



História, Ciências, Saúde - Manguinhos
ISSN: 0104-5970
hscience@coc.fiocruz.br
Fundação Oswaldo Cruz
Brasil

Alves de Lira, Larissa
A lição de abertura do curso de história e geografia da Faculdade de Nancy, de Paul Vidal de la Blache: reflexões de um historiador recém-tornado geógrafo
História, Ciências, Saúde - Manguinhos, vol. 20, noviembre, 2013, pp. 1377-1391
Fundação Oswaldo Cruz
Rio de Janeiro, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=386138081016>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc



Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

A lição de abertura do curso de história e geografia da Faculdade de Nancy, de Paul Vidal de la Blache: reflexões de um historiador recém-tornado geógrafo

The opening lesson in the course on history and geography given by Paul Vidal de la Blache at the Faculty of Nancy: reflections of a historian newly turned geographer

LIRA, Larissa Alves de. A lição de abertura do curso de história e geografia da Faculdade de Nancy, de Paul Vidal de la Blache: reflexões de um historiador recém-tornado geógrafo. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.20, supl., nov. 2013, p.1377-1391.

Resumo

Tem como finalidade divulgar a tradução para o português da aula inaugural do geógrafo francês Paul Vidal de la Blache, na Faculdade de Nancy, proferida e publicada em 1873. Essa lição de abertura já revela os princípios gerais propostos pelo mestre incontestável da escola francesa de geografia, que nortearam a geografia francesa por longas décadas. Espera-se, ademais, esboçar o contexto político e institucional que envolve a institucionalização da geografia moderna em finais do século XIX, bem como a tessitura das alianças e trocas com os historiadores, configurando uma herança que Vidal de la Blache não se furtaria a incorporar e transformar.

Palavras-chave: história da geografia; institucionalização; Paul Vidal de la Blache (1845-1918); Europa e Mediterrâneo.

Abstract

The aim of this presentation is to divulge the translation into Portuguese of the inaugural lesson given by French geographer Paul Vidal de la Blache at the Faculty of Nancy, given and published in 1873. This inaugural lesson already reveals the general principles proposed by the undisputed master of the French school of geography, which oriented French geography for many decades. A description is also given of the political and institutional context involving the institutionalization of modern geography in the last nineteenth century and the web of alliances and exchanges with historians, configuring an inheritance that Vidal de la Blache readily incorporated and transformed.

Keywords: history of geography; institutionalization; Paul Vidal de la Blache (1845-1918); Europe and Mediterranean.

<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702013000400016>

A presenta-se aqui um texto do francês Paul Vidal de la Blache (1845-1918), de grande importância, tanto por seu valor documental quanto pela precoce e profunda reflexão teórica em que mergulha. Fruto da aula inaugural do autor na Faculdade de Nancy, proferida em 1873 – quase trinta anos antes do célebre *Tableau de la géographie de la France* – o artigo diz muito sobre a trajetória pessoal do historiador recém-tornado geógrafo. Por extensão, elucida fatores relevantes que participaram da transição por que passava a geografia em finais do século XIX, que a levava não só a uma consolidação institucional como a compor seu espectro teórico dominante. A aliança com uma ciência vizinha, a história – esta já bem posicionada nos quadros universitários – ajudou a tecer as redes político-institucionais em jogo, como também a tradição teórica que fora necessário incorporar e em seguida transformar. A íntima relação entre os jogos institucionais e a epistemologia verifica-se no caso em questão como nos ensina a história social da ciência.

Depois de se tornar doutor e após rápida passagem pela École supérieure des lettres et sciences d'Angers, Vidal apresenta ao ministro da instrução pública Jules Simon sua candidatura à cadeira de geografia e história de Nancy, recentemente criada. Sua opção de lecionar em Nancy estava relacionada a questões estratégicas e mobilizou esforços de personalidades como Armand Dumesnil e Adolphe [?] Mourier (os nomes mais importantes da direção do ensino superior na França de então) a fim de convencer o ministro de suas qualidades para ocupar o cargo. O interesse de Vidal não é fortuito. Condições excepcionais rodeavam Nancy. Desde 4 de julho de 1870, a cidade se situava quase na fronteira com a Alemanha¹, recebendo exilados das antigas Alsácia e Lorena, sob dominação prussiana. O próprio reitor estava empenhado em transformar a universidade em trincheira dos interesses nacionais franceses (Sanguin, 1993, p.106).

Nessa empreitada, a geografia ocupa papel de destaque: ‘usada para fazer a guerra’ pelos prussianos, cujos soldados apresentavam elevada consciência nacional; cabia, então, à ciência geográfica francesa desenvolver característica semelhante, construindo a unidade das paisagens regionais, num verdadeiro instrumento de educação cívica, além de preparar combatentes com espírito nacional e conhecimento do terreno. O esforço do jovem professor e dos aliados foi o de convencer o ministro de que o historiador poderia ser também um geógrafo à altura das exigências de uma ciência moderna. A transformação de uma geografia histórica clássica em uma disciplina ligada aos interesses nacionais foi demonstrada por Andrews (1986, p.178) como parte da consciência de políticos e reformadores da época, atravessando as discussões da Commission de l'enseignement de la géographie (Comissão de ensino da geografia), ligada ao governo francês.

Estudos em história da ciência demonstram como se constituíam círculos de afinidades, grupos de intelectuais candidatos a postos acadêmicos na institucionalização da geografia (Berdoulay, 2008, p.141-181). Antes da emergência dos vidalianos, o mais prestigioso, e o único que ocupava as poucas cadeiras universitárias, era certamente o círculo dos historiadores, que produzia geografia histórica num estilo erudito, preocupado em reconstituir os lugares e paisagens dos textos antigos. Vidal de la Blache, ainda que tocado pelas ideias de Alexander von Humboldt e Carl Ritter², pelas viagens de campo que lhe despertaram o gosto pelo terreno (Roma, Oriente Médio, Egito, Argélia e Tunísia), era um historiador de formação – e

a necessidade de demonstrar competência nesse antigo estilo fazia parte da tarefa prática que lhe era colocada pelo respeitado círculo dos historiadores-geógrafos.

No texto ora divulgado, entretanto, evidenciou-se que a herança dos historiadores, sem ser rejeitada, já se demonstra profundamente transformada. Se as mediações políticas podem servir como filtros às possibilidades epistemológicas, as novas injunções teóricas podem ser profundamente ricas. Para Vidal, já não se tratava de esboçar a geografia da Europa clássica e suas toponímias.

Nessa aula inaugural, fica evidente a íntima relação que a geografia mantém e deve manter com a história. Seu objetivo é demonstrar como as causas geográficas contribuem para definir e dar sentido à história. Vidal busca arrolar os fatores geográficos que concorreram para a construção da superioridade europeia. Essa afirmação de superioridade não estaria relacionada com o fenômeno da colonização? Um problema profundamente atual para sua época, portanto.

O geógrafo está francamente preocupado com a formação da Europa moderna numa construção de longa duração, com a qual a cronologia histórica de seu tempo não está habituada. Na formulação de uma nova geografia, transformou-se a escrita histórica, comprovada na recuperação posterior da obra de Vidal de la Blache pela escola dos *Annales* (Dosse, 2004, p.116).

Nesse encadeamento *sui generis* entre as condições físicas e a história, entram em causa a extensão dos litorais europeus, a abundância de ilhas, as correntes marítimas que permitiram amenidades ao clima e a intensidade das comunicações em um mundo relativamente fechado que é o Mediterrâneo. Além disso, o geógrafo se esforça por comprovar a centralidade do mar entre terras desde os tempos dos gregos, passando pela ‘regressão temporária’ do Islã, culminando na colonização da África.

E, no despertar do século XIX, novamente é o Mediterrâneo que deve reconquistar o centro. Essa concepção da centralidade do mundo, no fim da vida de Vidal, transforma-se junto com sua visão eurocêntrica, devido a sua sensibilidade à emergência dos EUA³ no cenário internacional. Esse foi o motivo pelo qual alguns autores qualificaram seu pensamento como o germe da visão sistêmica (Berdoulay, 1983), que ganhou vida com a ideia de “economia mundo”, de Fernand Braudel (Arrault, 2008, p.76), ainda que este último tenha atribuído tal originalidade aos alemães.

As relações institucionais com políticos e historiadores, a transformação teórica por que passa a geografia e a concepção já prefigurada de um mundo global são os aspectos que por ora queríamos destacar. Deixemos esse precioso documento àqueles que desejam adentrar o pensamento do jovem geógrafo. É necessário não esquecer, porém, que a obra de Vidal de La Blache, apesar de difusa, possui a coerência sólida, bem como as transformações turbulentas, próprias a um grande pensador. Que esse texto seja uma porta de entrada ao pensamento do distinto geógrafo de personalidade sóbria.

NOTAS

¹Após a Guerra Franco-prussiana (1870-1871), a Alemanha saiu vitoriosa, conquistando as regiões de Alsácia e Lorena da França e fazendo recuarem as fronteiras francesas (Sanguin, 1993, p.106).

² Alexander von Humboldt e Carl Ritter, ambos geógrafos alemães, foram os principais nomes da primeira metade do século XX, reconhecidos internacionalmente. Humboldt era naturalista, e Ritter tinha formação original de historiador. Para mais informações, ver Capel (1983) e Moraes (2002).

³ Vidal realizou uma viagem aos EUA em 1904 para participar do Congresso Internacional de Geografia.

REFERÊNCIAS

ANDREWS, Howard F.

The early life of Paul Vidal de la Blache and the makings of modern geography. *Transactions of the Institute of British Geographers*, London, v.11, n.2, p.174-182. 1986.

ARRAULT, Jean-Baptiste.

Une géographie inattendue: le système mondial vu par Paul Vidal de la Blache. *Espace géographique*, Paris, t.37, n.1, p.75-88. 2008.

BERDOULAY, Vincent.

La formation de l'école française de géographie (1870-1914). Paris: Comité des Travaux Historiques et Scientifiques. 2008.

BERDOULAY, Vincent.

Perspectivas actuales del possibilismo: de Vidal de La Blache a la ciencia contemporanea. *Cuadernos*

Criticos de Geografía Humana, Barcelona, ano 8, n.47. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/geo47.htm>. Acesso em: 4 nov. 2012. 1983.

CAPEL, Horacio.

Filosofía y ciencia en la geografía contemporanea. Barcelona: Barcanova. 1983.

DOSSE, François.

História e ciências sociais. Bauru: Edusc. 2004.

MORAES, Antonio Carlos Robert de.

A gênese da geografia moderna. São Paulo: Hucitec; Annablume. 2002.

SANGUIN, André-Louis.

Vidal de la Blache: un génie de la géographie. Paris: Belin. 1993.



A península europeia: o oceano e o Mediterrâneo*

PAUL VIDAL DE LA BLACHE

Senhores:

O novo ensino, do qual o senhor ministro da Instrução Pública veio dotar a Faculdade de Letras de Nancy, deve, conforme seu duplo título¹, consagrarse à geografia em suas relações com a história. Há alguns anos, o público diante do qual tenho a honra de falar pela primeira vez já manifestou seu gosto pelos estudos geográficos. Por essa razão, é com prazer que evoco essa lembrança, que testemunha o quanto posso contar com a seriedade do interesse de vocês nas investigações que empreenderemos aqui.

Nessas lições de quinta-feira, proponho-me a estudar a geografia da Europa e de seus principais Estados. Entre os diferentes povos que compõem a sociedade europeia, a raça, a história e os interesses estabelecem um grande número de relações (que estudaremos), e o método da comparação se oferecerá naturalmente para melhor fixar as ideias e falar mais vivamente ao espírito. No início de seu grande tratado geográfico, Estrabão escreveu: “É necessário começar pela Europa, pois essa parte do mundo é aquela cuja forma é a mais variada e é a mais favorável à civilização e à dignidade moral dos cidadãos”. Cabe-nos acrescentar que a Europa é o teatro em que são encenados nossos destinos, o principal mercado que se abre aos nossos produtos; logo, o objeto que mais importa conhecer. Sem insistir mais do que convém nas lacunas que impressionam todos os olhares, é bem verdade que, com seu comércio – que a situa em segundo lugar no mundo – e os serviços que seus sábios, viajantes e grandes publicações renderam à geografia, a França não se contentaria em manter-se numa negligência tão fatal a seus interesses quanto injuriosa a suas tradições.

I

Hoje a Europa é o núcleo da única forma de civilização que teve o dom de se propagar por outras partes do universo. É possível que sua preponderância seja um dia ameaçada. No momento, a nação – muito orgulhosa e, às vezes, muito desdenhosa – que tão rápido cresceu do outro lado do Atlântico mais lhe empresta do que lhe dá. A civilização, sem contudo ter aparecido na Europa antes que em certos vales da Ásia ou da África, aclimatou-se preferencialmente, por assim dizer, naquele continente. E, através das vicissitudes que por

* N.T.: Aula inaugural do curso de história e geografia da Faculdade de Letras de Nancy, 1873, publicada no mesmo ano por Berger-Levrault. Esta tradução foi realizada por Larissa Alves de Lira e Guilherme Ribeiro no âmbito do Laboratório de Política, Epistemologia e História da Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro coordenado por este último. Apoio: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro e Fundação de Apoio a Pesquisa Científica e Tecnológica da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

¹ N.T.: Trata-se do curso de história e geografia.

todos os lados lhe eram fatais, a civilização não interrompeu sua marcha senão para retomá-la e acelerá-la. Existiria outra causa desse privilégio a não ser uma razão material retirada do solo e das circunstâncias físicas? Estamos longe de assim pensar. Quem não se surpreenderia, contudo, com a parte que cabe às influências geográficas?

A Europa trata-se, por assim dizer, da mais vasta península do continente asiático. Comparando-a à África, seremos impactados principalmente com as sinuosidades e os recortes de seu litoral, que lhe dão, com extensão três vezes menor, amplitude de costas cinco vezes mais considerável. Se pensarmos na América do Norte ou do Sul, a diversidade manifesta-se principalmente no relevo montanhoso. Aqui, um solo sulcado de vales, cada um devendo a sua diferente orientação uma fisionomia particular; lá, imensas bacias fluviais sem separação sensível, tipos de quadros que a natureza parece ter traçado para Estados mais vastos e para combinações convenientes a uma sociedade em plena força – porém certamente incompatíveis com a fragilidade de uma civilização iniciante. No passado, ao longo do Mississipi, ocorreram tentativas de estabelecimento sedentário e agrícola.² Arqueólogos acreditam ter encontrado traços de aldeias e cidades fundadas por populações pacíficas antes da chegada dos europeus – populações que caçadores nômades provenientes do norte perseguiram, desde cedo, nessas planícies sem defesa.

Entre a Europa e a Ásia, a configuração e a arquitetura interior oferecem analogias; a diferença, porém, está na extensão. Victor Jacquemont, viajante morto sob o clima da Índia e vítima de seu zelo pela ciência, que nos deixou relatos bastante atraentes sobre os homens e as coisas desse país não experimentou diante do Himalaia senão um sentimento de admiração. “Oh!”, diz ele, “como são bonitos os Alpes!”, não hesitando, diante desses colossos, a dar preferência à feliz proporção, à harmonia das partes, em uma palavra, à medida da Europa sobre a Ásia. O Himalaia é uma muralha que separa dois mundos. Atrás dele começa o gigantesco platô que cobre o centro da Ásia, no qual os rios se perdem em lagos sem saída, imensos espaços não cultivados (estada típica das populações nômades) se estendem e onde cada tremor foi uma catástrofe histórica. Assim, a China viveu isolada, e um princípio de morte abateu-se sobre sua civilização. O refinamento do letrado e a rudez do nômade se encontram nesse continente fértil em contrastes. Geralmente, a flora asiática oferece uma explosão de perfumes e cores que em nada parece com os da Europa. Entretanto, de súbito, a esterilidade sucede bruscamente à exuberância! Em meio a águas correntes e jardins, tão celebrados pela poesia árabe, que cercam Damasco de uma sombra ornada de verde, o olhar se fixa no horizonte sob a nudez do deserto sírio. Onde estaria, então, a fácil correspondência que une, umas às outras, as regiões naturais desenhadas em nosso continente por montanhas altas porém não impenetráveis? Onde estaria a feliz distribuição das riquezas de um solo que em todo lugar exige, mas em nenhuma parte desencoraja o trabalho humano? Os antigos não se enganavam quanto a isso, por mais incompletas que fossem suas comparações, quando se compraziam em atribuir à natureza da Europa uma espécie de virtude moral, explicando desse modo a superioridade guerreira e política de seus habitantes. Com base nessa aproximação, Hipócrates estabeleceu pionieramente a célebre teoria da influência dos climas, e, no fim de sua história, Heródoto já dizia: “Uma mesma terra não produz frutos admiráveis e homens belicosos”.

² Ver John Lubock, *Homme avant l'histoire*, cap. VII (“Archéologie de l'Amérique du Nord”).

Na realidade, senhores, a principal originalidade da Europa consiste na distribuição dos mares que a banham. O oceano se multiplica, por assim dizer, ao redor daquele continente e o envolve quase que integralmente, tanto ao norte quanto ao sul, por um duplo sistema de mares secundários ou interiores. Graças a esse aspecto, nosso continente é acessível, em maior alcance do que todos os demais, às influências marítimas. Da mesma maneira, as partes mais distantes foram, desde cedo, postas facilmente em contato. Hoje, esses mares ainda são o laço que parece unir o conjunto europeu. Foi ao longo de suas margens que as nações modernas foram moldadas, e cada uma delas mostrou-se disposta a assegurar, aí, seu lugar. A França conta, legitimamente, como uma de suas principais vantagens a de estar situada entre dois mares. Os povos que entraram por último na sociedade europeia não estavam verdadeiramente a ela vinculados senão quando se estabeleceram sobre o Báltico e o mar Negro.

Assim, a ação preponderante sobre a Europa pertence ao oceano. No entanto, para apreciá-la em toda sua extensão, foi necessário que o homem viesse a conhecer um pouco melhor esse mundo dos mares que, durante muito tempo, lhe permaneceu misterioso. É preciso dizer que só ontem a observação humana pôde penetrar essas profundezas, conquistadas enfim pela centelha elétrica. Graças a aparelhos engenhosos e a pacientes explorações que o zelo de americanos e ingleses multiplicam a cada dia, o homem aprecia, admirado, novas formas de vida animal ou vegetal, até mesmo no interior dessas montanhas ou desses vales recobertos pela uniformidade líquida.³ Na própria superfície, esses movimentos variados, que repercutem nas regiões inferiores, essas correntes que mantêm incessante circulação, só foram estudados com verdadeiro espírito científico em nossos dias. Nesse sentido, um conhecimento mais preciso de suas características e de seus efeitos, abrindo novas perspectivas sobre a economia geral do globo, esclarece com viva lucidez a própria geografia da Europa.

Sabe-se que o Equador atrai para si as águas dos mares polares, e, dessa forma, correntes frias circulam através do oceano. Por outro lado, as águas equatoriais são transportadas do Oriente ao Ocidente pelo efeito da rotação terrestre. Quando, em virtude de uma longa temporada sob o calor do sol tropical, elas são fortemente aquecidas, ocorre um notável fenômeno. Tanto no oceano Atlântico quanto no Pacífico, elas são observáveis escoando ao longo das costas e sendo desviadas em direção aos polos – principalmente rumo ao norte. Assim, é possível constatar, nos dois oceanos, a existência de correntes semelhantes: a do Pacífico, cujo litoral ela acompanha, recebeu dos japoneses o nome de rio Negro⁴, e a do Atlântico chama-se corrente do Golfo.

Do golfo das Antilhas, pelo fechado estreito que separa a ilha de Cuba da ponta da Flórida, lança-se, avolumando pouco a pouco, uma torrente de águas quentes. Diferenciada por sua rapidez e pela cor azulada, é um verdadeiro rio que corre através do mar dirigindo-se para o norte. Na altura do banco de Terra Nova, entretanto, ela encontra uma corrente oposta, oriunda dos mares glaciais. Chocam-se ali estas duas forças rivais, as águas azuis e quentes do

³ A respeito da geografia submarina e da vida orgânica nas profundezas dos mares, ver os recentes trabalhos do doutor Carpenter (explorações do [navio] Porcupine em 1869 e 1870), do capitão Osborn etc. (em inglês) e de Pourtales e Mindendorf etc. (em alemão). Cf. Vivien de Saint-Martin, *Année géographique*, 1872, p.443 e seguintes; e Behm, *Geographisches Jahrbuch*, v.4, 1872, p.59 e seguintes.

⁴ N.T.: *Fleuve noir*, no original. Essa corrente marítima também recebe o nome de Kuro Shivo, Kuroshio ou corrente do Japão.

Equador com as águas esverdeadas e frias do polo, reunindo, a seu redor, no ponto do conflito, espessas brumas e névoas eternas. Vítimas do súbito frio que penetra as camadas inferiores, milhares de seres microscópicos (que a corrente do Golfo vivificou com seu calor) perecem e, acumulando seus despojos calcários, cobrem as profundezas do oceano. Ao mesmo tempo, quer pelo efeito da corrente adversa, quer por outra razão, os fluxos da corrente do Golfo sofrem um desvio que os remete para o leste, ou seja, para a Europa. A corrente se amplia, se retarda e, enfim, se divide na altura dos Açores. Uma parte retorna lentamente ao Equador; contudo, um braço se destaca do grande rio marítimo. Sem dúvida, tal braço se combina com novas massas d'água vindas dos trópicos, atraídas em direção ao polo por uma lei geral na qual tais fenômenos seriam apenas acidentais. Independente do que seja, observa-se, em geral, como uma derivação da corrente do Golfo, essa corrente quente que aflora em nossas costas ocidentais – da Bretanha até a Escócia e a Noruega, prolongando até Spitzberg sua fraca influência mas, às vezes, ainda perceptível.

Atribuiu-se à influência da corrente do Golfo o grau avançado da civilização na Europa. Suponhamos, senhores, com efeito, que uma mudança de direção a desvie das costas europeias; suponhamos, por exemplo, tal como um geólogo inglês nos convida a fazer, que o vale do Mississipi volte a ser o que era antigamente: um grande braço de mar comunicando o norte com a região dos lagos. Por ele transitaria a corrente do Golfo que, conforme a lei ordinária, muito provavelmente seria substituído em nossas costas por uma corrente de água fria. No mesmo momento, a península escandinava desapareceria sob o gelo, como a Groenlândia. Inglaterra e Alemanha, a partir de então submetidas ao mesmo clima que Labrador, teriam igual vegetação: musgos e líquens. Localizado na mesma latitude que o baixo Canadá, o centro da França teria os rigorosos invernos das margens do São Lourenço. Assim, desapareceriam do mapa agrícola da Europa, isto é, da civilização, as próprias áreas em que sua atividade é maior. Por outro lado, enquanto os blocos de gelo separados dos mares polares no momento do degelo ultrapassariam, sobre as costas da América do Norte ou da África austral, a marca dos 40° de latitude e deveriam, por analogia, aparecer na Europa até as paragens de Lisboa, eles jamais alcançariam o cabo Norte – situado a 71°, na extremidade da Noruega. Assim, por um notável privilégio, nenhuma fração das costas europeias do oceano restaria inteiramente resistente à atividade humana.

Essa cortina de vapores tépidos, com a qual o Atlântico vela nossas costas, é lançada em direção ao interior do continente por uma corrente atmosférica que, devido às mesmas causas físicas da corrente do Golfo, segue praticamente a mesma rota. Após ter auxiliado em sua marcha os navios provenientes da América, os ventos do sudoeste dominantes nas regiões ocidentais europeias nelas mantêm, graças à umidade que carregam, uma temperatura amena e uniforme. Através deles se estabelece a troca que transmite do Novo ao Velho Mundo os vapores exalados pelas florestas da América do Sul, as brumas esparsas e flutuantes sobre a extensão do oceano. Dupla e salutar função dos ventos que, de uma extremidade a outra, une os continentes opostos pela correlação climática e pela diminuição das distâncias! Assim, as monções periódicas do oceano Índico traçam para os navios um caminho fácil de ida e volta; assim os ventos alísios conduziram, um dia, as velas de Cristóvão Colombo a um continente desconhecido.

Exaladas pelos mares e trazidas pelos ventos, essas brumas acabam em chuva a tocar nossos litorais, onde se fixam nos flancos das montanhas. De todos os lados elas afluem rapidamente para os Alpes, para os inesgotáveis reservatórios que distribuem a água e a fecundidade⁵ por toda a Europa. Subam vocês, por algumas horas, dos bosques de castanheiras que revestem as primeiras vertentes até as regiões em que não aparece mais do que a vegetação do mundo polar. Então, estender-se-ão a seu redor os campos de neve onde o vapor d'água, proveniente do frio, adormeceu, esperando que o sopro do vento africano (*foehn*) venha de súbito despertá-lo. Ou, então, o vapor d'água é fixado em uma dessas geleiras que, ao longo das encostas por elas sulcadas, descem lentamente até o ponto em que, vencidas pelo calor do sol, deixam escapar os afluentes, que, inicialmente são torrentes, para logo se tornar rios. Pois, antes de nutrir nossos vales com seus limos e de abrir vias passíveis de comércio, tais águas começam por devastar os abruptos flancos que a encerram; seus turbulentos cursos se agitam e revolvem os sedimentos arrancados da montanha. Todavia, logo que essas águas param nos lagos que, ao redor dos Alpes, formam um tão maravilhoso e útil cinturão – conservando a cor verde que é como sua marca de origem –, elas saem mais puras e mais ricas em seivas férteis. Assim, retorna ao mar a gota d'água, transformada e fecunda, que ele havia enviado à montanha.

As influências oceânicas, no entanto, vão-se enfraquecendo à medida que nos afastamos do Ocidente. Nas planícies baixas do norte da Alemanha, começa uma mudança que vai-se acentuando, progressivamente, até as imensas planícies russas. O horizonte se amplia sobre superfícies sem acidentes e sem relevo, e a monotonia da paisagem corresponde à uniformidade do solo. Igualmente, o clima pouco se modifica. Já entre o Weser e o Elba, ainda que tão vizinhos, a diferença entre os invernos é tanta, que o mais ocidental desses rios fica, em média, coberto de gelo durante trinta dias por ano, enquanto o outro, 62 dias.⁶ É que o Báltico, com a baixa salinidade de suas águas facilmente geladas, é antes lago do que mar. Nenhuma influência se lhe opõe, nenhum obstáculo impede o sopro dos ventos continentais de nordeste. A Europa oriental sofre essas mesmas variações de temperatura – que tornam, um após o outro, escaldante ou gélido o clima de Nova York ou Pequim, situadas porém sob a mesma latitude de Nápoles. Assim, no limite em que a Europa perde sua característica de península, estendem-se regiões indefinidas, cujo clima e parte de sua história estariam vinculados à Ásia – caso não se tivessem tornado europeias por um paciente esforço do gênio político. É no sul, e não no Oriente, que a Europa encontra seus traços distintivos.

II

Jamais houve, senhores, revolução comparável em seus resultados àquela que, separando violentamente as duas colunas de Hércules, lançou o Mediterrâneo no fundo da bacia que contorna as montanhas da Europa e da África. Depois de ter inicialmente preenchido o amplo espaço que separa as penínsulas hispânica e italiana, as águas alcançaram o planalto, submerso em baixa profundidade, que, sob sua superfície, une a Sicília à ponta de Túnis. Então, muito

⁵ A quantidade de água que cai a cada ano, medida pelo pluviômetro, atinge dois metros nos Grandes Alpes. Ver *Berghaus' Physikalischer Atlas (Meteorologie)*, carta número 10.

⁶ Daniel, *Handbuch der Geographie*, t.3, cap.1, §3, p.29.

antes, elas atiraram, para o interior das terras, esses longos e preciosos golfos, denominados Adriático, Arquipélago⁷, mar de Mármara, mar Negro. E, sem dúvida, suas irrupções encontraram a poderosa ajuda da atividade vulcânica, que os séculos amorteceram sem extinguir.

Nessa nova distribuição dos rios, a Europa, particularmente favorecida, ficou com a maior parte das penínsulas e das ilhas, com os portos mais numerosos e mais seguros. A costa africana é quase totalmente desprovida de baías; exceção feita ao Nilo, ela só oferece finos cursos d'água encerrados pela proximidade das montanhas. Na Europa, ao contrário, abrem-se em direção ao mar numerosos vales fluviais.

Destarte, entre três continentes, formou-se um mar – pela cor de suas águas, pela característica de seus movimentos e pelo aspecto de suas margens, distinto desse oceano que nele se lança e ainda o alimenta com suas águas. Praticamente insensível à ação das marés, o Mediterrâneo não oferece, tal como os mares mais abertos que contornam os Países Baixos, esses temíveis movimentos que, quando combinados a uma tempestade, ameaçam destruir as margens. Sabemos com quanto trabalho e com quanta vigilância sem trégua o homem disputa, palmo a palmo com o oceano, essas margens mal protegidas pela natureza. Sua perseverança triunfou: ele conquistou, ampliou sem cessar seu domínio, mas não sem, às vezes, sofrer os selvagens retornos de seu eterno inimigo. Em 1280, quando o oceano transformou bruscamente em golfo o lago outrora ocupado pela praça de Zuyderzee, oitenta mil homens pereceram. Em 19 de novembro de 1421, 72 aldeias perto da foz do Meuse, engolidas em uma noite de tempestade, foram a presa de outra de suas surpresas. É verdade que, favoráveis sob outros aspectos, as próprias marés criaram e cavaram incessantemente na embocadura dos rios oceânicos esses vastos estuários, esses portos naturais onde a navegação marítima sucede sem interrupção à navegação fluvial. É graças a elas que o porto mais importante do mundo pode estar localizado a 73km do mar pois, na Inglaterra, diz-se, não são os rios que correm para o oceano, mas o oceano que avança em direção aos rios.

O Mediterrâneo não apresenta nem essas vantagens, nem esses perigos. Nele, as embocaduras fluviais são obstruídas pelos bancos de areia, desgastados sem cessar pelo mar, mas também continuamente renovados, sem permitir em parte alguma o estabelecimento de um porto sobre o próprio rio. É a terra que avança sobre o mar, através de baixas planícies aluvionais ou lagunas, num progresso contínuo que se prolonga na direção fixada pelas correntes marítimas. Perigosas dádivas que os rios cobram por meio da febre e da malária, quando o homem abandona a obra da natureza a sua própria sorte! Ravenne, hoje a seis quilômetros terra adentro; Veneza, cujos canais se preenchem; e Aigues-Mortes e Narbonne são as vítimas mais ou menos ilustres, porém igualmente tristes, desse recuo incessante das águas. O Ródano, “que será sempre incorrigível” – escreveu Vauban após uma exploração seis vezes repetida –, cobre com seus detritos todo o fundo do Mediterrâneo ocidental.⁸ A costa do Languedoc lhe deve suas areias e seus pântanos, e nossos portos da Provence só foram salvos pela poderosa corrente que empurra as águas do golfo de Lyon em direção ao oeste.

O aspecto muda se as montanhas, mais próximas das costas, apresentam ao mar esses terraços abrigados que predominam nos Alpes, Líbano, Atlas ou Serra Nevada. A vinha, a oli-

⁷ N.T.: Nome antigo do mar Egeu.

⁸ Exploração do Porcupine no verão de 1870. Ver *Geographisches Jahrbuch*, t.4, p.68.

veira e a figueira ainda compõem, a despeito dos estragos do desmatamento, o revestimento característico das margens mediterrâneas. É nessa semelhança de vegetação e de bordas opostas que se manifesta a unidade do teatro em que se desenvolveu a vida histórica dos povos antigos. Por todo o tempo a bacia do Mediterrâneo⁹ manteve uma fisionomia especial. No século passado, viam-se ainda as pesadas galeras a vela ou a remo que nossa Marinha militar ali conservara. Mesmo hoje seria possível encontrar mais de uma lembrança das antigas formas de construção, os medíocres navios multiplicados pela atividade econômica dos gregos. A despeito da distância que as separa, Marselha, Odessa e Alexandria apresentam o mesmo espetáculo: por todos os lados, a vida e os negócios a céu aberto como nos tempos da agora, a atividade barulhenta e o formigueiro de uma multidão cosmopolita – onde Oriente e Ocidente estão lado a lado. Em nossos ouvidos ressoam as mais diversas línguas, e do ambiente dessa Babel emerge uma espécie de criação bizarra, esse jargão arbitrário e compósito denominado língua franca.¹⁰ Na Antiguidade, por mais que o oceano tivesse sido visitado inúmeras vezes por embarcações fenícias e, mesmo após os fenícios, por gregos e romanos, a imaginação do homem mediterrâneo facilmente se perturbava diante dos fenômenos e perigos da navegação setentrional. Quando, próximo à embocadura do Ems, uma dessas tempestades de equinócio – tão perigosas na parte rasa do mar do Norte – assolou e dispersou a frota de Germanicus, alguns naufragos lançados sobre as costas da Germânia ou da Bretanha foram resgatados e acolhidos por seus habitantes. ‘Eles contavam, disse Tácito, coisas estranhas: lufadas furiosas, pássaros desconhecidos, peixes imensos, monstros com uma forma indefinida entre o homem e a besta. Fenômenos reais ou fantasmas do medo’.

Durante muito tempo, a bacia do Mediterrâneo apresentou um triste contraste àqueles que, plenos de recordações, comparavam sua situação atual com a do passado. No começo deste século, o ilustre viajante que percorresse essas regiões deveria dedicar, mesmo em visita rápida e incompleta, um ano de sua vida e uma parte de sua fortuna. A imagem da decadência e das ruínas aparecia em cada página de seu itinerário.

Não foi, contudo, o acaso que fez confundir, durante um longo período, a história do Mediterrâneo com a da própria civilização. Naquele momento, somente a Europa estava em contato com a Ásia e a África, e quando, na Antiguidade e na Idade Média, as raças indo-europeias e as semíticas disputaram a condução do mundo, o Mediterrâneo foi o teatro necessário dessas lutas decisivas denominadas Guerras Púnicas ou Cruzadas. O destino do povo grego estava estreitamente ligado a suas costas. Pouco a pouco, de ilha em ilha, de uma margem a outra, viu-se propagar o gênio dessa raça expansionista. Ampliando o próprio horizonte, à medida que irradiava ainda mais seu brilho, tal raça veio a animar quase todo o Mediterrâneo

⁹ N.T.: No momento em que escreve Vidal de la Blache, está nascendo uma diferença de terminologia entre ‘bacia mediterrânea’ e ‘região mediterrânea’. Enquanto a primeira denominação refere-se à bacia cujo mar está ‘entre terras’, a segunda refere-se à nova região e ao conjunto dos mares cuja unidade natural, cultural e civilizacional começa a ser ressaltada no século XIX. Ver Bourguet, Marie-Noëlle; Lepetit, Bernard; Nordman, Daniel; Sinarellis, Maroula (Dir.), *L'invention scientifique de la Méditerranée: Égypte, Morée, Algérie*, Paris, Ed. de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1998; Deprest, Florence, *L'invention géographique de la Méditerranée: éléments de réflexion*, In: *L'Espace géographique*, v.1, n.31, p.73-92, 2002; Fabre, Thierry, *La France et la Méditerranée: généralogies et représentations*, In: Izzo, Jean-Claude; Fabre, Thierry, *La Méditerranée française*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2000.

¹⁰ N.T.: Desde as Cruzadas, língua atribuída aos europeus dos portos do Mediterrâneo oriental.

com suas colônias, que não eram somente balcões¹¹ como em Tyr ou Cartago, mas sim cidades nas quais crescem hoje nossos principais portos. As cidades gregas do Ponto Euxino abriram caminho em direção ao continente setentrional que a Antiguidade praticamente só conheceu por meio delas. Que dizer da expedição de Alexandre que, pela afluência de observações e de novas perspectivas que gerou, mereceu ser comparada por Humboldt ao período de nossas grandes descobertas do século XV? Em seguida, quando, entre os povos mediterrâneos, a comunidade de civilização abriu passagem para a conquista romana, foi o centro geográfico da bacia que ofereceu o ponto de apoio da nova organização política. Por fim, foi ao longo das margens meridionais desse mar que os árabes estenderam, a galope de seus cavalos, seu efêmero império para além das colunas de Hércules – cujo nome atesta, a partir de então, sua passagem.

Na sequência, como os destinos comerciais seguem seus cursos através das instabilidades das combinações políticas, Alexandria, Antioquia e Beirute tornam-se, para Veneza, os principais mercados nos quais ela estabelece seus balcões, recebe os produtos da Índia e onde o comércio da Europa reencontra o da Ásia. Por trás do mundo muçulmano, quando a Ásia Central, reunida sob o domínio mongol, entra em contato com o Ocidente, Gênova e Veneza passam a ocupar no Ponto Euxino o lugar em que, outrora, Mileto as precedera.

No Oriente, as duas rivais [Gênova e Veneza] combatem brutalmente; o comércio e a guerra vão na dianteira. Os mercadores são homens de armas, e seus balcões têm as fortalezas como abrigo. No entanto, na costa da Crimeia, Gênova funda uma cidade cuja população ultrapassa em poucos anos a de Constantinopla: Caffa. Segundo um viajante, nela se encontram três bispos de comunhões diferentes, sinagogas de duas seitas rivais e templos pagãos de toda sorte a serviço de uma população na qual todas as religiões e raças estavam reunidas. Qual motivo retinha essa multidão em uma praia em que, por muito tempo, a antiga Teodósia não oferecia mais que ruínas e, hoje, voltando a ser quase solitária, deve à vizinhança da obscura capital da província um pouco de animação durante alguns meses de verão? Foi em Caffa que a República de Gênova conseguira fixar um ponto de chegada das caravanas que, do interior da Ásia – pela dupla rota natural que Oxus e Cáspio abrem em direção ao Volga e ao Don no sentido do mar Negro –, nela se vinham reencontrar com o rude e astuto negociante do litoral da Ligúria. Assim, o gênio de uma cidade medieval havia reencontrado os acessos que, conforme Eratóstenes, outrora fizeram a fortuna das colônias gregas do Ponto Euxino – e que, atualmente, a Rússia se apressa em reconquistar através da construção de uma ferrovia em direção ao Cáspio e o lago de Aral.

Sabe-se como, no século XV, essa prosperidade se extinguiu. Os turcos lhe deram o primeiro golpe, e não tardou para que a descoberta da passagem pelo cabo da Boa Esperança permitisse que as nações ocidentais fossem buscar por si mesmas, na Índia, as mercadorias que antes só chegavam ao Mediterrâneo em meio a dificuldades e perigos das rotas terrestres.

O tamanho do desvio era compensado pela vantagem natural que a via marítima oferecia ao comércio. Com efeito, o mar é para as trocas uma rota mais segura e, afinal, menos dispendiosa. Mesmo sem invocar o exemplo da Inglaterra, as estatísticas comerciais atestam ainda hoje, para

¹¹ N.T.: Denominação que, a partir da Idade Média e, sobretudo, na Idade Moderna, teria como equivalente a palavra feitoria.

Estados continentais como França ou Rússia, a superioridade constante do comércio marítimo sobre o terrestre. Com a riqueza, a influência política se afastou das margens do Mediterrâneo. Inglaterra e Holanda encontraram no oceano a via de sua prosperidade e grandeza. O rugir do canhão de Lepanto desperta mais uma vez a atenção inquieta da Europa; mas, passado o perigo, foi em meio à indiferença geral que Veneza continuou a disputar obscuramente com os turcos os farrapos de seu império caído. Os destinos do mundo eram decididos em outra parte.

Parece, senhores, que ficou reservado à nossa época assistir ao renascimento político e comercial dessas regiões históricas. A decadência precoce dos Estados muçulmanos pôs em xeque o que a Conquista tinha decidido, e afastou das costas do Mediterrâneo um dos mais graves problemas relativos ao equilíbrio europeu. O futuro desse mar parece cada vez mais depositado nas mãos dessas duas famílias de povos (latino e grego-eslavo) que ocupam suas bordas europeias. A abertura do canal de Suez oferece-lhes nova ocasião de prosperidade comercial, cujo desenvolvimento depende sobretudo de seus progressos político-econômicos.

Cabe à França marcar presença nessa nova via. O país que, com Veneza, outrora cobrira com seu pavilhão quase todo o comércio europeu no Levante, tem hoje no Mediterrâneo seu maior porto comercial. Em menos de trinta anos, pela importância de sua navegação, Marselha passou do quarto ao primeiro lugar. Se em 1811 sua população era de 96 mil habitantes, hoje conta com mais de trezentos mil. Progresso bastante sólido para ser fictício – o que, aliás, é um dos indícios da crescente atividade do trabalho nacional. Com efeito, Marselha desenvolveu sua indústria para nutrir seu comércio e, no mesmo passo, a indústria e a população de Lyon (cuja saída natural é Marselha) cresceram. Com a conquista da Argélia, a França, já senhora da Córsega, assegurou uma posição cuja importância não passou despercebida a seus vizinhos, visto que o Marrocos já sentiu a mão da Espanha, e Túnis olha às vezes com inquietação para a Itália. No momento, a bacia ocidental do Mediterrâneo está submetida à preponderância da mais avançada e da mais rica das nações litorâneas. A pirataria, praga secular que até quase os dias de hoje não cessou de desonrar esses mares, recebeu seu derradeiro golpe das mãos da França. Nada mais justo que um nome francês permaneça vinculado à obra que, definitivamente, permitiu ao Mediterrâneo a passagem em direção às Índias.¹²

O mesmo sopro de futuro parece fazer-se sentir nos outros portos do Mediterrâneo. A Espanha realiza hoje por Barcelona dois terços de seu comércio marítimo, e também ali os progressos da indústria local fizeram crescer o número de intercâmbios. Certamente bem distante de seu antigo esplendor, Gênova situou-se sem dificuldades à frente dos portos italianos, e, sobre a costa que no passado viu a grandeza de Pisa, ergueu-se a ativa e populosa Livorno. A Itália não hesita, apesar de sua dívida, em multiplicar suas ferrovias; sempre ávida por aproveitar as circunstâncias, ela se recorda de que no sudeste da península enlanguesce, desde a Idade Média, uma cidade de nome ilustre. Localizada, até o presente, na extremidade continental da rota mais rápida em direção às Índias, Brindisi aguarda não sem

¹² N.T.: Vidal de la Blache refere-se indiretamente à polêmica sobre a nomeação do canal de Suez. A companhia que o construiu entre 1859 e 1869 chamava-se Suez, de propriedade de Fernand de Lesseps. Ora, essa polêmica revela a mentalidade europeia quanto à fragilidade do Estado islâmico. O khédive do Egito, Ismail, chegado ao trono em 1863, deu seu nome ao porto do canal de Suez, que inaugurou em 1869. Porém, as negociações da dívida do Egito em relação aos Estados europeus o obrigam a aceitar outro nome. Ele deixou o trono em 1879, vítima de sua posição contrária à colonização. Ver Liazu, Claude, *L'Europe et l'Afrique méditerranéenne: de Suez (1869) à nos jours*, Bruxelles, Éditions Complexe, p.20, 1994.

razão restabelecer em seu porto, reparado e ampliado, a atividade que antigamente lhe era assegurada pela via Apenina. Veneza assistirá, sem dúvida sem tomar partido, a essa ressurreição do passado. Porém, diante dela, no litoral – italiano graças à língua –, uma orgulhosa nova-rica ostenta sua prosperidade. Em 1719, Trieste era um burgo de seis mil habitantes quando foi declarada porto livre pelo imperador Charles VI; unida hoje a Viena por ferrovia, ela se tornou o que antes foram Adria, Aquilée e o que foi Veneza: a desembocadura comercial oferecida sobre essa praia do Adriático à Europa central e ao vale do Danúbio.

A natureza, mais ainda do que o homem, criou no ponto de encontro de Europa e Ásia, entre dois mares, num sítio fácil de defender e com um porto vasto, seguro e profundo, uma cidade que, pelas eternas pretensões que excita, sempre foi para o resto do mundo objeto de inquietude e, às vezes, de temor: Bizâncio. Seria difícil dizer em que época, sobre essa praia em que ocorriam as vicissitudes da mais turbulenta história jamais vista, alguns pescadores, para capturar o cardume de atum que descia pela passagem do mar Negro, tiveram a ideia de construir suas primeiras cabanas. A humilde associação cresceu e, sem dúvida, logo experimentou a tentação de lucros ainda mais fáceis mediante o estabelecimento de pedágios para os navios. O oráculo de Apolo não teve dificuldade em obter de Mégara a fixação de uma colônia em Bizâncio, que logo seria disputada por Mileto. A seu turno, Atenas ocupará Bizâncio. Senhora do Ponto Euxino, Atenas o defende com obstinação das penetrações. Expulsa de Bizâncio, para lá retorna. Vencida, ela prospera ao recuperar esse precioso destroço de seu naufrágio. E, quando Felipe quis tocar o coração da dominação ateniense, ele a ataca em Bizâncio, mas não consegue penetrá-la. Bizâncio pode crescer e mudar de nome, mas não conseguirá conjurar a fatalidade que a condena a servir de objeto aos ataques e de recompensa ao vencedor. A cidade ali sediada não deverá ver uma segunda vez essa luz miraculosa que, iluminando subitamente a noite, teria lhe revelado os preparativos e as armadilhas de Felipe.

Quando a Europa deixou cair esse último bastião da cristandade, ela sofreu por dois séculos com os temores que a posse de Constantinopla provocava nas mãos de um inimigo daí em diante livre para enviar, audaciosamente, suas selvagens cavalarias pelas planícies húngaras até os muros de Viena. Esse período passa a dar lugar a outro, e a fragilidade dos turcos tornou-se objeto de inquietude quase tão grave quanto fora sua pujança. Tanto é verdade que, nesse lugar central em direção ao qual convergem as rotas terrestres e marítimas, formou-se uma cidade única no mundo que, seja por sua importância, seja pela mistura de sua população, parece antes pertencer à própria Europa do que a um povo; ponto vulnerável e delicado que não pode ser atingido sem que todo corpo sinta o golpe.

O mar Negro, aliás, do qual Constantinopla detém as chaves, entra a cada dia de forma crescente nas preocupações comerciais e econômicas da Europa. Antigamente, era nos portos do Ponto Euxino que Atenas buscava os cereais com os quais abastecia a Grécia. Hoje as planícies da Romênia e da Rússia meridional nos oferecem o tributo de sua fecundidade inesgotável. Desde que um acordo europeu garantiu a independência do Danúbio e provocou engenhosos trabalhos, florescentes portos foram erguidos perto dos afluentes desse rio. A partir do final do século XVIII e do momento em que a Rússia substituiu os turcos e os tártaros nômades desde a Crimeia até o Dniester, ela faz questão de justificar suas usurpações através de suas obras. A população transformada e fixada ao solo, colônias agrícolas estabelecidas por todas as partes, cidades pelas quais se reviviam os nomes helênicos, tomando o lugar dos

débeis vilarejos tártaros: tais foram os títulos que, em pouco tempo, atestaram tanto a ambição quanto a atividade dos novos senhores. Uma grande cidade, uma das metrópoles comerciais do Mediterrâneo, deve sua origem a essa transformação: Odessa, fundada em 1794, conta com 120 mil almas. As ferrovias – que, com a precaução dada pela experiência, a Rússia não deixou de construir há 15 anos – transportam hoje os grãos da Ucrânia até os portos em que os navios do Ocidente os esperam. Uma parte da subsistência europeia já advém de áreas ainda praticamente isoladas, cujas riquezas enfim entram na circulação geral.

Assim, senhores, regiões por muito tempo adormecidas se reanimam, e o movimento geral que conduz nossa civilização parece a partir de agora bastante forte para apagar, aos poucos – em certas partes da Europa em que a atividade humana brilhou outrora com um clarão intenso –, os traços já seculares do esgotamento e do abandono. Insisto, no início deste curso, nessas vicissitudes, posto que são a expressão mais surpreendente de uma verdade útil a recordar: a história é, sobretudo, obra humana, isto é, independente da parte considerável das influências geográficas, o homem conserva em meio a elas sua preponderância – condição de sua responsabilidade. Muitas causas favoreceram o desenvolvimento das sociedades humanas na Europa. A principal delas foi estimular sua atividade, impor-lhe o exercício constante como se fora sua própria lei de existência; o signo do progresso consiste na ação cada vez mais sensível do homem sobre o mundo físico que o cerca. Logo, é mister que sua vigilância trabalhe sem interrupção e sem descanso, apropriando a natureza de acordo com seus fins. Se o homem se abstém ou abandona sua obra, a natureza, longe de servir ainda mais a seus interesses, antes se torna rebelde e mesmo hostil. Então, o homem torna-se raro e miserável nos próprios lugares em que antes floresceram pujantes civilizações, e, a cada dia, acumulam-se obstáculos a seu redor, diminuindo suas chances de recuperar o terreno perdido. Sem dúvida, a vocação e as aptidões de uma população estão estreitamente ligadas ao solo que ela habita, mas as vantagens daí extraídas dependem apenas dessa população. E, se a história de um país apresenta tamanha desigualdade de fortuna; se seu aspecto físico e o próprio solo revelam mudanças; se o segredo de prosperidades desaparecidas parece às vezes eternamente escondido, é que as influências do mundo físico permanecem subordinadas a essas forças livres cujo jogo compõe a história humana.

A população acumulou-se sobre este pedaço do globo que habitamos; nele, ela pôde crescer, pois sua atividade a fez descobrir, a cada dia, novas riquezas no solo que lhe foi atribuído. Entretanto, o mesmo solo viu essas mesmas raças vegetarem de modo obscuro durante longos séculos. Certamente, quando no tempo de César a Europa central era coberta por imensas florestas em meio às quais acampava, de clareira em clareira, uma população miserável, poder-se-ia desafiar o observador mais atento a dizer, acerca dessas regiões, que algo de fatalidade as aguardava. Quando Tácito nos descreve o céu baixo, as brumas, as terras incultas e os alagados do norte, é impossível – pensa ele – que os habitantes tenham vindo de outras regiões para estabelecer-se preferencialmente numa terra tão maltratada pela natureza. Improfícuos ou não, esses países não foram menos propícios aos progressos do homem quando este soube e quis agir. O que ocorreu foi que, pouco a pouco, a civilização, moldando, por assim dizer, a Europa a seu uso, criou por si mesma as condições das quais tirou partido. Assim confirmou-se, em toda sua profundidade e verdade, a frase de Tucídides: “É o homem que possui a terra, e não a terra que possui o homem”.

