silenzio delle cronache tecniche e lo ha ricondotto nel cuore della storia: un mare che pesa, che struttura, che connette; un mare che è documento, ritmo, sistema, memoria. La storia marittima contemporanea continua a muoversi dentro questa eredità, talvolta dilatandola fino ai confini globali, talvolta riducendola al dettaglio locale, ma sempre riconoscendo che da Braudel è impossibile tornare indietro¹¹.

Eppure, già tra fine Ottocento e primo Novecento, qualcosa si era già mosso. L'opera di Alfred Thayer Mahan – nonostante la sua matrice strategico-militare – ha l'effetto salutare di spostare l'attenzione dai soli esiti bellici ai fattori strutturali della potenza marittima: cantieri, porti, logistiche, rotte, politiche degli Stati¹². È il segnale di una de-narrativizzazione dell'evento, di un allargamento della prospettiva verso l'infrastruttura. Nello stesso solco, la fondazione a Londra della *Navy Records Society* (1893) inaugura una lunga stagione di edizione di fonti (diari di bordo, istruzioni navali, corrispondenze d'ammiragli, atti amministrativi), che rende possibile una storia meno aneddotica, più documentata, più comparabile¹³. Tuttavia, nel più ampio contesto europeo – e particolarmente in Francia e in Italia

⁹ R. Romano, *Un protagoniste de notre siècle: Fernand Braudel*, in «Revue européenne des sciences sociales», 100 (1995), pp. 127-147.

¹⁰ G. Calafat, M. Grenet, *Mediterranei. Storia delle mobilità umane (1492-1750)*, Viella, Roma 2025 (edizione in francese *Méditerranées. Une histoire des mobilités humaines (1492-1750)*, Points, Paris 2023).

¹¹ M. North, *A World History of the Seas*, Bloomsbury Academic, London 2022, pp. 1-3; L. Paine, *The Sea and Civilization. A Maritime History of the World*, Vintage Books, New York 2015, p. 6.

¹² A.T. Mahan, *L'influenza del potere marittimo sulla storia (1660-1783)*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1994.

¹³ Fontenay, *Maritime (histoire)*, cit., p. 439.

– le inerzie sono robuste. La *Royale* transalpina conserva a lungo memorie e rancori antibritannici, che alimentano una lettura militante della vicenda marinara. In Italia il paradigma resta dominato dall’episodio (da Lepanto a Lissa) e dall’eroe; mentre, fuori scena, rimangono a lungo porti, scali, compagnie di assicurazione, istituzioni sanitarie, armatori e noleggiatori, organizzazione delle soste, pratiche di quarantena.

È precisamente in questo scarto – tra l’oggetto che reclama strutture, lunghe durate, interdipendenze, e un racconto che continua a preferire episodi e biografie – che maturano le condizioni della svolta. Una svolta che non verrà annunciata come tale, né rivendicata in termini disciplinari, ma che cambierà metodo, linguaggio, orizzonte della storia marittima. Il nome è noto: Fernand Braudel. E con lui, un modo nuovo di pensare il mare: non soltanto spazio di eventi, ma documento totale; non una superficie omogenea, ma sistema di sistemi; non un’antitesi alla terra, ma il suo prolungamento in una trama di rotte, microregioni, scambi¹⁴.

Michel Mollat e la nascita di una comunità internazionale

Se Braudel offrì la svolta intellettuale, l’uscita dal recinto della storia tradizionale e la legittimazione del mare come spazio storico, fu Michel Mollat – medievista alle origini – a costruire le condizioni di una vera comunità internazionale di studi marittimi¹⁵. È merito suo – e della Commissione internazionale di storia marittima, che guidò con energia sin dagli anni Cinquanta – se la disciplina cominciò a dotarsi di una rete stabile di scambi, di luoghi di confronto, di metodi e linguaggi condivisi.

Quando nel 1957 si riunì il primo grande colloquio internazionale sotto l’egida della Commissione, non si trattò semplicemente di un’iniziativa accademica, ma della presa d’atto che il mare, per essere compreso nella sua complessità, richiedeva un lavoro collettivo, comparativo, longitudinale. Ogni colloquio successivo – e furono diciotto, nel giro di pochi decenni – rappresentò una tappa di consolidamento: si passò dalla storia navale alla storia economica dei traffici, dalle rotte alle infrastrutture portuali, dagli scali alle pratiche sanitarie, dai sistemi assicurativi alle reti mercantili. In altre parole, la storia marittima cessò di essere la narrazione isolata di un singolo paese o di una singola tradizione, e divenne un campo capace di guardarsi da fuori, di riconoscere la pluralità dei mari, dei linguaggi tecnici, delle culture portuali.

Il merito più grande di Michel Mollat fu probabilmente quello di comprendere che la sfida non consisteva solo nell’allargare gli oggetti d’indagine, ma

¹⁴ F. Braudel, *Géohistoire: la société, l’espace et le temps*, in Braudel, *Ecrits*, cit., pp. 439-467.

¹⁵ M. Mollat, P. Adam, *Le navire et les navires: La Commission d’Histoire Maritime*, in «Annales. Economies, sociétés, civilisations», 3 (1961), pp. 511-513; si veda anche la notizia comparsa l’anno prima: *La commission internationale d’Histoire Maritime*, in «Bibliothèque de l’École des Chartes», 118 (1960), pp. 318-319.

nell'allineare la disciplina alla grande stagione delle scienze storiche del dopoguerra. Il suo programma si inseriva perfettamente nel clima della VI^e Section dell'École pratique des Hautes Études, dove maturavano le intuizioni braudeliane sulle economie-mondo, sugli scambi, sulle strutture economiche di lunga durata¹⁶. La scelta del titolo della collana che accompagnò i lavori della Commissione – *Ports, routes, trafics* – non fu casuale: era un manifesto, uno spostamento metodologico preciso, una dichiarazione di intenti. Non più navi e marinai come oggetti isolati, ma porti come nodi, rotte come infrastrutture, traffici come flussi misurabili e comparabili¹⁷.

Questo modo di guardare al mare era perfettamente coerente con la lezione di Braudel, ma anche con quella di Pierre e Huguette Chaunu, che negli stessi anni costruivano la loro monumentale serie *Séville et l'Atlantique*, dimostrando come le rotte e i traffici potessero essere letti come cicli, congiunture, oscillazioni di lungo periodo. Mollat tradusse questa intuizione nella pratica collegiale del lavoro scientifico: studi comparati sui porti, sui sistemi fiscali e sanitari, sulle pratiche di scalo, sulle comunità portuali, persino sugli ex voto, che rivelavano le mentalità collettive e il rapporto fra i marinai e il rischio¹⁸. Per molti versi, Mollat fu l'organizzatore della disciplina: colui che comprese che la storia marittima doveva abbandonare i confini nazionali ed essere ripensata come campo europeo prima e globale poi. In quegli anni – tra la fine degli anni Cinquanta e gli anni Settanta – maturò una consapevolezza nuova: il mare costringe lo storico a guardare oltre i limiti della propria tradizione archivistica, perché le rotte, le merci, gli uomini, le malattie, le assicurazioni, le notizie viaggiano oltre gli Stati e sfuggono alla logica delle frontiere politiche. Una vera storia marittima non poteva che essere, per sua natura, comparativa, transnazionale, interdisciplinare, oggi globale.

Non è un caso che negli stessi decenni fiorissero nel mondo altri istituti e altri studiosi che iniziavano a riflettere su una storia marittima più ampia, più strutturale, meno legata ai soli eventi militari, sul solco di quel che accadeva in Francia. Il lavoro di Mollat dialogava implicitamente con tutto ciò, pur rimanendo radicato nella tradizione storiografica francese: la storia del mare doveva essere sociale, economica, istituzionale, culturale; doveva saper parlare tanto degli armatori quanto dei marinai, tanto delle pratiche di carico quanto delle politiche di quarantena, tanto delle reti mercantili quanto delle forme del rischio.

Ciò che più colpisce, oggi, è la continuità diretta tra l'eredità braudeliana e il progetto di Mollat. Braudel aveva ampliato gli orizzonti della disciplina; Mollat le

¹⁶ M. Mollat, *Avertissement*, in *Le navire et l'Économie maritime du XV^e au XVIII^e siècles*, SEVPEN, Paris 1957, pp. 7-12; si veda anche nel medesimo volume la conclusione dei lavori di L. Febvre: *Allocution de clôture de Lucien Febvre membre de l'Institut*, pp. 131-135.

¹⁷ Bibliothèque de L'Institut de France, *Fonds Fernand Braudel*, Ms. 8510, fasc. 82 Michel Mollat, lettere del 27 giugno e 17 ottobre 1959.

¹⁸ H. Chaunu, P. Chaunu, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, 12 voll., SEVPEN, Paris 1955-1960.

dette una casa, un luogo di incontro, una comunità organizzata. Il primo aveva mostrato che il mare è una struttura; il secondo mostrò che la storia marittima è un genere storiografico a sé, slegato dalla storia economica o da quella politica. Non ne fa parte: semmai le ingloba. È in questo passaggio che si compie la trasformazione definitiva della disciplina¹⁹.

In definitiva, se oggi possiamo parlare di una storia marittima globale, capace di dialogare con l'antropologia, con la geografia umana, con la storia ambientale e con gli studi sulle mobilità, lo dobbiamo anche a quel cantiere aperto da Mollat, in cui per la prima volta si riconobbe che il mare non è soltanto un oggetto da studiare, ma una metodologia, una prospettiva comparativa, una forma del pensiero storico²⁰.

Nuove rotte storiografiche: dalle potenze navali alla storia globale dei mari

Il lungo dopoguerra vide maturare una stagione decisiva per la storia marittima. Mentre Braudel e in altra forma Mollat offrivano alla disciplina basi metodologiche ed istituzionali nuove, sulla scena internazionale si sviluppava un filone che, pur talora distante dalle intuizioni mediterranee, contribuì in modo sostanziale all'ampliamento del campo. Già tra Otto e Novecento, come già detto, si erano depositate le prime basi di un approccio più strutturale alla storia del mare: la riflessione sul *Sea Power* e le grandi edizioni documentarie anglosassoni avevano allargato l'orizzonte oltre la semplice cronaca navale, mostrando come infrastrutture, porti, rotte e istituzioni fossero parte integrante della potenza marittima. Tuttavia, quel quadro rimase ancora in larga misura legato alla dimensione statuale e alla prospettiva navale tradizionale.²¹

Nel corso del Novecento, poi, soprattutto a partire dagli anni Settanta, l'influenza di Braudel cominciò a farsi sentire anche in questo mondo. Storici come N.A.M. Rodger portarono la storia navale entro un quadro più ampio, in cui la marina militare diveniva la proiezione di una società, di una cultura politica, di un'economia e perfino di un immaginario nazionale. A partire dal primo volume

¹⁹ La produzione marittima di Michel Mollat è molto ampia. In questa sede si segnalano, a mo' di esempio: M. Mollat, *Comptabilité du port de Dieppe au XV^e siècle*, Armand Colin, Paris 1951; *Études d'histoire maritime 1938-1975*, Bottega di Erasmo, Torino 1977; *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique. IX^e-XVI^e siècle*, Hachette, Paris 1983; *Le monde di Jacques Cartier. L'aventure au XVI^e siècle*, Berger-Levrault 1984; *L'Europe et la mer*, Éditions du Seuil, Paris 1993 (edizione italiana *L'Europa e il mare*, Laterza, Roma-Bari 1993).

²⁰ N. Perl-Rosenthal, L. Benton, *Introduction: Making Maritime History Global*, in L. Benton and N. Perl-Rosenthal (ed.), *A World at Sea. Maritime Practices and Global History*, Penn, Philadelphia 2020, pp. 1-14.

²¹ G. Harlaftis, C. Vassallo, *Maritime History since Braudel*, in G. Harlaftis, C. Vassallo (ed.), *New Direction in Mediterranean Maritime History*, Liverpool University Press, Liverpool, 2004, pp. 1-20; J.M. Smith, *Toward a Taxonomy of Maritime Historians*, in «International Journal of Maritime History», XXV/2 (2013), pp. 1-16.

come *The Command of the Ocean* mostrarono come fosse impossibile comprendere la storia marittima senza assumere che la nave, la flotta, la rotta fossero nodi di una maglia più complessa, nella quale si intrecciavano mercato, fiscalità, organizzazione sociale, tecnologia e rappresentazioni simboliche²².

A ridefinire ulteriormente il campo intervenne negli anni Ottanta e Novanta il programma della cosiddetta *New Maritime History*, animata da studiosi come Frank Broeze, che contestava apertamente il primato della storia navale e proponeva di collocare la dimensione marittima al centro della storia sociale ed economica. Il mare era, per Broeze, un elemento di integrazione, non un settore isolato; le comunità portuali, gli armatori, le reti mercantili, le migrazioni marittime, la cultura materiale dei porti erano altrettanti temi che dovevano essere reintegrati nella storiografia generale²³. Quel programma, oggi in parte superato, fu però essenziale per spostare il baricentro dagli Stati ai sistemi, dalle flotte alle società marittime e per contribuire a ciò che Harlaftis avrebbe poi definito una «globalizzazione dal mare»²⁴.

Nel panorama europeo continentale, autori come ad esempio Pétré-Grenouilleau, ma anche altri, cominciarono a legare in modo sistematico le economie-mondo e le reti mercantili alle dinamiche portuali e alla navigazione²⁵. La storia marittima smetteva quasi del tutto di essere un ambito tecnico e diventava un osservatorio privilegiato delle connessioni globali. In questo senso si inserisce anche il lavoro di Gelina Harlaftis, che ha mostrato come l'imprenditoria e le diaspore mercantili – greca, olandese, levantina – abbiano strutturato gli spazi marittimi ben oltre i confini degli Stati, generando sistemi policentrici, reti diasporiche, economie fluide. È un approccio che guarda al mare come a un prisma capace di rivelare la dimensione transnazionale delle società²⁶.

Questo movimento si intrecciò, negli anni Novanta e Duemila, con l'affermazione di una nuova storia globale dei mari, la quale riconosceva nel modello braudeliano non tanto un vincolo quanto una risorsa. In *A World History of the Seas*, Michael North riprende esplicitamente la lezione della *Méditerranée* per estenderla su scala planetaria: non più un unico bacino analizzato in profondità, ma una costellazione di mari e oceani connessi, ciascuno dotato della propria lunga durata, delle proprie microregioni, delle proprie interdipendenze economiche e culturali²⁷. Il

²² N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, Allen Lane, London 2004. Si veda anche il volume precedente: *The Safeguard of the Sea, 660-1649*, Harper-Collins, London 1997.

²³ F. Broeze (ed.), *Maritime History at the Crossroads: a critical review of recent Historiography*, International Maritime Economic History Association, St. John's 1995.

²⁴ G. Harlaftis, *Storia marittima e storia dei porti*, in «Memoria e Ricerca», 11 (2002), pp. 5-17.

²⁵ O. Pétré-Grenouilleau, *L'histoire maritime en France: du bilan aux perspectives?*, in «Histoire, économie et société», 20^e année, 1 (2001), pp. 37-48.

²⁶ G. Harlaftis, *A new version of the old version and the true History of the Sea*, in «International Journal of Maritime History», 32/2 (2020), pp. 383-402.

²⁷ North, *A World History*, cit.

Mediterraneo, l'Atlantico, l'Indiano, il Pacifico diventano sistemi aperti, attraversati da mobilità, scambi, rotte e discontinuità.

In questa stessa direzione va la svolta radicale operata da Horden e Purcell nel 2000. *The Corrupting Sea* è probabilmente il libro che più ha approfondito, ampliato e riformulato la lezione braudeliana. Il Mediterraneo non è più solo un mare storico, ma un modello di analisi: un tessuto di micro-ecologie interconnesse, un mosaico di ambienti in interazione continua, un sistema che vive non di armonia, ma di tensioni, fratture, adattamenti. Se Braudel aveva insistito sulle lunghe durate, Horden e Purcell mettono al centro la densità delle connessioni e la varietà dei regimi ecologici. Ne nasce un Mediterraneo policentrico, instabile, dinamico, tanto più unitario quanto più frammentato²⁸.

È significativo che il volume *Mediterranei*, pubblicato da Guillaume Calafat e Mathieu Grenet nel 2023, riprenda apertamente l'idea di pluralità: non un Mediterraneo, ma molti Mediterranei, definiti dalle mobilità umane, dalle diaspore, dagli incroci culturali. Il Mediterraneo di oggi è un campo di studio in cui convivono la lunga durata braudeliana, la micro-frammentazione hordeniana e l'antropologia delle mobilità²⁹. Questa evoluzione della storiografia internazionale ha contribuito a trasformare la storia marittima in un dominio pienamente maturo, nel quale convivono analisi economiche, sociali, culturali, ambientali e geopolitiche. È un campo che non si definisce più per gli oggetti navi, porti, rotte, ma per la capacità di leggere il mare come struttura, come rete, come lunga durata. E che, proprio per questo, riconosce ancora oggi in Braudel non un dogma, ma un orizzonte: un invito a guardare alla complessità del mare senza perdere di vista il disegno più ampio delle interdipendenze.

Storiografia contemporanea e il caso italiano

Nella fase più recente, la storia marittima ha iniziato a ripensare sé stessa con una lucidità nuova, interrogando non solo i propri oggetti ma il proprio statuto, il proprio lessico, i propri confini. Il mare, che per decenni era stato soprattutto uno scenario tecnico o un terreno di competenze specialistiche, è diventato progressivamente un linguaggio comune attraverso il quale storici economici, sociali, culturali, antropologi e geografi hanno imparato a dialogare. Il risultato è un campo aperto, in trasformazione, che vive di pluralità. È in questo quadro che si inserisce il tentativo di Joshua M. Smith di classificare le «famiglie» della disciplina, presentando come la storia marittima sia sempre sospesa tra il retaggio navale, l'interesse per le economie, l'attenzione alle società portuali e la crescente

²⁸ S. Guarracino, *Mediterraneo. Immagini, storie e teorie da Omero a Braudel*, Bruno Mondadori, Milano 2007.

²⁹ Calafat, Grenet, *Mediterranei*, cit., pp. 7-19.

centralità degli immaginari e della cultura materiale³⁰. Il mare come oggetto storico rivela la sua natura composita: fatto di infrastrutture, rotte, istituzioni, tecniche, rischi, memorie e dunque irriducibile a una sola prospettiva.

Tutto ciò si intreccia con una rinnovata attenzione alla storia globale, resa oggi imprescindibile dalle opere di David Abulafia a partire dalla *Storia del Grande Mare* in cui l'autore restituisce al Mediterraneo una vitalità fatta di incontri, conflitti e movimenti, restituendo centralità agli eventi e alle traiettorie individuali come snodi significativi delle lunghe durate, un po' in qualche maniera in direzione contraria a Braudel³¹. Con il successivo *Storia marittima del mondo*, la prospettiva si apre agli oceani: l'ecumene marittimo appare come un mosaico di sistemi interconnessi, nei quali flotte, imperi, commerci e migrazioni non solo si incrociano, ma ridisegnano costantemente gli spazi della storia³².

Questo grande movimento internazionale ha avuto risonanze diverse nei vari contesti nazionali e l'Italia rappresenta un caso emblematico per contrasti e ritardi. Come ha mostrato Guido Candiani in un saggio divenuto ormai un punto di riferimento, la storiografia italiana sul mare ha vissuto a lungo una condizione di marginalità. Pur essendo patria di archivi straordinari e di tradizioni marittime antiche, l'Italia non ha sviluppato scuole consolidate di storia marittima o navale: pesa la difficile storia della marina unitaria, segnata dalla sconfitta di Lissa; pesano la fragilità dell'interesse accademico e l'assenza di settori disciplinari dedicati. Il risultato è un panorama disomogeneo, polarizzato tra una storia navale ancora spesso legata a prospettive tecniche e militari e una storia marittima moderna più ricca ma frammentata, talvolta subordinata alla storia economica³³.

Negli ultimi vent'anni, tuttavia, questa situazione ha iniziato a mutare. Come ha presentato di recente Giacomo Caffarelli in una sintesi aggiornata sulla storiografia italiana marittima, si è assistito a un progressivo ampliamento degli oggetti e dei metodi: più attenzione alle rotte e agli scambi, agli assetti portuali, alle economie marittime, alle comunità costiere, alla presenza di stranieri nei porti italiani, al ruolo delle istituzioni sanitarie e consolari, alla navigazione mercantile dell'età moderna e contemporanea³⁴. Non è ancora una vera e propria svolta, ma un processo diffuso e crescente, nel quale nuovi archivi vengono esplorati e nuove categorie interpretative entrano progressivamente nel lessico degli studiosi

³⁰ Smith, *Toward a Taxonomy*, cit., pp. 1-2.

³¹ D. Abulafia, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*, Mondadori, Milano 2013.

³² Id., *Storia marittima del mondo. Quattro millenni di scoperte, uomini e rotte*, Mondadori, Milano 2020.

³³ G. Candiani, *Notes sur l'historiographie maritime et navale italienne à l'époque moderne et contemporaine*, in «Chronique d'Histoire Maritime», 53 (2003), pp. 15-20; M. D'Angelo, M.E. Tonizzi, *Recent Maritime Historiography on Italy*, in *New Direction in Mediterranean Maritime History*, cit., pp. 55-82.

³⁴ A. Caffarelli, *Navigare necesse est. La storia marittima nell'ultimo ventennio*, in «Storia Economica», XX/2 (2017), pp. 673-692.

italiani. Va detto, a onor del vero, che già qualcosa di meglio si era visto nel campo della medievistica, con gli studi, tra gli altri, di Pinuccia Simbula e soprattutto di Marco Tangheroni, che con il suo *Commercio e navigazione nel Medioevo*, edito nel 1996, aveva tracciato la strada per i nuovi studiosi marittimi dell'età di mezzo di oggi, seguita brillantemente da Antonio Musarra³⁵.

In questo nuovo e proficuo contesto, alcuni luoghi di ricerca hanno favorito la crescita di una comunità di studiosi: tra questi si può ricordare, in modo sommesso e non autoreferenziale, il Laboratorio di Storia Marittima e Navale sorto a Genova nel 2012, dal 2023 anche Centro di Ricerca Fernand Braudel, che negli ultimi anni ha funzionato come spazio di incontro tra approcci diversi e come punto di raccordo con le tendenze internazionali. Il quadro che ne emerge è quello di una storia marittima finalmente consapevole della propria pluralità: una disciplina che intreccia strutture di lunga durata e biografie, economie e culture, reti e istituzioni, immaginari e tecniche, e che vive oggi come uno spazio intellettuale aperto. Il mare non è più un capitolo accessorio, ma una chiave per leggere la modernità, le sue connessioni e le sue discontinuità. È in questo paesaggio globale e al tempo stesso locale che la storiografia italiana – pur tra ritardi, squilibri e frammentazioni – si sta piano piano inserendo, contribuendo con studi innovativi e con una nuova sensibilità verso il mare come luogo storico, non soltanto geografico.

La *maritimité*: sensibilità, immaginari e nuovi modi di studiare il mare

Negli ultimi decenni, accanto al rinnovamento metodologico, la storia marittima ha conosciuto una trasformazione forse più sottile ma a mio avviso decisiva: la progressiva attenzione a ciò che i geografi francesi hanno definito *maritimité*. Si tratta di un concetto che nasce nel campo della geografia umana – con Péron e Rieucan e in Italia con Vallega – ma trova rapidamente applicazione nella storiografia, perché offre un modo diverso di comprendere il mare: non più soltanto come sistema di rotte, strutture economiche o configurazioni istituzionali, ma come spazio vissuto, come esperienza, come sensibilità³⁶. La *maritimité* non indica la semplice prossimità al mare, ma il modo in cui le società interiorizzano il mare: un insieme di pratiche, percezioni, gesti quotidiani, paure collettive, aspettative, memorie. È l'incidenza del mare sulla vita sociale, sui ritmi urbani, sull'immaginario, sulle forme della mobilità.

Questa prospettiva dialoga sorprendentemente con le intuizioni più avanzate della storiografia marittima recente. Nel Mediterraneo di Horden e Purcell – fatto

³⁵ P. Simbula, *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, CNR-Istituto sui rapporti italo-iberici, Cagliari 1994; M. Tangheroni, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Laterza, Roma-Bari 1996; A. Musarra, *Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale*, Il Mulino, Bologna 2021.

³⁶ F. Peron, J. Reucan (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, L'Harmattan, Paris 1996; A. Vallega, *Geografia delle strategie marittime: dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Mursia, Milano 1997.

di micro-ecologie, fratture, contatti – la *maritimité* appare come lo strato sensibile che permette di cogliere l'esperienza concreta della navigazione, della costa, del porto. Nei *Méditerranéens* di Calafat e Grenet, spazio e mobilità sono indissociabili: la diaspora, il passaggio, la traduzione culturale, il confine poroso diventano elementi strutturali del mare e la *maritimité* è il linguaggio che rende visibile questa trama di relazioni.

Se Braudel aveva trasformato il mare in struttura – lenta, profonda, connettiva – la *maritimité* lo restituisce alla vita quotidiana, alla percezione, alla cultura materiale. È la dimensione che permette di tenere insieme macro e micro: da un lato la lunga durata dei venti e delle correnti; dall'altro la mano che getta la rete, il corpo che affronta la tempesta, l'ansia dei ritorni mancati, il linguaggio tecnico che diventa memoria condivisa. La *maritimité* ricorda allo storico che il mare non è solo una struttura, ma un ambiente abitato: un insieme di gesti, di saperi taciti, di emozioni, di paure collettive, di tecniche incorporate. In questo senso, la *maritimité* completa e arricchisce la svolta braudeliana. Dove Braudel guardava ai ritmi profondi, la *maritimité* insiste sulla superficie vissuta; dove Horden e Purcell descrivono la densità delle connessioni, essa restituisce il punto di vista di chi vive quelle connessioni; dove Abulafia segue i movimenti degli uomini e delle flotte, la *maritimité* permette di cogliere il significato sociale e culturale di quei movimenti.

Conclusione: nel solco di Braudel

La storia marittima, così come oggi si presenta, non è più un territorio marginale né un comparto tecnico affidato alla competenza di pochi specialisti. È diventata uno dei laboratori più dinamici della ricerca storica: un luogo in cui si incontrano geografia e antropologia, storia economica e storia culturale, archeologia e scienze sociali, in un dialogo che ha al centro non il mare come sfondo, ma il mare come struttura. La svolta braudeliana ha insegnato a pensare il mare nella lunga durata; la storiografia successiva – da Horden e Purcell a North, da Broeze a Rodger, da Harlaftis ad Abulafia – ha mostrato che questa lunga durata è fatta di ritmi diversi, di micro-ecologie e di connessioni, di porti che diventano nodi, di società costiere che fungono da cerniere tra mondi differenti. Oggi la disciplina è chiamata a un passo ulteriore: interrogare il mare come spazio storico globale, come campo di mobilità e di circolazione in cui si misurano imperi, economie, culture, tecniche, ma anche paure, immaginari, circolazione di idee. In questa prospettiva la storia marittima non è più soltanto storia dei traffici o delle flotte, ma storia delle relazioni che il mare rende possibili, dei rischi che impone, delle soluzioni che obbliga a inventare, delle connessioni che crea e di quelle che spezza.

Negli ultimi vent'anni la riflessione italiana ha trovato nuove energie e una maggiore consapevolezza critica, come mostrano le sintesi recenti e il lavoro delle comunità di ricerca che hanno scelto di misurarsi con il mare non come eccezione,

ma come dimensione costitutiva della storia territoriale e sociale della Penisola. È un processo lento, ancora diseguale, ma ormai irreversibile. E non nasce dal desiderio di imitare modelli esterni: nasce piuttosto dalla constatazione che nessuna storia dell'Italia moderna – economica, politica, sociale – può essere compresa davvero senza integrare la dimensione marittima, senza guardare ai porti, alle rotte, ai commerci, alle diaspore, alle migrazioni, alle connessioni mediterranee e atlantiche che hanno modellato il paese ben più di quanto la storiografia abbia riconosciuto.

In questo quadro, una nuova rivista dedicata alla storia marittima può svolgere un ruolo preciso: farsi luogo di convergenza e di confronto, spazio aperto alla pluralità delle scale, dei metodi, delle tradizioni. Non una piattaforma identitaria, ma uno strumento di ricerca; non un osservatorio periferico, ma un laboratorio centrale in cui la lunga durata, il mare come documento e la comparazione internazionale tornano ad essere criteri di lavoro. Se questo è l'orizzonte, allora *Mare e lunga durata* non è solo un titolo: è un impegno in puro stile braudeliano. Significa ripensare il mare come sistema storico complesso; significa leggere il mondo a partire dalle sue coste, dalle sue correnti, dai suoi porti; significa riconoscere che la storia accade anche sull'acqua, negli scambi che cambiano le società, nelle frontiere che mutano forma, nelle navigazioni che collegano ciò che sembrerebbe lontano. Significa, in definitiva, assumere il mare non come eccezione, ma come struttura portante della storia umana, ben oltre gli steccati delle cronologie tradizionali della storia accademica.