

Brasil (2). O historiador europeu que tem consciência como Rodrigues de que a mudança temporal de 1945 exige uma revisão de nossa história, verá a história brasileira também como uma parte do passado europeu e que êle tem de ocupar-se dela, pois não pode esconder-se que o futuro destino da Europa também será determinado pelo além mar.

A outra obra de Rodrigues aqui registrada é um estudo monográfico que se ocupa da historiografia sobre o Brasil do século dezesseis. Ela mostra como a história do Brasil conquistou desde 1549, nas relações dos jesuítas, um seguro fundamento documental, e desde 1576 encontrou nos cronistas sua descrição.

R. KONETZKE

*

* *

TENENTI (Alberto). — *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise (1592-1609)*. Paris. 1959. S. E. V. P. E. N. Volume VIII da Coleção "Ports-Routes-Trafics" da École pratique des Hautes Études — VIe Section. Centre de Recherches Historiques. 645 pp., XI planchas.

Esta obra foi escrita baseada em pesquisas feitas em documentos notariais de Veneza dos séculos XVI e XVII. Estas fontes estavam bastante inexploradas e foi o nosso mestre Fernand Braudel com a sua experiência sobre o século XVI no Mediterrâneo, quem orientou o Autor para êste filão tão precioso.

O Autor explorou os protocolos dos notários venezianos Catti e Spinelli que fornecem aos pesquisadores dados os mais variados possíveis sobre movimentos de capitais, de bens e de pessoas, história da imprensa em Veneza, atividade industrial da Sereníssima, aspectos do seu comércio continental com as cidades européias, etc. Dessa imensa messe de documentos o Autor ficou com a parte mais homogênea, a que se refere ao tráfico do pôrto de Veneza, como nos mostram os seus documentos de seguro marítimo. Tomou como centro de pesquisa o navio e não os diversos documentos onde êsse mesmo navio aparecia mencionado mais de uma vez em épocas diferentes. Êsses navios são, pois, classificados de acôrdo com o seu aparecimento cronológico nos papéis dos dois notários.

Infelizmente, sendo impossível enumerar todos os navios que freqüentavam o pôrto de Veneza no fim do século XVI, o Autor teve a idéia de extrair dados sobre o tráfico marítimo dos protocolos dos dois tabeliães venezianos. Perante os bancos os armadores, merca-

(2). — Uma relação dos livros publicados por Rodrigues e dos artigos e discussões sobre os mesmos foi feita por Lêda Boechat Rodrigues, *Bibliografia de José Honório Rodrigues*. Rio de Janeiro, 1956. 50 págs.

dores, ou os seus representantes, renunciavam os seus direitos sôbre as mercadorias e barcos perdidos devido a naufrágios, pilhagens ou acidentes, para que o seguro pudesse pagar o que fôra estipulado. Por êsses atos notariais ficamos sabendo o nome do navio, o seu comandante, a rota seguida, a causa do sinistro e a cessão dos direitos dos reclamantes aos bancos. A dificuldade reside muitas vêzes em se saber a causa do sinistro e se o barco foi recuperado porteriormente.

As rotas também podem ser observadas pois, dos 1000 navios mencionados, sabemos do destino de cêrca de 800 barcos. Isso permite uma análise indireta do tráfico e a qualidade da mercadoria transportada. Cetti e Spinelli tinham uma clientela especializada, um se encarregava do comércio levantino e o outro do tráfico ocidental.

O Autor nos descreve o tráfico e o tipo de navios usados e verificou que desde o fim do século XVI os venezianos foram obrigados a comprar navios nórdicos (inglêses, hanseáticos, flamengos) e por isso revogaram velha lei que só permitia transportar mercadorias venezianas em barcos dessa nacionalidade. O Autor indicou também como a Sereníssima procurou incentivar a construção de novos navios, dando prêmios aos armadores para compensar a perda crescente de barcos oriunda de naufrágios, pirataria e acidentes. Em face da documentação apresentada podemos aquilatar o valor da aquisição de navios estrangeiros e o preço da construção de navios em Veneza. A Sereníssima empregava vultosos capitais nesse negócio, emprestando dinheiro a juros, tudo para fomentar o aumento de sua frota mercante pesada. Tais foram as dificuldades que Veneza aceitou navios e capitães estrangeiros para navegarem juntamente com os seus barcos.

O tráfico para o Oriente é o mais facilmente estudado. Quanto ao escambo com o Ocidente, desde os primeiros anos do século XVII os **bertons** inglêses, as naves flamengas, as urcas hanseáticas substituem quase que completamente os clássicos navios de Veneza nas rotas atlânticas e mesmo no litoral da Espanha, Sicília e Nápoles. Os mercadores sentiram que o papel até então desempenhado por Veneza — o de grande entreposto entre o Levante e o Ocidente — estavam lhes escapando das mãos. Sevilha, Lisboa, a Flandres, a Hansa estão cada vez mais empreendedoras em seu detrimento. O perigo não era somente o de aberturas de novas rotas — que tinha diminuído mas não estancado o poderio veneziano — mas sim o de ser Veneza suplantada por exemplo por Ragusa ou Livorno que não praticavam a política de monopólio. Também não devem ser esquecidos os mercadores e marinheiros do Norte, cada vez mais numerosos no Mediterrâneo.

O Autor nos mostra galeões venezianos buscando açúcar do Brasil ou de S. Tomé em Lisboa, levando vinhos para Londres, passas, especiarias, mas paulatinamente os navios estrangeiros tomam a primazia nesse tráfico além Estreito de Gibraltar. Os perigos do mar, a pirataria, fizeram com que não mais compensasse o emprêgo de grossos capitais na construção de grandes navios.

No século XVI não foi só a concorrência estrangeira que enfraqueceu o comércio veneziano, a pirataria desempenhou um papel importante nisso. Dos 1000 navios mencionados pelos notários Catti e Spinelli, 360 foram vítimas do mar e cerca de 250 a 300 dos piratas turcos, uscosques (dálmatas), malteses, florentinos, ingleses, holandeses, espanhóis que sempre atacavam os navios desprotegidos. Os venezianos contra-atacam, mas lhes faltam galeras para se oporem às fustas e galeotas barbarescas e turcas. O Autor estuda os processos empregados por cada uma dessas nacionalidades na luta contra a Sereníssima e prova que essa pirataria era uma indústria muito vantajosa sob aparência de luta comercial, bastando dizer que os vice-reis espanhóis de Nápoles, fazendo valor velhas leis, exigiam 50 por cento das presas feitas aos venezianos.

O Autor examina em seguida o sistema naval erigido pelos venezianos para fazer face a essas dificuldades existentes para o seu comércio e segurança. Veneza arma seus navios mercantes, guarnece-os com soldados, obriga os capitães andarem em comboios reunidos em lugares certos. Mas o seu erro foi o de entregar o comando da Armada e dos navios à sua classe patriciana (**sopracomito**) que pensava mais na sua vaidade e nos lucros pessoais que pudessem tirar do mar do que nos interesses da Sereníssima. Outro erro foi o de ter concentrado em Veneza os reabastecimentos e numerário para pagar as tripulações dos barcos. Assim muitos navios deixavam as zonas de operações — alguns sem ordens — para buscar biscoitos e dinheiro no seu porto de origem. A falta de alimentos e o atraso do soldo pouco a pouco fez com que Veneza substituisse os seus remadores livres por condenados que tinham uma moral péssima.

O Autor examina exaustivamente o problema do seguro marítimo, as suas taxas e as pessoas que se encarregavam dêsse mister. Da página 69 à 561 examina os documentos por ordem cronológica e os classifica em quatro colunas: 1a.) o nome do navio ou suas características; 2a.) o nome dos assegurados; 3a.) o nome dos seguradores; 4a.) carga transportada. Além disso foram elaborados índices dos nomes geográficos, dos navios, dos comandantes, dos tipos de mercadorias. Como se vê, é um trabalho muito bem organizado, podendo servir de modelo a quem trabalhe em arquivos.

De tudo o que dissemos sobre o livro de Alfredo Tenenti podemos concluir com êle que a guerra de corso, o agigantamento naval e econômico dos homens do Norte, a surda ameaça espanhola não são as únicas pragas que ameaçavam Veneza. A sua organização política e militar, sua estrutura social e técnica também tiveram o seu quinhão na sua decadência marítima. A cidade de São Marcos no período estudado pelo Autor não é mais, como outrora, o centro vivo e robusto do Mundo.

E. SIMÕES DE PAULA

*

* *