

BIBLIOGRAFIA

A PUBLICAÇÃO DE UMA BIBLIOGRAFIA DA HISTÓRIA DAS GRANDES ROTAS DO COMÉRCIO OCEÂNICO (*).

O Comitê Internacional das Ciências Históricas publicou há tempos “Trabalhos da Comissão para a História das grandes viagens e dos descobrimento”, inaugurados por uma bibliografia concernente aos anos de 1912-1931 e dirigida por Eugène Déprez, professor da Universidade de Rennes e presidente da Comissão. Uma equipe internacional nela colaborara após reuniões realizadas sucessivamente em Budapeste, em Haia e no Congresso de Varsóvia, em 1933. Um só colaborador não europeu figurava nessa equipe, o sr. Lanctot do Canadá. A revisão das fichas fôra feita pelo Presidente da Comissão e pelo Prof. Almagià, professor da Universidade de Roma e vice-presidente da Comissão, da qual o Prof. Ricard, hoje professor da Sorbonne e, então, no Instituto dos Altos Estudos Marroquinos de Rabat, era secretário.

Esta primeira bibliografia prestou e presta ainda grandes serviços. Ela se constitui das seguintes divisões:

- I. — Bibliografia e Fontes;
- II. — Obras gerais;
- III. — Viagens no Norte;
- IV. — Geógrafos árabes e turcos;
- V. — Ásia;
- VI. — Navegações dos portugueses para a Índia;
- VII. — África;
- VIII. — Ilhas Atlânticas;
- IX. — América;
- X. — Cristóvão Colombo;
- XI. — América por regiões;
- XII. — Primeira circunavegação do globo e Oceano Índico;
- XIII. — Cartografia.

(*) — Texto em francês traduzido pela Licenciada Elza Accorsi (Nota da Redação).

Cronologicamente, essa bibliografia era principalmente consagrada aos séculos XIII, XIV, XV e XVI, isto é, ao período da grande expansão européica do fim da Idade Média e princípios dos tempos modernos. Pode-se dizer que, embora organizada em função dêsse grande surto de expansão européica, tal bibliografia não logrou acompanhá-lo senão até o período tradicionalmente chamado dos grandes descobrimentos e que se considera encerrado depois dos três primeiros decênios do século XVI. Tanto assim que no parágrafo referente às viagens no Pacífico e na Austrália, que fazia parte da XII Grande Divisão, praticamente se omitiu a Austrália; no Canadá não se cuidou de Cartier... e assim por diante.

Cada uma das treze divisões acima mencionadas subdividia-se em parágrafos por vêzes — e até certo ponto — inevitavelmente um tanto arbitrários. Assim, o n.º VI “Navegações dos portugueses para as Índias”, estruturava-se em:

1. — Obras gerais;
2. — A astronomia náutica e a arte da navegação dos portugueses;
3. — Henrique, o Navegador;
4. — Bartolomeu Dias;
5. — Vasco da Gama;
6. — Albuquerque.

No interior de cada parágrafo, a classificação era feita por ordem alfabética dos autores praticamente sem comentários. Não saindo do capítulo português que escolhemos para exemplo, esta classificação deu, no parágrafo das obras gerais, o seguinte resultado: depois de um volume de três artigos de Bensaude sobre o que, freqüentemente, se denominou o “Plano das Índias” vinha um trabalho de C. R. Boxer que, na realidade, é uma edição de textos; depois um livro e um artigo de Braamcamp Freire como também um trabalho de outro erudito precediam uma edição parcial de Lopes de Castanheda, e assim por diante. A lista se reduzia a uma simples enumeração de títulos, geralmente sem outras indicações. No caso de Castanheda, por exemplo, não vinha mencionado que se tratava da edição de um texto antigo, nem que a edição de Haia de 1929 é fragmentária. Poderbamos multiplicar os exemplos, posto que o procedimento usado em tôda parte foi sempre o mesmo. Bastam-nos êsses, no entanto, para tornar evidente que, numa eventual bibliografia nova, seria absolutamente necessário aban-

donar a simples classificação, por nomes de autor, de fichas que indicam título, como se faz necessário, também, fornecer um comentário, rápido que seja, sobre o conteúdo das entidades bibliografadas. Tão evidente é o problema neste particular, que achamos inútil insistir. Mas nos apressamos a acrescentar que há razões para crer que, se os autores da bibliografia de que nos ocupamos reduziram a tal ponto o seu texto, isso se deveu, muito provavelmente, ao fato de ser nitidamente insuficiente a verba de que dispunham.

Detemo-nos um pouco mais no capítulo português, que nos serve de ponto de partida para essas primeiras observações. Após os dois parágrafos gerais, limita-se a bibliografia às divisões cronológicas: primeiro Henrique, o Navegador, depois Bartolomeu Dias, em seguida Vasco da Gama e, finalmente, Albuquerque. Mas por que essas divisões e não outras? Admitamos que as divisões cronológicas comessem, com todo o direito, com Henrique-o-Navegador, visto que, ao se iniciar a redação da bibliografia, não se tinha conhecimento dos descobrimentos portugueses anteriores, descobrimentos que, como pensamos ter demonstrado em certos trabalhos, foram realizados com pessoal dirigente e técnico italiano a serviço de Portugal. Mas por outra parte, não cabe dúvida que Henrique-o-Navegador interessou-se pelos arquipélagos atlânticos antes de se voltar para a África continental. Ora, pois, é preciso consultar o n.º VII “**África**”, para aí encontrar um parágrafo “Ilhas Canárias” e o n.º VIII “**Ilhas Oceânicas** a fim de descobrir nêlo um parágrafo “Açores e Madeira”. O porque de as Canárias estarem integradas na África enquanto os demais arquipélagos são tratados separadamente, não se pode explicar senão pela distância em relação ao continente africano, mas não há razão intrínseca resultante da própria natureza do desenvolvimento das descobertas em sua conexão com o conhecimento das rotas oceânicas. Chegamos aqui a um ponto crucial sobre o qual voltaremos, pois concerne à essência mesma da nova concepção, que nos quiséramos expor-lhes, de uma bibliografia dos grandes desenvolvimentos da navegação. Preliminarmente, sublinharíamos ainda, a propósito do capítulo português na Bibliografia Déprez, que de Henrique-o-Navegador saltava-se diretamente para Bartolomeu Dias, sem que fôsem considerados o período dos capitães de Fernão Gomes e de Diogo Cão, tão importantes!... Por outro lado, Vasco da Gama tinha direito a uma longa lista de trabalhos, assim co-

mo Albuquerque. Significa isto que não se cogitou da descoberta da costa Este do Atlântico sul, que foi, no entanto, a única que tornou possível a viagem de Vasco da Gama; e que, por outra parte, se confundiu colonização e descobrimento a propósito de Albuquerque, o que a nosso ver, se justifica perfeitamente, desde que se o faça nos demais casos também e que não se deixe de distinguir o que deve ser distinguido. Quanto a Vasco da Gama, alguns dos trabalhos mencionados fazem uma referência ao seu piloto árabe, mas aqui abordamos uma outra questão, igualmente de capital importância, na nossa opinião. Ibn Madjid, de fato, constitui, de algum modo, o resultado de um enorme desenvolvimento náutico no Oceano Índico antes da chegada dos europeus, desenvolvimento êsse sem o qual teria sido praticamente impossível a Vasco da Gama alcançar as Índias, partindo da secção central da costa oriental da África, pelo menos em tão pouco tempo e com tanta segurança, como realmente aconteceu. Necessário seria, pois, como é evidente, que a bibliografia permitisse saber como foi que a navegação se desenvolveu no Oceano Índico antes da chegada dos europeus. Ora, o que encontramos nós a êsse respeito na Bibliografia Déprez? Nada no parágrafo de Vasco da Gama; um artigo muito breve e geral na subdivisão B: — “Índia, Ceilão, Indochina, Índias Orientais e Filipinas”, no capítulo sôbre a Asia; e com mais felicidade, seis trabalhos de Ferrand e um de Storberck, no capítulo IV: — “Geógrafos árabes e turcos”. Uma observação se impõe espontaneamente: é que, para se utilizar a bibliografia como acabamos de o fazer, é preciso que se saiba previamente que, por intermédio de homens como Pero de Covilhã e Ibn Madjid, criou-se uma conexão entre o conhecimento dos dois mundos náuticos e científicos, até então separados, do Atlântico e do Oceano Índico, conexão que, a partir de Vasco da Gama, tornou-se — ao menos do ponto de vista ocidental — interpenetração.

A Bibliografia Déprez foi, pois, concebida segundo diversos princípios que, aliás, se confundiram durante a própria execução; mas, certamente, não segundo aquêle do desenvolvimento progressivo do conhecimento dos grandes caminhos oceânicos por tôda a humanidade; ou êste, da intercomunicação dos conhecimentos relativos às diversas bacias oceânicas.

Esclarecemos esta última idéia com outro exemplo. Para a viagem de Vasco da Gama e as viagens portuguesas que se seguiram, não cabe dúvida que é preciso ter-se em consideração

o conhecimento que os árabes tinham da zona ocidental do Oceano Índico, como também não cabe dúvida que eles transpuseram essa zona. O piloto de Vasco da Gama não é chamado num dos textos portugueses que dêle falam “Malemo Kanaka”, sendo a primeira destas palavras numa deformação de um termo árabe e a segunda, uma deformação de um termo tamul? Ora, a expansão portuguesa da Índia para Ayuthia, para Málaca, para as Molucas, mais tarde para a China e o Japão, não se pode explicar senão pela utilização dos conhecimentos lentamente acumulados pelos ribeirinhos tamuls, pelos malaios e chineses da parte oriental do Oceano Índico e das costas ocidentais do Pacífico central. E’, portanto, indispensável — numa bibliografia que quer ser um instrumento de orientação científica e não uma simples lista do que foi feito em certos setores — que se permita à pesquisa tirar proveito do que se sabe da intercomunicação dos conhecimentos relativos aos mundos oceânicos primitivamente isolados, ou, então, que se lhe permita saber onde se encontram, nesse aspecto, as lacunas de nossos conhecimentos.

Essas reflexões sôbre as partes da Bibliografia Déprez relativas às viagens portuguesas, tiveram por objeto mostrar que não é interessante refazer uma nova bibliografia, situando-se excessivamente no ponto de vista tradicional da expansão européia durante o período dito dos grandes descobrimentos; e diga-se o mesmo para uma compreensão profunda desta expansão em si. No nosso modo de ver, é absolutamente indispensável adotar um ponto de vista mais universal e explicar uma expansão por outra expansão. Sem a expansão asiática no Oceano Índico e no Oeste do Pacífico central, não se pode compreender a expansão européia nessas zonas. E’ preciso, portanto, estudar tôdas as expansões marítimas de maneira diferente da que se fêz há 30 anos atrás e dar às expansões européias uma importância muito maior ao se compreender uma nova bibliografia, a qual não poderá mais, no momento em que nos encontramos, exercer influência realmente estimulante sôbre a pesquisa, a menos que esteja concebida na escala da terra.

Agora, procuraremos fazer algumas reflexões, examinando a Bibliografia Déprez sôbre a América.

Vejamos os parágrafos do capítulo IX:

- a). — Descobrimto da América em geral;
- b). — Descobrimto da América pelos normandos;

- c). — Supostas descobertas da América antes de Cristóvão Colombo;
- d). — Os espanhóis e a América antes e depois do Descobrimento.

O capítulo X trata de Cristóvão Colombo sob as seguintes rubricas:

- a). — Obras gerais;
- b). — Publicações das fontes e estudos sobre as fontes;
- c). — Origem, pátria e nascimento de Colombo;
- d). — Outros pormenores da vida de Colombo;
- e). — Estudos sobre Colombo; Colombo e Toscanelli; as viagens de Colombo;
- f). — Uma carta atribuída a Colombo;
- g). — Reminiscências de Colombo;
- h). — Personalidades em relação a Colombo;
- i). — *Vária*.

O capítulo XI se intitula: “América por regiões” e subdivide-se em:

- a). — América do Norte;
- b). — América Espanhola;
- c). — Canadá, Terra-Nova, Labrador, Baía de Hudson e Detroit d’Aniam;
- d). — Luisiânia, Califórnia, México, América Central e Antilhas;
- e). — Brasil e outros países da América do Sul;
- f). — João e Sebastião Cabot;
- g). — Álvares Cabral;
- h). — Núñez de Balboa;
- i). — Américo Vespucci;
- j). — Hernán Cortez;
- k). — Outros viajantes.

Primeira observação: é muito e é muito pouco. Retomemos alguns capítulos para comprovar esta afirmação. No capítulo IX, o parágrafo “Os espanhóis e a América antes e depois do descobrimento” causa-nos, primeiramente, surpresa. Quando lemos os dez capítulos que o compõem, percebemos que este parágrafo poderia intitular-se “*Vária*” como o último parágrafo do capítulo seguinte. O capítulo sobre Colombo é um dos mais notáveis do volume pela riqueza de informação bibliográfica, mas não se pode dizer que ele esteja realmente

orientado pelas quatro viagens do grande descobridor. Mas é, sem dúvida, o capítulo sobre a “América por regiões” que exige maiores reflexões. No parágrafo inicial, sobre a América do Norte, encontramos principalmente capítulos relativos à História da colonização, ainda que uma “nota” de duas páginas de Miss Carus-Wilson, sobre os “marchands-adventures” de Bristol no século XV, nêle se tenha imiscuido. Com freqüência, vemos ultrapassado, neste parágrafo, o período tradicionalmente chamado “dos grandes descobrimentos”, posto que a História dos Estados Unidos vai de 1492 a 1920; uma “História da Colonização da América do Norte”, de 1492 a 1783; um trabalho de Denell sobre os “Espanhóis na América do Norte” abrange de 1513 a 1824, e assim por diante. Nos parágrafos consagrados às diferentes regiões, buscamos em vão algo sobre a magna questão do descobrimento progressivo da costa Oeste da América, costa Leste do Pacífico. Aqui, de novo, se detém a bibliografia no princípio da terceira década do século XVI. Não serão uns quantos capítulos referentes ao estreito de Magalhães que compõem o último parágrafo do capítulo dedicado a este descobridor, que remediarão as falhas. A nosso ver, seria mais indicado — dada a ausência no Pacífico oriental de grandes civilizações marítimas que preparassem as vias da descoberta européia, como foi o caso no Oceano Índico e no Sudoeste do Pacífico — tomar como fio condutor, as razões econômicas que estimularam os europeus: conquista dos países ricos e povoados, partindo para o México, para o Perú através do istmo centro-americano; nova investigação em busca das especiarias ao longo da costa brasileira, argentina e chilena e desta, para o Oeste através do Pacífico; depois, o estabelecimento progressivo do itinerário do galeão de Manilha, que tanta importância teve para o conhecimento das condições da navegação através do Pacífico central, assim como para a descoberta, propriamente dita, dessa imensa zona.

Após esta série de reflexões sobre o plano e o conteúdo da Bibliografia Déprez, penso que já podemos concluir, fixando algumas idéias que poderão, eventualmente, servir de base para a elaboração de uma nova bibliografia.

1.º. — A nova bibliografia já não pode mais ser concebida unicamente em função da expansão européia, o que implica conseqüências evidentes quanto ao recrutamento dos colaboradores.

2.º. — A nova bibliografia — e é uma conseqüência do primeiro ponto — não pode estar estritamente limitada, no

tempo, ao primeiro período tradicionalmente dito “dos grandes descobrimentos”.

3.º. — A nova bibliografia deve ser estruturada de uma maneira mais funcional, isto é, mais estimulante para a pesquisa mundial do que a precedente.

Uma consequência do primeiro axioma parece-me ser que é preciso proceder-se por grandes zonas oceânicas e que é preciso dar-se uma importância considerável à intercomunicação dessas zonas, sobretudo no que diz respeito aos conhecimentos relativos à economia e à náutica: aos primeiros, porque são aquêles cuja propagação provoca o desejo de estabelecer a intercomunicação; aos segundos, porque são os que asseguram essa intercomunicação, sendo o desenvolvimento ulterior dos conhecimentos econômicos o fator que mantém e desenvolve os contactos entre os dois mundos oceânicos antes separados.

Uma das consequências do segundo, parece-me a seguinte. É necessário fornecer-se para cada zona oceânica (Oceano Atlântico, Índico e Pacífico) a bibliografia indispensável para acompanhar-se o desenvolvimento dos grandes sistemas de navegação que permitiram a integração da zona no sistema mundial. Pedimos desculpas pelo emprêgo do termo geral de “sistema”, mas parece-nos, no momento, o único suficientemente amplo e que comporta, ao mesmo tempo, uma implicação técnica. Isto é, a de que é preciso que possamos compreender o que foi o comércio nestas zonas, visto que foi êle quase sempre o móvel único das explorações. Ademais, é preciso reunir os dados necessários para a compreensão das condições particulares da navegação da zona em causa: náutica, cartografia, tipos de embarcações, etc...

Outra consequência do segundo axioma acima proposto, parece-nos, é que após termo-nos esforçado por esclarecer as origens e as condições da integração de uma zona oceânica no sistema mundial de navegação, é preciso, também, que possamos acompanhar o desenvolvimento do que gostaríamos de chamar “a navegação integrada nas diferentes zonas”. Por navegação integrada, entendemos a adaptação da navegação de recém-chegados a uma nova zona e a transformação da navegação tradicional nesta zona. Só assim poderemos acompanhar o progresso do conhecimento dessas zonas e da sua participação crescente em um comércio de longo raio de ação. Daí ser indispensável prosseguir a investigação mais além do tradicionalmente chamado “período dos grandes descobrimentos” e avan-

çar pelos oceanos abertos, pelo menos até o momento em que a navegação a vela foi substituída pela navegação a vapor, avançando ainda pelos dois oceanos Ártico e Antártico, até nossos dias. Neste último caso, está claro que não se trata de integração no comércio marítimo mundial, sendo evidentes, contudo, os laços que se estabelecem com êste último, visto que se faz cada vez mais premente o estabelecimento de postos de contrôle, que permitam assegurar a preponderância estratégica, e, conseqüentemente, o contrôle das vias de comunicação, sem esquecer os recursos de ordem econômica que dêles advém. Isso, entretanto, como resultado de uma série de viagens cujos móveis pareciam, a princípio, puramente desinteressados, como foi o caso de outras épocas e em outros lugares.

Chegamos, assim, às conseqüências que, a nosso ver, podemos tirar do 3.º axioma acima formulado. Parece-nos que a melhor maneira de organizar funcionalmente uma nova bibliografia é orientá-la para a História dos grandes caminhos do comércio oceânico em sua relação com a integração do comércio marítimo num sistema mundial de navegação. Acrescentamos, imediatamente, que isto implica, contudo, infalivelmente e até mesmo necessariamente, cremos, uma posição muito particular da expansão marítima européia, dado que o transporte oceânico e, sobretudo, o interoceânico se acha, na sua maior parte, nas mãos de emprêsas, cujos diretores são de ascendência européia e cujo funcionamento é assegurado por capitais ocidentais. Sendo esta situação o resultado de uma evolução histórica, é esta evolução em si que deve, na nossa opinião, fornecer o fio de Ariadne de uma eventual bibliografia nova. Seria perfeitamente estranho à tóda preocupação histórico-científica que assim não fôsse e que só preocupações políticas, raciais ou outras impedem de reconhecer como resultado final, a partir do qual importa remontar a via dos tempos uma situação tão nitidamente evidente como esta cuja existência acabamos de recordar. Mas entendido isto, não se segue que, para compreender a evolução que terminou na situação atual, seja necessário limitar-se aos horizontes do mundo branco, ou mesmo atribuir a êste sòmente — por tóda parte e sempre — uma tal prioridade.

Provamos com um exemplo. E' perfeitamente inútil estudar o mundo marítimo antigo do Mediterrâneo para se compreender a expansão marítima européia da época dita dos grandes descobrimentos e dos séculos que se seguiram. Mas não é

possível saber-se, realmente, como a navegação e o comércio italiano medievais animaram a navegação e o comércio ibéricos a ponto de assegurar o seu dinamismo na época dos grandes descobrimentos, se não se estiver a par do desenvolvimento no Mediterrâneo depois das Cruzadas. E' preciso, pois, começar interessando-se pelas condições do comércio marítimo da Europa meridional a partir dessa época. Por outra parte, tratando-se da expansão muçulmana no Oceano Índico, sem a qual — já o dissemos e com insistência — não se pode compreender a intercomunicação dos mundos marítimos dos Oceanos Atlântico e Índico, é preciso retroceder muito no tempo, sem dúvida até a uma época que na Europa do Norte corresponde à expansão **viking**.

Creemos que agora, expostos que foram tantos princípios, já podemos tentar o esboço de um primeiro plano rudimentar de classificação.

*

I. — OS MUNDOS OCEANICOS ANTES DA SUA INTEGRAÇÃO.

A. — Oceano Atlântico.

a). — Preparação da expansão marítima européica: o Mediterrâneo na Idade Média a partir das Cruzadas. O despertar marítimo da Europa atlântica (até o descobrimento da América) como consequência das conexões com o Mediterrâneo;

b). — A expansão portuguesa e a espanhola no Atlântico;

c). — As expansões inglesa, francesa, holandesa, etc., no Atlântico.

(**Observação:** para o b) e c), não se trataria nesta parte senão da idade dos descobrimentos e do comércio colonial em suas relações com a fixação das rotas do tráfico marítimo atlântico).

d). — A intercomunicação das diferentes zonas coloniais (no interior de um mesmo império colonial, entre impérios).

B. — Oceano Índico.

a). — A expansão dos diversos mundos marítimos (muçulmano, malaio, etc...) a partir da expansão muçulmana no Oeste do Oceano Índico;

b). — A intercomunicação dêstes diversos mundos marítimos antes de Vasco da Gama.

C. — Oceano Pacífico.

a). — A expansão dos diversos mundos marítimos do Pacífico ocidental e meridional a partir da expansão chinesa;

b). — A intercomunicação dos diversos mundos marítimos antes do aparecimento dos portugueses e dos espanhóis no Pacífico ocidental e meridional.

*

II. — A INTEGRAÇÃO DOS MUNDOS OCEÂNICOS.

**A. — A intercomunicação
entre o Atlântico e o Oceano Índico.**

a). — Os portugueses no Oceano Índico;

b). — Os holandeses, ingleses, franceses no Oceano Índico;

c). — As transformações da navegação (européa e asiática) e do comércio no Oceano Índico após a intercomunicação, até o estabelecimento do predomínio inglês.

**B. — A intercomunicação
entre o Atlântico e o Pacífico.**

a). — Os europeus como agentes desta intercomunicação a partir de Magalhães até o estabelecimento dos ingleses na Austrália;

b). — A navegação européa no Pacífico: a fixação das rotas do comércio marítimo através dêste Oceano e ao longo de suas costas até a emancipação das colônias americanas;

c). — As transformações da navegação (européa, americana, asiática) após a intercomunicação durante o mesmo período;

**C. — A intercomunicação
entre o Oceano Índico e o Pacífico.**

a). — A ação dos europeus;

b). — As transformações após a intercomunicação.

*

III. — AS GRANDES ROTAS DO COMÉRCIO OCEANICO MUNDIAL APÓS A INTEGRAÇÃO DOS MUNDOS OCEÂNICOS.

- a). — A era do navio à vela (em tôda parte);
- b). — A era do navio à vapor (onde fôr necessário para explicar as transformações dos conhecimentos e dos meios marítimos).

Este plano de bibliografia vale, sobretudo, em função da pesquisa que objetiva a preparação de uma História Mundial da Navegação. Se admitirmos que é êsse um fim longínquo para o qual pode tender a Comissão Internacional da História Marítima, está claro que é preciso tornar possível sua realização com a criação de um nôvo instrumento bibliográfico de amplitude realmente mundial. Por outra parte, mesmo que uma semelhante História não possa ser realizada, o instrumento bibliográfico visado seria uma aquisição preciosa para a ciência histórica de todos os países.

*
* * *

QUADRO DE CLASSIFICAÇÃO (*).

I. — GENERALIDADES.

Serão classificadas nesta rubrica tôdas as obras cujo conteúdo abranja assuntos gerais no tempo e no espaço.

II. — OS MUNDOS OCEANICOS ANTES DE SUA INTEGRAÇÃO.

- 1. — **Generalidades.**
- 2. — **Oceano Atlântico.**
 - a). — Generalidades.
 - b). — Preparação da expansão marítima européia: O Mediterrâneo na Idade Média, a partir da expansão do Islão. O despertar marítimo da Europa atlântica (até a descoberta da América) após as conexões com o Mediterrâneo e os mares do Norte.

(*) . — Texto francês traduzido por E. Simões de Paula (Nota da Redação).

- c). — A expansão portuguesa e espanhola no Atlântico.
- d). — A expansão inglesa, francesa, holandesa, etc. no Atlântico.
(Nota: nas letras c e d deverão ser incluídas apenas obras que tratem da idade dos descobrimentos e do comércio colonial nas suas relações com a fixação das rotas do tráfico marítimo atlântico).
- e). — A intercomunicação das diferentes zonas coloniais (no interior dum mesmo império colonial e entre impérios).

3. — Oceano Índico.

- a). — Generalidades.
- b). — A expansão dos diversos mundos marítimos (muçulmano, malaio, etc.), a partir da expansão muçulmana no Oeste do Oceano Índico.
- c). — A intercomunicação desses diversos mundos marítimos antes de Vasco da Gama.

4. — Oceano Pacífico.

- a). — Generalidades.
- b). — A expansão dos diversos mundos marítimos do Pacífico ocidental e meridional a partir da expansão marítima chinesa.
- c). — A intercomunicação desses diversos mundos marítimos antes do aparecimento dos portugueses e espanhóis no Pacífico ocidental e meridional.

III. — A INTEGRAÇÃO DOS MUNDOS OCEANICOS.

- 1. — Generalidades.
- 2. — A intercomunicação entre o Atlântico e o Oceano Índico (a partir do fim do XV século).
 - a). — Generalidades.
 - b). — Os portugueses no Oceano Índico.
 - c). — Os holandeses, ingleses e franceses no Oceano Índico.

- d). — As transformações da navegação (européia e asiática) e do comércio no Oceano Índico após a intercomunicação, até o estabelecimento do predomínio inglês.
3. — **A intercomunicação entre o Atlântico e o Pacífico**
(a partir de 1519).
- a). — Generalidades.
 - b). — Os europeus como agentes dessa intercomunicação nos mares do Norte e nos mares do Sul, a partir de Magalhães até o estabelecimento dos ingleses na Austrália.
 - c). — A navegação européia no Pacífico: a fixação dos itinerários do comércio marítimo através desse Oceano e ao longo dessas costas até a emancipação das colônias americanas.
 - d). — A transformação da navegação (européia, asiática e americana) após a intercomunicação e durante esse período.
4. — **A intercomunicação entre os Oceanos Índico e Pacífico** (a partir do início do século XVI).
- a). — Generalidades.
 - b). — A ação dos europeus.
 - c). — As transformações após a intercomunicação.
5. — **O Mediterrâneo até Suez. Intercomunicação entre o Mediterrâneo e o Atlântico e entre o Mediterrâneo e o Oceano Índico.**

IV. — AS GRANDES ROTAS DO COMÉRCIO OCEÂNICO APÓS A INTEGRAÇÃO DOS MUNDOS OCEÂNICOS.

- 1. — **Generalidades.**
- 2. — **A era do navio a vela** (em toda a parte).
 - a). — Atlântico e Mediterrâneo.
 - b). — Oceano Índico.
 - c). — Oceano Pacífico.
 - d). — Oceano Ártico e Antártico.
- 3. — **A era do navio a vapor** (onde fôr necessário para explicar as transformações dos conhecimentos e meios marítimos).

* *

*

Decisões tomadas pelo Comitê Internacional de História Marítima durante as sessões de estudo de 26 e 27 de abril de 1963, realizada na Academia Belgica de Roma sob a presidência dos Professôres Charles Verlinden e Michel Mollat (*).

I. — Exame e análise do primeiro estágio dessa bibliografia mundial concernente ao período de 1932-1962 elaborada em fichas de formato internacional de 7 1/2 x 12 cms., segundo as regras adotadas pela Bibliografia Internacional das Ciências Históricas (Vide modelo anexo de fichas).

II. — Tôdas as fichas devem ser reagrupadas segundo a ordem de classificação definitivamente adotada, e devem conter no alto, à esquerda, a indicação da divisão às quais elas pertencem (Vide a ordem de classificação).

III. — Tôdas as fichas deverão trazer no alto, à direita, um sinal convencional destinado a caracterizar o conteúdo da obra. Para facilitar o emprêgo dêsses sinais convencionais, foram formuladas as seguintes definições:

- **obra geral** é o estudo dum conjunto de problemas. Será necessário promover a distinção entre a obra geral de vulgarização ao qual está reservada o sinal em forma de um losângulo branco e a obra geral de base, que será caracterizada pelo sinal em forma de um losângulo prêto.
- — **a monografia** é o estudo dum assunto limitado no espaço e no tempo (por exemplo: uma biografia, uma viagem).
- ⊙ — **a vista de conjunto** é um esbôço mais ou menos detalhado dum problema visto na sua totalidade.
- ⊗ — **hipótese de trabalho**; classificar-se-á também com êsse sinal os problemas de método.
- — **estudo crítico duma questão**; com êsse sinal serão classificados também as resenhas bibliográficas importantes, especificando em nota que se trata duma resenha de determinada obra.

(*) — Texto francês traduzido por E. Simões de Paula (Nota da Redação).

Explorateurs (Les) Célèbres, publié sous la direction de André Leroi-Gouhnan, Genève-Paris, Lucien Mazenod 1947, In-4°, 368 p.

R. H.

- Monde
- Explorations
- Leroi-Gouhnan (André)

BACKER (J.L.N.). Histoire des découvertes géographiques et des explorations. Nouvelle édition révisée. Traduction française de Maurice Planiol. Paris, Payot, 1949. In-8°, 455 p.

R. H.

- Monde
- Explorations

II. 2. c. ●

GAMBIER (R.). Diogo Cao et la découverte du Congo (Bulletin de la Société Royale belge de Géographie, Bruxelles, LXXIII, 1949, p. 1-42.)

R. H.

- Congo. Découverte
- Cao (Diogo)

II. 2. b. □

MAUNY (Raymond). Les prétendues navigations dieppoises sur la côte occidentale d'Afrique au XIVe siècle (Bulletin de l'Institut français d'Afrique noire. Dakar XII, 1950, p. 122-134)

R. H.

- Dieppois
- Guinée

III. 4. b

©

KAMMERER (Albert). La découverte de la Chine par les Portugais au XVI^e siècle et la cartographie des portulans avec des notes de toponymie chinoise, par Paul Pelliot, Leiden, E. J. Brill, 1944. In-4^o, X-266 p.

R. H.

- Chine
- Portugais
- Cartographie
- Pelliot (Paul)

+¹ — **edições de textos**; em notas dever-se-á dizer se são completas, incompletas ou críticas.

□ — **repertórios** e catálogos de documentos; serão anexados estudos críticos sobre as fontes.

B — **Bibliografia**.

IV. — Para facilitar a elaboração dum índice analítico de conjunto da bibliografia, cada ficha deverá trazer em baixo a ou as palavras-chaves da matéria contida na obra.

V. — Cada ficha deverá ser assinada com as iniciais do seu responsável.

As seguintes decisões foram tomadas sobre certos pontos particulares:

1. — As viagens terrestres das quais uma parte fôr efetuada por mar (exemplo: Marco Polo) ou os viajantes terrestres que procuram uma via marítima (Champlain, Cavelier de la Salle...) deverão ser separadas. Pelo contrário, serão postas à margem tôdas aquelas que não buscam pôr em conexão duas grandes vias marítimas, o que exclui da bibliografia, por exemplo, uma grande parte dos exploradores africanos do século XIX. Deverão ser separadas igualmente os estudos sobre a colonização nas suas ligações com a circulação marítima.
2. — Para as obras que tratam de cartografia, serão consideradas apenas aquelas que se relacionam com as grandes

etapas da cartografia marítima ou com os estudos críticos das cartas marítimas que expressem o estado dos conhecimentos marítimos de determinada época e que servirão à navegação.

3. — Entram no quadro da bibliografia todos os trabalhos relacionados com os canais marítimos (Suez, Panamá, etc.).
4. — Para o estudo de portos, só conservar as que se relacionam com as rotas marítimas.
5. — Obras publicadas em outros alfabetos além do latino.
 - **Para as obras em caracteres cirílicos;** transliteração do nome do autor e tradução do título em inglês ou francês.
 - **Para as obras em caracteres chinês, japonês, etc.;** transliteração, segundo o sistema Wade Giles, do nome do autor e do título do trabalho, assim como a tradução do título em inglês ou francês.
 - **Para as obras em árabe;** aplicar as regras seguidas pela Enciclopédia do Islão (em língua inglesa ou francesa).

Tôdas as fichas deverão ser enviadas ao Professor Charles Verlinden, Vice-presidente da Comissão Internacional de História Marítima, diretor da Academia Belgica, Via Omero, 8. Roma (Itália) o mais tardar até junho de 1964.

CHARLES VERLINDEN

Diretor da Academia Belgica de Roma. Vice-presidente da Comissão Internacional de História Marítima.