

anais de história de além-mar

XX

ANO 2019

CHAM – CENTRO DE HUMANIDADES

FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

UNIVERSIDADE DOS AÇORES

 CHAM
CENTRO DE
HUMANIDADES
NOVA FCSH – UAc



anais de história de além-mar

XX
2019

PERIODICIDADE	Anual
DIRECÇÃO	João Paulo Oliveira e Costa
COORDENAÇÃO	João de Figueirôa-Rêgo
SECRETARIADO	Cátia Teles e Marques Inês Cristóvão
CONSELHO DE REDACÇÃO	Alexandra Pelúcia (CHAM / NOVA FCSH) Edite Alberto (CHAM / NOVA FCSH) George Evergton Salles de Souza (Universidade Federal da Bahia) Inês Cristóvão (CHAM / NOVA FCSH) João de Figueirôa-Rêgo (CHAM / NOVA FCSH) Rui Loureiro (Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes; CHAM / NOVA FCSH) Santiago de Luxan Melendez (ULPGC)
CONSELHO CONSULTIVO	Ana Isabel Buescu (CHAM / NOVA FCSH) André Teixeira (CHAM / NOVA FCSH) Ángela Domingues (Universidade de Lisboa/CH) Angelo Alves Carrara (Universidade Federal de Juiz de Fora) António de Almeida Mendes (Université de Nantes) Avelino de Freitas de Meneses (CHAM / Universidade dos Açores) Barbara Karl (Textilmuseum St. Gallen) Cátia Antunes (Universiteit Leiden) Fernando Bouza Álvarez (Universidad Complutense de Madrid) Hervé Pennec (Centre national de la recherche scientifique) Ines G. Županov (Centre national de la recherche scientifique) István Rákóczi (Eötvös Loránd Tudományegyetem) José da Silva Horta (Universidade de Lisboa) João José Reis (Universidade Federal da Bahia) José C. Curto (York University) José Damião Rodrigues (Universidade de Lisboa) José Javier Ruiz Ibáñez (Universidad de Murcia) Leonor Freire Costa (Universidade de Lisboa) Malyn Newitt (King's College London) Miguel Ángel de Bunes Ibarra (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) Miguel Metello de Seixas (Universidade Lusíada de Lisboa; IEM / NOVA FCSH) Nuno Senos (IHA / NOVA FCSH) Pedro Cardim (CHAM / NOVA FCSH) Pedro Puntoni (Universidade de São Paulo/Cebrap) Rogério Miguel Puga (CETAPS / NOVA FCSH) Tonio Andrade (Emory University) Zoltán Biedermann (University College London)
EDIÇÃO E PROPRIEDADE	CHAM — Centro de Humanidades Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade NOVA de Lisboa Universidade dos Açores
SEDE ADMINISTRATIVA	Av.ª de Berna, 26-C 1069-061 Lisboa anais.cham@fcsch.unl.pt http://www.cham.fsch.unl.pt
REVISÃO DE TEXTO	Margarida Baldaia
CAPA E PROJECTO GRÁFICO	Patrícia Proença
COMPOSIÇÃO	Edições Húmus
IMPRESSÃO	Papelmunde – V. N. Famalicão
TIRAGEM	300 exs.
ISSN	0874-9671
DEPÓSITO LEGAL	162657/01

anais de história de além-mar

XX
2019

CHAM – CENTRO DE HUMANIDADES
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA
UNIVERSIDADE DOS AÇORES



REFEREES 2018-2019

Alicia Vallina (SGPPC, Ministerio de Defensa)
Ana Sofia Ribeiro (CIDEHUS- UÉ)
Antonella Romano (Centre Alexandre Koyré, EPHE)
António Alvarez-Ossorio (Universidad Autónoma de Madrid)
Antonio García-Abásolo (Universidad de Córdoba)
Arturo Morgado García (Universidad de Cadiz)
Axelle Chassagnette (Université Lumière Lyon 2)
Carlos Gabriel Guimarães (Universidade Federal Fluminense)
Christine Bousquet (Le Studium Loire Valley, IAS)
Cristina González Caizán (Universidad de la Rioja)
David Wheat (Michigan State University)
Eberhard Craillsheim (Centro de Ciencias Humanas y Sociales – CSIC)
Fernando Sequeira Lima (Instituto de Economia da Universidade Federal Rio de Janeiro)
George F. Cabral de Souza (Universidade Federal de Pernambuco)
Grace E. Coolidge (Grand Valley State University)
Guillaume Gaudin (Université Toulouse 2)
José Rivair Macedo (Universidade Federal do Rio Grande do Sul)
Júlio Joaquim da Silva (CHAM / NOVA FCSH)
Karen Macknow Lisboa (Universidade de São Paulo)
Leila Mezan Algranti (Universidade Estadual de Campinas)
Luiz Barros Montez (Universidade Federal do Rio de Janeiro)
Margarita Serna Vallejo (Universidad de Cantabria)
Maria Augusta Lima Cruz (CHAM / NOVA FCSH)
Maria de Fátima Reis (Faculdade de Letras, ULisboa)
María Dolores Elizalde Pérez-Gruoso (Instituto de Historia – CSIC)
María Jesus Benites (Universidad Nacional de Tucumán / CONICET)
Marília Santos Lopes (Universidade Católica Portuguesa)
Miriam Claude Meijer (University of Maryland)
Nathalie Bouloux (Université de Tours)
Ronald Raminelli (Universidade Federal Fluminense)
Silvia Sebastiani (Centre de Recherches Historiques, EHESS)
Vânia Leite Fróes (Universidade Federal Fluminense)
Vanicléia Silva Santos (Universidade Federal de Minas Gerais)

Os *Anais de História de Além-Mar* estão referenciados e indexados nas seguintes bases de dados internacionais:

America: History and Life

CARHUS Plus

CIRC

classifICS

ERA

ERIH Plus

Fonte Academica

Historical Abstracts

Index Copernicus

Latindex (catálogo)

MEDLINE|PubMed

MIAR

Qualis/Capes

Scopus|Elsevier

SHERPA/RoMEO

SJR

O CHAM – Centro de Humanidades da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e da Universidade dos Açores é financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia – UID/HIS/04666/2019.

Índice

- 7 Nota de Abertura
João Paulo Oliveira e Costa
-

A PRIMEIRA VIAGEM DE CIRCUMNAVEGAÇÃO: HISTÓRIAS CONECTADAS
E PERSPECTIVAS BIOGRÁFICAS
THE FIRST VOYAGE OF CIRCUMNAVIGATIONS: CONNECTED HISTORIES
AND BIOGRAPHICAL APPROACHES

- 11 Introdução
Dejanirah Couto, Rui Loureiro
- 17 Magallanes y el dibujo del mundo
Isabel Soler
- 61 Antonio Pigafetta, cavaleiro do Mar Oceano. Uma reconstrução biográfica
Nunziatella Alessandrini
- 81 Les cartographes Reinel et les cartes de l'expédition de
Fernand de Magellan
Dejanirah Couto
- 121 Astrología a bordo: Andrés de San Martín y el viaje de Magallanes
Leonardo Ariel Carriò Cataldi
- 145 Wayward Needle and Familiar Spirit: The Trajectories of Rui and Fran-
cisco Faleiro in Early Modern Spain
Edward Collins
- 173 *Habent sua fata libelli*. Elcano y la construcción del relato de la primera
circunnavegación, una historia apasionante de errores e imprecisiones
F. Borja Aguinagalde
- 215 Maximilianus Transylvanus et Pietro Martire d'Anghiera. Deux humanis-
tes à la cour de Charles Quint
Emmanuelle Vagnon

- 249 Fortifying the city of Salvador: municipal constraint or “informal imposition”? State-building and long-distance governance in early 17th century Brazil (c. 1604)
Irene María Vicente Martín
- 279 Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)
Poliana Cordeiro de Farias, Hyllo Nader de Araújo Salles
- 319 Recensões | Book reviews
- 329 Procedimentos & Normas Editoriais | Editorial Process & Guidelines

Nota de Abertura

Caro leitor

Com este número completam-se vinte anos de publicação ininterrupta dos AHAM. Na senda do que referimos há um ano, a nossa revista continua a caracterizar-se por uma fortíssima dimensão internacional, ao mesmo tempo que prossegue a sua missão de ser um fórum de debate e análise sobre o tema geral da globalização desencadeada no século XV pelos Portugueses que logo se tornou num fenómeno de dimensão mundial. Apresentamos inclusive a lista dos avaliadores externos que colaboraram connosco na selecção dos trabalhos publicados nas revistas XIX e XX, que são por si só uma prova do impacto da nossa revista no meio académico internacional. A todos deixo uma palavra de profundo agradecimento, na medida em que as suas intervenções são cruciais para que se possa escolher os melhores dos muitos trabalhos que nos são submetidos, vindos das mais variadas partes do mundo.

Num ano em que um painel de avaliadores recrutado pela FCT entendeu reduzir o CHAM a uma unidade de investigação sem impacto internacional relevante, sentimos ainda mais orgulho pelos resultados alcançados, que nunca serão diminuídos por um parecer tendencioso e ignóbil.

Neste número assinalamos o quinto centenário do início da expedição idealizada por Fernão de Magalhães, que viria a ser uma peça fundamental para a percepção da verdadeira dimensão do planeta e para o conhecimento de que a maior parte da sua superfície é coberta pelo grande oceano. O *dossier* coordenado por Dejanirah Couto e Rui Loureiro traz novos contributos para este tema que queda sempre incompleto nos nossos espíritos. O CHAM tem colaborado activamente na celebração desta efeméride e representa mesmo a NOVA na RUMA – a rede de universidades magalhânicas, que agrupa universidades de nove países.

Este é o último número dos AHAM que sairá sob a minha direcção. Assumi esta responsabilidade em 2003, pouco depois de ter sido eleito Director do CHAM. Durante dezoito anos dirigi o Centro e os AHAM e fi-lo com gosto e sentido de missão, mas já é tempo de renovar caras e estratégias, sem que isso signifique necessariamente mudanças bruscas na vida do CHAM ou no conceito dos AHAM. Ao longo destes anos contei especialmente com a colaboração dos secretários, a quem agradeço o seu esforço lembrando os seus nomes: Pedro Cardim, Ângela Domingues, André Teixeira e João de Figueirôa-Rêgo. Uma palavra especial é devida ao João, que nos últimos anos conseguiu repor os AHAM na primeira linha das publicações internacionais, fruto de um trabalho dedicado e extraordinariamente competente que todos admiramos e de que todos somos devedores.

Terminado este longo mandato, espero regressar às páginas dos AHAM como simples autor, fazendo desde já votos de grande sucesso para todos os que irão manter a revista viva na próxima década.

Lisboa, 30 de Dezembro de 2019

João Paulo Oliveira e Costa

**A primeira viagem de circunavegação:
histórias conectadas
e perspectivas biográficas**

The first voyage of circumnavigations:
connected histories
and biographical approaches

Coord.

Rui Manuel Loureiro
Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes;
CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa

Dejanirah Couto
École Pratique des Hautes Études

Introdução

Em 2019 passam 500 anos sobre a data da partida do porto de Sevilha de uma armada de cinco navios comandada por Fernão de Magalhães. O navegador português, incompatibilizado com el-rei D. Manuel I de Portugal, fora colocar-se ao serviço de Carlos I de Espanha, propondo-se encontrar um caminho marítimo para a Ásia pela via ocidental. Ou seja, retomava o projecto de Cristóvão Colombo, que menos de três décadas antes fracassara, ao topar com uma larga massa de terra na parte mais ocidental do Atlântico, a qual com o correr dos anos se revelara intransponível. O acesso de navios espanhóis à rota do Cabo estava interdito, nos termos do Tratado de Tordesilhas, que fora assinado entre as coroas ibéricas em 1494. Por esse motivo, Espanha procurava um caminho alternativo para a Ásia das especiarias, onde os portugueses estavam desde 1498 a construir uma presença sólida, que com o correr dos anos daria origem ao chamado Estado da Índia. A passagem desta efeméride é uma boa ocasião para visitar a história desta histórica viagem, dos seus protagonistas e da extraordinária conjuntura em que se inseriam.

O presente dossier propõe um olhar reformulado sobre as circunstâncias da viagem, o périplo propriamente dito e a personalidade do navegador. Aparentemente, a gigantesca, internacional e muito biselada historiografia sobre a viagem de Fernão de Magalhães parece hipotecar qualquer perspectiva séria de uma nova abordagem, dado que esta dependeria também da descoberta de nova documentação. Mas a verdade é que a viagem e o seu capitão-mor têm sido tratados sobretudo sob o ângulo factual, privilegiando uma narrativa histórica sequencial – quando não totalmente mitificada com intuítos políticos e ideológicos, assumindo laivos de *roman historique*.

Para analisar um evento proteiforme e de tão amplo significado a nível mundial, é decerto possível ir mais longe, se se abordarem vertentes específicas, envolvendo a produção de saberes científicos e empíricos em torno

da viagem (conhecimentos geopolíticos, etnológicos e naturalistas, técnicas de navegação, morfologias da representação artística, etc.), ou as que cobrem diversos terrenos da história social. Por outro lado, identificar tripulações da expedição ou populações autóctones com as quais os homens de Magalhães entraram em contacto é sem dúvida necessário, mas insuficiente.

Por estas razões, a escolha dos editores deste dossier temático, que se inscreve na sequência dos debates em torno dos actuais paradigmas definindo a disciplina histórica, recaiu sobre uma forma específica de abordagem do périplo magalhânico, que, tanto quanto sabemos, não foi ainda aplicada à viagem de circumnavegação. Com o objectivo de melhor apreender os seus variados aspectos, tentou-se abrir novas perspectivas através de uma série de contribuições de cariz biográfico, em que a circumnavegação é estudada através dos múltiplos ângulos de visão, ou seja através de um *networking* de itinerários de personagens que gravitaram em torno de Magalhães, e que de algum modo influenciaram a viagem ou a memória colectiva que dela se construiu ulteriormente, tanto em Portugal como nos países directa ou indirectamente a ela ligados. É portanto no ponto de vista das biografias do *in-grupo* à volta do navegador, das suas interacções (ou não), das suas circulações, e das suas participações no projecto de Magalhães, que as contribuições dos participantes deste dossier temático se situam. Deste modo, o indivíduo aparece aqui como vector de uma história que se desenvolve a vários níveis e que se constrói simultaneamente, numa cronologia determinada, à volta do indivíduo e à volta do grupo.

A escolha de estudar a viagem de circumnavegação e o seu empreendedor através das biografias do seu círculo social mais próximo, ou de personagens indirectamente relacionados com a viagem, responde a uma outra opção, que tem a ver também com os paradigmas actuais da disciplina histórica. Do mesmo modo que o acesso a diversos acontecimentos do passado se pode agora fazer, de modo descomplexado, através das datas¹, sem o estigma de se pretender reproduzir uma perspectiva tradicional dominada pela “história factual”, também agora nos encontramos no final de um processo de lenta mas segura reabilitação do género biográfico, duplamente desprezado e banido no século XX. O primeiro período de rejeição da biografia foi aberto pela revista *Annales*, no final da década de 1920, e o segundo no pós Segunda Guerra Mundial, mais concretamente em 1945, pela mão de Fernand Braudel e alguns outros historiadores.

¹ Ver a introdução de Romain Bertrand, *Une autre histoire des découvertes* (Paris: Le Seuil, 2019).

Esta segunda época assistiu à ascensão da história económica e social, intimamente ligada ao paradigma estruturalista e marxista. Na óptica de uma história quantitativa e abstracta, onde a ênfase era posta nos movimentos de massas e na dinâmica de classes, o individual – e a biografia sendo a sua perfeita expressão – foi pouco a pouco relegado, conotado com uma história factual sobretudo diplomática e político-militar, privilegiando biografias de “grandes homens”, datas de batalhas, narrativas de reinados e tratados, acusada, *in fine*, de pouca cientificidade, já que a sua elaboração privilegiava forçosamente formas discursivas de estilo literário. Graças também à influência da então ainda jovem disciplina da Sociologia, o que interessava era dar atenção à *longue durée* das forças colectivas e anónimas, às transições e mutações institucionais, às condições económicas e sociais, abandonando simultaneamente a precaridade do tempo curto do “acontecimento”, a bitola pela qual se orientava finalmente a vida humana. Noutros termos, havia pois que estabelecer um certo número de leis, partindo da aferição de relações estáveis e regulares que condicionam sistemas de causalidade: o indivíduo deixava de ser considerado na sua singularidade, para passar a fazer parte do colectivo, integrado numa complexa rede de sistemas simbólicos que lhe retiravam a autonomia como actor histórico. Não havia pois razão para continuar a produzir biografias.

Embora esta nova epistemologia tenha feito globalmente numerosos adeptos, tanto na Europa como fora dela, o certo é que as antigas práticas de fazer história não desapareceram. Ao contrário, resistiram aqui e além, por razões variadas que não será necessário evocar aqui. Na década de 1980, não foi sem dúvida estranho ao renascer da biografia, como uma das formas de fazer história, o facto de que continuava a ter ampla aceitação popular para além dos círculos universitários onde se gizavam historiografias: para o grande público, a identificação do leitor com o biografado era bem mais acessível que a austera interpretação estatística dos dados históricos. Embora por vezes com algum desfazamento, a História, como campo de conhecimento, foi sempre fazendo eco ao momento político e social. A crise das ideologias e dos modelos de inteligibilidade vigentes no século XX, sobretudo os do marxismo, teve um impacto considerável na disciplina, como aliás noutros campos de investigação das ciências humanas; os anos 1990 assistiram à progressiva reabilitação de uma História privilegiando agora a articulação do político e económico ao cultural, dando ênfase ao singular, aos percursos individuais, às práticas sociais e às mentalidades que as construíram e, concomitantemente, abrindo novos

espaços aos estudos de casos e à chamada micro-história. Permitindo um mais fácil manejo das escalas – essenciais ao trabalho do historiador – esta foi-se tornando, com efeito, uma das ferramentas da história conectada e da história global. Paralelamente, o questionamento atingiu igualmente a história económica, criticada por não levar suficientemente em conta a dimensão social².

Todavia, no que diz respeito à biografia, era impossível voltar atrás, e tal como Pierre Bourdieu fez notar nalgumas das suas críticas ao projecto biográfico³, não fazia sentido escrever biografias tal como tinham sido elaboradas no período fasto da história factual: lineares, coerentes e lógicas, quando o percurso individual é fragmentário, contraditório, imprevisível e sempre extraordinariamente complexo, porque (para além dos contextos sociais) se encontra fundamentalmente enraizado em problemáticas identitárias e na psicologia do indivíduo. A biografia veio assim a tornar-se um autêntico laboratório de elaboração da História, e um desafio para o historiador, levando Jacques Le Goff a declarar em 1999 que a biografia era «o *summum* da profissão de historiador»⁴. Ao abordar a problematização suscitada pela documentação, permitia um questionamento permanente das metodologias utilizadas, logo que surgia a necessidade de inscrever o singular no colectivo, e de integrar simultaneamente os aspectos aleatórios inerentes ao factor humano, entre os quais se contava a dinâmica subjectiva das trajetórias dos actores. Assim, e tal como o preconizava Lucien Febvre, a nova biografia não extrai o indivíduo do seu contexto, e aceita-o até certo ponto como fruto do meio social em que se move. Mas presta agora uma atenção redobrada a outros parâmetros que associam simultaneamente a dimensão individual e a colectiva, respeitando a reabilitada liberdade individual⁵.

Entre as diversas soluções que se apresentaram, a introdução da história das representações na biografia, veio permitir uma melhor articulação de todos estes factores, já que permite integrar a diversidade de uma época, pensar a dimensão concreta do indivíduo, e incorporar no trabalho biográfico os universos ficcionais – mitos e lendas – que construíram o imaginário individual e que o incorporaram numa comunidade

² Ver os modelares trabalhos de Francesca Trivellato (Institute for Advanced Study, Princeton).

³ BOURDIEU, Pierre. 1986. « L'illusion biographique ». Actes de la Recherche en Sciences sociales 62-63: 69-72.

⁴ Entrevista ao jornal *Libération*, 7 de Outubro de 1999.

⁵ Ver LEVI, Giovanni. 1989. « Les usages de la biographie ». Annales E.S.C. 44 (6): 1325-1336.

social de destinos. É certo que a nova biografia como género histórico faz também surgir outro tipo de problemas – dos quais a determinação da veracidade, não do percurso de vida do biografado mas da sua personalidade “real”, é um dos mais relevantes. Contudo, esta problemática requer outros instrumentos de análise que não serão aqui examinados. O que interessa sublinhar é que, apesar do questionamento incessante a que as crises mundiais submetem a História como campo de conhecimento no século XXI, muitas outras opções se nos oferecem ainda na actual escrita da biografia: estudos de casos de personagens obscuros (de que testemunham os trabalhos de Carlo Ginzburg, entre muitos outros), biografias cruzadas, biografias indirectas (escritas por contemporâneos do biografado) biografias colectivas sob forma prosopográfica – as opções são diversas, e os ângulos de visão em aberto, múltiplos. É neles se inscrevem pois as contribuições do presente volume.

A ideia original deste dossier contempla então uma série de biografias, escritas por especialistas desafiados para tratarem determinadas figuras, directa ou indirectamente ligadas à primeira viagem de circumnavegação, utilizando a língua de sua escolha. Fernão de Magalhães é o primeiro e incontornável nome desta lista, sendo a sua figura abordada por Isabel Soler. Segue-se um dos companheiros de Magalhães, e rigoroso cronista de toda a viagem, Antonio Pigafetta, cujo percurso é traçado por Nunziatella Alessandrini. Aparecem depois os homens que contribuíram de forma activa, e sobretudo do ponto de vista técnico-científico, para a construção do projecto magalhânico: os cartógrafos Reinel, pai e filho, aqui abordados por Dejanirah Couto; o astrólogo Andrés de San Martín, estudado por Leonardo Ariel Carriò Cataldi; e os irmãos Faleiro, especialistas em questões cosmográficas, tratados por Edward Collins. Depois, o navegador Juan Sebastián Elcano, responsável pela efectiva conclusão da circumnavegação, que é biografado por Francisco Borja Aguinagalde. Enfim, os dois primeiros cronistas da viagem de circumnavegação, Maximiliano Transilvano e Pietro Martir de Anghiera, examinados por Emmanuelle Vagnon. Por razões diversas, ligadas sobretudo a dificuldades de respeitar prazos essenciais no movimento editorial de uma revista científica, ficaram de fora estudos sobre Estêvão Gomes, o piloto trânsfuga; Francisco Serrão, o amigo de Magalhães; Cristóbal de Haro, o financiador da expedição; Gonzalo Gómez de Espinosa, outro dos capitães; e António de Brito, o protagonista da contra-viagem manuelina. Ficarão decerto para uma próxima oportunidade. Entretanto, aqui fica um especial agradecimento aos sete

especialistas que aceitaram o nosso desafio, e respeitaram os prazos estabelecidos, contribuindo, todos de forma rigorosa e inovadora, para o presente dossier magalhânico.

Dejanirah Couto

École Pratique des Hautes Études, France. *E-mail*: dejanirahcouto@noos.fr.

Rui Manuel Loureiro

Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes; CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal. ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-4635-4096>. *E-mail*: descobrimentos@gmail.com.

Magallanes y el dibujo del mundo*

Isabel Soler**

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 17-60. ISSN 0874-9671

Resumo

A história do Ocidente e do mundo não se explica sem o navegador português Fernão de Magalhães, responsável pela mais audaz de todas as viagens marítimas realizadas. No entanto, essa expedição às Molucas, que se tornou na primeira viagem de circum-navegação do globo e que se repercutiu drasticamente no conhecimento da realidade do mundo, foi muito controversa. Controverso era o seu capitão-mor muito antes de zarpar de Sevilha, controverso foi o seu governo e igualmente controversas foram as consequências político-geográficas, e também física e moralmente humanas daquela aventura.

Palavras-chave: Fernão de Magalhães, viagem de circum-navegação, literatura de viagens, viagens marítimas renascentistas.

Data de submissão: 14/06/2019

Data de aprovação: 02/11/2019

Abstract

The history of the West and the world cannot be explained without the Portuguese navigator Ferdinand Magellan, responsible for the boldest of all sea voyages. However, this expedition to the Molucas, which ended up being the first circumnavigation journey of the globe and had a drastic impact on the knowledge of the world's reality, was very controversial. Controversial was his captain long before leaving Sevilla, controversial was his government and equally controversial were the political-geographical, as well as physical and morally human consequences of that adventure.

Keywords: Ferdinand Magellan, voyage of circumnavigation, travel writing, Iberian discoveries, Renaissance sea voyages.

Date of submission: 14/06/2019

Date of approval: 02/11/2019

* Este trabajo se enmarca en el proyecto «Imágenes y fantasmas de la ciencia ibérica, ss. XVI-XVIII» (HAR2014-52157-P), dirigido por el Dr. Juan Pimentel del Instituto de Historia del CSIC. A su vez, forma parte de una investigación más extensa, en curso actualmente.

** Universitat de Barcelona, España.

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-8113-3950>. *E-mail*: isabelsoler@ub.edu.

Magallanes y el dibujo del mundo

Isabel Soler

En una de las doce planchas inferiores, debajo del cabo de Buena Esperanza y ya en aguas del Índico, el impresor y geógrafo Martin Waldseemüller representó en su *Carta Marina* de 1516 al rey Manuel I de Portugal como un poderoso dios marino cabalgando un delfín. En la imagen, lleva ceñida la corona imperial, sostiene el cetro con la mano derecha y en la izquierda sujeta una cruz en cuyo mástil ondea la bandera portuguesa. Sobre esa cruz reza la leyenda *Cristianísimo Emanuelis Regis Portugale Victoria*¹. Como queda explícito en el título, en ese mapamundi de 1516, siempre injustamente empañado por el más célebre y estudiado de 1507, quiso Waldseemüller explicar los viajes marítimos portugueses y la forma de todo el mundo conocido en su tiempo, pero también quería demostrar las diferencias entre la realidad presente del mundo y la de la tradición de los Antiguos².

El dibujo de la realidad del mundo es el metódico trabajo de los cartógrafos renacentistas en un momento en el que es tan drásticamente cambiante como lo son las noticias sobre él que llegan con las naves de la Carrera oceánica peninsular. Si en 1507, Waldseemüller había incluido las divulgadas *Navegationes* de Américo Vespucio en su edición de la ptolemaica *Cosmographiae introductio* y³, para ilustrar esa averiguada nueva realidad vespuciana, enriqueció el antiguo tratado clásico con el bello planisferio en el que se da nombre por primera vez a América, diez años después, en 1516, el cartógrafo alemán parece querer ser justo —o más plural respecto al mundo y sus noticias, o más cauto respecto a las noticias sobre el mundo— y sutilmente hace desaparecer ese nombre de América de la nueva *Carta Marina*, para que el ya indiscutiblemente Nuevo Mundo vuelva a ser asiáticamente colombino. Eso parece querer decir la inscripción situada sobre la península

¹ Un estudio pionero sobre imperialismo manuelino en Thomaz 1990. Véase también Soler 2015.

² *Carta Marina Navigatoria Portugallen, navigationes atque tocius cogniti orbis terre marisque formam naturamque situs et terminas nostris temporibus recognitos et ab antiquorum traditione differentes, eciam quor (um) vetusti non meminerunt autores, hec generaliter indicat.*

³ *Cosmographiae introductio cum quibus dam geometriae ac astronomiae principiis ad eam rem necessariis. Insuper quatuor Americi Vespucii navigationes. Universalis cosmographiae descriptio tam insolido quam plano, eis etiam insertis, quae in Ptholomeo ignota a nuperis reperta sunt.*

de La Florida: «Terra de Cuba-Asie Partis» [sic]; pero más abajo, en un gran recuadro frente a las costas brasileñas, Waldseemüller da orden de llegada a los navegantes en esa Asie-Partis: «Cristoferus Columbus Ianuensis Primus. Petrus Alliares secundus. Albericusque Vesputius Tertius» (Hessler et al. 2012). Son los tres nombres que el cartógrafo considera indispensables para explicar la navegación portuguesa a la que dedica su carta, aunque dos de ellos, veteranos de la escuela oceánica lusa, navegaron hacia esa América de 1507 o hacia esa Terra Nova de 1516 bajo estandarte castellano.

Martin Waldseemüller murió el 16 de marzo de 1520, y hubiera podido vivir más, porque tenía unos cincuenta años en fechas de su fallecimiento. De haber sobrevivido apenas un par de años, como muchos de los más informados cartógrafos de la época, hubiera tenido acceso a las noticias geográficas que llegaron con la nao *Victoria* que Juan Sebastián Elcano consiguió hacer regresar a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522. No tardaron en divulgarse por Europa esas sorprendentes noticias, por lo que muy probablemente se hubiera puesto a trabajar en un nuevo mapamundi, en el que quizás, también muy al sur, hubiese aparecido la imagen del emperador Carlos V, esta vez, cabalgando las olas del Pacífico, junto al cabo Deseado que da fin al angosto y laberíntico estrecho patagónico. Sin nombrarlo, Waldseemüller había dado espacio al Pacífico en su mapa de 1507, pero, como asimismo ocurrió con América, lo hizo desaparecer en el de 1516. Tal vez ahora, en su hipotético planisferio de 1522, Carlos apareciera, no como un dios marino, al modo manuelino, sino como el emperador de la vuelta al mundo.

Ni el cartógrafo ni el capitán mayor de la Armada de las Molucas lo supieron nunca, pero en eso se convirtió Carlos V, en el César de la circunnavegación del globo. Y en su simbólico e icónico afán espacial, iba a vincular la total esfericidad de la tierra al nombre del que realmente la había navegado: *Primus circumdedisti me* rezaría a partir de 1522 el escudo de armas de Juan Sebastián Elcano. Le dio un escudo y una frase, además de una renta de por vida de quinientos escudos de oro —un buen dinero que, sin embargo, le sirvió de poco, porque la vida de Elcano iba a ser corta a partir de ese épico 1522—, pero le denegó todas sus peticiones⁴. Una frase y una pensión por casi tres años y setenta mil kilómetros de odisea. Fue una odisea de la que consiguieron regresar juntos dieciocho de los casi doscientos cuarenta embarcados, y de la que, posteriormente, fueron regresando otros

⁴ Transcripción de la carta de Juan Sebastián Elcano al emperador Carlos V en Aguinalgalde 2017.

tripulantes de las naves de las Molucas. Hubo en total unos noventa y tres supervivientes y, de entre estos, treintatrés merecían, como mínimo, una frase y una pensión: diecisiete españoles, de los cuales seis eran vascos, como Elcano, cuatro portugueses, cinco griegos, tres italianos, un francés y un flamenco.

Pero ese no era el viaje. Cuando el 20 de octubre de 1517 el portugués Fernando de Magallanes cruzó la frontera de Portugal rumbo a Sevilla, su proyecto nada tenía que ver con la esfericidad del mundo. En realidad, dada su situación en Portugal, quizás había tenido que replantear totalmente su proyecto: el destino era el mismo, las islas de las especias, pero el puerto de partida y los estandartes de las naves debían ser otros. Magallanes cruzaba enfadado, se sentía injustamente maltratado por el rey Manuel, se sentía traicionado y asimismo sabía que iba a traicionar. Se expatriaba.

Apenas un mes antes, el 19 de septiembre, por culpa del mal tiempo, las cuarenta naves que formaban el séquito del duque de Luxemburgo y futuro rey de Castilla y Aragón echaban anclas en el pequeño pueblo de Tazones, y no en Santander como estaba previsto. Carlos tenía diecisiete años y quizás, si no llegó a enfadarse, sí debió de sentirse contrariado por la reacción de los desconcertados y asustadizos habitantes asturianos. Como mínimo, debió de tener la sensación de que llegaba a un insospechado *viejo-nuevo mundo* que lo observaba atónito.

No fue memorable el desembarco de Carlos, como en absoluto fue heroico el cruce de frontera de Magallanes, pero sí fueron pasos contundentemente trascendentes desde sus dimensiones tanto políticas como espaciales. Sin imaginarlo todavía, ambos pasos iban a desencadenar un conflicto de las dimensiones de un necesario nuevo mapamundi que irremisiblemente tendría que volver a ser redibujado en todos sus contornos y contenidos, en todas sus consecuencias. Nada de todo eso estaba en la cabeza de Magallanes en septiembre de 1517, ni tampoco lo llegaría a saber nunca; y por su parte, bastante trabajo iba a tener Carlos en intentar entender dónde había llegado y en qué situación se encontraban los reinos que iba a heredar.

A su vez, aquel 1517 y en caso de haber llegado a tener noticia, tampoco debió de preocuparse demasiado el rey Manuel I del viaje a Sevilla de Magallanes. Aquel navegante y soldado portugués no era nadie importante al que mereciera prestar mucha atención. En realidad, era una presencia un tanto incómoda, casi incordiante; era uno más de los muchos insistentes peticionarios que pedigüentemente reclamaban reconocimientos y asignaciones por los servicios prestados en Oriente. Eran esos unos servicios, por

otro lado, en los que Magallanes no había destacado en demasía, de ahí que su nombre aparezca de manera frustrantemente exigua y puntual entre los muchos documentos generados por la burocracia portuguesa oriental y occidental de las primeras décadas del siglo XVI.

Un puñado de datos dispersos

Hay poco que decir sobre Magallanes cuando todavía no era Magallanes. Como él mismo alega en su escritura de obligación firmada el 3 de febrero de 1518 con el calculador y marrullero factor de la Casa de la Contratación Juan de Aranda, era vecino de Oporto —cabe entender, natural de Oporto—, y allí también ubica a sus padres y a su hermana Isabel en uno de los documentos notariales conservados en Sevilla por los que cede unas propiedades a la hermana. Se presenta Magallanes a sí mismo como «comendador» y «capitán de Sus Altezas, hijo legítimo de Rodrigo de Magallanes y de Alda de la Mezquita, su mujer, vecinos que fueron de la ciudad del Puerto de Portugal»⁵. Esa localización va a aparecer en otros documentos posteriores: en uno de los dos manuscritos conservados del *Libro das antiguidades e cousas notaveis de antre Douro e Minho, e de outras muitas de Espanha e Portugal*, del doctor João de Barros, obra escrita en 1548, casi treinta años después del regreso de la nao *Victoria*. Allí Magallanes es ejemplo de las habilidades náuticas de los nacidos en Oporto, una ciudad, además, con unos astilleros muy activos: «dali foi natural o Magalhais que achou outro caminho para a India que foi homem habilissimo»⁶. Y también queda ratificado ese origen en la obra de un conocido aventurero, Fernando Oliveira, que, hacia 1570 elaboró una copia comentada del relato manuscrito conservado en la biblioteca de Leiden de alguien que participó en el viaje a las Molucas, y en ella, además de Oporto, aparece también uno de los primeros oficios que tuvo Magallanes: «criado del-rei em foro de moço de câmara» (Valiére 1976, 27-28)⁷.

⁵ Recoge el documento Fernández de Navarrete 1825-1837: IV, 110-112. Tras haberse defendido diferentes lugares de origen (Lisboa, Oporto, Figueiró dos Vinhos, Ponte da Barca, Aveiro, Sabrosa), parece haber quedado zanjada la cuestión sobre la población o la ciudad natal de Fernando Magallanes, siendo Oporto o, al menos, en sus más inmediatas cercanías. Sobre ello véase Barros 2009 y Dantas 2012. Las principales biografías que se siguen en estas páginas son Castro et al. 2007, Garcia 2007 y Gil 2009: 243-348.

⁶ BNP, Códice 216, fl. 60r, accesible en Biblioteca Nacional Digital, <http://purl.pt/26460> [consultado el 15-03-2019]. Sobre el Dr. João de Barros, que no debe confundirse con el cronista João de Barros, véase Baião 1917.

⁷ Sobre Fernando Oliveira, véase Domingues 2004, 36-106.

Debió de nacer entre 1480 y 1485, no hay documento que lo confirme, y era de familia hidalga, sobre todo por parte de madre, Alda o Aldonça de Mesquita, que pertenecía a una de las ramas del linaje de los Sousa, posiblemente la de los Sousa de Arroches, cuyo blasón podía ostentar las armas de la casa real portuguesa (hecho que en Sevilla, justo antes de zarpar, le va a costar a Magallanes un conflicto y un disgusto de no estrechas dimensiones) (Lagoa 1938, I:105-125)⁸. Se sabe también que su padre, Rui de Magalhães, fue alcaide mayor del castillo de Aveiro (Castro et al. 2007, I:311).

De su juventud apenas se sabe que fue paje de la reina viuda D. Leonor, hermana de Manuel I, o al menos eso es lo que afirma en 1609 el cronista español Bartolomé Leonardo de Argensola en su *Conquista de las islas Malucas* (Argensola 1609, 6); sin embargo, su nombre no aparece en los registros de la Casa de la Reina. De ahí que exista la hipótesis, apuntada por Rui Manuel Loureiro, de que Magallanes no hubiera estado al servicio de la reina, es decir, adscrito a la casa de Viseu, sino a la de otra Leonor, la de Mendoza, hija del III duque de Medina Sidonia y primera esposa de D. Jaime, duque de Bragança (Loureiro 2017, 21). Tanto si el vínculo de Magallanes era con la casa de Viseu o con la de Bragança, es probable entonces que, como le había ocurrido al propio Vasco de Gama, quizás no él directamente, pero sí su familia se hubiera visto envuelta en la compleja situación generada por la política interior del turbulento D. João II, y que también estuviese indirectamente implicada en el desenlace de la cuestión sucesoria tras la muerte del rey en 1495 y el consecuente ascenso al trono de D. Manuel (Fonseca 2007, 42-121). A su vez, ese posible vínculo con la casa de Bragança, que en la juventud de Magallanes no tiene excesiva trascendencia —salvo para su familia y sus relaciones con el rey—, cobra sentido en 1517, cuando el portugués se dirige a Sevilla, donde se encontraban, ya muy afincados, los descendientes de los Bragança y otros importantes clanes de la nobleza portuguesa que habían sufrido la cólera y las purgas del rey D. João II durante los años ochenta del siglo XV⁹. Quizás así, tras los disgustos y las adversidades en Portugal, la opción de Sevilla y el ofrecimiento del proyecto de las Molucas al rey Carlos no era algo tan improvisado o descabellado, e incluso podría haber estado en el horizonte de Magallanes desde muy temprano.

⁸ Sobre la familia de Magallanes véase Villas-Boas 1998 y Castro et al. 2007, I:306-311.

⁹ Sobre la presencia de los Bragança en Sevilla véase la detallada primera parte de Gil 2009, 21-167.

En cualquier caso, independientemente de a qué Leonor sirviera Magallanes en su juventud, antes de zarpar hacia la India servía al rey Manuel I como «criado del-rey em foro de moço de câmara», según Fernando Oliveira; es decir, por un lado, era alguien que recibía educación en la Casa del Rey y a quien, por ello, debía obediencia, y por el otro, era alguien que servía al rey entre la nobleza considerada de segundo nivel, bajo las órdenes del mayordomo mayor y seguramente entre los oficiales de la Mesa del Rey, según la estructura jerárquica de la Casa Real portuguesa, de la que cabe decir que es de una extrema complejidad. En cualquier caso, era hidalgo del rey y por ello recibía una pequeña pensión o *moradía*, por morar y servir en su Casa.

Con ese rango, el 25 de marzo de 1505 embarcó con su hermano Diogo de Sousa —sus hermanos Duarte y Diogo usaban el apellido materno— en la armada del que iba a ser el primer virrey del *Estado da Índia*, D. Francisco de Almeida¹⁰. Y en esa expedición iba también, registrado como escudero, el que se revelaría un buen amigo y compañero de batallas y aventuras, Francisco Serrão, un personaje fundamental no sólo para la historia de Portugal y las Molucas, sino también para la historia de Magallanes en Portugal, y después ya en Sevilla a partir de 1517. Puede que hubieran embarcado en la nave *São Bartolomeu*, de la que era capitán João Serrão, quien no es imposible que fuera pariente del propio Francisco Serrão (Loureiro 2019, 22).

Estas son las noticias, pellizcadas en documentos dispersos, que han llegado de la vida de Magallanes previa a su biografía marítima. Cabe advertir en este punto que, aunque se le suela dar ese estatus, Magallanes no es aquí comparable ni a Cristóbal Colón ni a Vasco de Gama, por mucho que su viaje a las Molucas se acabe convirtiendo en colombino o gámico en lo que tiene de primigenio e inaugural, y asimismo de heroico. El Magallanes que va a Oriente es y, sobre todo, va a ser otro tipo de navegante. Es ya un producto, un estereotipo, derivado o forjado por las décadas de viajes oceánicos. Magallanes es mucho más realista, pragmático y calculador de lo que lo fue el Almirante genovés (que lo fue poco), y mucho más consciente de las circunstancias del mundo oriental de lo que lo fue Vasco de Gama (incluso del Vasco de Gama de sus dos posteriores viajes a la India). Su experiencia de Oriente no es ni gámica ni, por supuesto, colombina; por eso su proyecto es otro: evidentemente, no tiene nada que ver con la redondez del mundo, ni siquiera con las ansias imperialistas y universalistas de

¹⁰ El dato aparece en la «Ementa da Casa da Índia», Rêgo et al. 1962-1989, I: 110.

los reyes. Tiene que ver con el comercio y el enriquecimiento, tiene que ver con las especias y sus circuitos mercantiles, con las más preciadas, las más lejanas, las más exóticas, también las más desubicadas en los mapas y las menos nombradas en los textos antiguos¹¹, aunque no por ello desconocidas en los mercados, en las mesas y en las boticas occidentales. Y tiene que ver con su posesión; y ahí, visto desde la perspectiva peninsular y el afán de sus reyes por delimitar y reivindicar los espacios, sí es importante tanto la redondez del mundo como el lugar que ocupan las islas de las especias en esa redondez. A ello se cogió Magallanes para exponer su proyecto en 1518 ante un rey Carlos quizás todavía no tan interesado por los espacios marítimos —o todavía no tan informado— como lo había estado su abuelo, el rey Fernando el Católico.

Para Portugal, Tordesillas no fue tanto un problema de tierras como de océanos: había que defender el Atlántico porque era la ruta de acceso al oro y los esclavos guineanos, y también era un más o menos cómodo sistema de vientos y corrientes que permitía descender hacia el cabo de Buena Esperanza y, por tanto, llegar a Oriente (Albuquerque 1973; Pérez Embid 1948 y Pérez Embid 1973; Rumeu de Armas 1992; Díaz 1994, 10-23). Sin embargo, el tratado firmado ese 7 de junio de 1494 era tan poco claro como inexactos eran los sistemas de medición de la época o divergentes las unidades métricas. Tordesillas ni siquiera especificaba a partir de qué isla de Cabo Verde había que empezar a contar las famosas 370 leguas. Pero ese no era el problema principal del Tratado, porque si el meridiano atlántico estaba más o menos claro, el problema real se presentaba con el contrameridiano, y esa línea sí tenía que ver con la redondez de la tierra y, sobre todo, con sus dimensiones. Y ahí cada cual hacía sus cuentas, todo dependía de en qué tipo de millas o leguas se calculaba el grado de latitud, y según quién hiciera los cálculos, no sólo las Molucas, sino también Malaca y hasta Ceilán quedaban en el lado castellano del contrameridiano (como defendía Juan Díaz de Solís, otro célebre apátrida portugués). Quizás por haber estado allí (si es que realmente estuvo), Magallanes fue más prudente a la hora de contarle al rey Carlos dónde estaban las Molucas y, por tanto, por dónde pasaba el contrameridiano de Tordesillas. De eso se trataba el viaje y así se lo explicó en el memorial que le envió antes de zarpar, en septiembre de 1519. Empieza directo, como suele ser él, dejando claro que está seguro de lo que se propone hacer, pero quiere advertir al rey de que en Portugal

¹¹ Sobre las referencias a las Molucas en las antiguas fuentes indonesias, chinas, indias y árabes, o las ya occidentales, clásicas y medievales, véase Thomaz 2018, 65-79.

podrían manipular los mapas para asegurarse la demarcación de las Molucas y, por eso, en caso de morir en el intento, le da sus cálculos para que Carlos pueda defender su propiedad (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:188; Laguarda 1975, 135-178). Se advierte entonces que Magallanes toma la isla caboverdiana de Santo Antão como punto de partida para empezar a contar las 370 leguas de Tordesillas, y sus leguas son de 17'5 por grado, lo que sitúa el contrameridiano a 132° 32' E; el problema es que localiza las islas Molucas a 2° 30' a oriente de la línea demarcatoria, cuando están a unos 5° a poniente. Sus cálculos eran erróneos, pero por muy poco. Magallanes fue honesto aquí. Y quizás, como sugiere Luís Filipe F. R. Thomaz, hasta puede que cuando el 16 de marzo de 1521 alcanzó las Filipinas, se diese cuenta de su error de cálculo, lo cual nunca se llegará a saber pero cabe imaginar que, si realmente lo advirtió, la sensación debió de ser frustrante (Thomaz 2018, 92).

En cualquier caso, si en su viaje a Oriente realmente estuvo Magallanes en las Molucas, entonces pudo constatar que el asentamiento en el archipiélago iba a representar un gran lucro (Lobato 2011, 125-127). Al cruzar la frontera tenía muy claros los fines, llegar a las lucrativas Molucas, pero necesitaba los medios, y para ello debía convencer al joven Carlos no sólo de la importancia de aquellas especias, sino de que por ley le pertenecían. En cualquier caso, estuviera equivocado o no, Magallanes tenía su propio dibujo del mundo y así lo defendía, con seguridad y contundencia, frente al rey Habsburgo.

Los Orientes magallánicos

Como de su infancia y adolescencia, también se sabe poco de la vida de Magallanes en Oriente, pero de ese poco se deduce que, durante los ocho años que pasó allí, formó parte activa de uno de los períodos más intensos de la presencia portuguesa en el Índico. La flota con la que partió ese marzo de 1505 era enorme, estaba formada por veintidós naves. Claramente, el rey Manuel había entendido ya que sólo podría participar del comercio oriental si dominaba militarmente el Índico; y esas eran las instrucciones que llevaba el primer virrey de la India, D. Francisco de Almeida: dominar el mar Rojo, Ceilán y Malaca, establecer una política de alianzas y construir fortalezas. Bajo sus órdenes, Magallanes llevó a cabo acciones en la costa oriental africana: participó en 1506 en los ataques a Kilwa y Mombasa, a las que el virrey impuso el pago de tributos en reconocimiento de vasallaje al rey de Portugal; y también se integró en una expedición a Mozambique

y Sofala bajo el mando de Nuno Vaz Pereira, donde se levantó una fortaleza que debería dar acceso al oro de Monomotapa (Rêgo 1960-1977, X: 356). Puede que Magallanes siguiese durante un tiempo bajo las órdenes de Nuno Vaz Pereira, de lo cual no hay noticia pero sería lo lógico, por ser común que las guarniciones se mantuvieran formadas durante un tiempo. En caso de ser así, entonces habría estado en Ceilán, de donde volvía en octubre de 1507, echando anclas en Cochin¹².

Ya en la India, dice el cronista Gaspar Correia que Magallanes participó en la batalla naval del 3 de febrero de 1509 frente al puerto de Diu, al sur de la península del Guyarat, al noroeste de la India, en la que el virrey Almeida destruyó la armada otomana enviada por el sultán de El Cairo en ayuda a los mercaderes musulmanes, que veían peligrar su hegemonía económica por la progresiva consolidación de los portugueses en aguas del Índico. También dice Correia que Magallanes intervino en diferentes enfrentamientos en Calicut dirigidos por el malogrado mariscal D. Fernando Coutinho, donde parece que fue mal herido (Correia 1975, II:28). A finales de junio de 1509 estaba en Cochin, y en agosto zarpaba bajo el mando de Diogo Lopes de Sequeira hacia Malaca, donde llegó en septiembre. Sequeira debía iniciar relaciones con el importantísimo puerto malayo, al que llegaban y, desde allí, se distribuían, los más preciados productos del sudeste asiático. Fuera como fuese, los portugueses debían afianzarse allí y las negociaciones fueron largas, de modo que durante aquellos meses de acuerdo político-económico también se fue recabando información valiosa sobre flujos de mercancías y gobiernos territoriales. Sin embargo, las cosas no fueron bien en ese primer contacto con Malaca y la incipiente *feitoria* portuguesa fue atacada. Se sucedieron enfrentamientos violentos que obligaron a Diogo Lopes de Sequeira a retirarse, y parece que Magallanes, según cuenta el cronista Fernão Lopes de Castanheda, tuvo ahí un papel destacado y hasta salvó la vida a su amigo Francisco Serrão, a punto de morir a manos de los malayos. Fue duro aquel combate, murieron sesenta hombres y Diogo Lopes de Sequeira tuvo que abandonar allí al ya designado *feitor* portugués, Rui de Araújo, con sus dieciocho funcionarios (Castanheda 1979, II: 464-473).

De regreso a la India, supieron que el nuevo gobernador era Afonso de Albuquerque y que D. Francisco de Almeida ya había zarpado hacia Portugal. Eso mismo decidió hacer Lopes de Sequeira para evitarse seguros problemas con el gobernador, al no haberse puesto de su parte en

¹² Sugiere esta hipótesis Loureiro 2017, 23.

los tensos conflictos entre éste y el virrey Almeida. Magallanes, junto a su amigo Serrão y otros más, desembarcó en la costa de Kerala, al sur de la India. Fue entonces cuando, a finales de 1509, Magallanes y Francisco Serrão decidieron embarcar en Cochin en una de las tres naves que partían cargadas de mercancías a principios del año siguiente hacia Portugal. Hubiera podido llegar a ser fatídico ese viaje, hasta el punto de no haber llegado a existir nunca la futura armada de las Molucas, pero no lo fue del todo. Dos de las naves, y en una de ellas iba Magallanes, encallaron en los Bajos de Pádua, un atolón al norte de las Laquedivas, y una vez más el cronista Fernão Lopes de Castanheda destaca el comportamiento ejemplar y solidario hacia los otros naufragos y sus pertenencias que mostró Magallanes en aquel naufragio al quedarse en el atolón a esperar el rescate mientras los mandos se dirigían a Cananor en busca de auxilio (Castanheda 1979, II: 509-511). Parece que la espera no fue corta, dos semanas duró. Este suceso hizo que, contrariamente a sus planes y seguramente porque en el naufragio habría perdido parte de sus negocios y mercancías, Magallanes permaneciera en la India durante el trascendente año de 1510 en el que el gobernador Afonso de Albuquerque conquistó Goa, la que sería capital del *Estado Português do Oriente*¹³.

En septiembre estaba en Cananor y, por orden de Afonso de Albuquerque, encargaba una armadura en el almacén de abastecimiento de la fortaleza, lo cual lleva a imaginar a Magallanes ostentando algún cargo militar¹⁴. Y en octubre volvía a estar en Cochin, parece que participando en el consejo de capitanes, lo cual hace pensar que quizás tenía asignado o se le iba a asignar algún cometido en la inminente toma de Goa (Albuquerque 1884-1835, II:6-7). Aunque también cabe imaginarlo incomodando al propio Albuquerque, como sugiere José Manuel García, porque parece ser que Magallanes intervino en el consejo para recomendar al gobernador que no requisase los navíos mercantes de Diogo Mendes de Vasconcelos, que por entonces había llegado a la India, ya que no podrían partir cargados rumbo a Lisboa con el monzón propicio, que era entre diciembre y febrero (García 2007, 24)¹⁵. Algunos han querido ver en esta recomendación una evidencia de los conocimientos náuticos de Magallanes, aunque también puede muy bien ser que Fernando de Magallanes tuviera intereses mercantiles en esas

¹³ Sobre Afonso de Albuquerque véase Pelúcia 2016 y García 2017.

¹⁴ Se reproduce el documento en Albuquerque 1884-1835, I:287-288.

¹⁵ La carta del gobernador al rey Manuel en la que le cuenta la recomendación de Magallanes está datada el 12 de octubre de 1510, y el segundo y definitivo asalto a la ciudad de Goa fue en noviembre, Albuquerque 1884-1835, II:7.

naves y quisiera protegerlas. En cualquier caso, parece que no fue el único en discutir el empleo de naves de carga y sus tripulaciones en el asalto a Goa, y asimismo esa discrepancia apenas quedó en eso, porque Albuquerque no sólo empleó las naves en el ataque, sino que después se las llevó a Malaca.

Si no hay noticia de que Magallanes hubiera participado en la toma de Goa, sí la hay de su intervención en la de Malaca, que fue a mediados de agosto de 1511, y allí estaba también, como era costumbre, Francisco Serrão. El gobernador Albuquerque ya poseía la deseada Malaca, el paso hacia Extremo Oriente y el Pacífico, la posición idónea para dominar el golfo de Bengala, Insulindia, Indochina y el sur de China (Thomaz 2000). Y mientras se construía la consabida fortaleza, también se enviaban naves hacia el este con la misión de explorar y recabar información político-mercantil. En Malaca estuvo Magallanes un año y medio, hasta que el 11 de enero de 1513 zarpó hacia Lisboa.

Y un año y medio da para mucho, incluso para enrolarse en una de esas armadas de exploración. Una de las grandes incógnitas que suscita la experiencia biográfica de Magallanes en Oriente es saber si embarcó en una de las tres naves que en 1511 Afonso de Albuquerque mandó a cargo de António de Abreu a las islas de Ambon, Seram y Banda (Rêgo 1975, 77-89; Frade 2002, 51-69). Entre los pocos nombres que han quedado recogidos de los que formaron parte de la expedición no aparece el de Magallanes, pero Francisco Serrão capitaneaba el *Sabaia* (y su piloto era Gonçalo de Oliveira) y Simão Afonso Bizagudo una carabela (su piloto era Francisco Rodrigues). Según el cronista Fernão Lopes de Castanheda —que da a entender abiertamente que Magallanes estuvo allí: «o mesmo Fernão de Magalhães fora testemunha» del viaje de António de Abreu, «tendo a certeza onde aquelas ilhas jazião» (Castanheda 1979, II:442)—, el piloto de la nave capitana, la *Santa Catarina*, era Luís Botim, que en 1516 volvió a las Molucas y elaboró un valioso mapa, el primero del archipiélago. Parece que Albuquerque les ordenó explícitamente que no hicieran el pirata y que causaran buena impresión; y aparte del extenso racimo de islas en las que estuvieron y el clavo y la nuez moscada que cargaron en Banda antes de regresar a Malaca —sin haber llegado propiamente a las Molucas—, lo más interesante para la biografía de Fernando Magallanes es que la embarcación de su amigo Francisco Serrão naufragó en la deshabitada isla de las Tartarugas (Nusa Penju, en el archipiélago Kepuluauan Lucipara) y no regresó con António de Abreu. Parece que los náufragos pasaron allí dos meses hasta que se apoderaron de una nave, consiguieron llegar a Ambon, y de allí, a Ternate;

y dice el cronista António Galvão que allí se quedaron los portugueses siete u ocho años (Galvão 1987, 107)¹⁶. Y más tiempo también se debieron de quedar, porque, aunque se le esperaba en Malaca y hasta se le fue a buscar, Francisco Serrão no se movió de las Molucas hasta el día de su muerte, en 1521, y desde allí fue escribiéndole cartas a Magallanes y esperando su llegada mientras se ganaba la confianza del rey de Ternate y adquiriría total libertad de acción¹⁷.

Que su nombre no conste entre los pocos que fueron anotados de entre los que formaban parte de la expedición de António de Abreu no quiere decir que no hubiera embarcado. Puede que hubiera ido, pero sin desempeñar ningún cargo importante y sin protagonizar ninguna acción destacable que valiera la pena registrar. También cabe la hipótesis de que sí se hubiera dispuesto de esa información, pero que, vistas las posteriores consecuencias para Portugal y para España de la experiencia oriental del portugués, no hubiera sido recogida o directamente se eliminase, para evitar que quedase constancia oficial de la presencia de Magallanes en las Molucas antes de 1519. Siguiendo en el ámbito de las suposiciones, dado el carácter ambicioso de Magallanes, cuesta pensar que se hubiera quedado en Malaca mientras zarpaba una gran expedición en busca de una de las especias más raras, caras y difíciles de adquirir de la época, y en la que, además, iba su amigo Francisco Serrão.

Además, también se puede dar crédito al ya mencionado Fernando Oliveira cuando, en su copia comentada del manuscrito de Leiden cita el nombre de «um seu parente chamado Gonçalo Oliveira, em cuja companhia [Magallanes] foi ter àquela terra do qual entendeu a verdade do sitio daquellas terras» (García 2007, 197; Valière 1976, 26-27). Quizás, si realmente formó parte Magallanes de esa expedición, no sólo se benefició de la compañía y los conocimientos del piloto supuestamente pariente suyo, sino también de los que pilotaban las otras dos naves, Luís Botim y, sobre todo, Francisco Rodrigues, cuyos primeros mapas del sudeste asiático llegaron con su *Livro* a Lisboa en 1516. En ese año, que es el de la *Carta marina* de Waldseemüller y es el año de la muerte del rey Fernando el Católico, también llegaba a Lisboa un documento fundamental para entender el funcionamiento del mundo económico asiático y extremo-oriental, la *Suma Oriental* del boticario Tomé Pires, obra escrita entre 1512 y 1514 y que no fue impresa en su época, pero circuló y hasta le llegó al humanista y gran

¹⁶ Sobre los primeros contactos portugueses con las Molucas véase Thomaz 2003.

¹⁷ Sobre Francisco Serrão véase Lobato 2011.

editor Giovanni Batista Ramusio, y que contenía detallada información sobre todo lo oriental, también sobre las Molucas y sus contenidos mercantiles (Ramusio 1978-1988, II:537-709; Loureiro 2002, 107-123; Pires 2017). Ya sería rizar el rizo, aunque de ningún modo sería imposible, que Magallanes hubiera conocido en Malaca al sabio e informado Tomé Pires, o que incluso hubiera consultado su *Suma Oriental*. Como sugiere Rui Manuel Loureiro, la otra gran obra sobre Oriente que quizás sí llegó a tener Magallanes, aunque no en su versión original, fue el *Livro das Coisas do Oriente* del funcionario de la *feitoria* de Cananor Duarte Barbosa, y fue esta una obra que también circuló manuscrita y también llegó a manos del informado Ramusio (Ramusio 1978-1988, II:711-780). En la primera página de una versión manuscrita y en castellano que se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid, se puede leer: «este libro compuso fernando magallanes portugués piloto lo qual el vio y anduvo», y estas líneas llevan a pensar que este ejemplar hubiera pertenecido a Magallanes (Barbosa 1996-2000; Blázquez 1920; Loureiro 2019, 17-47). En cualquier caso, si Magallanes fue realmente a Banda en esa armada, no se quedó con su amigo Serrão —ya no se volverían a ver nunca más—, sino que regresó a Malaca con António de Abreu (García 2007, 23-27; Castro et al. 2007, 317-319). Y también con Abreu abandonó Malaca en enero de 1513 hasta Cochín, donde juntos embarcaron de regreso a Portugal. Magallanes se llevaba de Malaca a su criado malayo Henrique.

Lisboa: una llaga en el ánimo

Cuando a mediados de 1513 regresó a Lisboa después de haber pasado ocho años en Oriente, contrariamente a lo que se suele pensar, no ofreció su proyecto al rey Manuel. Es fácil caer en la tentación de imaginar a Magallanes proponiendo a su rey la posibilidad de llegar al preciado clavo de las islas Molucas siguiendo una ruta hacia Occidente, como veinte años antes había hecho el genovés Cristóbal Colón ante el rey D. João II para llegar a la pimienta indostánica. Sería sorprendente que dos reyes portugueses, los dos grandes reyes del viaje oceánico renacentista, hubieran rechazado dos de las mayores proezas de la historia de Occidente. Pero no fue así. Aunque sí es cierto que si algo une a Cristóbal Colón y a Magallanes, aparte del rumbo de sus naves, es que ambos cruzaron la frontera portuguesa para ofrecer sus proyectos a reyes españoles. Las de Colón y Magallanes fueron iniciativas propias, ambas gestadas en Portugal y gracias a los avances de los viajes portugueses, y eran ideas muy osadas que entraban en conflicto con

los intereses político-económicos y diplomáticos de la Corona portuguesa. Y aun a pesar de poder herir sensibilidades, cabe aceptar que, en justicia, los viajes de Colón y Magallanes no cumplieron sus propósitos: el genovés no llegó a Catay ni se entrevistó con el Gran Khan y el portugués no llegó a las Molucas ni consiguió demostrar en qué lado del contrameridiano de Tordesillas se encontraba el archipiélago. Aunque evidentemente, el valor de esas experiencias no está en su fracaso, sino en la trascendencia de la gesta realizada y de la realidad encontrada.

Manuel no rechazó la propuesta de Magallanes sencillamente porque no la recibió ni le fue solicitada ninguna licencia. Además, ¿qué iba a decir esa propuesta?, ¿que quería llegar al clavo y a la nuez moscada siguiendo una ruta hacia el poniente? No, pensado desde Portugal ese planteamiento era absurdo: en absoluto se hubiera arriesgado el rey Manuel a romper los acuerdos de Tordesillas y a poner en peligro la frágil armonía entre las coronas peninsulares, apenas sujeta por sus sucesivos matrimonios con las infantas Católicas. A Manuel ya le llegaba a Lisboa el clavo y la nuez moscada, sólo tenía que esperar con paciencia los largos meses que sus naves necesitaban para hacer la ruta del Cabo. No, durante los cuatro años que Magallanes estuvo en Lisboa desde que llegó de la India hasta que cruzó hacia Sevilla, el plan para volver a las Molucas no pasaba por cruzar el Atlántico. Cabe pensar, aunque se pueden manejar otras hipótesis, que Magallanes cambió de plan cuando se enfadó con el rey, y el disgusto le vino por diversos agravios.

Además, ¿quién era Magallanes en 1513? ¿Y quién era el rey Manuel en 1513? Porque el rey Manuel de 1513 era el de la espectacular embajada bajo el mando de D. Tristão da Cunha que partía de Lisboa para prestar obediencia al papa León X y para que Roma presenciara una muestra de riqueza y exotismo inimaginables hasta aquellas fechas. Era el rey de Hanón, el gran elefante blanco de la India que inspiró poemas y pinturas y se elevó en símbolo del triunfo del imperio cristiano sobre el infiel; era el rey del caballo persa y la jaula dorada con la onza de caza a su grupa. Ese 1513 fue de tal aparatosa teatralidad para demostrar la grandeza del reino de Portugal y el poder de su rey, que Durero, en su famosa xilografía, confundió la fecha con la de otro pasmoso suceso que ocurriría dos años después, en 1515 y en el Terreiro do Paço de Lisboa: la lucha entre el *ganda*, el rinoceronte que el sultán gujarati Muzaffar II le regalaba al rey Manuel, y (al parecer) el más pequeño de los elefantes del zoológico manuelino (Costa 1937). Eso era el rey cuando Magallanes regresó de Oriente. Y Oriente, ¿qué era? Desde la perspectiva portuguesa, Oriente se estaba convirtiendo en

un espacio de actividad política, mercantil y corsaria sin precedentes en ningún otro lugar del mundo conocido. En cualquier caso, Magallanes no le hizo esta propuesta al rey, y hasta puede que ni siquiera se planteara ese dilema. Durante los años lisboetas posteriores a la experiencia oriental el plan era otro.

Pero, ¿qué era Magallanes en 1513? Era alguien que había embarcado hacia la India y había conseguido volver sin perder la vida. Era alguien casi tan desconocido como el joven Magallanes que en 1505 había embarcado hacia Oriente. En 1513, Magallanes llevaba muchas millas náuticas encima, muchas batallas, muchas imágenes de lo desconocido, mucho dibujo del mundo aprendido. En realidad, había estado en lugares que no estaban en el dibujo del mundo, y había regresado con una idea. Y la consumación de esa idea pasaba por la traición.

Probablemente por el impacto negativo que iba a causar la Armada de las Molucas —tanto durante los preparativos previos como en los resultados—, los grandes cronistas oficiales del viaje oceánico portugués, todos ellos escribiendo sus crónicas largos años después del viaje, dedicaron una atención relativa a Fernando Magallanes. Pero junto a ese desdén, también se dedicaron a elaborar una versión y una opinión oficial sobre lo que podría llamarse *el caso Magallanes* (Avelar 2002, 305-321; Garcia 2002, 323-328). Y esa imagen sobre Magallanes pasa, por un lado, por describir la atención que prestaba a todo lo que arribaba a los mulles del Tajo —y ahí dice João de Barros que el navegante «sempre andava com pilotos, cartas de marear e alturas de leste-oeste» (Barros 1988-1992, III, V, VIII)—, y por el otro, por saber transmitir el despecho que sentía el navegante al considerarse maltratado por el rey Manuel. Los ingredientes con los que se crea esta imagen forman muy buena combinación, porque junto al resentimiento y el disgusto, crecía también el estímulo que causaban las cartas que Magallanes recibía de su amigo Francisco Serrão en las que lo animaba a emprender un viaje del que había de obtener grandes beneficios económicos. Cuenta João de Barros que Magallanes, para que D. Manuel reconociera sus méritos, añadía «tantas palavras e mistérios» a las informaciones que recibía de Serrão que «parecia virem aquelas cartas [...] doutro novo mundo, em que tinha feito mais serviço a el-rey do que fizera o almirante D. Vasco da Gama no descobrimento da India». Y a la exageración de Magallanes agregaba João de Barros la fundamental simiente del mal —«o demónio sempre [anda] no ánimo dos homens»— para que el descontento llevase irremisiblemente a explicar y justificar la traición del navegante a su rey y «acabasse em maus caminhos, como acabou» (Barros 1988-1992, III, V, VIII).

El rey Manuel no premió a Magallanes cuando volvió de Oriente. No aumentó su *moradia* ni su posición social. El cronista Jerónimo Osório, el más agresivo sobre *el caso Magallanes*, ampuloso y retórico como es propio de su estilo, quiso explicar con precisión cómo y por qué empezó el desencuentro entre el monarca y el navegante y cuál fue la actitud de D. Manuel respecto a esa famosa pensión compensatoria que le «abriu uma profunda chaga no ânimo» y lo llevó a olvidar «a fé, a piedade e a religiã» para «trair o rei que o educara, a patria que lhe dera o ser e a extremos perigos aventurou a vida» (Osório 1944, 225). Magallanes consideraba, dice Osório, que por los servicios prestados el rey «lhe devia aumentar mais dous tostões por mês a moradia», pero el rey lo vio «ambicioso» y se los negó. Si hasta aquí había intentado Jerónimo Osório ser más o menos medido, a partir de este punto no puede contener su indignación y califica a Magallanes de desagradecido, traidor, pérfido y malvado, y hasta lo increpa directamente de forma durísima, para pedirle con trascendencia: «desnega a tua homenagem, contesta em autos públicos a tua perfidia, deixa à posteridade autêntica memoria da tua maldade» (Osório 1944, 226). Entonces, tras la negativa de Manuel, dice Gaspar Correia, Magallanes le pidió «licença para ir buscar vida onde lhe fizessem mercê, ao que el-rey respondeu secamente que ninguém lho não tolhia». Muy ofendido, Magallanes «se alevantou e saiu da casa onde el-rey estava logo rompendo o seu alvará de filhamento e os pedaços deitou da mão» (Correia 1992, 200).

Ni regalía ni ningún tipo de licencia le concedió D. Manuel en el mismo momento, 9 de abril de 1517, en el que D. Tristão de Meneses partía de Lisboa hacia las Molucas. Quizás aquí está el núcleo de todo el problema. Puede que Magallanes pensara que era él quien debía, si no capitanear, sí tener algún cargo en esa expedición que lo hubiera acercado, de manera legal, a su amigo Francisco Serrão y al lucrativo clavo. Quizá el viaje de Tristão de Meneses le cerraba definitivamente las posibilidades, pero parece que el portugués estaba ya tan decidido, que ensayó otra alternativa. Confirma esa determinación João de Barros al referirse a unas cartas de Magallanes encontradas por su perseguidor en aguas de las especias, el capitán António de Brito, entre los documentos de Francisco Serrão en la isla de Ternate, en las que decía que «cedo se veria com ele [con Serrão]; e que quando não fosse por via de Portugal, seria por via de Castela, porque em tal estado andavam suas cousas», y añade que lo esperase, porque «já se conheciam a pousada para ele esperar» (Barros 1988-1992, III, V, VIII). Según João de Barros, Magallanes tenía claro cómo llegar a Ternate, donde Francisco Serrão había instalado

su feudo, pero el estado en que «andavan suas cousas» no eran únicamente esos dos *tostões* que el rey le debía.

Poco después de volver de Oriente, el 17 de agosto de 1513, Magallanes zarpó de Lisboa hacia Marruecos integrado en el ejército de D. Jaime, duque de Bragança, para conquistar la ciudad de Azamor (García 2007, 27-29; Castro et al. 2007; Lavajo 1993, 9-19). Parece que allí fue herido y que le mataron el caballo (cuya pérdida, económica, no dejó de reclamar al rey, como confirma una carta seca y directa que escribe el 29 de marzo de 1514)¹⁸. Con la ciudad se tomaron dos mil cabezas de ganado vacuno que quedaron a cargo de Magallanes, de las que, según João de Barros, vendió cuatrocientas a los marroquíes y después dijo que se las habían robado. Tras este incidente, que dio bastante que hablar, volvió a Lisboa, y entonces, dice Barros que «o que mais danou a Fernão de Magalhães, mais que o meio cruzado de acrecentamento cada mês em sua moradia, que era seu requerimento», fue que algunos de los que estuvieron con él en Azamor empezaron a difundir lo del robo del ganado y a decir que fingía cojera. Esto, mas lo que el propio Magallanes decía «como homem indinado», hicieron que el rey entretuviera sus solicitudes, y obligó a Magallanes a tener que dar explicaciones. Pero puntualiza el cronista que no fue ese incidente lo que decidió a Magallanes a expatriarse a España, porque ya antes de Azamor había estado recabando información y entrevistándose con gente de mar (Barros 1988-1992, III, V, VIII).

También es cierto que D. Manuel debía de estar un poco harto ya, porque antes de lo de Marruecos, el rey, o sus jueces y funcionarios, tuvieron que dar solución a un conflicto económico que Magallanes traía desde la India. Parece que en 1510 y en la ciudad de Cochín, había hecho de prestamista: firmó un contrato con un tal Pedro Anes Abraldez por el que le dejaba cien cruzados, y una vez en Portugal, éste debía devolverle doscientos. En 1513, cuando llegó a Lisboa, los reclamó y no los obtuvo, entre otras cosas porque Abraldez estaba arruinado y moría ese mismo año. Magallanes, muy pendiente de sus economías, requirió la deuda ante el juez al padre del comerciante, pero cuando se firmaba sentencia a favor del navegante, este ya estaba en Azamor, por lo que dio poderes a su hermano Duarte de Sousa para que cobrase el dinero. Éste, a finales de noviembre de 1516 recibió 80 000 *réis*; y parece que faltaban 3751 que Magallanes no estaba dispuesto a perdonar, aunque nunca los llegó a cobrar¹⁹. Y la

¹⁸ Se reproduce la carta en Denucé 1911, 130-131.

¹⁹ Documentos en García 2007, 31-37.

última fase de este episodio, el quisquilloso documento recordatorio de que todavía no estaba cerrado el litigio, lo escribía Magallanes en mayo de 1517, cinco meses antes de llegar a Sevilla.

En cualquier caso, por documentos sobre transacciones mercantiles, cabe entender que, una vez Magallanes regresó de Marruecos, estuvo dedicado al comercio de productos que llegaban de Oriente (Viterbo 1988, 227). Y quizás fue entonces cuando entró en contacto con el informado mercader burgalés Cristóbal de Haro, establecido en aquel momento en Lisboa desde donde mantenía gran actividad por cuenta propia en Sierra Leona y Brasil (Loureiro 2017, 27). Como a Magallanes, le faltaba poco a Cristóbal de Haro para cruzar la frontera rumbo a Sevilla, también por un conflicto con el rey Manuel, y acabar siendo uno de los principales financieros del viaje a las Molucas (Gil 2009, 252-254).

Puede que fuera Cristóbal de Haro quien le sugiriera a Magallanes probar suerte en Sevilla, aunque también, con serias dudas, se puede creer a otro burgalés, el ladino factor de la Casa de la Contratación Juan de Aranda, que se dio prisa en engatusar a Magallanes (no así al socio Ruy Faleiro) para sacar buena tajada de los posibles beneficios de la futura expedición. Primero, propuso a los portugueses quedarse un quinto de todo lo hallado y, después, una octava parte; y todo ello se acordaba y se firmaba camino a Valladolid antes del encuentro con Carlos V. Le salió mal la jugada a Aranda y el 2 de julio de 1519 tuvo que enfrentarse a un proceso ante el fiscal real, el licenciado de Prado, por orden del rey. Allí, como recoge Juan Gil, presume Aranda de ser el hacedor de todo el proyecto a las Molucas al haber escrito «a algunos amigos suyos» de Lisboa por si sabían de alguien con experiencia «para descubrir las islas y tierras que tenía el rey [y para que] trabajasen en se los enviar a Sevilla»²⁰. Cabe sospechar que Juan de Aranda buscaba una justificación que explicase la firma de la obligación contractual de Magallanes y Faleiro con él, pero de ser cierto lo que dice en su defensa, entonces Magallanes se fue a Sevilla no tanto, o no sólo, por despecho ante el maltrato recibido por el rey Manuel, sino con los planes sevillanos hechos ya desde Lisboa al haber sido supuestamente contactado por los «amigos» de Juan de Aranda.

²⁰ Para el período sevillano se sigue aquí a Gil 2009, 243-387. El contrato entre Aranda y Magallanes en Fernández Navarrete 1825-1837, IV:110-112. El proceso a Aranda citado en Gil 2009, 252-253.

Sevilla: estorbos y embarazos y malas voluntades

Cruzó la frontera. Era octubre de 1517 y un mes y medio después cruzó otro agraviado por el rey portugués, el cosmógrafo Ruy Faleiro. A Sevilla llegó un hombre, en palabras del padre Bartolomé de las Casas (con él se encontró en Valladolid un año después), que no parecía «de mucha autoridad, porque era pequeño de cuerpo y en sí no mostraba ser para mucho, [aunque] tampoco daba a entender ser falto de prudencia [...] porque parecía ser recatado y de coraje» (Casas 1957, II:415-416). Cojeaba, desde la herida sufrida en Marruecos (Barros 1988-1992, III, V, VIII), y por las imágenes que se conservan de él no era excesivamente agraciado, de piel cetrina, barba poblada y oscura, mirada severa. Sombriamente barroco parece Magallanes en sus retratos.

Magallanes se llevaba de Lisboa libros y mapas (Loureiro 2019), además de su experiencia como navegante en aguas extremo-orientales todavía muy mal dibujadas, pero dibujadas. Llegaba a Sevilla para proponerle al rey una idea antigua en España, alcanzar las islas de las especias navegando hacia el poniente y regresar por el mismo camino. Y Magallanes añadía a esa idea la demostración de que esas islas pertenecían a la Corona española. Tuvo que esperar; el rey ni siquiera era rey. Lo sería de Castilla el 9 de febrero de 1518, juntamente con su madre, la reina Juana la Loca, y hasta el 29 de julio no lo fue de Aragón. Si a Barcelona llegó el 15 de febrero de 1519, las Cortes catalanas no juraron hasta el 16 de abril. Nadie se lo puso fácil al joven Habsburgo, cuatro años tardó en ser rey de Castilla, Aragón y Navarra. Eran reinos turbulentos, desconfiados, descontentos. Y además, su abuelo el emperador Maximiliano I moría el 12 de enero de 1519. Y además, su otro abuelo, Fernando el Católico, no había conseguido dejarle resuelta la realidad física del Tratado de Tordesillas.

Al mismo tiempo que iba de un lado a otro de sus reinos convocando cortes, Carlos concertaba con el embajador Álvaro da Costa el matrimonio de su hermana Leonor (sobrina de las dos anteriores esposas del rey Manuel I, Isabel y María) con el rey portugués. El contrato se firmó el 10 de julio de 1518 y se casaban ocho meses después, el 7 de marzo de 1519 (Góis 1949-1955, IV:33-34; Osório 1944, 368). Sin duda el joven Habsburgo iba a tener que ser muy cuidadoso en todo lo referente a Magallanes si no quería empezar mal con el potente reino vecino. Quizás por eso, los tratos entre Magallanes y Faleiro y el rey Carlos se acordaron muy rápidamente y el 22 de marzo de 1518 se firmaba el asiento. La Corona concedía a los descubridores, entre otros privilegios, la capitanía general de una armada

formada por cinco naves, el título de adelantado y gobernador en condición hereditaria sobre las tierras descubiertas, la veintena «de todo el provecho e interés que de todas las tales tierras e islas que así descubriéredes» y licencia para sacar rendimiento de productos mercantiles en posteriores expediciones por un valor de 1000 ducados (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:116-120). Magallanes fue nombrado caballero de la Orden de Santiago, pero no le fue otorgado el título de Almirante que él solicitaba; a su vez, se le asignaron 50 000 maravedís anuales por la capitania de la armada, mas una paga de 8000 maravedís mensuales durante el tiempo que durase la expedición. Todo el proceso, que iba a ser largo, se había puesto definitivamente en marcha.

Podría decirse que el rey Manuel estuvo tranquilo hasta que le empezaron a llegar cartas de sus embajadores y sus *feitores* en España. La actividad de diplomáticos y espías fue casi desenfrenada. En cuanto el rey supo del exitoso encuentro entre el rey Carlos y Fernando Magallanes y Ruy Faleiro, hizo lo posible por intervenir las decisiones de su sobrino y cuñado. Las cartas de sus agentes demuestran que el rey seguía paso a paso el avance de los preparativos del viaje. Al embajador Álvaro da Costa, que se encontraba en Zaragoza para negociar con Carlos los esponsales de su hermana, le cogió desprevenido la rápida capitulación con Magallanes. Empieza aquí el estigma de la traición que va a perseguir a Magallanes hasta el día de su muerte, porque el embajador, en carta del 28 de septiembre de 1518, le contaba a D. Manuel lo claro que había sido con Carlos al denunciar el inoportuno acogimiento en España de dos vasallos huidos del reino vecino justo en el momento en el que se estipulaban mayores vínculos entre ambos reinos, y añadía que «muitos vassalos e homens tinha [Carlos] para fazer seus descobrimentos» para que ahora emplease «os que vossa alteza tinha descontentes» (Rêgo 1960-1977, IX:403-404; Garcia 2007, 154-155).

Parece que todo el mundo entendía que Magallanes se había ofrecido a España por resentimiento. De las palabras de Álvaro da Costa, parece también que el rey Carlos se estuviera aprovechando del desencuentro entre D. Manuel y Magallanes —aunque el rey aparentase sorpresa, según el embajador—, pero el agente portugués añadía en su carta algo fundamental: ha sabido por el cardenal Adriano de Utrecht que el que «sustém este negócio» es el arzobispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, que ha contribuido en «fazer crer a el-rei que elle não errava nisto a vossa alteza, porque não mandava descobrir senão dentro do seu limite» (Rêgo 1960-1977, IX:403-404; Garcia 2007, 154-155). Álvaro da Costa había encontrado la manera de decirle a D. Manuel que, a pesar de todo, Carlos iba

a seguir adelante con el negocio de las Molucas porque nada legalmente lo impedía. La respuesta del 28 de febrero de 1519 del rey Carlos a una carta de D. Manuel, hoy extraviada, apenas quince días anterior demuestra que se estaba gestando un grave conflicto entre ambos estados que adquiriría dimensiones geográficas incontrolables. Desde una política de hechos consumados, Carlos intentaba tranquilizar a Manuel puntualizando que había dado órdenes expresas a Magallanes para que no pasara por áreas de jurisdicción portuguesa. Se lo decía con amabilidad, pero sin disimulo y consciente de la delicada situación (Rêgo 1960-1977, VIII:554).

Si la carta de Carlos dejaba claro que la armada de las Molucas iba a zarpar, la preocupación que desprendía el tono de la carta que le escribía Sebastião Álvares, administrador de Portugal en Sevilla, el 18 de julio de 1519 al rey Manuel confirmaba que la maquinaria de la organización del viaje se había puesto en marcha, porque en ella se refería a la presencia en Sevilla de los cartógrafos Pedro y Jorge Reinel, padre e hijo, y de Diogo Ribeiro, que preparaban los mapas que Magallanes necesitaba para su viaje (Coelho 1892, 431-435). Esto era muy grave y siente el peligro el funcionario del rey, sobre todo, porque los cartógrafos parecen estar dibujando un patrón cartográfico que debía demostrar no sólo el buen fin de la propuesta de Magallanes siguiendo un rumbo hacia poniente, sino el lugar exacto que ocupaban las islas especieras.

En Portugal, ya en mayo de 1518 se había reunido el Consejo de Estado y dice Damião de Góis que, en su intervención, el obispo de Lamego, D. Fernando de Vasconcelos de Meneses, propuso que se hiciera volver a Magallanes y, o bien se le concedía la merced que reclamaba, o bien se le condenaba a muerte (Góis 1949-1955, vol. IV). Incluso corrió el rumor por Zaragoza de que Magallanes y Faleiro estaban en peligro de muerte, hasta el punto, dice el padre de las Casas, que el obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, les puso protección (Casas 1957, II:104). Pero Magallanes no solamente tenía problemas en Portugal; desde la firma de la capitulación con el rey Carlos, también los tenía en España. De hecho, el propio Carlos había contribuido por la torpe desconsideración hacia los oficiales de la Casa de la Contratación, el contador Juan López de Recalde y el tesorero Sancho de Matienzo, que, ya enfadados por la oportunista jugada de Aranda (que también había enfadado al rey), se enteraron de los acuerdos con Magallanes una vez ya firmados. Tuvo que disculparse el rey y permitirles la elección del tesorero, el veedor y el escribano de la armada, además del nombramiento de un segundo capitán que compartiera el mando con Magallanes (que finalmente eligió el obispo Fonseca, y este fue Juan de

Cartagena) (Gil 2009, 258-259). Por su parte, los oficiales de la Casa de Contratación vieron inviable que la armada largara velas el 25 de agosto de 1518, como se había propuesto. No fue hasta un año después cuando Magallanes consiguió zarpar; de lo cual, obviamente, también estuvo al tanto el rey Manuel.

Cuando, el 14 de mayo de 1518, Magallanes y Faleiro llegaron a Sevilla con su capitulación firmada empezaron los problemas y los contratiempos. Y ahí no sólo tienen que ver los despechos de los funcionarios y la misma dificultad de organizar un viaje de esa envergadura, aunque la Casa de la Contratación no lo puso en absoluto fácil, sino el propio Magallanes, su actitud y personalidad, su orgullo y su soberbia, además de la sombra que envolvía su reputación. En cualquier caso, el despacho económico de la armada de cinco naves para un viaje que se preveía de dos años era de una enorme complejidad y el memorial firmado por el obispo Fonseca de todo lo que se debía comprar y proveer era detalladísimo. El dinero debía salir de los 5000 pesos llegados de Cuba, y otros 5000 ducados debían sacarse de otros 30 000 pesos que habían llegado de las Indias, un millón puso el duque de Alba, otro la reina Germana de Foix, además de los préstamos de los banqueros alemanes y el trato con los mercaderes burgaleses (Gil 2009, 260-261). El dinero era un problema, pero también lo era el disgusto que provocaba el propio Magallanes.

Desde España, tanto en Sevilla como durante el viaje, su origen portugués y la deslealtad a su propio rey impusieron la desconfianza entre los oficiales de la Casa de la Contratación y entre los hombres de diferente grado que iban a formar parte de la tripulación. Palpó antes de zarpar ese violento recelo cuando el 21 de octubre de 1518 colgó sus blasones de unos cabestrantes que se habían plantado en tierra junto a una nao que se iba a varar en el puerto de las Muelas y en la que debía enarbolarse el estandarte del rey. Se avanzó Magallanes y tendió sus insignias antes que las de Carlos, por lo que se vieron claramente en Sevilla las cinco quinas de la Casa Real portuguesa (Herrera 1601-1615, II: 4, 9; Garcia 2007, 20-21; Castro et al. 2007, 307-308). Creció tanto la tensión que hasta se desenvainaron las espadas, y Magallanes se ofendió mucho. Tan agraviado se sintió, que acusadoramente se lo contó al rey Carlos en una carta directa y casi desafiante, como solía ser su tono, el 24 de octubre de 1518, en la que, además, le reclamaba el dinero acordado para acabar de proveer la flota, ya que los funcionarios de la Casa de Contratación lo entretenían con dilaciones²¹. El rey se puso de

²¹ Recoge la carta Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:124-127.

parte de Magallanes y reprendió a todos aquellos que habían alimentado la tensión.

Quizás Magallanes no había dado la suficiente importancia al hecho de ser portugués. Y a enredar ese inconveniente contribuyó el propio rey Carlos, al dar poder absoluto al capitán mayor, pero embriado por el funcionario Juan de Cartagena, cuyos cargos eran —con el de capitán de la tercera nave, la *San Antonio* (las capitanías de las dos primeras podía elegir las Magallanes)— el de veedor general y tesorero, es decir, era representante de la Tesorería Real y responsable de las transacciones comerciales. Además, Cartagena era parte directamente implicada en la empresa —había invertido dinero— y, para complicarlo más, recibía un salario superior al del propio Magallanes. Este, por su parte, debía rendir cuentas ante el funcionario real en todo lo relativo a lo mercantil, y esta instrucción repercutía también en lo privado, es decir, en todos los negocios que por cuenta propia pudiera llevar a cabo el capitán portugués²². Cartagena era, además, una especie de policía, o de espía. Magallanes no había visto el regimiento y las ordenanzas de Cartagena, pero tenía noticia de su contenido por el *feitor* Sebastião Álvares. Tampoco hacía falta saberlas, porque Cartagena podía sentirse claramente superior en rango al portugués: era español y hombre de confianza del monarca, y Magallanes era portugués y traidor a su rey.

Se sentía traidor y apátrida, se lo aceptó casi sin discusión al *feitor* Sebastião Álvares apenas un mes antes de partir. El que quizá más se esforzó, o lo intentó hasta última hora, en frustrar el viaje de Magallanes fue Sebastião Álvares, y su insistencia se la contaba al rey Manuel en la carta del 18 de julio de 1519, cuando apenas hacía quince días que Carlos había recibido en Barcelona la noticia de su elección como Emperador. Por sus influencias en la Casa de la Contratación, supo que los regimientos de Juan de Cartagena eran contrarios a los de Magallanes y que entre ambos oficiales la relación era ostensiblemente tensa. Después le explicaba al rey la entrevista con Magallanes: le advirtió de los muchos peligros que debería afrontar; lo trató de infame y deshonesto, le dijo que toda Sevilla «o haviam por homem vil e de mau sangue, pois em desserviço de seu verdadeiro rei e senhor aceitava tal empresa», que lo consideraban un traidor. Aquí Magallanes alegó algo desconcertante: «me respondeu que via o erro que fazia, porém que ele esperava guardar muito o serviço de vossa alteza, e fazer-lhe muito serviço em sua ida». De pronto, pensó el *feitor* que Magallanes iba a rectificar, o que hacía un doble juego, y entonces le ofreció una merced real, le contó

²² Recoge los documentos Toribio Medina 1920, doc. XXII y doc. XXIII.

lo de los regimientos y ordenanzas contrarios al suyo que habían recibido los capitanes españoles (información que sorprendió mucho a Magallanes) y recalcó que ese era el desprecio con el que lo trataba el rey Carlos. Insistió en que volviera a Portugal, que aún estaba a tiempo. Y Magallanes, orgulloso, respondió algo parecido a que el primer paso lo había de dar el rey. Descorazonado, cambia el tono el *feitor* Álvares y empieza a dar información concreta al rey Manuel: cree que Ruy Faleiro finalmente no zarpará porque «está como homem turvado de juízo»²³; dice que ha visitado los barcos y le ha parecido que «são mui velhos e remendados» y que están mal armados; la tripulación la constituyen doscientos treinta hombres que ya han recibido el sueldo, menos los portugueses. Da los nombres de los que han financiado el viaje, los de todos los capitanes y oficiales y añade, con mucho detalle y referencias, todos los nombres que ha podido averiguar de portugueses enrolados, y hasta apunta que tiene un espía infiltrado, João da Silva, «discípulo encoberto». Dice que la flota quiere soltar amarras en junio pero que le parece que no podrá hasta mediados de agosto, y hasta informa de la ruta que seguirán las naves. Está seguro del derrotero el *feitor* porque lo ha visto en la «poma e carta que cá fez o filho de Reinel» (Coelho 1892, 431-435; Garcia 2007, 158-163). Quizás esta era la peor noticia de todas, porque puede que los Reinel hubiesen llegado a tener acceso al mapa de las Molucas elaborado *in situ* en 1516 por el piloto Luís Botim y que hubiera podido haber llegado a Lisboa en 1517, antes de que Magallanes abandonara la ciudad²⁴. Y hasta el propio Ruy Faleiro y su hermano Francisco, matemáticos y geógrafos, intentaban determinar cálculos de longitudes que facilitasen los rumbos de Magallanes (Mota 1975). Sólo Dios podía detener esta empresa, y esta traición.

Si el *feitor* Álvares escribía esta carta al rey Manuel en julio de 1519, a principios de año viajaba a Barcelona un ya desesperado Magallanes al que se le hacía exasperante tanta tardanza. Se presentó ante el Consejo con el globo que habían confeccionado los cartógrafos Reinel, y que el *feitor* ya conocía, y reclamó la última aportación económica que faltaba, 4000 ducados en mercancías. Y allí en Barcelona también se topó Magallanes con otro enviado portugués, João Rodrigues, que el 10 de mayo informaba puntual al rey Manuel de que no había nada que hacer: si Magallanes, por la razón que fuese, finalmente no capitaneaba la armada, otro lo haría. Tan decidido

²³ Sobre Ruy Faleiro véase Gil 2009, 349-387.

²⁴ Sobre la cartografía vinculada al viaje de Magallanes véase Guedes 1998, 7-16; Cortesão 1935, I:272-278; Cortesão et al. 1960, I:37-38; Couto 2013; Loureiro 2019.

estaba el rey Carlos; a la vez que se ocupaba «com muita esperança, de ser imperador, ainda que não lhe faltam inconvenientes, e grandes, para lho estorvar»²⁵. La Corona imperial parece que también estorbaba a Magallanes. La solución vino de la mano del obispo Fonseca, que propuso que se dejase entrar en el negocio a la iniciativa privada, y esta, obviamente, fue la banca alemana de los Fugger y los Welser (cuyos préstamos ya ayudaban a Carlos a alcanzar el Sacro trono) y los ya implicados mercaderes burgaleses. Estos, como era evidente, impusieron condiciones en su propio beneficio, además de que se les permitiera cargar mercancías por el mismo valor en las tres siguientes expediciones (parecían confiados en que las iba a haber). Invirtieron más de un millón y medio de maravedís, y Magallanes volvía a Sevilla el 5 de marzo satisfecho por los acuerdos logrados. Pero más valía que no cantase victoria porque aún aparecería un último fleco económico sobre unas armas y unas mercancías que no se habían contabilizado, y que generó una nueva carta del rey Carlos del 15 de abril de 1519 para volver a poner orden (Gil 2009, 266-267).

Cuando llegó el momento de organizar las tripulaciones volvió a sentir Magallanes que lo de ser portugués entre españoles no era una cuestión menor, y sin duda presintió que iba a tener que estar alerta a lo largo de toda la travesía. Se había previsto una tripulación de doscientos treintaicinco hombres y fue difícil reunirlos porque el viaje atemorizaba al más bregado marino. Por mucho que se ofrecieran buenos sueldos, los pregones de reclutamiento no daban el resultado esperado e incluso algunos maestros y contramaestres a última hora se echaban atrás. De ahí que Magallanes, el 9 de agosto de 1519 y para guardarse las espaldas, se viera obligado a firmar ante escribano una información que justificase el reclutamiento de extranjeros. Parece que no sólo el miedo a los peligros de la expedición motivaba la falta de voluntarios, sino que también actuaba la mano del contador Recalde, uno de los enemigos que Magallanes se había ganado durante los años que había durado el proceso del viaje (Gil 2009, 276). Nuevamente tuvo el rey Carlos que intervenir y amonestar a algunos pilotos reales comprometidos, que además, durante todo aquel tiempo ya habían estado cobrando sus salarios, pero estos exigieron equiparar sus sueldos, 3000 maravedís al mes, al del piloto estrella recién contratado, João Lopes de Carvalho, quien no sólo era nombrado por su pericia sino también para actuar como intérprete en las Molucas al conocer ya el sudeste asiático. Y este fichaje de última hora se revelaría

²⁵ Carta recogida en García 2007, 157.

fundamental, al ser Lopes de Carvalho quien asumió el mando tras la muerte Magallanes.

De entre las diferentes nacionalidades que constituían la Armada de las Molucas la española fue la mayoritaria, con ciento treinta y nueve embarcados, seguida de la portuguesa, formada por treinta y uno, entre marinería técnicos y oficiales, aunque es lícito sospechar que algunos de esos españoles fueran en realidad portugueses que al enrolarse habían españolizado el nombre. De hecho, los portugueses registrados fueron los únicos que no recibieron la totalidad de la paga anticipada, como sí ocurrió con el resto de la tripulación. Le contaba ese trato el *feitor* portugués Sebastião Álvares al rey Manuel en la carta del 18 de julio de 1519, y lo justificaba por la mala relación con la Casa de la Contratación: «Pasaram-se tantas e tão más razões que os feitores mandam pagar soldo à gente do mar e de armas e não a nenhum dos portugueses que Fernão de Magalhães e Ruy Faleiro têm para levar» (Coelho 1892, 431-435). También iban en la armada veintiséis italianos, nueve griegos, cinco flamencos, cuatro alemanes, dos irlandeses, un inglés, dos esclavos negros, un indio de Goa, un esclavo de Malaca y dos mestizos (Castro et al 2007, I:479). Y obviamente, también iban religiosos, el andaluz Pedro de Valderrama en la *Trinidad*, el francés, quizás bretón, Bernando Calmeta, o Calmette, en la *San Antonio*, y el posiblemente también francés, Pedro Sánchez de la Reina. Sorprende que embarcase un único cirujano, el sevillano Juan de Morales, aunque le asistieran dos barberos, como era habitual. Entre los imprescindibles también estaban los intérpretes: Antonio Hernández, que posiblemente era portugués, y el criado de Magallanes, Henrique, que era de Malaca; cabe pensar que algunos de los embarcados, o incluso bastantes, hablasen diversas lenguas orientales, como el grumete Antón, que era de Goa, el paje Andrés de la Cruz, que probablemente también procediera de la India, y el grumete Martín de Ayamonte, del que se conserva el testimonio documental, que podría ser malayo (Gil 2009, 277-278). Doscientos treinta y siete hombres parecen pocos para el viaje que iban a emprender, o muchos, si se les imagina embarcados en cuatro naos y una carabela cuyas medidas oscilaban entre los 120 toneles de la *San Antonio* y los 75 de la carabela *Santiago*. Si, como se puede observar en la réplica de la nao *Victoria*, ésta tenía 28 metros de eslora, cabe estimar unos dos metros cuadrados de espacio por persona, que posteriormente se redujeron tras la pérdida de la *Santiago* ya en la Patagonia, el 3 de mayo de 1520, y su tripulación se repartió entre las otras cuatro embarcaciones. Muy poco espacio.

Problema aparte para Magallanes fue todo lo tocante a la elección de los mandos de las naves, que prácticamente le fue impuesta y quizás por eso insistió con contundencia en embarcar a parientes y a amigos, condición que le valió otro enfrentamiento con Juan López de Recalde²⁶. Desconfiaba Magallanes, y con razón. Lo confirmó en los sucesivos intentos de motín de los capitanes españoles. Los encabezaba Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio*, y los secundaban Gaspar de Quesada, al mando de la *Concepción*, y Luís de Mendoza, de la *Victoria*; quizá el único en el que confiaba Magallanes era en Juan Rodríguez Serrano, de la *Santiago*, que posiblemente era portugués y en realidad se llamaba João Serrão y no era capitán sino piloto. Esos motines se iban a resolver brutalmente, una vez cruzado el Atlántico, tras sucesivos desencuentros y tensiones y tras once meses de navegación, con el castigo infligido a los amotinados en la solitaria bahía de San Julián, muy cerca ya del cabo de las Once mil Vírgenes que abre el estrecho.

Rumbo a poniente

La armada partió de Sevilla el 10 de agosto de 1519, y el 20 de septiembre se alejaron ya de Sanlúcar de Barrameda. El primer encontronazo entre Magallanes y Juan de Cartagena fue antes de cruzar el Atlántico, en las costas de Guinea, por el caso de sodomía de un albanés maestre de la nao *Victoria*, Antón Salamón, a un grumete (García 2007, 185). Y a partir de ahí, todo fue a peor. Si Magallanes, quizás por desconocimiento o quizás por no entorpecer y demorar por más tiempo la partida de la armada, había pasado por alto la imposición de Cartagena como igual en el mando, una vez en alta mar ejerció su única autoridad desde el principio, sin compartir ni consultar decisiones. En realidad, el caso de sodomía encendió la mecha de una deflagración que estaba a punto de estallar: al considerar Magallanes que la decisión de Cartagena era un desacato a su autoridad, ordenó su detención y hasta pensó en desembarcarlo al llegar a la costa brasileña, y para mayor humillación, nombró a Álvaro de Mesquita, pariente suyo, capitán de la *San Antonio*. Desconfianza y recelo, agravio, hostilidad y resentimiento, aunados a la destemplanza del carácter de Magallanes y su soberbia autoritaria seguían la estela de las naves. Y a ello cabe sumar una situación anímica no menor, como era la inexperiencia de la mayoría de embarcados, a excepción de algunos portugueses, en travesías tan lar-

²⁶ El requerimiento en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:156-161. Sobre los parientes y amigos, así como sobre los criados portugueses embarcados, véase Gil 2009, 279-293.

gas, en aguas y climas tan cambiantes, ante dificultades de navegación tan extremas. Para muchos, el esfuerzo físico y psíquico era ya desmedido, y el viaje no había hecho más que empezar.

Hasta Río de la Plata, que la *Santiago* remontó para confirmar que verdaderamente no había paso, la armada navegó por aguas antes conocidas, pero a partir de ahí y hasta llegar a las islas de las especias todo iba a ser totalmente incógnito. Empezaba de nuevo el dibujo del mundo, y el miedo y el frío tomaron entonces el protagonismo. Las naves invernarón desde el 31 de marzo al 24 de agosto de 1520 y fue largo aquel invierno. Sin duda, el frío fue el primero de los cuatro grandes descubrimientos que hizo la armada de las Molucas bajo el mando de Fernando de Magallanes. Aquel frío era algo todavía no experimentado en su máxima crueldad, al menos no en latitud Sur, por mucho que los portugueses hubieran pasado ya varias veces el tormentoso cabo de Buena Esperanza (situado a 34° 20' S), como era el caso del propio Magallanes. Ahora aquellos barcos estaban mucho más al sur, en los 49° 35' S, más allá del límite alcanzado por las silenciosas expediciones portuguesas anteriores (Laguarda 1973). Ningún europeo había llegado nunca más allá del río de la Plata, y tenían frío los hombres de Magallanes, un frío insoportablemente doloroso. Pero el portugués no estaba dispuesto a tolerar flaquezas, y aún menos después de los motines y brutales ajusticiamientos ocurridos en la remota y patagónica bahía de San Julián, entre cabo Curioso y punta Desengaño, muy cerca ya del cabo de las Once mil Vírgenes que abre el Estrecho. Era agosto de 1520, puro invierno —con días de apenas siete horas de luz, nunca por encima de los 0° C, con medias que fácilmente descendían a -6°C—, y el frío acrecentaba el terror que había impuesto el aplastante sentido de la justicia de Magallanes. No iba a ser el frío lo que lo detuviera, y así se lo hizo saber a sus hombres: «él había de navegar hasta tanto que hallase fin a aquella tierra». Y hasta se permitió humillarlos, tal y como estaban los ánimos, al comparar su cobardía con las proezas de las que eran capaces los portugueses —«que catasen cómo los portugueses, no cada año, mas cada día, yendo y viniendo a las partes orientales [...], pasaban casi 20 grados adelante del trópico de Capricornio hacia aquella parte del polo antártico»—, así que más valía que no se quejasen, que más frío pasaban los lusos, y que pensasen que después del invierno llegaría el verano²⁷.

²⁷ Como dice la «Relación escrita por Maximiliano Transilvano» recogida por Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:249-284.

Las sospechas sobre la conspiración se le despertaron a Magallanes nada más llegar a San Julián, el primero de abril, domingo de Ramos, cuando apenas dos de los conspiradores asistieron a la ceremonia religiosa que había mandado celebrar en tierra y ninguno de ellos, salvo su pariente Mesquita, acudió al almuerzo en la *Trinidad* al que el capitán mayor había invitado a los mandos de las otras naves. Por la noche, Juan de Cartagena y Gaspar de Quesada asaltaron la *San Antonio* y apresaron al capitán Mesquita. Parecía fácil controlar la carabela *Santiago*, apenas cabía reducir la *Trinidad*, pero Magallanes supo o intuyó lo ocurrido y temerariamente se adelantó a los amotinados. Tras asegurarse de la lealtad de Juan Serrano, capitán de la *Santiago*, mandó una partida a cargo de Gonzalo Gómez de Espinosa a la *Victoria* para aparentemente entregar una carta, pero en realidad, con la misión de reducirla a la mínima oportunidad. Y eso es lo que ocurrió el 2 de abril: las tres naves que Magallanes mantenía a su lado cerraban la salida de San Julián a los rebeldes.

No coinciden los diferentes relatos del viaje magallánico en lo referente a las penas impuestas por el capitán mayor. Antonio Pigafetta, quizá por la admiración y el respeto que sentía por Magallanes, pasó de puntillas sobre la extrema manifestación de autoridad del portugués, aunque también puede muy bien ser que, al escribir su relato del viaje una vez ya concluido y dado el desafecto que sentía hacia Juan Sebastián Elcano, desde el principio implicado en el motín y con el que tuvo que convivir durante el penoso periplo de circunnavegación de la tierra, optase por callar mucho de lo que sabía. En cualquier caso, todos los testimonios, salvo el del contra-maestre del *Trinidad*, Francisco Albo, se refieren a los castigos con detalle. Parece que, ya en el asalto de la *Victoria*, el capitán Luís de Mendoza murió apuñalado y después fue descuartizado. Empezó entonces una especie de proceso de investigación para averiguar el grado de complicidad de otros amotinados, y el juez fue el sobresaliente Álvaro de Mesquita, primo o sobrino de Magallanes ascendido a capitán del *San Antonio*²⁸. Juan de Cartagena también fue descuartizado según cuentan Pigafetta y el piloto Ginés de Mafra, aunque el autor del relato de la Biblioteca de Leiden y el grumete Ayamonte dicen que fue abandonado en San Julián. Parece que hay confusión entre los nombres de los capitanes españoles y el recuerdo de los testimonios sobre los castigos recibidos, porque Pigafetta registra como desterrado a Gaspar de Quesada, y por el contrario, Ayamonte y el autor del relato de la Biblioteca de Leiden lo recuerdan descuartizado. Aún

²⁸ Recoge el proceso Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:189-200.

más trágico: en mayo de 1521, al llegar a Sevilla los huidos en la *San Antonio* mientras las naves de Magallanes buscaban la salida del estrecho, dieron su versión del motín y de los castigos, y según estos, Gaspar de Quesada murió a manos de su sirviente Luís de Molino, a quien Magallanes le dio a elegir entre ser decapitado junto a su amo o salvar la vida al ser él quien le cortara la cabeza al capitán de la *Concepción*; el criado optó por la segunda alternativa, y tras la ejecución, Quesada fue descuartizado²⁹.

Posiblemente esté cargando las tintas contra Magallanes el contador Recalde al narrarle los hechos de San Julián al principal protector del capitán mayor, el obispo de Burgos, porque en su carta del 12 de mayo de 1521 y tras haber escuchado a los españoles de la *San Antonio*, le cuenta que al respetado piloto Andrés de San Martín el capitán mandó que se le aplicase trato de cuerda, suplicio que consistía en izar al reo por las muñecas atadas a la espalda hasta que se le dislocasen los hombros, pero, puntualiza el contador, con peso y sufrimiento añadido, porque Magallanes ordenó que se ataran balas de cañón a los pies del astrónomo. Parece que lo mismo le ocurrió al marinero Hernando de Morales y a un capellán que no había querido contar secretos de confesión (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:206). Pero en este caso el castigo no es creíble, al menos por lo que respecta a Andrés de San Martín, que era hombre de prestigio, piloto real ya en época de Fernando el Católico y que a última hora había ocupado el puesto de cosmógrafo en la armada de las Molucas en sustitución de Ruy Faleiro. Más bien parece el aprovechamiento de una circunstancia oportuna, porque dada la notoriedad del personaje, valía la pena explotar e incrementar la noticia de su tortura para que sirviera en la Corte castellana de escándalo y revulsivo contra el capitán portugués. Además, difícilmente se podía sobrevivir a ese tormento, y San Martín murió meses después: puede que fuera uno de los asesinados en la isla de Cebú el 1 de mayo de 1521, cuatro días después de que cayera el propio Magallanes.

En cualquier caso, los cuerpos rotos de los capitanes españoles quedaron expuestos para que nadie se olvidara de lo que Magallanes hacía con los traidores. De hecho, el capitán mayor condenó a muerte a unos cuarenta hombres, entre los que se encontraba el vasco Juan Sebastián Elcano, maestre de la *Concepción* y con papel activo en el motín según las investigaciones de Álvaro de Mesquita, aunque después les conmutó la pena por trabajos forzados al entender que, por muy clara que quisiera dejar su

²⁹ «Carta del contador Juan López de Recalde» en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 201-208.

absoluta autoridad, no podía prescindir de tantos brazos si quería seguir su viaje. A quien no pensaba perdonar era al inspector general y capitán de la *San Antonio*, Juan de Cartagena, pero se le hacía difícil encontrar una justificación de su muerte, no porque no se hubiera rebelado, ya que era su principal enemigo, sino porque su parentesco con el arzobispo Fonseca lo protegía. Magallanes decidió abandonarlo junto al sacerdote Pedro Sánchez de la Reina en el frío y remoto puerto de San Julián. Y lo hizo pasado el invierno, el 11 de agosto de 1520, trece días antes de dar orden de levar anclas y entrar en el estrecho.

Habían pasado cinco meses, Magallanes había salvado la vida y había reforzado ferozmente su poder sobre la armada al aplicar concretos y desmesurados castigos ejemplares que habían expandido el terror entre sus hombres. El terror le daba fuerza y capacidad de control en aquel agosto de 1520 en el que las naves zarpaban de nuevo. Pero por mucho que el rey Carlos, en el largo pliego de instrucciones del capitán mayor, le hubiera otorgado «poder para que a cualquier persona que no obedeciere [...] le podáis castigar a vuestro albedrío con las penas que vos pareciere»³⁰, ¿cómo él, un portugués al mando de una armada española y en caso de conseguir regresar a Sevilla, iba a defender ante el Emperador y ante España los radicales métodos mediante los que había impartido justicia? En mayo de 1521 el obispo de Burgos ya estaba informado de lo ocurrido, pero el aplastante sentido de la justicia de Magallanes se hizo público en enero de 1523, cuando se editaba en Colonia, y con gran éxito, la carta que el erudito Maximiliano Transilvano, secretario del ya emperador Carlos V, le había mandado en octubre de 1522 al cardenal y arzobispo de Salzburgo para darle cuenta con detalle de lo sucedido con la Armada de las Molucas tras entrevistar a los supervivientes de la *Victoria* (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:263). Magallanes ya había muerto, por suerte para él, aunque también puede ser que, de haber sobrevivido, no pensase regresar.

En realidad, el único que estaba dispuesto a defender a Magallanes era su suegro, el portugués y también apátrida, Diogo de Barbosa, comendador de la Orden de Santiago y alcaide de los Reales Alcázares de Sevilla ya en época de los Reyes Católicos. No era un portugués cualquiera buscador de fortunas no encontradas bajo el reinado manuelino; y no sólo iba a perder al marido de su hija Beatriz en la armada de las Molucas, sino también a su sobrino, Duarte Barbosa, sobresaliente de la *Trinidad*, muerto en la emboscada de la isla de Cebú. Fue directo Diogo Barbosa en su discurso de 1523

³⁰ Documento en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 143.

ante el Emperador al denunciar que fueron tantos los «estorbos y embrazos» y las «malas voluntades» que sufrió Magallanes durante el tiempo de gestión del proyecto, que, sumados al amotinamiento de las tres naves, aún «hizo [Magallanes] la poca justicia que hizo, pudiéndola hacer mucha, y no perdonar a tantos que después le fueron muy ingratos»³¹. Se quejaba Barbosa del caluroso recibimiento a los españoles huidos en la *San Antonio* y del desamparo legal en que quedaron los que quisieron mantenerse fieles a Magallanes, en evidente referencia al encarcelamiento del capitán de la nave, el portugués Álvaro de Mesquita; y se preguntaba compungido por la razón que había llevado al Emperador a perder el interés, no ya por el proyecto de Magallanes, sino por conocer la verdad y hacer justicia. Casi insolente, le recomienda a Carlos que tome nota de lo que ha pasado si piensa seguir mandando naves a las Molucas, y que los que tengan que ir, lo hagan «tan adoctrinados que [...] no tengan osadía de ille a la mano en lo que él [el capitán responsable de la nueva armada] hubiere de hacer, porque donde hay confusión allí es todo yerro» (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:299).

Tampoco desde Portugal, obviamente, se iba a defender el honor de Magallanes. Los cronistas oficiales pusieron énfasis en las circunstancias previas al viaje para, sobre todo, poder explicar la traición a su rey y a su país. Pero también, vistas las consecuencias del viaje y al escribir todos ellos después de la firma del tratado de Zaragoza de 1529, insistieron en explicar el error de cálculo del portugués al situar las Molucas. Por su parte, los cronistas españoles —el secretario Transilvano, Pedro Mártir de Anglería, Fernández de Oviedo, Antonio de Herrera, López de Gómara, y también, el poeta Bartolomé Leonardo de Argensola— tampoco se dejaron llevar por el entusiasmo al narrar el viaje por entender el despotismo del portugués Magallanes como una ofensa hacia España. Y además, seguramente porque también escribieron después de 1529, pasaron por encima del asunto de la ubicación geográfica del archipiélago. Sin embargo y de momento, aquel abril de 1520 en el solitario y distante extremo sur del continente americano, Magallanes representaba el poder absoluto porque había sabido cortar de raíz cualquier peligro que no procediera de causas naturales. Las naves podían seguir viaje.

³¹ «Discurso presentado al Rey por Diego de Barbosa» en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:298-299.

El estrecho más bello del mundo

Fue en San Julián, dos meses después de haber fondeado allí, donde vieron al primer aónikenk o tehuelche, casi desnudo, cantando y lanzándose arena sobre la cabeza, «tan grande [...] que nuestras cabezas llegaban apenas a su cintura» (Pigafetta 1999, 91-97), dice el lombardo Pigafetta, y añade: «el capitán llamó a estos pueblos patagones» dando origen al legendario gigantismo de los habitantes de aquellos confines. Y de ser cierta esta frase atribuida a Magallanes, denota en él una cultura poco usual —o al menos, es bonito pensarlo así, aunque bien pudiera ser un regalo que el gentilhomme Pigafetta, este sí suficientemente culto, le brindaba a su capitán mayor—, al sugerirle la altura del indígena el personaje salvaje de la muy leída y anónima novela de caballería *Primaleón*, publicada en Salamanca en 1512, obra, además, en la que se inspiró Gil Vicente hacia 1521 para escribir su *Don Duardos*. Caben, obviamente, otras teorías sobre el origen del extraño nombre dado a los naturales de aquel remoto fin del mundo (Doura 2011; Soler 2020 (en prensa)).

Cerca de los 50º de latitud austral, yendo de avanzadilla, la *Santiago* se perdió al dar contra unas rocas. Apenas murió un carpintero en ese suceso y se salvó el resto de la tripulación, así como los mantenimientos. El 24 de agosto las cuatro naves rodeaban punta Desengaño y dejaban a Juan de Cartagena y al clérigo de la Reina en aquella fría soledad de San Julián. El 21 de octubre las naves habían alcanzado los 51º S y Magallanes mandó la *San Antonio* y la *Concepción* a explorar lo que les había parecido una especie de bahía, según describe Fernando Albo en su derrotero (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:209-246). Sin ser conscientes de ello, habían encontrado la boca del estrecho. Tuvieron que esperar la marea propicia para entrar — parece que la fase de la luna era creciente en aquellos días de octubre—, y pasado el mediodía avanzaron a una velocidad de dos a tres nudos³². Entre tierras bajas se elevaba una pequeña colina, monte Dinero, a la que Magallanes mandó subir al fiel piloto João Lopes de Carvalho, pero desde allí apenas pudo interpretar la continuidad del litoral, al quedar sobrepuestas la punta Anegada de Tierra de Fuego y la punta Delgada de Patagonia, desdibujando la Primera Angostura. Ante la incógnita, el capitán mandó la *San Antonio* y la *Concepción* a explorar, una por la banda norte y otra por la sur, mientras la *Trinidad* y la *Victoria* buscaban fondeadero al norte, en el actual cabo Posesión. El viento era durísimo, habían entrado de lleno en el reino de los *cincuenta rugientes*, uno de los más temibles corredores eólicos del

³² Se sigue en estas páginas a Martinić 2016.

planeta, que a mediados de octubre impulsa rachas insufriblemente heladas que pueden llegar a alcanzar 70 nudos, unos 130 kilómetros por hora. Después del frío, el terrible viento fue el segundo gran descubrimiento de este viaje, y fue implacable durante cuarenta y ocho horas, dice Pigafetta (Pigafetta 1999, 101).

A tientas, iniciaron la exploración de la Primera Angostura, aprovechando la fuerte corriente, avanzando atentos a posibles bajos rocosos, hasta llegar al gran espacio interior dibujado por las bahías de Felipe, al sur, y Santiago y San Gregorio, al norte, y cerrado por la Segunda Angostura. Las naves volvieron al fondeadero donde aguardaba Magallanes con la noticia de que había camino. Parece que fue el astrónomo Andrés de San Martín quien defendió que se debía continuar, frente a la opinión del piloto de la *San Antonio*, Estêvão Gomes, en el consejo que el 20 de noviembre de 1520 convocó Magallanes para consensuar decisiones (Herrera 1991, II: 9). Y eso hicieron. En la costa sur vieron fuegos y humos, y en la norte, una construcción que se les antojó llena de sepulturas (doscientas, dice Antonio Herrera), también los restos de una ballena. No vieron ni un solo habitante en aquel espacio yermo y vacío.

Con rumbo suroeste, superaron la Segunda Angostura pasando entre la punta de Gracia, en el lado patagón, y la de San Vicente, en Tierra de Fuego, para entrar en un tercer gran espacio con tres islas espectacularmente pobladas de aves, *de los Pájaros* las llamaron. El paisaje cambiaba, se hacía más abrupto y con mayor vegetación; el tiempo amainaba. Frente a las naves, la poderosa isla hoy llamada Dawson parecía partir el camino, por lo que Magallanes decidió separar las naves para explorar alternativas. La *Trinidad* y la *Victoria* acertaron la ruta y siguieron hacia el noroeste por el actual cabo Froward (así lo bautizó Thomas Cavendish en 1587, por hostil e incontrolable) que, al dejar atrás el paso del Hambre o Tercera Angostura, abre el canal Tortuoso, de 6,3 millas náuticas, donde el mayor ancho útil es de apenas 1'8 km. Era el laberinto en el que se desmenuza en el mar la cordillera andina, y al final de ese angosto paso, en el cabo Crosstide, se encuentran las mareas de ambos océanos. Esperaron a las otras naves en la bahía de las Sardinas (posiblemente, la actual bahía Fortescue-Puerto Gallant), donde pescaron y salaron, se aprovisionaron de madera y también de mucho apio silvestre, según el piloto Ginés de Mafra. Pero la *San Antonio* no regresó: esta vez sí, instigada por el piloto portugués Estêvão Gomes, la tripulación se amotinó contra el capitán Álvaro de Mesquita, y tomó el rumbo de regreso a España. Pigafetta justifica esta deserción por una cuestión de celos: Estêvão Gomes «odiaba sin límites al capitán

general, a causa de que, antes de que se aparejase nuestra escuadra, había él acudido al emperador en busca de que le diesen algunas carabelas para descubrir tierras, pero con la aparición del capitán general, Su Majestad no se las dio» (Pigafetta 1999, 102-103). Bien pudiera ser también que, tras el motín de San Julián, considerara injusto que Magallanes diera el mando de la *San Antonio* a su pariente Álvaro de Mesquita y lo colocara a él, mucho más experto, como piloto.

Fueron seis días de navegación entre murallas, desde el 23 al 28 de noviembre de 1520, con los atentos esquifes ante las tres naves y los vigías encaramados a los palos, recibiendo de través las corrientes de los canales y el violento *williwaw*, el viento a ráfagas que recorre los fiordos y levanta mar de leva y veloces nubes de agua helada. Aquel paso fue un inédito desafío para los pilotos y para aquellas naves de vela cuadrada, pero el 28 de noviembre consiguieron superar el cabo Deseado. En treinta y nueve días habían recorrido los 565 km del estrecho; junto al frío y el viento, este era el tercer gran descubrimiento de la armada de las Molucas. Ahora iniciaban el cuarto y último: los tres meses y veinte días de navegación por la inmensidad pacífica. El viaje estaba siendo de una dureza casi inigualable, pero al abandonar el laberinto austral Antonio Pigafetta escribió en su diario «creo que en todo el mundo no existe un estrecho más bello que éste» (Pigafetta 1999, 106).

La inmensidad pacífica

Se abría el Pacífico ante las tres naves ese 28 de noviembre de 1520. Ya no podría Martin Waldseemüller ubicar al emperador Carlos sobre las olas de esa puerta inmensa al océano. El cartógrafo había muerto nueve meses antes. Sorprendentemente, ese gran océano siempre enfadado se mantuvo manso mientras las naves viraban al norte con los vientos alisios del sureste y se dejaban llevar por la corriente Humboldt, hasta avistar, el primero de diciembre y hacia los 47° S, una tierra rocosa y abrupta que Magallanes dio el nombre de *Diciembre* y que debía de ser la península de Taitao, en la actual región de Aysén (Martinić 2016, 182, nota 120). Este fue el último contacto con el continente americano, porque a partir de entonces, las naves viraron hacia el oeste, orzadas con los alisios del hemisferio sur hasta cruzar el 13 de febrero de 1521 la línea equinoccial y seguir hacia el noroeste con los alisios del hemisferio boreal y la corriente ecuatorial del norte. Fueron tres meses y medio de navegación a ciegas, totalmente intuitiva, pero acertada. Ese acierto no evita, no obstante, que la travesía

fuera descarnadamente cruel para los ciento sesenta y seis hombres que mantenían la armada de la Molucas. Pigafetta supo construir una imagen nítida del nivel de sacrificio al describir el agua pútrida, el puré de bizcocho infestado de gusanos queapestaba a orines de rata, unas ratas que «se vendían a medio ducado cada una y había poquísimas», y cuando esto faltó «comíamos las pieles de buey que están sobre el palo mayor para impedir que se dañen las jarcias [...] Muchas veces tuvimos que comer el serrín de las maderas». Añade el italiano que murieron diecinueve hombres de «una especie de enfermedad que hacía hincharse las encías hasta el extremo de sobrepasar los dientes en ambas mandíbulas» (Pigafetta 1999, 111-112). Era peor. Los síntomas del escorbuto, desconocido para los navegantes españoles, pero no para los portugueses, quebraban el aplomo del más valiente: inflamación y endurecimiento de la piel, sobre todo en las piernas, el rostro, la garganta y las encías, que se tornaba de un color violáceo; músculos rígidos; úlceras en la boca que provocaban la caída de los dientes, impedían la ingestión de alimentos y producían un aliento repugnante; pústulas por todo el cuerpo y marcas como de picaduras por las que empezaba a manar la sangre como si fuera sudor; desarrollo desmesurado del hígado y el bazo, lo cual provocaba ataques de nervios y de ira. Los hombres morían no tanto por el dolor como por asfixia (los pulmones se iban secando), deshidratación o hemorragia (porque las pústulas no cicatrizaban), o por inanición (por la falta de dientes, la hinchazón de las encías o de la garganta que impedía la ingestión de alimentos).

La crueldad de esos tres meses sólo es comparable a la que la sociedad portuguesa podrá leer en la posterior y terrible *História Trágico-Marítima* y, por supuesto, es una crueldad que ningún cartógrafo podrá nunca representar en su dibujo del mundo, pero que está allí y con excepcional protagonismo. Así fue el Pacífico, el cuarto gran descubrimiento de Magallanes, hasta que el 6 de marzo de 1521 se avistaron las Marianas, a las que llamaron islas de los Ladrones, por el descarado latrocinio que sufrieron allí por parte de los naturales. Magallanes se enfadó tanto que bajó a tierra con cuarenta hombres y pegó fuego a unas cincuenta casas, además de matar a siete hombres (Pigafetta 1999, 116). Esa fue la primera acción del capitán mayor en aguas de las especias. En Guam, la mayor de las Marianas, desertaron tres hombres, de los que consiguió sobrevivir uno, un grumete gallego, que fue encontrado en la posterior expedición de Loaysa (Fernández de Oviedo 1955, XX:262). El 16 de marzo avistaron Samar, la primera de las Filipinas, que Magallanes bautizó como San Lázaro, y siguieron tropezando con pequeñas islas, hasta que el 7 de abril las naves echaron anclas

en Cebú donde fueron bien recibidos, celebraron una gran misa por ser día de Pascua, hubo conversiones al cristianismo, empezando por el rey de la isla, y Magallanes hasta hizo un milagro al conseguir con el bautismo que el hermano del rajá Humabón recuperase el habla.

Seguramente ese fue el problema, el buen recibimiento en Cebú, porque hizo que se confiara Magallanes de la mansedumbre o la docilidad de aquellas gentes. Impresionado por la fuerza armamentística de los recién llegados —Magallanes no perdía la oportunidad de hacer ostentación de ella en cada isla en la que echaba el ancla—, el rajá Humabón de Cebú pidió al capitán que castigase al datu Lapu-Lapu de la vecina Mactán, una minúscula isla de 65 kilómetros cuadrados separada de Cebú por un estrecho canal. Quizás al estar rodeada de arrecifes coralinos no pudo Magallanes acercar sus naves. Las dejó demasiado lejos para que pudieran protegerlo en caso de peligro; quizás no creyó que pudiera estar en peligro, porque llegó a la playa con apenas cuarenta y nueve hombres. Pigafetta habla de más de mil quinientos indígenas que empezaron a atacar con flechas y lanzas. Se enfurecieron al advertir que Magallanes mandaba quemar sus casas y atacaron con mayor ímpetu. Una flecha envenenada, dice Pigafetta, atravesó la pierna derecha del capitán, que entonces ordenó retirada. El ataque era incontenible y las naves estaban lejos; siguieron combatiendo con el agua a la altura de las rodillas; Magallanes recibió una lanzada de caña en la cara que pudo esquivar clavando su espada en el pecho del atacante, pero mientras intentaba arrancarla, otra lanza le alcanzó el brazo. Quedó rodeado «y uno le atravesó la pierna izquierda con un terciado más grande que una cimitarra. El capitán cayó con el rostro hacia tierra y rápidamente se lanzaron contra él con lanzas de hierro y de caña y con aquellos terciados tan grandes, hasta matar al espejo, la luz, el consuelo y nuestra verdadera guía» (Pigafetta 1999, 159).

Admira a su capitán el caballero Pigafetta. Por eso, en su carta informativa a Philippe de Villiers de l'Isle-Adam, Gran Maestre de la Orden de los Caballeros de San Juan de Jerusalén, pide «que la fama de un capitán tan generoso no se extinga nunca», describe su incomparable «fortaleza ante las mayores adversidades», defiende que «era el hombre más experto de todo el mundo con los mapas y en la navegación» y concluye tajante: «Que esto es cierto se puede ver claramente porque ningún otro hombre tuvo tanto ingenio ni tanto valor para lograr dar la vuelta al mundo, como él casi hizo» (Pigafetta 1999, 160).

Es verdad. Magallanes casi había conseguido dar la vuelta al mundo, aunque no en un solo viaje. Le quedaba muy poco desde la isla de Cebú

para llegar a la moluqueña Ternate, en aguas supuestamente navegadas nueve años atrás y donde suponía que le estaba esperando Francisco Serrão. No se hubieran encontrado, su amigo ya había muerto también, en marzo de aquel 1521. Muchos habían muerto; de hecho, de la armada de las Molucas quedaban ciento trece hombres que, tras quemar la *Concepción*, se repartieron entre las dos naves supervivientes para iniciar el camino de regreso. También el rey Manuel I de Portugal iba a morir ese mismo año, en diciembre, sin llegar a saber nunca de la odisea a las islas de las especias y sin llegar a saber nunca de la circunnavegación de la tierra.

Junto a la resistencia heroica de la nao *Victoria*, el nombre de Magallanes va indefectiblemente ligado a la vuelta al mundo. Sin embargo, sus descubrimientos fueron otros, fueron el frío y el viento, fueron el hallazgo del desolado Estrecho en el meridión americano y la travesía por el mayor de los océanos del planeta. Su hazaña pasó primero por una gran traición y, ya en el mar, por una gran crueldad; también pasó por la fuerza de la voluntad y por el sufrimiento al límite. Obsesivo, tenaz y seguro de sí mismo, así cabe imaginar a Fernando Magallanes; también soberbio, orgulloso, autoritario, violento, exigente e intransigente. Ni el Capitán Mayor ni el Emperador de la Vuelta al Mundo pudieron llegar a pensar nunca que aquel Estrecho helado e inclemente, el lugar «más bello» y más cartografiado del planeta, iba a hundir definitivamente la omnipotente *imago mundi* que había gobernado el pensamiento occidental durante siglos. Cabe imaginar que, de haber podido dibujar una vez más la realidad del mundo, sí hubiera sido consciente de ello el cartógrafo Waldseemüller, cuando, metódico, hubiese trazado los perfiles del Estrecho y dado lugar a la pequeña y remota isla de Mactán en su nuevo e innovador planisferio de 1522.

Bibliografía

- AGUINAGALDE, F. Borja. 2017. “El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano (1487-1526), marino de Guetaria”. In *Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*, ed. Manuel J. Parodi Álvarez, 65-93. Sevilla: Junta de Andalucía; Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.
- ALBUQUERQUE, Afonso de. 1884-1935. *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, ed. Raymundo António de Bulhão Pato. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa. 7 vols.
- ALBUQUERQUE, Luís de. 1973. *O Tratado de Tordesilhas e as Dificuldades Técnicas da Sua Aplicação Rigorosa*. Coimbra: A.E.C.A.
- ANGLERÍA, Pedro Mártir de. 1989. *Décadas del Nuevo Mundo [1530]*, ed. Tomás Alva. Madrid: Polifemo.
- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de. 1609. *Conquista de las Islas Molucas*. Madrid: Alonso Martín.
- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de. 2010. *Conquista de las Islas Molucas [1609]*, ed. Gloria Cano. Madrid: Miraguano Ediciones; Ediciones Polifemo.
- AVELAR, Ana Paula Menino. 2002. “Representações de Fernão de Magalhães na crónica da Expansão”. In *Fernão de Magalhães e a Sua Viagem no Pacífico: Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, 305-321. Lisboa, Academia de Marinha.
- BALÃO, António. 1917. *Documentos inéditos sobre João de Barros, sobre o escritor seu homónimo contemporâneo, sobre a família do historiador e sobre os continuadores das suas «Décadas»*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- BARBOSA, Duarte. 1996-2000. *O Livro de Duarte Barbosa*, ed. Maria Augusta da Veiga e Sousa. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical. 2 vols.
- BARROS, Amândio Morais. 2009. *A Naturalidade de Fernão de Magalhães*. Porto: Edições Afrontamento.
- BARROS, João de. 1988-1992. *Ásia de João de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente [1563]*, ed. António Baião et al. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda. 3 vols.
- BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, Antonio, ed. 1920. *Descripción de los reinos, costas, puertos e islas que hay desde el Cabo de Buena Esperanza hasta los Leyquios*. Madrid: Establecimiento Tipográfico Torrent y Compañía.
- CASAS, Bartolomé de las. 1957. *Historia de las Indias*, ed. Juan Pérez de Tudela & Emilio López Oto. Madrid: Atlas. 2 vols.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de. 1979. *História do descobrimento & conquista da Índia pelos Portugueses*, ed. Manuel Lopes de Almeida. Oporto: Lello & Irmão. 2 vols.

- CASTRO, Xavier, Jocelyne Hamon y Luís Filipe Thomaz, eds. 2007. *Le voyage de Magellan: La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*. Paris: Éditions Chandeigne. 2 vols.
- COELHO, José Ramos, ed. 1892. *Alguns Documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo acerca das Navegações e Conquistas Portuguesas*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- CORREIA, Gaspar. 1975. *Lendas da Índia* [1563], ed. Manuel Lopes de Almeida. Oporto: Lello & Irmão. 4 vols.
- CORREIA, Gaspar. 1992. *Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)*, ed. José Pereira da Costa. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- CORTESÃO, Armando. 1935. *Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos Séculos XV e XVI*. Lisboa: Seara Nova. 2 vols.
- CORTESÃO, Armando, y Avelino Teixeira da Mota. 1960. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Lisboa: Comissão para as Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique. 6 vols.
- COSTA, Abel Fontoura da. 1937. *Deambulações da Ganda de Modafar, Rei de Cambaia, de 1514 a 1516*. Lisboa: Agência Geral das Colónias.
- COUTO, Dejanirah. 2013. "Autour du globe? La carte Hazine n° 1825 de la bibliothèque du Palais de Topkapi, Istanbul". *Cartes & Géomatique* 216: 119-134.
- DANTAS, Irene da Silva. 2012. *Entre Memórias: a questão da naturalidade de Fernão de Magalhães*. Braga: Universidade do Minho.
- DENUCÈ, Jean. 1911. *Magellan: la Question des Moluques et la Première Circumnavigation du Globe*. Bruselas: Hayez.
- DIAZ-TRECHUELO, Lourdes. 1994. "El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico". *Revista Española del Pacífico* 4: 11-22.
- DOMINGUES, Francisco Contento. 2004. *Os Navios do Mar Oceano: Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa.
- DOURA, Miguel Armando. 2011. "Acerca del topónimo *Patagonia*, una nueva hipótesis de su génesis". *Nueva Revista de Filología Hispánica* LIX (1): 37-78.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. 1825-1837. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Imprenta Nacional. 5 vols.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. 1955. *Historia general y natural de las Indias* [1557], ed. Juan Pérez de Tudela Bueso. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles. 5 vols.
- FONSECA, Luís Adão da. 2007. *D. João II*. Lisboa: Temas e Debates.

- FRADE, Florbela Cristina Veiga. 2002. “As primeiras viagens às ilhas de Maluco”. In *Fernão de Magalhães e a Sua Viagem no Pacífico: Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, 51-69. Lisboa, Academia da Marinha.
- GALVÃO, António. 1987. *Tratado dos Descobrimentos* [1563]. ed. Vizconde de Lagoa; Elaine Sanceau. Oporto: Livraria Civilização.
- GARCIA, José Manuel. 2002. “Fernão de Magalhães visto pelos cronistas portugueses do século XVI”. In *Fernão de Magalhães e a Sua Viagem no Pacífico: Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, 323-328. Lisboa: Academia de Marinha.
- GARCIA, José Manuel. 2007. *A Viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Presença.
- GARCIA, José Manuel. 2017. *O Terrível: a Grande Biografia de Afonso de Albuquerque*. Lisboa: A Esfera dos Livros.
- GARCIA, José Manuel. 2019. *Fernão de Magalhães. Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*. Barcarena: Presença.
- GIL, Juan. 2009. *El exilio portugués en Sevilla: de los Braganza a Magallanes*. Sevilla: Fundación Cajasol.
- GÓIS, Damião de. 1949-1955. *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel* [1567], ed. Joaquim Martins Teixeira de Carvalho; David Lopes. Coimbra: Acta Universitatis Conimbrigensis. 4 vols.
- GUEDES, Max Justo. 1998. “Planisferio de Jorge Reinol (1519) e as ideias geográficas de Fernão de Magalhães”. *Mare Liberum* 15: 7-16.
- HERRERA, Antonio de. 1601-1615. *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano que llaman Indias Occidentales* [Décadas]. Madrid: Juan Flamenco y Juan de la Cuesta. 4 vols.
- HERRERA, Antonio de. 1991. *Décadas* [1601-1615], ed. Mariano Cuesta Domingo. Madrid: Universidad Complutense de Madrid. 4 vols.
- HESSLER, John W., y Chet van Duzer. 2012. *Seeing the World Anew: The Radical Vision of Martin Waldseemüller's 1507 & 1516 World Maps*. Delray Beach (Florida); Washington, DC: Levensger Press; Library of Congress.
- JONG, Marcus de, ed. 1937. *Um Roteiro Inédito da Circum-Navegação de Fernão de Magalhães*. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- LAGOA, Visconde de. 1938. *Fernão de Magalhães: a Sua Vida e a Sua Viagem*. Lisboa: Seara Nova. 2 vols.
- LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. 1973. *El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.

- LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. 1975. "Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación". In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. A. Teixeira da Mota, 135-178. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- LAWAJÓ, Joaquim Chorão. 1993. "D. Jaime de Bragança e a epopeia de Azamor". *Callipole* 1: 9-19.
- LOBATO, Manuel. 2011. "As especiarias indonésias na economia mundo e a génese do primeiro conflito entre potências europeias à escala mundial". In *As Ilhas e a Europa, a Europa das Ilhas*, 124-133. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico.
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco. 1922. *Historia general de las Indias*, [1552], ed. J. Dantin Cereceda. Madrid: Calpe. 2 vols.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2002. "O Sudeste Asiático na *Suma Oriental* de Tomé Pires". *Revista de Cultural/Review of Culture* 4: 106-123.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2017. "Fernão de Magalhães em Portugal". In *In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*, ed. Manuel J. Parodi Álvarez, 19-29. Sevilla: Junta de Andalucía; Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2002. "O Sudeste Asiático na *Suma Oriental* de Tomé Pires". *Revista de Cultural/Review of Culture* 4: 107-123.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2019. *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal.
- MARTINIĆ, Mateo. 2016. *Una travesía memorable: hallazgo y navegación del Estrecho de Magallanes (21 octubre-28 noviembre 1520)*. Punta Arenas: Talleres de la Prensa Austral.
- MOTA, A. Teixeira da. 1975. *A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha. A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*. Lisboa: Centro de Estudos de Cartografia Antiga.
- OSÓRIO, Jerónimo. 1944. *Da Vida e Feitos de El-Rei D. Manuel [1571-1572]*. ed. Francisco Manuel Nascimento. Oporto: Livraria Civilização. 2 vols.
- PELÚCIA, Alexandra. 2016. *Afonso de Albuquerque: Corte, Cruzada e Império*. Lisboa: Temas & Debates.
- PÉREZ EMBID, Florentino. 1948. *Los descubrimientos del Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- PÉREZ EMBID, Florentino. 1973. *El Tratado de Tordesillas y su proyección*. Valladolid: Seminario de Historia de América, 2 vols.

- PIGAFETTA, Antonio. 1999. *El primer viaje alrededor del mundo*, ed. Isabel de Riquer. Barcelona: Ediciones B.
- PIRES, Tomás. 2017. *Suma Oriental*, ed. Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau.
- RAMUSIO, Giovanni Battista. 1978-1988. *Navigazioni e Viaggi*, ed. Marica Milanese. Milán: Einaudi. 6 vols.
- RÊGO, António da Silva. 1960-1977. *As Gavetas da Torre do Tombo*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos. 12 vols.
- RÊGO, António da Silva, et. al. 1962-1989. *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; Instituto de Investigação Científica Tropical. 9 vols.
- RÊGO, António da Silva. 1975. “As Molucas em princípios do século XVI”. In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas do 2º Coloquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. A. Teixeira da Mota, 75-89. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio. 1992. *El Tratado de Tordesillas*. Madrid: MAPFRE.
- SOLER, Isabel. 2015. *El sueño del rey: viajes y mesianismo en el Renacimiento peninsular*. Barcelona: Acantilado.
- SOLER, Isabel. 2020. “De dioses y versos”. *Magallania* 47 (3) [en prensa].
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. 1990. “L'idée impériale manueline”. In *La découverte, le Portugal et l'Europe, Actes du Colloque, Paris, 26, 27 et 28 mai 1988*, ed. Jean Aubin. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. 2000. *Early Portuguese Malacca*. Macao: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses; Instituto Politécnico de Macau.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. 2003. “As cartas malaia de Abu Hayat, sultão de Ternate, a El-Rei de Portugal e os primórdios da presença portuguesa em Maluco”. *Anais de História de Além-Mar* 4: 381-446.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. 2018. *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer*. Lisboa: Gradiva.
- TORIBIO MEDINA, José. 1920. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana.
- VALIÉRE, Pierre. 1976. *Le voyage de Magellan raconté par un homme qui fut en sa compagnie*. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian.
- VILLAS-BOAS, Manuel. 1998. *Os Magalhães: Sete séculos de aventura*. Lisboa: Estampa.
- VITERBO, F. M. de Sousa. 1988. *Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII*, ed. José Manuel Garcia. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda.

Antonio Pigafetta, cavaleiro do mar oceano. Uma reconstrução biográfica*

Nunziatella Alessandrini**

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 61-80. ISSN 0874-9671

Resumo

A primeira viagem à volta do mundo é-nos dada a conhecer através da relação que o vicentino Antonio Pigafetta, embarcado na nau de Fernão de Magalhães, escreveu ao longo de muitos meses de navegação. Dos 26 italianos que integravam a tripulação do capitão português ao serviço de Castela, Antonio Pigafetta foi um dos dois que completaram a viagem de circun-navegação, regressando, passados três anos, ao porto espanhol de San Lúcar de Barrameda. O texto que aqui se apresenta visa sistematizar fontes conhecidas e investigações recentes de modo a desenhar o percurso vivencial do cavaleiro do mar oceano vicentino.

Palavras-chave: Antonio Pigafetta, Fernão de Magalhães, *Trinidad*, viagem de circun-navegação, *Relazione*.

Data de submissão: 18/06/2019

Data de aprovação: 04/11/2019

Abstract

The first voyage around the world was made known to us through the relationship that the Vincentian Antonio Pigafetta, embarked in the ship of Fernand Magellan, wrote over many months of sailing. Of the 26 Italians who were part of the Portuguese captain's crew serving Castile, Antonio Pigafetta was one of two who completed the circumnavigation voyage, returning after three years to the Spanish port of San Lúcar de Barrameda. The text presented here aims to systematize known sources and recent investigations in order to draw the life course of the Vincentian knight of Ocean Sea.

Keywords: Antonio Pigafetta, Fernand Magellan, *Trinidad*, voyage of circumnavigation, *Relazione*.

Date of submission: 18/06/2019

Date of approval: 04/11/2019

* Quero aqui deixar o meu mais grato reconhecimento aos professores José Manuel Garcia, Rui Manuel Loureiro e Andrea Canova, à professora Benedetta Crivelli, à Associazione Pigafetta500 de Vicenza, aos escritores Franco Giliberto e Giuliano Piovan, e ao Senhor Andrea Pigafetta de Vicenza.

** CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal.
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-4340-7903>. E-mail: nunziatellaa@fesh.unl.pt.

Antonio Pigafetta, cavaleiro do mar oceano. Uma reconstrução biográfica

Nunziatella Alessandrini

Et la città di Vicenza si può gloriare fra tutte l'altre d'Italia che, oltre l'antica nobiltà e gentilezza sua, oltra molti eccellenti e rari ingegni, s'è nelle lettere come nell'armi, abbia anche avuto un gentiluomo di tanto animo come il detto messer Antonio Pigafetta, che, avendo circondata tutta la balla del mondo, l'abbia descritta tanto particolarmente.

Giovanni Battista Ramusio

Um *cavalier errante vicentino* (Sanudo 1879-1902: XXXV, col. 173)¹ apresentou-se a 7 de Novembro de 1523 ao Senado veneziano para contar as suas peripécias à volta do mundo. A admiração dos ouvintes foi tão grande que «tutto il collegio stete con gran attention ad aldirlo» (Ibid.). Tratava-se de Antonio Pigafetta, que, a 20 de Setembro de 1519, tinha deixado o porto de Sanlúcar de Barrameda no navio *Trinidad* como *criado* de Fernão de Magalhães, capitão-geral da armada, regressando, passados três anos, a 6 de Setembro de 1522, ao mesmo lugar, juntamente com outros dezassete membros da tripulação, sobreviventes de uma empresa sem igual: a primeira volta ao redor do mundo. Apesar de não ter sido este o propósito da armada chefiada por Magalhães, cujo objectivo era alcançar as Molucas – terra das especiarias, navegando em direcção a poente, é verdade que os dezoito homens², «tutti

¹ «Vene in Collegio uno vicentino nominato il Cavalier errante, ferier di Rhodi, qual è stato 3 anni in India per veder, et riferire a bocha di quelle cosse, che tutto il Collegio stete con gran atenzion ad aldirlo; e disse mezo il viazo; et da poi disnar etiam fo dal Doxe et referite zercha queste cosse longamente, síche Soa Serenità e tutti chi l'aldite rimasero stupefati di quelle cosse sono in India».

² Fernández de Navarrete 1825-1837, II: 463, refere os nomes: Juan Sebastián de Elcano, Francisco Albo, Miguel Rodas, Juan de Acurio, Martin de Yudicibus (o italiano Martino de Giudici), Hernando de Bustamante, Aires, Diego Gallego, Nicolao de Napoles, Miguel Sanchez de Rodas, Francisco Rodríguez, Juan Rodríguez de Huelva, Antón Hernandez Colmenero, Juan de Anatia, Juan de Santander, Vasco Gómez Gallego, Juan de Zubileta, Antonio Lombardo (Pigafetta).

in camicia e discalzi» (Manfroni 1983, 176)³, foram protagonistas de um evento descomunal.

A relação redigida por um destes sobreviventes, Antonio Pigafetta, na qual anotou diariamente os acontecimentos e os eventos que lhe despertavam a curiosidade, é um dos poucos e preciosos testemunhos que nos restam deste acontecimento extraordinário⁴.

As vicissitudes da *Relazione* e o percurso vivencial do seu autor continuam com lacunas ainda por preencher, mas, desde a década de 60 do século passado, o levantamento de documentação inédita nos arquivos e bibliotecas italianos e estrangeiros contribuiu para corrigir avaliações erradas e para aprofundar o conhecimento da família de origem do navegador vicentino de modo a entender melhor a sua personalidade.

Uma rápida resenha das edições da *Relazione* – desde a de Carlo Amoretti, bibliotecário da Biblioteca Ambrosiana, que, em 1797, encontrou o códice com o texto da obra de Pigafetta e procedeu à sua transcrição e publicação – elucida-nos sobre os progressos efectuados no conhecimento do percurso biográfico de Pigafetta e, sobretudo, na identificação do título original da obra. Tomando a publicação de Carlo Amoretti de 1800 como ponto de partida para as sucessivas edições da obra de Pigafetta, vamos brevemente traçar, seguindo de perto o estudo de Andrea Canova (1999), o percurso do texto antes do achamento, transcrição e publicação de Amoretti. Ainda no século XVII, pouco depois da abertura da Biblioteca Ambrosiana ao público, que ocorreu em Dezembro de 1609, foram efectuados, pelas mãos de Giorgio Longo e dos seus colaboradores, dois inventários: o primeiro, topográfico, foi redigido em 1610, e no fôlio 100v. estava registado «Antonio Pigafetta Vicentino la navigatione et descobrimento dell’India Superiore»; o segundo inventário foi redigido em 1616, e no fôlio 7v. estava anotado «Antonio Pigafetta, la navigatione et descobrimento dell’India superiore». Canova alerta para o facto de os três manuscritos franceses terem os mesmos títulos: *Navigacion et descouvrement de la Indie superieure faicte par moy Authoyne Pigaphete vincentin chevallier de Rhodes* (1); *Navigacion*

³ Em Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 248, doc. XXIII: *Apuntes de los gastos que causó la descarga de la nao Victoria, y noticia de la especería que trajo de su viage. (Hállase en los Extractos de la coleccion de D. J. B. Muñoz):* «En la lista de las cajas, costales &c. que trajeron particulares se nombran algunos de los que vinieron en la nao Vitoria, y son: El capitan. | El piloto. | Juan Rodriguez de Huelva. | Antonio de Plegafetis. | Miguel de Rodas. | Juan de Zubileta. | Diego Gallego. | Juan de Arratia. | El mestre».

⁴ Entre os dezoito tripulantes que chegaram a Sevilha na nau *Victoria* a 8 de Setembro de 1522, Juan Sebastián de Elcano e Francisco Albo (grego) deixaram escritos sobre a navegação efectuada.

et descouvrement de la Indie superieure faite par moy Authoine Pigaphete patricie vincentin chevalier de Rhodes (2); *Navigacion et descouvrement de la Indie superieure et isles de Malucque ou naissent les doux de Girofle. Faicte par Authoine Pigaphete vincentin chevallier de Rhodes* (3). Mais, em 1712 Pietro Antonio Sassi compilou outro inventário e mencionou a obra de Pigafetta, sugerindo a sua autenticidade, com o seguinte título: *Antonio Pigafetta Vicentino Cavaglier di Rodi navigationi, et scoprimento dell'Indie Superiori con infine alcune regole per sapere la longhezza et altezza da levante a ponente ed é forsi l'originale*.

Até 1800, o relato de Pigafetta fora divulgado a partir da tradução francesa – «abbiamo noi già un ragguglio del Viaggio del Cav. Pigafetta, tradotto in francese dal Fabro, pubblicato in italiano dal Ramusio, e trasportato in tutte le colte lingue» (Amoretti 1800, XLIX) –, tendo então Carlo Amoretti resolvido transcrever e publicar o manuscrito ambrosiano, «rimaneggiandolo e riducendolo in lingua italiana corrente» (Da Mosto 1894, 9), que intitulou *Primo viaggio intorno al globo terracqueo, ossia ragguglio della navigazione alle Indie orientali per la via d'occidente, fatta dal cavaliere Antonio Pigafetta patrizio vicentino, sulla squadra del capitano Magaglianes, negli anni 1519-1522 con un Transunto del Trattato di Navigazione dello stesso autore*. Em meados do século XIX, sentiu-se a necessidade de voltar a publicar a obra «come la ha veramente dettata il Pigafetta e non in quella infedele traduzione che ne diè l'Amoretti» (Da Mosto 1894, 9)⁵, e a ocasião para uma nova publicação apresentou-se aquando do convite feito a Andrea Da Mosto pela Real Commissione per la Raccolta Colombiana. Da Mosto, na sua edição crítica, dedicou um capítulo à biografia do navegador-cronista vicentino. Em 1894, ano da publicação da obra de Da Mosto, o autor refere não ter encontrado documentos que indicassem os nomes dos pais de Antonio nas pesquisas efectuadas nos arquivos e bibliotecas de Vicenza e Veneza, no arquivo Vaticano e nos arquivos da Ordem Jerosolimitana de Roma e de Malta. Infrutífera, para o objectivo proposto, resultou também a pesquisa no arquivo de Mântua, onde, porém, Da Mosto encontrou e publicou duas cartas autógrafas do próprio Pigafetta. Da Mosto não tinha conhecimento da obra de Navarrete de 1837 (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 12 e seg.), onde estavam publicados documentos relativos aos nomes da tripulação da armada de Magalhães. De resto, é compreensível que, ainda no século XIX, a circulação de informações não fosse tão rápida. No entanto, Da Mosto fornece-nos uma descrição da família Pigafetta como sendo con-

⁵ Carta enviada por Vincenzo Lazzari (ilustrador da viagem de Marco Polo) a 24 de Março 1846 ao marquês Vincenzo Gonzati, manifestando a sua intenção.

stituída por «huomini eccellenti d'ingegno, di ricchezze et della scientia del giurecivile, eloquenti et decorati dell'Ordine equestre» (Da Mosto 1894, 13)⁶.

Em 1929, Camillo Manfroni⁷ fixou os nomes dos pais de Pigafetta, que encontrara mencionados no documento relativo aos róis dos tripulantes da expedição de Magalhães. Ao referir-se ao dito documento publicado por Navarrete e conservado no *Archivo General de las Índias* de Sevilha, Manfroni menciona-o como sendo: «questa mia piccola scoperta» (Manfroni 1983, 16). As palavras que se referiam ao navegador vicentino eram as seguintes: «Antonio Lombardo criado del dicho capitán natural de Viçançio que es en Lombardia, hijo de Juan e Anzola su muger, ha de haver de sueldo a mill mrs. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados quatro mill mrs.»⁸. As pesquisas levadas a cabo por Manfroni, todavia, não deram os frutos desejados, pois o investigador não encontrou qualquer documento que indicasse o casamento de Giovanni e Angela e o nascimento do filho Antonio.

Não há dúvidas de que o *Antonio Lombardo* mencionado no documento era Antonio Pigafetta e que o pai era Giovanni. No que diz respeito à mulher, Angela, esta é nomeada enquanto *muger* de Giovanni e não enquanto mãe de Antonio. Continuando com a documentação do *Archivo General de las Índias* de Sevilha, outra importante referência a Pigafetta está patente na lista que contém os nomes dos tripulantes do navio *Trinidad* onde o vicentino estava embarcado. A seguir ao nome do capitão general Magalhães, vinham os nomes dos seus criados: Duarte Barbosa, Álvaro de Mezquita, Luís Alfonso de Goes, Gonzalo Rodriguez, Francisco Lombardo, Nuño, Fernando, Francisco, Juan Martínez, Cristóbal de Ravelo, Diego de Sanlúcar⁹. Francesco ou Antonio Pigafetta? Ou, ainda, Francescantonio como foi, por vezes, apelidado? Tendo em conta que o documento com a lista dos criados de Magalhães – onde o navegador vicentino aparece com o

⁶ O autor cita Battista Pagliarino, *Croniche di Vicenza scritte dal principio di questa città fino al tempo ch'ella si diede sotto al serenissimo dominio veneto, 1404, divise in libri sei*, Vicenza, Giacomo Amadio, 1663.

⁷ Camillo Manfroni publicou, em 1929, a edição crítica da *Relatione* de Antonio Pigafetta. Baseando-se em documentação inédita, o autor corrigiu os erros da transcrição feita por Carlo Amoretti, apoiando-se na revisão efectuada por Andrea Da Mosto. Em 1983, no âmbito da preparação das comemorações dos 500 anos do descobrimento da América, procedeu-se à reimpressão do estudo de Manfroni: «una riconosciuta autorità in questo genere di studi». É esta a edição sobre a qual se baseia o presente trabalho: Manfroni 1983.

⁸ AGI, Siviglia, *Contratación* 5090, fl. 52r; citado em Avonto 1992, 177.

⁹ AGI, Siviglia, Patronato, 34, ramo 10; citado em Avonto 1992, 115.

nome de Francesco – foi redigido antes da listagem do rol da tripulação em que é indicado como Antonio, tudo indica, de acordo com Avonto (Avonto 1992, 114 e seg.), que o nome de baptismo do navegador fosse Francesco. De facto, é natural que, enquanto estrangeiro chegado a Espanha, tivesse dado o seu nome de baptismo, Francesco. Mais tarde, aquando do rol dos tripulantes – não esqueçamos que passaram três meses antes de a armada partir –, teria ganho mais familiaridade com o meio e teria embarcado com o nome que utilizava mais frequentemente, Antonio.

Para além de Antonio Pigafetta, lombardo, de Vicenza, mais 25 italianos estavam embarcados na frota de Magalhães, assim distribuídos: 11 na *Trinidad*, 3 na *S. António*; 2 na *Concepción*; 6 na *Victoria*; 4 na *Santiago*. Os cargos deles eram indicadores da qualidade dos conhecimentos técnicos: 3 mestres com ordenado de 3000 maravedis ao mês (*Trinidad*, *Victoria* e *Santiago*); 1 carpinteiro com ordenado de 1875 maravedis (*Trinidad*); 2 calafates com 1875 maravedis (*Trinidad* e *Santiago*); 13 marinheiros com 1200 maravedis de ordenado (6 na *Trinidad*, 1 na *S. Antonio*, 4 na *Victoria*, 2 na *Santiago*); 3 grumetes com ordenado de 800 maravedis (2 na *S. Antonio*, 1 na *Victoria*); 1 pajem com ordenado de 500 maravedis (*Trinidad*); 3 «sobresalientes» assim repartidos: 2 *criados*, ou seja, homens de confiança do capitão, nomeadamente Antonio Pigafetta, criado de Fernão de Magalhães, na *Trinidad*, e Alfonso Coto, criado do capitão Gaspar de Quesada, na *Concepción*, ambos com ordenado de 1000 maravedis. O terceiro «sobresaliente» era Martino de Giudici, meirinho na *Concepción* com ordenado de 800 maravedis (Avonto 1992, 174-175).

Relativamente ao número total da tripulação dos cinco navios, varia consoante as diversas interpretações dos documentos¹⁰; o número relatado pelo próprio Pigafetta, 237 pessoas, condiz com as disposições expressas na carta de 5 de Maio de 1519 enviada pelo rei aos oficiais de la Contratación: «Yo vos mando que no consintais, ni deis lugar que vaya en la dicha Armada, por ninguna causa que sea, mas de los dichos doscientos é treinta é cinco hombres»¹¹.

Mas quem era o *criado* de Magalhães que sobreviveu ao seu capitão, deu a volta ao mundo e nos deixou a crónica da viagem?

Filho de Giovanni de Antonino Pigafetta, Antonio Pigafetta cresceu no seio de uma família nobre de Vicenza. O avô Antonino casara-se por volta

¹⁰ Pastells 1920, I: 2–265 indivíduos; Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 26–265 indivíduos; Toribio Medina 1920: CLV – 270 indivíduos.

¹¹ AGI, Reg. de Reales cédulas, leg. 2.º, transcrito por Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 129.

de 1430 com Isotta, filha de Piosello da casa nobre dos Sarego (Mantese 1960, 28). Do casamento nasceram seis filhos: duas raparigas, Elisabetta e Chiara, e quatro rapazes, Francesco, Lodovico, Alessandro e Giovanni, este futuro pai de Antonio. Elisabetta, ao casar-se com Valerio Chiericati, introduziu provavelmente o sobrinho Antonio no circuito dos Chiericati, nobre família de Vicenza. Um membro desta família, Francesco Chiericati¹², protonotário apostólico e diplomata, terá, como veremos, um papel de relevo na realização da extraordinária aventura de Antonio Pigafetta. No que diz respeito aos irmãos de Giovanni e tios do navegador, Francesco e Lodovico, exercitavam a actividade notarial, enquanto Alessandro foi o precursor do ramo de Caltrano, cujos bens familiares, em parte, eram administrados por Giovanni. Apesar de, provavelmente, nunca ter exercido a profissão, Giovanni estava inscrito como notário¹³ e casou-se três vezes. As mais recentes investigações e as conversas que Andrea Canova manteve com Rita Pigafetta, descendente da família do navegador, permitiram desenhar, embora de maneira não exaustiva e ainda com bastantes lacunas, um percurso biográfico do cavaleiro errante vicentino.

Até a segunda metade do século passado, apenas se conhecia o nome de Angela “a Zoga” como única mulher de Giovanni Pigafetta e, portanto, eventual mãe de Antonio. O levantamento de fontes efectuado por Giovanni Mantese em 1960 e 1964 e as sucessivas pesquisas nos registos notariais do Arquivo de Estado de Vicenza levadas a cabo por Petrizzelli e Morello alargaram o horizonte vivencial de Giovanni Pigafetta, que se casou três vezes. A primeira vez casou-se com Castellana Terrenato, dos Terrenato de Caltrano, que era irmã de Anna Terrenato, a qual se viria a casar com Alessandro, irmão de Giovanni (Petrizzelli et al. 2006, 49)¹⁴. Na verdade, como já foi mencionado, os irmãos Giovanni e Alessandro tinham bens que administravam em Caltrano, e Giovanni possuía o jus padroado da capela dos Santos Fabiano e Sebastiano da igreja de Santa Maria de Caltrano, benefício ao qual renunciou a 27 de Abril de 1529. Deste primeiro

¹² Francesco Chiericati, de Vicenza, foi núncio apostólico em Inglaterra de 1515 até 1518. Em Dezembro do mesmo ano, foi escolhido para o cargo de enviado à corte espanhola. Em 1522 foi nomeado bispo de Teramo e em 1523 exerceu o cargo de núncio apostólico na Alemanha. Cf. Foa 1980.

¹³ No Arquivo de Estado de Vicenza (ASVi), no Manuscrito da *Matricola dei Notai 1493*, aparece o nome do irmão Alessandro: «Alexander filius de Antonini de Plegafetis – 1472», e logo a seguir «Ioannes filii suprascripti Antonini – 1472». Cf. Petrizzelli et al. 2006, 49, n. 120.

¹⁴ Os autores tiraram a notícia do texto de Giovanni Mantese, “La Pieve di Santa Maria di Caltrano e la sfuggente ombra di Antonio Pigafetta”, in *Scritti scelti di Storia Vicentina*, Vicenza, 1982, 377. Cf. também Canova 1999, 22, n. 4.

casamento nasceu um filho, Giovanni, falecido ainda criança, e, seguindo as indicações de Mantese (1964), também uma filha, Flora, que entrará para o convento de S. Tommaso com o nome de Serafina¹⁵. No que diz respeito ao segundo casamento, contraído com Lucia Muzan, filha de Marco Muzan – da nobre família Muzan de Malo – e de Paola Trissino – também descendente de uma antiga casa da nobreza do território de Vicenza –, sabemos que a *Charta dotis* tem a data de 6 de Março de 1492, o que leva a conjecturar que Lucia Muzan seria a mãe de Antonio, nascido, supostamente, no findar do ano 1492 ou no início de 1493. Do casamento entre Lucia e Giovanni, nasceram também Isotta¹⁶ e Valentino¹⁷. O falecimento de Lucia Muzan deve ter ocorrido antes de 1510, porque, nesse mesmo ano, Angela “a Zoga” já estava casada com Giovanni Pigafetta, visto que, ao fazer testamento, deixava o marido herdeiro do seu dote (Petrizzelli et al. 2006, 50, n. 126). Num documento mais tardio, datado de 23 de Maio de 1521 e referente ao testamento da mãe de Lucia, Paola Trissino, não está contemplado o nome de Lucia, confirmando o facto de esta já ter falecido (Petrizzelli et al. 2006, 49, n. 124).

Embora não se conheça com certeza a data do terceiro casamento, pode supor-se que tenha ocorrido por volta de 1510, ano em que, como vimos, Angela Pigafetta resolve fazer testamento a favor do marido. Descendente de uma rica família florentina estabelecida em Vicenza desde a segunda metade do século XIII, Angela Pigafetta aparece, a 8 de Janeiro de 1518, «ministra et gubernatrix Sororum Tertii Ordinis S. Francisci de Vincetia», sendo que o marido Giovanni era «minister» da mesma confraria masculina da Ordem Terceira de S. Francisco (Mantese 1960, 30).

Através dos testamentos de Giovanni Pigafetta e de Angela “a Zoga”, podemos retirar algumas notícias no sentido de tornar mais completa a biografia de Antonio Pigafetta.

¹⁵ Em 1503, de facto, Giovanni Pigafetta fez uma doação de terras que se encontravam à volta do mosteiro de S. Tommaso para o dote da filha. Cf. Petrizzelli et al. 2006, 50.

¹⁶ Documentos recentes encontrados no Archivio di Stato di Padova e mencionados em Petrizzelli et al. 2006, 51, n. 151, revelam que o casamento de Isotta com Vincenzo Bissari teve lugar no ano de 1513 (*Charta dotis* de 4 de Abril de 1513) e não em 1520, como Mantese tinha suposto. A importância destes novos dados reside no facto de podermos avaliar a possibilidade de Isotta ser a primeira filha do casal Lucia Muzan e Giovanni Pigafetta e adiarmos, portanto, um ano ou dois, o nascimento de Antonio Pigafetta.

¹⁷ A primeira referência a Valentino está num acto público de 7 de Março de 1519, redigido por Lodovico, irmão de Giovanni: «in domo habitationis nobilis viri Iohannis de Plegafetis q. viri nob. Antonini, presentibus...Valentino filius supradicti Iohannis de Plegafetis», sendo, sucessivamente, presente em outros actos notariais de 28 de Junho de 1523 e 28 de Março de 1528. Cf. Mantese 1960, 35.

As indicações do primeiro testamento de Giovanni Pigafetta, redigido a 28 de Junho de 1525, mostram quais os membros que compunham a família Pigafetta nessa altura: Isotta já tinha falecido; a esposa Angela era a destinatária de um terço dos bens, aos quais se acrescentava mais algum dinheiro; e, finalmente, Antonio e Valentino, «fratres et filius ipsius testatoris legitimos et naturales equaliter et equis partibus»¹⁸, eram nomeados herdeiros universais. A situação já tinha mudado aquando da redacção do segundo testamento de Giovanni Pigafetta, a 17 de Agosto de 1532, na sacristia da igreja de S. Rocco dos cônegos de S. Giorgio in Alga: os filhos Antonio e Valentino já não eram mencionados, o que nos leva a supor que já tivessem morrido. De facto, o acima mencionado facto de Giovanni Pigafetta ter abdicado do padroado da capela dos Santos Fabiano e Sebastiano a 17 de Abril de 1529 é indicador de que já não tinha filhos a quem deixar o legado, uma vez que o padroado foi a favor dos sobrinhos, filhos do irmão Alessandro. Voltando ao testamento de Giovanni Pigafetta de 17 de Agosto de 1532, o herdeiro universal foi o neto Valerio, filho de Isotta e de Vincenzo Bissari, o que significa que o ramo de Giovanni Pigafetta se extinguiu com a sua morte. A 2 de Maio de 1533, Giovanni ainda estava vivo, tendo acrescentado um codicilo ao testamento em favor da mulher Angela (Mantese 1960, 34 e seg.). Esta sobreviveu ao marido, como se evidencia pelos seus três testamentos, nomeadamente a 13 de Maio de 1534, já viúva de Giovanni, a 24 de Agosto de 1535 e a 15 de Julho de 1538 (Petrizzelli et al. 2006, 52-53). Em nenhum destes testamentos são nomeados os enteados Antonio e Valentino. A última notícia que temos de Antonio Pigafetta remonta, portanto, ao mês de Junho de 1525, por ocasião do primeiro testamento do pai.

Nos anos passados em Vicenza, antes de partir para Espanha, Antonio viveu num ambiente culturalmente elevado, relacionando-se com homens do calibre do filósofo originário de Mântua, Pietro Pomponazzi (Petrizzelli et al. 2006, 55, n. 247). De resto, o próprio Pigafetta admite ter adquirido conhecimento através dos muitos livros lidos e das relações com pessoas «che praticavano con sua signoria, de le grandi e stupende cose del mare Oceano» (Manfroni 1983, 53). Nessa altura, a divulgação das empresas marítimas e das grandes viagens oceânicas circulava através de cópias manuscritas e impressas. No início do século XVI, a miscelânea de Francanzio Montalboddo devia, com toda a certeza, ser conhecida por Antonio Pigafetta, uma vez que a sua impressão foi efectuada em Vicenza em

¹⁸ O testamento está transcrito em Cocco et al. 1979: 481-482, e encontra-se em ASVi, *Atti del Notaio Francesco Zanechini*.

1507⁹. Poucos anos antes, em 1504, saía em Veneza, pelos tipos de Albertino Vercellese, o *Libretto de tutta la navigatione de re de Spagna, le isole et terreni novamente trovati*. Ademais, tinham grande difusão o *Itinerario* de Ludovico Vartema e as memórias da viagem pela Ásia de Niccoló da Conti, recolhidas por Poggio Bracciolini. Para lá das várias leituras feitas em Itália, não nos devemos esquecer de que Pigafetta esteve, antes da partida com a armada de Magalhães, três meses em Sevilha – de Maio até 10 de Agosto de 1519 –, tendo tido, portanto, a oportunidade de ler os livros trazidos pelos portugueses (Canova 2001, 3 e seg.) e, provavelmente, até pelo próprio Magalhães. Este, além de mapas e material cartográfico, tinha nas suas mãos o *Itinerário* de Ludovico Vartema na altura em que se encontrou com Carlos I (Loureiro 2017, 23).

Através destas leituras, Pigafetta tinha maturado o desejo de «far esperienza di me e andare a vedere quelle cose, che potessero dare alcuna satisfazione a me medesimo e potessero partorirme qualche nome appresso la posterità» (Manfroni 1983, 53). A ocasião surgiu com a eleição para o cargo de núncio apostólico em Espanha de Francesco Chiericati, em Dezembro de 1518. A familiaridade de Pigafetta com o alto prelado permitiu-lhe entrar no seu séquito e acompanhá-lo à corte espanhola, onde, desde Outubro de 1517, Fernão de Magalhães preparava a armada para a empresa que o tornaria célebre. Antonio Pigafetta encontrava-se em Barcelona nos primeiros meses de 1519, «dove allora risiedeva sua maestà» (Ibid., 54), e, «con molte lettere di favore» (Ibid., 54), entre as quais as de Francesco Chiericati e de Carlos I, chegou até Málaga de barco, daí alcançando Sevilha – via terra – em Maio de 1519, para se apresentar à Casa de la Contratación, que, desde 1503, tinha como tarefa organizar as expedições marítimas. A estada em Sevilha foi demorada: a armada desceu o Guadalquivir na manhã de 10 de Agosto de 1519, navegando até Sanlúcar de Barrameda «che è posto per entrare nel mare Oceano» (Ibid., 57). Alguns dias depois, Fernão de Magalhães e os capitães dos outros navios juntaram-se à tripulação e, a 20 de Setembro de 1519, a armada composta por cinco navios e chefiada pelo capitão português entrou no mar oceano. A viagem, com a duração de três anos, foi constelada de eventos memoráveis, bem como de momentos de alegria e de extrema tristeza, mas o que transparece ao longo de toda a relação é o entusiasmo do encontro com o desconhecido.

⁹ Fracanzio da Montalboddo, *Paesi novamente ritrovati et Novo Mundo da Alberico Vesputio florentino intitulado*, Vicenza, 1507.

A 6 de Setembro de 1522, como já mencionámos, dezoito sobreviventes, «la maggior parte infermi» (Manfroni 1983, 175), entraram no porto de Sanlúcar de Barrameda a bordo do navio *Victoria*. O resto da tripulação «de sessanta che partissemo da Maluco, chi morse per fame, chi fuggitte nell'isola di Timor, e chi furono ammazzati per suoi delitti» (Ibid., 175).

A partir do seu regresso a Sevilha, é possível seguir o caminho de Pigafetta, por um lado, coligindo e sistematizando uma série de documentos que apresentam dados relacionados com o navegador vicentino e, por outro, tendo em conta as palavras que o próprio Pigafetta escreve na conclusão da sua *Relazione*. Assim, sabemos que, depois de ter deixado Sevilha, o vicentino vai até Valladolid para apresentar ao rei «non oro nè argento, ma cose da essere assai apprezzate da un simil signore. Fra le altre cose li detti uno libro, scritto de mia mano, de tutte le cose passate de giorno in giorno nel viaggio nostro» (Manfroni 1983, 176). Ora, a documentação confirma quer a presença de Antonio Pigafetta em Valladolid no Outono de 1522, quer a existência de um livro que relatava a viagem ao redor do mundo. De facto, a 21 de Outubro de 1522, Antonio Bagarotto, embaixador de Mântua em Espanha, escrevia, de Valladolid, uma carta ao seu Senhor, o marquês de Mântua, informando da chegada dos sobreviventes da volta ao mundo e da presença de um «libro molto bello»:

Per quel gentilhomo del signor Prospero mando a vostra excellentia un sumario di alcuni avisi che zà molti zorni vegneno da le Indie, che penso piacerà a quella. quelli che al presente sono vegnuti, che hano girato il mondo a tondo a tondo, hano portato un libro molto bello, che de zorno in zorno li è scritto el viaggio e paese che hanno ricerchato. s'el serà possibile haverlo, ne farò fare una copia e la manderò a vostra signoria illustrissima. (Da Mosto 1894: 126, doc. II)²⁰

A 10 de Novembro de 1522, Pigafetta ainda estava em Valladolid, pois fora receber o ordenado, cujo recibo assim rezava: «Antonio Lombardo, que fue por sobresaliente en la não Victoria, venció de sueldo tres años e veinte e ocho dias, que a razón de mill por mes, monta 37.924 mrs, de los quales se le quitan 4.000, que se le dieron de paga quatro meses, y restansele debiendo 32.924 y 7.040 que se le pone de su quintalada, lo qual se le pagó en Valladolid por mandado de los señores del Consejo de las Indias» (Avonto 1992, 120-121). A 12 de Novembro de 1522, o embaixador Bagarotto volta a escrever, de Valladolid, ao marquês de Mântua, confirmando

²⁰ Mantova, Archivio Gonzaga E, XIV. Antonio Bagarotto, transcrita por Da Mosto 1894: 126, doc. II.

que tinha conseguido, embora com alguma dificuldade, um sumário do livro que haviam trazido os que tinham chegado das Índias²¹. Tratar-se-ia da *Relazione* de Pigafetta?

De Valladolid, escreve Pigafetta na sua *Relazione*: «andai in Portogallo e parlai al re don Giovanni de le cose aveva vedute» (Manfroni 1983, 176). Depois, chegou a França, passando por Espanha, «e feci dono de alcune cose de l'altro emisfero a la madre del cristianissimo re don Francesco, madama la reggente» (Ibid.). É de salientar que, contrariamente ao que aconteceu com o rei de Espanha, Pigafetta não faz qualquer referência à entrega do livro à rainha de França. A passagem por Portugal e França deve ter acontecido nos meses de Novembro e parte do mês de Dezembro de 1522, porque é provável que no fim desse ano Pigafetta se encontrasse em Itália. Podemos supô-lo pela carta que Francesco Chiericati – na altura desempenhando o cargo de núncio apostólico na Alemanha – envia, a 26 de Dezembro de 1522, à marquesa de Mântua, informando-a da redacção de um itinerário «che é cosa divina» pelo «mio servitore vicentino, che mandai de Spagna in India»²². A troca de correspondência entre Francesco Chiericati e a marquesa Isabelle d'Este Gonzaga nos meses seguintes evidencia elementos determinantes relacionados, quer com o circuito em que Pigafetta se movimentava, quer com as andanças de Pigafetta em Itália. Em primeiro lugar, há que realçar que a familiaridade mantida por Francesco Chiericati com a família Gonzaga remontava ao tempo do avô paterno de Chiericati, o nobre de Mântua Andrea Corradi d'Austria. Em segundo lugar, o juízo expresso por Chiericati acerca do itinerário pressupunha que o prelado tivesse folheado o texto de Pigafetta ou, pelo menos, tivesse tido um encontro com o próprio autor em Vicenza.

A resposta da marquesa Isabella d'Este Gonzaga de 2 de Janeiro de 1523 expressa todo o contentamento pela possibilidade de entrar na posse

²¹ «Mando a vostra excellentia un breve extracto o sumario del libro che hano portà quelli delle Indie, che se ha abuto cum qualche difficultà, el quale credo piacquerà a vostra signoria illustrissima», Mantova, Archivio Gonzaga E, XIV. Antonio Bagarotto, transcrita por Da Mosto 1894: 126, doc. III.

²² A carta está transcrita em Da Mosto 1894: 126, doc. III: «Norimberga, 26 dicembre 1522 | alla illustrissima et excellentissima signora mia la signora marchesa di Mantova | illustrissima et excellentissima signora mia ** et in epithoma li significo *** haute le sue de 28 del passato, et come a laude de Dio et augmentatione de la sancta fede ho ottenuto, in questa dieta, che la Germânia soccorre Croatia et Ungaria et piglia l'arme contro el Turco animosamente in questa primavera. item, che 'l mio servitore vicentino, che mandai de Spagna in India, è ritornato in Spagna richissimo cum le piú magne et ample cose del mundo, et ha portato uno itinerario dali orno che parti de Spagna sino a quel del ritorno, che è cosa divina; et vostra signoria illustrissima fra pocho tempo sarà partecipe del tuto. in la cui bona gratia, alla impressa, molto mi racomando. | Ex Nurimberga, die 26 decembris 1522».

do dito Itinerário (Canova 1999, 24-25); uma semana depois, a 10 de Janeiro de 1523, Chiericati escreve: «Spero che fra pochi giorni vostra excellentia haverá gran spasso et passatempo in sentir quel mio servitore, che novamente è venuto dal circuito de tuto il mondo, raccontar tute quelle grande et admirande cose che ha visto et scripto per quel viaggio, ché certamente è stato tanto grande et amplo che non ci fu mai homo che più el facesse» (Ibid., 26). Chiericati prossegue, na mesma carta, contando resumidamente a viagem de Pigafetta e, a propósito do itinerário, escreve: «Qui havemo longissimi summarii de la detta navigatione, mandati per la maestà cesarea al serenissimo archyduca: el qual per sua gratia ha partecipato ogni cosa Meco et me ha donato le spitiarie portate da quelle parti cum li rami et foglie che li fanno» (Ibid., 26). A 3 de Fevereiro de 1523, Isabella d'Este manifesta agrado por poder receber Pigafetta, «comprendendo che maggior diletto sii de intendere di quelle cose inaudite et nove da una viva voce che per lettere» (Ibid., 27). Não é, portanto, de excluir que, nestes primeiros meses de 1523, Pigafetta estivesse em Mântua e depois, a 7 de Novembro do mesmo ano, como já foi mencionado, alcançasse Veneza.

É indiscutível o forte desejo que animava Antonio Pigafetta de publicar a sua *Relazione*, e fora de questão estava, de facto, o interesse suscitado pela obra. Depois da provável estadia em Mântua e depois da sua presença em Veneza, sabemos, através das cartas que o próprio Pigafetta enviou ao marquês de Mântua, que, no fim de 1523 e início de 1524, o navegador se encontrava em Vicenza. O próprio Pigafetta, na carta de 2 de Fevereiro de 1524 enviada ao marquês Federico Gonzaga, confirma que se encontrava na sua casa de Vicenza, ocupado a escrever o livro para ser oferecido ao próprio marquês. Era, no entanto, uma carta de desculpas: Pigafetta não podia acabar o livro e devia partir o quanto antes para Roma, pois a sua presença e do seu livro era reclamada pelo pontífice Clemente VII. Na mesma carta Pigafetta relata que a rapidez com que devia ir a Roma implicava que tivesse de partir com o «libro quasi imperfetto» (Manfroni 1983, 209)²³. Comprometia-se,

²³ A carta foi transcrita também por Da Mosto 1894: 127 doc. VI, sendo que o original se encontra no Archivio di Stato di Mantova, "Archivio Gonzaga", E XXV 3, busta 868, c. 626: «Illustrissimo Signore. Per fare el debito mio con Vostra Illustrissima Signoria a Quella fatio saper: // come stando in casa mia a Vicenza, et scrivendo el libro a Vostra Illustrissima Signoria // me fo scripto da Roma in nome del Papa qualiter dovesse venire subito a // Sua Beatitudine: et postponesse ogni altra cosa. Io che stava scrivendo el libro // di Quella: me fo forza a partirme, et andare a Sua Santidade con el libro quasi // imperfetto. Pertanto suplico humilmente a Vostra Illustrissima Signoria se degni di perdonarmi // se non ho portato el libro, ia promesso a Quella. Penso, Sua Santidade vole, sia // stampado in nome suo: et per satisfacer al denito mio promesso, el primo che // se stamparà, manderò a Vostra Illustrissima Signoria, ovvero ne scriverò uno altro a quella // de mia propria mano: siche a Quella suplico

todavia, a doar ao marquês de Mântua a primeira cópia do livro impresso ou, eventualmente, e se assim o gentil-homem o quisesse, a escrever o livro de sua própria mão para o oferecer. A leitura desta carta coloca uma outra questão: teria Pigafetta um diário, o original redigido na viagem, do qual copiava e/ou completava os apontamentos? Ainda acerca desta carta foram encontrados documentos inéditos na Biblioteca Apostolica Vaticana por Andrea Canova, que estavam incluídos na correspondência trocada entre o secretário de Federico Gonzaga, Giovanni Giacomo Calandra, e Baldassarre Castiglione (1478-1529)²⁴. No *post scriptum* de uma destas missivas, a de 27 de Fevereiro de 1524, Calandra faz referência à presença de uma carta para Antonio Pigafetta, apresentando-a da seguinte maneira: «La lettera che va a frate Antonio Pigafetta è in risposta di una sua circa un libro che'l voleva dedicare al signor, ma pare che il papa voglia che'l sia dedicato a lui»²⁵. A carta em questão era, de facto, a resposta do marquês Federico Gonzaga a Pigafetta, na qual o marquês manifestava a sua benevolência e alegrava-se por poder receber uma cópia do livro após a publicação²⁶.

De partida para se encontrar com o papa em Roma, Pigafetta, como o próprio conta na abertura da sua *Relazione*, encontra em Monterosi, perto de Viterbo, o Grão-Mestre da Ordem de Malta, Philippe Villiers de l'Isle-Adam, o qual manifestou o desejo de que Pigafetta copiasse para ele «tutte quelle cose aveva viste e passate nella navigazione» (Manfroni 1983, 54). Chegado a Roma, Pigafetta deve ter contactado imediatamente com Baldassarre Castiglione, uma vez que o diplomata, após a morte da esposa em 1520, e a pedido de Leone X, tinha passado a fazer parte do estado

me faccia saper, che li piace che // fizza, perchè molto li devo, come a tuti è manifesto; non altro. Le mano di Vostra Illustrissima Signoria // humilmente baso et a quella per infinite volte me aricomando. De Roma // a II di Febraro MDXXIII | Lo humil servitor di Vostra Illustrissima Signoria | Fr. Antonius Pleghapheta | Acques hierosolymianus».

²⁴ Baldassarre Castiglione, originário de Casatico no território de Mântua, era, por parte materna, familiar da casa Gonzaga. Distinto diplomata e literato – foi autor de *Il Cortegiano* –, esteve ao serviço do duque de Urbino, Guidobaldo da Montefeltro, que o enviou como embaixador para Inglaterra e França. Depois de ter regressado a Mântua, o marquês Federico Gonzaga nomeou-o embaixador junto de Clemente VII e depois junto da corte de Carlos V.

²⁵ Biblioteca Apostolica Vaticana, Ms. Vat. lat. 8211, citado em Canova 1999, 29.

²⁶ «Domino fratri Antonio Plegafette. | Reverendo patri&c. Havemo ricevuto la littera vostra di .ii. del presente, et visto la scusa che fate di non essere venuto qui per essere andato a Roma chiamato da parte de la santità di Nostro Signore, con il libro, la qual scusa accettamo, et laudamo che satisfiaciati a la voluntà di Nostro Signore. haveremo ben piacere che quando haverete fatto stampar il ditto libro intitolato a sua santità ce ne mandate uno di primi, che 'l ni sarà grato. se foste venuto qui, ve haveressimo veduto voluntieri; nondimeno ni piace che habbiate obedito Nostro Signore, et ne offerimo alli commodi vostri paratissimo. Mantue, .xxvi. februarii .1524.». Transcrito por Da Mosto 1894, 127, doc. VII.

eclesiástico²⁷. Até à sua partida para Espanha, a 7 de Outubro de 1524, para desempenhar o cargo de nuncio apostólico, Baldassarre Castiglione foi o elo de ligação entre Federico Gonzaga e Antonio Pigafetta. A 15 de Abril de 1524, Castiglione informa o marquês de Mântua da vontade de Antonio Pigafetta de o servir, testando assim as inclinações de Federico Gonzaga²⁸. Um dia depois, a 16 de Abril, Pigafetta escreve de Roma a Federico Gonzaga, lamentando discretamente a atitude do papa de não avançar com a publicação e confirmando a sua lealdade ao marquês: «ogni ora più cresce, con quel animo che ho di esserve sempre fidele servitore, como la experientia dimostrerà»; a propósito do livro escreve: «Lo libro^[29] che scriveva in mia casa in nome di quella, lo tengo in mia mano, et nissuno lo ha visto se non sua santidade» (Da Mosto 1894, 179)³⁰.

²⁷ Cf. Claudio Mutini 1979.

²⁸ «15 aprile 1524 | allo illustrissimo et excellentissimo signor e patron mio, el signor marchese di Mantua, della sacra romana Ecclesia e della repubblica fiorentina capitano generale. | Quel gentiluomo Pigafetta che è stato alli Antipodi, se raccomanda molto a vostra excellentia: e benchè habbia non so che poco qui dal papa con molte promesse, accascando qualche beneficio di san Gïohanni desiderarebbe molto se servire vostra excellentia: ma non so s'el si contentasse di poco. hami pregato ch'io tenti l'animo di quella, e vedda, como da me, s'ella havrebbe cara la sua servitù, e che ge lo faccia intendere: lui mostra di essere in dispositione, et haver voluntà di travagliare ancora. quella se dignerà avisarme ciò ch'io gli haverò da rispondere... | In Roma, alli XV d'aprile MDCXXVIII | Di vostra signoria illustrissima, humil servitor | Baldasar Castiglione» (Da Mosto 1894, 182, doc. XVII).

²⁹ José Manuel Garcia lança, a este propósito, uma hipótese que relaciona a oferta do livro ao Papa por Pigafetta com a imagem mais antiga que temos de Fernão de Magalhães e que deriva de um retrato que Paolo Giovio (1483-1552) teve em seu poder em Como antes de 1535. O historiador sugere, embora com as devidas reservas, que a imagem poderá ter sido o resultado de uma representação de Fernão de Magalhães feita originalmente por Antonio Pigafetta – que o conheceu pessoalmente – em 1524 e oferecida ao papa, juntamente com outras pinturas de muitas coisas admiráveis que tinha visto. Agradecemos ao professor José Manuel Garcia a partilha da informação. Cf. Garcia 2019.

³⁰ «Illustrissimo et excellentissimo signore. Già sonno molti giorni ricevì una di vostra illustrissima signoria: ho inteso tuto. Non pensse quella lo animo mio me sia mancato di servire a vostra illustrissima signoria fina mia morte: anzi ogni ora più cresce, con quel animo che ho di esserve sempre fidele servitore, como la experientia dimostrerà, et como vi farà fede messer Baldassar Castiglione imbassatore di vostra illustrissima signoria più difusamente, scrivendo a quella. Lo libro che scriveva in mia casa in nome di quella, lo tengo in mia mano, et nissuno lo ha visto se non sua santidade, la quale me tienne in casa a suo servitio et per suo domestico. Tamen lo animo mio è di servire a quella fina mia morte. Per tanto humilmente suplico me dia la risposta in quello ho da fare; non per altro se non li mei poi dicano: ha lassato un papa per servire a vostra illustrissima signoria. Quanto toca a me, già le saria obediente servitore; ma tanti me diseno che pur tardo Unum est. Lassarò tuto el mondo per servire a quella. Non sarò più longho, se non che baso la illustrissima mano di vostra excellentia, et per molte volte me ricomando et expetto la risposta. | In Roma, il giorno 16 di aprile 1524 | Lo humile servitore di vostra illustrissima signoria | el cavalier Antonio Pigapheta».

A desilusão com a atitude do papa em relação à publicação do livro fez com que Pigafetta voltasse a tratar com o marquês Gonzaga, que, aliás, recebeu uma visita do navegador, como refere Calandra a Baldassarre Castiglione a 9 de Julho de 1524: «quel Pigafetta che è stato alli Antipodi vene già alcuni dì qui con li suo libro, quali presentò el libro et se stesso al signore et aspetta che li sia fatta una grossa provisione et mostra di non volerse contentare di poco dicendo che'l ha renunciato partiti dal papa, da l'imperatore, dal re di Portogallo, di Inghilterra et Franza: non so come farà. Credo che sia venuto a mal tempo»³¹.

Antonio Pigafetta tinha a noção do valor do seu trabalho; de resto, tinha tido testemunhos do interesse por parte dos literatos do seu tempo³² e também por parte da família Gonzaga, do Papa, do Grão-Mestre Villiers de l'Isle-Adam. Foi, portanto, com tal consciência que dirigiu à Senhoria de Veneza, a 5 de Agosto de 1524, um pedido de privilégio que dizia respeito aos direitos de publicação do livro (Da Mosto 1894, 129)³³. O privilégio foi-lhe concedido e, como se lê na carta que Giovanni Battista Malatesta³⁴ enviara de Veneza ao marquês de Mântua a 3 de Agosto de 1524 (Ibid., 183)³⁵, foi evidente a influência que o marquês Gonzaga teve nesta concessão. Não nos devemos esquecer, porém, que o Senado veneziano já tinha

³¹ A carta foi encontrada por Andrea Canova e por ele publicada; cf. Canova 1999, 32.

³² Durante o tempo de permanência de Pigafetta em Roma, também Paolo Giovio, médico humanista na corte de Clemente VII, recorda, nas suas *Historiae*, a empresa e a obra de Antonio Pigafetta, embora troque o nome Antonio por Geronimo.

³³ «MDXXIII de mense augusti. Serenissimo principe et excellentissimi signori. Supplico io Antonio Pigafetta vicentino, cavallier hierosolimitano, che, desiderando veder del mondo, nelli anni passati ho navicato cum le caravelle de la maiestà cesarea, che sono andate a trovar le isole dove nascono le specie nelle nove Indie, nel qual viazo ho circumdato tutto el mondo a torno: et per esser cosa che mai homo l'ha fatta, ho composto un libretto de tutto el ditto viazo, qual desidero far stampir, et perhò supplico de gratia che per anni XX alcun non possi stampirlo, salvo chi vorò io, sotto pena a chi el stampasse o stampato altrove el portasse qui, oltre el perder li libri, de esser condannato lire tre per libro; et la executione possi esser fatta per qualunque magistrato de questa città a chi sarà fatta la conscientia, et sia divisa la pena un terzo al arsenal de la sublimità vostra, un terzo al acusador et un terzo a quelli che faranno la executione, a la gratia sua humiliter mi ricomando. Die V augusti.»

³⁴ Giovanni Battista Malatesta foi diplomata ao serviço de Federico Gonzaga.

³⁵ «Allo illustrissimo et excellentissimo signor et patron mio osservandissimo il signor marchese di Mântua &c. | Illustrissimo et excellentissimo signor et patrone mio osservandissimo. Scritti alli giorni passati che havea ottenuto da questa illustrissima signoria quanto vostra excellentia mi havea comisso, ad instantia del presente latore. Dappoi mi son anche affaticato in componerlo cum un stampator, et oggi sonno restati in questa compositione: che 'l cavagliero al presente exborsi 15 ducati per la mittà della spesa et poi il guadagno sii commune: ma, per quello ch'io posso iudicare, el voria che vostra excellentia gli donasse tali dinari, et mi ha pregato che gli faccia fede di quanto è sopra deto. A vostra excellentia humilmente bascio la mano, ricordandogli che gli son fidelissimo servo. | Venetiis, III augusti 1524 | De vostra excelletia fidelissimo servo | Io. Baptista Malatesta».

conhecimento da obra de Pigafetta, que, recorde-se, tinha sido acolhido e ouvido a 7 de Novembro de 1523, com grande interesse.

A partir de Agosto de 1524, a documentação que, directa ou indirectamente, possa iluminar o percurso de Pigafetta é extremamente escassa. Não há, por enquanto, notícias acerca da publicação da concessão de privilégios a Pigafetta. Apenas se sabe que, a 3 de Outubro de 1524, recebeu a comenda de Norcia, Todi e Arquata pel Ordem de Rodi, facto este que lhe proporcionou umas entradas de dinheiro bastante dignas. Sabemos também, voltando ao primeiro testamento do pai Giovanni, que Antonio Pigafetta ainda era vivo em Junho de 1525 e que Philippe Villiers de l'Isle-Adam, a quem a obra, assim como a conhecemos, é dedicada, esteve ausente de Itália de 25 de Junho de 1525 até 21 de Janeiro de 1527. Podemos, então, conjecturar que no primeiro semestre de 1525 as relações com os Gonzaga se tinham deteriorado e que Pigafetta resolveu virar a sua atenção para o Grão-Mestre da Ordem de Rodes em sinal de agradecimento pela comenda recebida? Pigafetta era, como ele próprio se apresenta no início da *Relazione*, «patrizio vicentino e cavalier de Rodi» (Manfroni 1983, 53), e faz todo o sentido que desejasse dedicar a obra a Villiers de l'Isle-Adam. No entanto, a entrada de Pigafetta na Ordem Jerosolimitana não tem data certa e a primeira referência da sua pertença à dita Ordem é relativa à sua apresentação ao Senado veneziano, em 7 de Novembro de 1523. Terá sido nomeado cavaleiro antes da partida para a viagem à volta do mundo ou, pelo contrário, terá recebido a nomeação depois do regresso? O recente achamento de um documento inédito encontrado no Archivio del Sovrano Ordine Militare de Malta remete para a primeira hipótese, uma vez que o documento, uma minuta datada de 20 de Outubro de 1524, «potrebbe fornire indicazioni circa i tempi dell'ingresso di Antonio nell'Ordine Gerosolimitano» (Petrizzelli et al. 2006, 58).

Uma pesquisa entre as fontes ligadas à Ordem Jerosolimitana poderia iluminar os últimos anos de Pigafetta e valorar, ou não, a tese de Rita Pigafetta, descendente de Antonio Pigafetta, a qual, interpelada por Andrea Canova, levanta a hipótese de Antonio ter falecido na batalha naval dos cavaleiros jerosolimitanos de 1531 em Modon, na Grécia, chefiada pelo cavaleiro Salviati, nomeado pelo próprio Villiers de l'Isle-Adam. Rita Pigafetta refere que, de facto, a tradição familiar confirma que a morte do navegador vicentino teria ocorrido na Grécia. Uma hipótese diferente acerca dos últimos anos de vida de Pigafetta é-nos apresentada por Georg Schurhammer: através de obras de escritores turcos, nomeadamente Piri Re'îs e Sidi Ali, Schurhammer identifica um português chegado a Istambul por volta

de 1525-1526, perito na arte de navegar, com importantes conhecimentos de astronomia, e que tinha atravessado o estreito de Magalhães, como sendo Antonio Pigafetta³⁶.

O mistério continua a envolver a figura do navegador vicentino, embora nos últimos anos tenham surgido algumas pistas de investigação. A inexistência de fontes ou, pelo menos, a dificuldade em encontrar rastros da presença de Pigafetta após 1525 indica a possibilidade de ele ter, de facto, saído de Itália. Não podemos confirmar ao certo a data de nascimento do navegador, mas podemos comprovar com uma certa segurança que o âmbito sociocultural em que Pigafetta se movimentava era de requinte, quer no seio da família – os três casamentos de Giovanni Pigafetta foram contraídos com mulheres de ascendência nobre –, quer nas relações com as famílias nobres de Vicenza, Mântua e Roma. E mesmo que, eventualmente, as relações com a família Gonzaga possam ter tido alguma quebra, há que recordar que, no inventário de bens efectuado entre 1540 e 1542, após a morte de Federico Gonzaga ocorrida em 1540, foi encontrado *Il viaggio fatto da Spagnolo intorno al mondo*³⁷.

A sistematização de fontes relacionadas com Pigafetta permite-nos traçar um perfil, embora fragmentário, da sua personalidade, que se apresenta, em mais do que um momento, bastante volitiva, quer na vontade de embarcar, quer na persistência que o acompanhou na busca de oportunidades para publicar a sua *Relazione*. Confirmar-se-ia assim o objectivo que o levou a embarcar: não devia ter sido fome de dinheiro ou desejo de enriquecer, visto que o ordenado era entre os mais baixos, mas sim: «far esperienza di me e andare a vedere quelle cose, che potessero dare alcuna satisfazione a me medesimo e potessero partorirne qualche nome appresso la posterità» (Manfroni 1983, 53).

³⁶ O recente artigo de autoria de Dejanirah Couto (2019) levanta hipóteses e pistas de investigação que, ao seguir o trajecto da carta Hazine 1825, encontrada em Istambul e atribuída a Jorge ou Pedro Reinel, podiam dar respostas a perguntas ainda não resolvidas, contribuindo para esclarecer quer as relações de Pigafetta com a Ordem de Rodes – a historiadora sublinha o número não despreciando de marinheiros gregos da tripulação da armada –, quer o silêncio que se mantém sobre Pigafetta nos arquivos italianos a partir de 1525.

³⁷ Cf. Canova 1999, 39.

Bibliografia

- AMORETTI, Carlo, ed. 1800. *Primo viaggio intorno al globo terracqueo, ossia ragguaglio della navigazione alle Indie orientali per la via d'occidente, fatta dal cavaliere Antonio Pigafetta patrizio vicentino, sulla squadra del capitano Magaghianes, negli anni 1519-1522. Con un transunto del trattato di navigazione dello stesso autore*. Milão: Stamperia di Giuseppe Galeazzi.
- AVONTO, Luigi. 1992. *I compagni italiani di Magellano con un'appendice sul roteiro di un pilota genovese*. Montevideo; Roma: Ediciones El Galeón.
- CACHEY, Theodore J. Jr., ed. 1995. *The First Voyage Around the World. An Account of Magellan's Expedition*. Nova Iorque: Marsilio Publishers.
- CACHEY, Theodore J. Jr. 2010. "From the Mediterranean to the world: A note on the Italian 'Book of Islands' (*Isolario*)". *California Italian Studies* 1 (1): 1-13.
- CANOVA, Andrea, ed. 1999. *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*. Padova: Antenore.
- CANOVA, Andrea. 2001. "Far-away countries and useful books: some remarks on Antonio Pigafetta and other travellers in the Pacific at the beginning of the sixteenth century". *Studies in Travel Writing* 5: 1-34.
- COCCO, Felice, Emanuela Scorzato, Giovanni Mantese, Angela Dall'Olmo, e Renato Gasparella. 1979. *Malo e il suo monte: Storia e vita di due comunità*. Malo: Amministrazione Comunale di Malo.
- COUTO, Dejanirah. 2019. "Em torno do globo: Magalhães, Pigafetta e a carta Hazine 1825". In *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*, ed. Rui Manuel Loureiro, 183-205. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal.
- DA MOSTO, Andrea. 1894. *Relazione di Antonio Pigafetta sul primo viaggio intorno al globo colle regole sull'arte del navigare*. Roma: Forzani & C. Tipografi del Senato.
- EBERT, Stefano. 2009. *Storia di un Vicentino nel Mondo. Il Cavaliere degli Oceani. Antonio Pigafetta e la grande navigazione con Magellano*. Vicenza: Editrice Veneta.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. 1825-1837. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Imprenta Real. 5 vols.
- FOA, Anna. 1980. *Dizionario Biografico degli Italiani*. [http://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-chiericati_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-chiericati_(Dizionario-Biografico)/) .
- GARCIA, José Manuel. 2007. *A Viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*. Lisboa: Editorial Presença.

- GARCIA, José Manuel. 2019. *Fernão de Magalhães, Herói, Traidor ou Mito: A história do primeiro homem a abraçar o mundo*. Barcarena: Manuscrito.
- GIL, Juan. 1989. *Mitos y utopías del Descubrimiento: el Pacífico*. Madrid: Alianza.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2017. “Fernão de Magalhães em Portugal”. In *In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*, ed. Manuel J. Parodi Álvarez, 19-29. Sevilla: Junta de Andalucía; Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.
- MANFRONI, Camillo, ed. 1983. *Relazione del primo viaggio intorno al mondo di Antonio Pigafetta – Con il roteiro d'un pilota genovese*. Verona: Cassa di Risparmio di Verona, Vicenza e Belluno.
- MANTESE, Giovanni. 1960. “I genitori di Antonio Pigafetta”. *Archivio Veneto* LXVII (102): 26-37.
- MANTESE, Giovanni. 1964. *Memorie storiche della chiesa vicentina – Vol. III/2: Dal 1404 al 1563*. Vicenza: Pozza.
- MEDINA, José Toribio. 1920. *El descubrimiento del Océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria.
- MUTINI, Claudio. 1979. *Dizionario Biografico degli Italiani*. [http://www.treccani.it/enciclopedia/baldassarre-castiglione_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/baldassarre-castiglione_(Dizionario-Biografico)/).
- PASTELLS, Pablo. 1920. *El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 2 vols.
- PERAGALLO, Prospero. 1892. *Lettere di A. de Brito e di P. Centurione ed appunti archivistici*. Roma: presso la Società Geografica Italiana.
- PETRIZZELLI, Michela, e Albino Morello. 2006. *Il n'est rose sans espine. Studi sulla nobile famiglia Pigafetta*. Vicenza: Biblioteca Civica Bertoliana.
- POZZO, Giovanni da. 2005. “Serenità e ambiguità nella *Relazione* di Antonio Pigafetta”. *Italica* 82 (3/4): 426-450.
- RAMUSIO, Giovanni Battista. 1978-1988. *Navigazioni e viaggi*, ed. Marica Milanese. Turin: Einaudi.
- ROMANINI, Fabio. 2007. “La ritraduzione del *Viaggio intorno al mondo* di Pigafetta nelle *Navigazioni et Viaggi* di Ramusio”. In Serge Vanvolsem et al., *Identità e diversità nella lingua e nella letteratura italiana*, 541-553. Firenze: Franco Cesati Editore.
- SANUDO, Marin. 1879-1902. *I Diarii di Marino Sanuto, 1496-1533*, ed. Rinaldo Fulin et al. Venezia: F. Visentini.
- SCHURHAMMER Georg. 1933. “Una ipotesi sulla fine di Pigafetta”. *Bollettino della Reale Società Geografica Italiana* VI (X): 488-497.

Les cartographes Reinel et les cartes de l'expédition de Fernand de Magellan

Dejanirah Couto*

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 81-120. ISSN 0874-9671

Resumo

O presente artigo estuda as relações de dois cartógrafos portugueses, Pedro Reinel e seu filho Jorge, com Fernão de Magalhães, assim como as implicações que a sua produção cartográfica teve na preparação e no desenrolar da célebre viagem de circun-navegação. Para esse fim, traça em linhas gerais os itinerários dos dois cartógrafos, primeiro em Portugal e depois na Andaluzia, procurando simultaneamente, na biografia de Magalhães, os momentos e os locais de um possível cruzamento entre o navegador e os dois cartógrafos. Ao analisar a produção cartográfica dos Reinel, examina também a questão das cartas utilizadas a bordo nos navios de expedição, privilegiando uma das cartas atribuídas aos Reinel, a Hazine 1825, conservada na biblioteca do Museu-Palácio de Topkapı em Istambul.

Palavras-chave: Pedro Reinel, Jorge Reinel, Fernão de Magalhães, cartografia, viagem de circun-navegação.

Data de submissão: 09/05/2019

Data de aprovação: 29/10/2019

Abstract

The aim of this article is to examine the relationship of the two Portuguese cartographers, Pedro Reinel and his son Jorge, with Fernand de Magellan, as well as the implications that their cartographic production had in the preparation and the unfolding of the famous circumnavigation voyage. For this reason, it retraces broadly the routes of the two cartographers, first in Portugal and then in Andalusia, simultaneously seeking, in Magellan's biography, the times and places of a possible crossroads between the navigator and the two map makers. While examining the cartographic production of the Reinel, he also examines the issue of the charts used aboard the ships of the expedition, privileging one of the nautical charts attributed to Reinel, the 1825 Hazine preserved in the library of the Topkapı Palace Museum in Istanbul.

Keywords: Pedro Reinel, Jorge Reinel, Fernão Magalhães, cartography, circumnavigation voyage.

Date of submission: 09/05/2019

Date of approval: 29/10/2019

* École Pratique des Hautes Études, France.
E-mail: dejanirahcouto@noos.fr.

Les cartographes Reinel et les cartes de l'expédition de Fernand de Magellan

Dejanirah Couto

Les cartes des Reinel

De tous ceux qui ont côtoyé Fernand de Magellan avant son voyage de 1521, les deux éminents cartographes portugais, Pedro Reinel (c. 1462-c. 1542) et son fils Jorge Reinel (c. 1502-c. 1572) jouèrent un rôle privilégié dans la préparation de l'expédition, mais leurs relations personnelles avec le navigateur sont restées largement en retrait. Limitée à une poignée de documents, la documentation explicite qui nous est parvenue ne permet en effet de dégager des certitudes.

L'un et l'autre de ces cartographes furent les auteurs de quelques-unes des plus remarquables cartes et mappemondes de la première modernité, datant, soit de la fin du XV^e siècle, soit des premières décennies du XVI^e siècle. Témoignant d'une intime collaboration familiale, cette production cartographique mérite d'être rappelée en détail. Outre le célèbre *Atlas Miller* de 1519, déjà étudié de manière exhaustive et auquel le père et le fils collaborèrent (Marques et al. 2006)¹, il convient de mentionner les neuf cartes (réalisées parfois en concertation) dont six sont attribuées à Pedro Reinel et trois à Jorge Reinel. Des six attribuées à Pedro Reinel, deux sont signées par ce cartographe, qui apposa son nom et prénom (celles de 1492-1504 et de 1504). Des trois attribuées à son fils Jorge, une seule (datée c. 1535-1540), est signée « Reinel » (sans prénom). Les six autres furent associées aux deux cartographes en raison de leur code stylistique ou sur la base de l'écriture, et sont jugées plus tardives. Aucune des neuf cartes (en tenant compte des attributions) ne porte de datation autographe. Plusieurs aspects techniques, considérés comme significatifs par rapport à l'ensemble de la production cartographique occidentale de l'époque, expliquent leur impor-

¹ L'étude d'Alfredo Pinheiro Marques et Luís Filipe F. R. Thomaz renouvelant et complétant le chapitre des *Portugaliae Monumenta Cartographica* (Cortesão et al. 1960, I : 55-61, avec cartes 62-68), ainsi que la participation des Reinel à la composition de l'*Atlas* ne sera pas examinée dans le présent travail. L'original de l'*Atlas* est conservé à la Bibliothèque nationale de France (dorénavant BnF), Cartes et Plans, GE-D 2619 (RES) fl.1 ; GE-DD 683 (RES) fl.2-5 ; GE-DD 640 (RES) fl. 6 ; manuscrit enluminé sur vélin, 41,5 x 59 cm, 41,5 x 59 cm et 61 x 118 cm respectivement.

tance dans l'histoire de la cartographie européenne². En réalité, en termes de cartographie nautique, la production des Reinel reste très représentative de la période de transition entre la fin du XV^e siècle et la première moitié du XVI^e, époque où la navigation astronomique et les nouvelles techniques qui la servent s'imposèrent progressivement³.

L'un des plus remarquables exemplaires demeure indiscutablement la carte marine de Pedro Reinel, portant mention du nom de l'auteur (au coin supérieur gauche) : *Pedro Reinel me fez*. On observe sur cette carte les îles Britanniques, la péninsule Ibérique, et la côte africaine atlantique jusqu'à l'estuaire du fleuve Zaïre. Datée d'abord de c. 1471-1472, et ensuite de 1484-1492, elle fut réalisée en deux moments – un premier tracé unit la côte marocaine de Ceuta jusqu'à La Mina, et un second de La Mina jusqu'au fleuve Zaïre. Ce graphisme inhabituel a été expliqué, avec une argumentation convaincante, par Joaquim Ferreira do Amaral, qui a fixé finalement la datation autour de 1492-1504⁴.

Aussi significative que la précédente, la carte de 1504, dite *Kunstmann I*, signée par Pedro Reinel en grandes lettres, montre la Méditerranée, l'Europe occidentale (France, péninsule Ibérique, une partie de l'Italie), ainsi que le nord-ouest africain et Terre-Neuve⁵. Cette carte est considérée comme la plus ancienne portant une double échelle de latitudes : l'une orientée nord-sud au centre de l'Atlantique⁶, l'autre, oblique, placée à la hauteur de Terre-Neuve, établie selon le nord magnétique (avec une déclinaison de 21°). Numérotée de 44°N à 57°N, la *Kunstmann I* est orientée

² Liste de la Cortesão et al. 1960, I : 55-61 reprise par Marques et al 2006, 71.

³ Sur ce changement épistémologique se reporter à la synthèse de Gaspar 2013.

⁴ Carte conservée aux Archives départementales de la Gironde, Bordeaux, 2 Fi 1582 bis. Manuscrit enluminé sur parchemin, 71 x 95 cm, découvert par hasard dans des minutes notariales en 1960. Elle fit l'objet de l'étude détaillée de Amaral 1995, 32-24 et 173-184. Sur son autre particularité (l'inclusion du tracé de la côte du golfe de la Guinée à l'intérieur du continent africain), se reporter *infra*.

⁵ *Bayerische Staatsbibliothek*, Munich, Inv. Cod. icon. 132, manuscrit enluminé sur parchemin, 60 x 73,5-90 cm. L'existence de la seconde échelle s'explique par le fait que la « Terre-Neuve a été représentée à partir d'une route magnétique et une distance estimée par rapport aux Açores selon la méthode du point de fantaisie ». Elle apparaît dans d'autres cartes ibériques plus tardives : Gaspar 2013, 128-129. Sur cette carte, Cortesão et al. 1960, I : 25-27. Datée de 1506, l'anonyme *Kunstmann III*, aujourd'hui disparue (mais dont il reste une photo prise par les soins d'E. L. Stevenson), est la seconde carte portugaise à montrer une échelle des latitudes et une rose-des-vents surmontée de la fleur de lys. Sur la collection Kunstmann, se reporter à Kupčik 2000.

⁶ Datée provisoirement de 1500, la carte de la Méditerranée portant une échelle de latitudes (*Bayerische Staatsbibliothek*, Munich, Inv. Cod. icon. 138/40) attribuée, selon Cortesão et al. 1960, I : 23-24 à Pedro Reinel, n'est plus imputée à ce cartographe ; Amaral 1995, 109, note 3.

sud-sud-ouest/nord-nord-est⁷. Sa rose des vents, dont le type figure déjà dans la carte de Jorge d'Aguiar de 1492, devint un modèle sur des cartes ultérieures. La carte de c. 1510 (attribuée à Jorge Reinell), montre, à l'image du célèbre planisphère dit de Cantino (1502)⁸, une vue panoramique de l'océan Indien. Détail intéressant, cette carte de 1510 est la seule à mentionner (dans une légende apposée en face du golfe de Cambay), l'expédition de l'amiral mamelouk Huseyn 'al-Kurdī contre Diu en 1508-1509⁹. Deux autres cartes de l'océan Indien sont encore imputées aux Reinell, et à Pedro Reinell en particulier : celle de c. 1517, donnant à voir le tracé de la côte orientale africaine ainsi que la représentation ptoléméenne de la Mer Rouge¹⁰, et l'anonyme de 1518, qui reprend la carte antérieure au niveau du dessin mais détaille plus précisément la côte ouest du golfe du Bengale (Tanessarim)¹¹.

Deux autres cartes, sur lesquelles nous reviendrons, méritent d'être mentionnées : le planisphère anonyme de 1519, dit *Kunstmann IV*, attribué également à Jorge Reinell (mais qui serait terminé par son père), un chef-d'œuvre dont nous ne disposons que du fac-similé, et qui servit certainement d'instrument préparatoire au voyage de Magellan¹², et la carte de 1519,

⁷ La double échelle graphique des latitudes et même la triple échelle, figurent, bien entendu, dans plusieurs autres cartes ultérieures, tenant compte de la déclinaison magnétique : voir la carte de l'océan atlantique de Diego Gutiérrez (1550), manuscrit sur parchemin (131,8 x 85,5 cm), BnF, Paris, Cartes et Plans, cote Inv. GE SH ARCH 2, ou l'anonyme portugais c.1560, manuscrit enluminé sur parchemin (73 x 88 cm), BnF, Paris, Cartes et Plans, GE B 1148 (RES).

⁸ Se reporter à Gaspar 2012. Metcalf 2017 conclut, en se fondant sur un certain nombre de similitudes entre les cartes des Reinell et le planisphère Cantino (typologies des roses des vents, signatures et légendes en *letra cortesã*, styles iconographiques, profils de régions de la côte occidentale africaine) que ce dernier fut fabriqué par Pedro Reinell. Elle rappelle qu'il existe des spécimens de l'écriture de Pedro Reinell dans la *Chancelaria de D. Manuel*, liv. 15, fl. 58v (*Carta de armas* de Diogo Pimentel). Je remercie Rui M. Loureiro d'avoir attiré mon attention sur cet article.

⁹ Conservée à la *Herzog August Bibliothek*, Wolfenbüttel, sous la cote Cod. Guelf. Aug. fl. 98 (K4). Se reporter également à Cortesão et al. 1960, vol. I : 29-31.

¹⁰ Cette carte, conservée à la *Wehrkreisbücherei* (anciennement *Bayerische Armeebibliothek*) fut détruite pendant la seconde guerre mondiale, mais un fac-similé fut tiré au XIX^e siècle par l'officier bavarois Otto Progel. La copie est conservée à la BnF, Cartes et Plans, GE AA 565 (RES), fac-similé manuscrit sur vélin, 70 x 127, 5 cm ; Cortesão et al. 1960, I : 33-34.

¹¹ Conservée à la British Library, sous la cote « Additional MS 9812 », 698 x 1.30 mm (mesure *PCM*) ; cette carte présente des similitudes avec la précédente, mais la côte orientale de l'Inde, le golfe du Bengale et le détroit de Malacca sont plus développés : Cortesão et al 1960, I : 35-36.

¹² La carte conservée autrefois à la *Wehrkreisbücherei* (anciennement *Bayerische Armeebibliothek*) de Munich fut également détruite pendant la dernière guerre. Le fac-similé, réalisé par Otto Progel (1836 or 1843 ?), est préservé à la BnF, Cartes et Plans, GE AA 564 (RES), enluminé sur parchemin, 65 x 124 cm. Sur la carte, Cortesão et al. 1960, I : 37-38. Sur celle-ci, examinée à la fin de cet article, se reporter encore à Guedes 1998, texte sur lequel nous reviendrons également.

dite Hazine 1825 (bibliothèque du musée du palais de Topkapı, Istanbul), qui fit l'objet de deux de nos articles, et que nous attribuons (au moins au niveau de sa morphologie) à Jorge Reinel¹³. Produites plus tardivement, l'anonyme (imputée à Pedro Reinel), des côtes occidentales américaines (datée entre 1530 et 1540¹⁴) et la magnifique carte signée par (Jorge) « Reinel » (après 1535, peut-être 1540), complètent ce corpus¹⁵.

Les origines familiales

Si l'on peut déduire un certain nombre d'informations sur l'activité cartographique de Pedro Reinel et de son fils Jorge au vu des quelques cartes qui nous sont parvenues, les trajectoires professionnelles et personnelles ainsi que les termes de leur collaboration s'avèrent plus délicats à saisir. Tout d'abord, les origines et le statut social de cette famille de cartographes prêtent à discussion. La première question (qui ne saurait être dissociée de la seconde) fit déjà couler de l'encre, après la communication présentée par l'historien de l'Art Rafael Moreira au 3^e *Simpósio Iberoamericano de História da Cartografia / Agendas para a História da Cartografia Iberoamericana* (Université de S. Paulo, 2010)¹⁶. En effet, l'auteur, à partir d'une relecture des documents disponibles, relatifs aux commandes de cartes nautiques des années 1519, assigna une origine africaine aux deux cartographes. Selon lui, des esclaves artisans *Wolof* ou leurs descendants, spécialisés dans le travail de l'ivoire, auraient travaillé à Lisbonne, dans un atelier du *Paço da Alcaçova* ou, ultérieurement, dans celui de la *Ribeira* (Moreira 2015, 2)¹⁷. Bien que l'existence de cet atelier spécifique reste à confirmer, le *Paço da Ribeira* aurait accueilli un atelier dans les *Armazéns da Guiné, Mina e Índias* où cosmographes et cartographes travaillaient pour la Couronne¹⁸. Les références,

¹³ Armando Cortesão proposait une date de réalisation en 1522, mais nous avons reculé cette datation en tenant compte des informations fournies par la carte, de l'itinéraire de celle-ci et du voyage de Magellan : Couto 2019, version remaniée de Couto 2013. C'est la version portugaise de cet article qui sera dorénavant citée.

¹⁴ Conservée au National Maritime Museum de Londres (Greenwich) sous la cote Portolan n. 2.

¹⁵ Conservée à la bibliothèque de la famille toscane Barone Riccòsoli-Firidòlfi, Florence, riche de 50 000 manuscrits.

¹⁶ L'article est accessible en édition électronique, Moreira 2015.

¹⁷ Notre pagination.

¹⁸ L'existence (et par conséquent la localisation) d'un tel atelier de travail de l'ivoire (où auraient été fabriqués les très connues salières) n'est pas mentionnée dans Senos 2002. Cependant, il pourrait se trouver dans le magasin de la *Guiné, Mina e Índias*, où se réunissaient les cartographes (Senos 2002, 151-152) à proximité du lieu où l'on entreposait l'arme-

au demeurant assez sibyllines, à des *negros* dans deux documents, publiés par Sousa Viterbo (Viterbo 1906), ont conduit Rafael Moreira à désigner Pedro Reinel (et son fils Jorge) comme descendant(s) de l'un de ces artisans. Dans l'édition Molero de l'*Atlas Miller*, Alfredo Pinheiro Marques accepta cette hypothèse. Outre des relations politiques et diplomatiques de la Couronne portugaise avec des chefferies et royaumes africains¹⁹, la présence africaine au Portugal aux XV^e-XVI^e siècles est amplement documentée dans plusieurs secteurs de la vie urbaine et rurale²⁰. Musiciens, danseurs, pages et serviteurs africains firent ainsi partie du quotidien du *Paço*. Offrant une *veduta* d'un chœur d'africains habillés à la mode de la cour et jouant d'instruments à vent, le détail du Retable de Sainte Auta « La rencontre de Sainte Ursule avec le prince Conan », attribué à Cristóvão de Figueiredo et Garcia Fernandes (c.1520-1522) témoigne de cette existence²¹. Lors de son séjour au Portugal, le cartographe et humaniste allemand Hyeronimus Münzer rapporta leur présence autour de D. Manuel²².

Un groupe de nobles congolais, formé par D. Francisco, fils de D. Afonso roi du Kongo et trois de ses cousins, D. João, D. Afonso et D. Rodrigo, fréquentèrent la cour (Sá 2011, 208-209). D. Pedro, oncle de D. Afonso, avait vécu au Portugal en 1493, comme d'ailleurs d'autres africains avant lui – la reine D. Leonor et D. João II firent venir de jeunes africains au Portugal dans le but de les convertir au christianisme (Sá 2011, 207-208)²³. Toutefois, en 1514, D. Manuel se plaignit à D. Afonso du Kongo de l'échec de l'enseignement dispensé aux jeunes nobles congolais, ne mentionnant pas la présence d'autres africains à la cour ou dans la maison royale ; on peut imaginer que si cette dernière hébergeait déjà deux carto-

ment (Senos 2002, 105-106). On n'oubliera pas toutefois que ces objets en ivoire pouvaient aussi être achetés au Bénin ou en Sierra Leone, où, selon le Manuscrit de Valentim Fernandes, « (...) Em Serra Lyoa som os homens muyto sotijs muy engeniosos/ fazem obras de marffim muy marauilhosas de ver de todallas cousas que lhes mandam fazer (...) » (Costa 1997, 111). L'importation de ces objets au XV^e siècle fut signalée par la comptabilité de la *Casa da Guiné* (Mota 1975, 580-589 ; Ezra 1984, 10-26).

¹⁹ L'exemple de D. João Bemoim est bien connu (Mota 1971, 63-111 ; Horta 2013, 35).

²⁰ Se reporter à Henriques 2011.

²¹ Museu Nacional da Arte Antiga, Lisbonne, DDF-IMC, IP. Leur présence pendant les banquets et défilés à l'occasion des fêtes de cour est signalée au XV^e siècle, à l'exemple des festivités qui commémorèrent le mariage (par procuration) de D. Leonor, la sœur de D. Afonso V, avec Frédéric III d'Allemagne en octobre 1451 : Tinhorão 1988, 115. Sur le contexte, Earle et al. 2005.

²² Cité par Tinhorão 1988, 86.

²³ D'après ANTT, Corpo Cronológico (cité dorénavant sous la sigle CC) I, 2, 34 [Torres Vedras, 18.VII.1493] et CC I, 2, 103 [Lisbonne, 10.XII.1493] ; cf. encore Sá 2011, 117-119 pour les années 1485-1490.

graphes patentés, avec une production consistante et prestigieuse, il aurait été tenté de les donner en exemple²⁴. D'autre part, cette hypothèse ne prend pas en considération les connotations sociologiques de l'emploi du terme *negro(s)* dans la pratique sociale portugaise et dans celle de milieux spécifiques de l'époque (en l'occurrence des gens de mer). Ce terme s'appliquait non seulement aux africains et métis *ipso facto* mais aussi à des peuples non européens et aux esclaves (de n'importe quelle origine) servant également, par extension, à stigmatiser une personne (éventuellement d'origine roturière) au comportement désagréable ou équivoque, avec laquelle on entretenait des rapports difficiles²⁵.

Néanmoins, ce qu'il importe de retenir, c'est que la cartographie – surtout au début du XVI^e siècle, dans un contexte européen (et ibérique) de rivalités politiques – demeurait un sujet sensible, qui, n'en déplaise à la thèse de l'origine africaine des Reinel – semble peu susceptible (quoique non impossible) d'avoir été entièrement confiée à des descendants d'esclaves africains, qui ont pu, toutefois, travailler comme auxiliaires, en tant que peintres ou miniaturistes, dans le cadre de l'atelier de cartographie installé dans l'*almazem*²⁶. Nous disposons d'une preuve du statut de « science d'État » – qu'on ne saurait confondre avec une politique du secret – de la cartographie portugaise au début du XVI^e siècle. Il s'agit d'un acte royal (*alvará*) de D. Manuel du 13 novembre 1504, interdisant la réalisation non contrôlée (par la Couronne) de globes terrestres par les experts en *cartas de marear*²⁷. Le statut privilégié de la cartographie (du moins du point de

²⁴ ANTT, CCI, 15, 110 [Lisbonne, 14.VIII.1514], cité par Sá 2011, 209, note 2.

²⁵ L'injure pouvait conduire à imiter le parler des Africains (cf. Saraiva 1997, 197 [n. 547]). Le terme *negro (s)* apparaît également dans les correspondances impériales, par ex. dans les *Cartas de serviços da Índia*: se reporter à la lettre de l'interprète João Garcês [Cochin, le 2.II.1529] qui déclare, à propos des faveurs accordées par les capitaines à des interprètes locaux « (...) amdam qua hũs njgrinhos a que os capitames dam o credito porque lhe fazem seus proveitos (...) »: Albuquerque et al. 1990, 329. Se reporter également à la lettre d'Antônio de Brito [Ternate, 11.II.1523], rééditée par Garcia 2007, 170, 176, 182, qui de toute évidence ne concerne pas de réels africains, mais des autochtones philippins. Un autre exemple (portant cette fois-ci sur les indiens de Goa) est donné dans la lettre de F. Manuel Teixeira [Goa, 15.XI.1551], dans Wicki et al. 1948-1988, vol. II, 203. Ce missionnaire, allait « pola cydade tangendo a capaynha, como elle em Ormuz acostumava, e vindo faz huma pratica aos negros, e declara-lhes a doutrina (...) ». On pouvait ainsi traiter de « Juifs » ceux qui ne l'étaient pas. Alain Cabantous étudia la question dans le milieu des gens de mer : Cabantous 2015.

²⁶ Sur celui-ci, voir plus spécifiquement Luz 1975, 102-105.

²⁷ La question n'est pas à examiner sous l'angle d'un prétendu « secret » (*sigilo*) mais sous celui d'une vigilance et d'un contrôle particuliers, comme il sied à toute science avec des implications et des enjeux géopolitiques et stratégiques, liés aux démarcations territoriales et à la fixation de frontières maritimes ou terrestres : se reporter à Péquignot et al. 2016.

vue de la Couronne) ne varia pas pendant le XVI^e siècle : en témoigne le *regimento* de la fin de ce même siècle, édité par Teixeira da Mota, où il est énoncé clairement que la réalisation des *cartas* et autres instruments de cosmographie ne pouvait être accordée qu'à ceux qui maîtrisaient la fabrication des artefacts et étaient « dignes de confiance » (Mota 1969, 13)²⁸.

En contrepartie, les arguments avancés par Teresa Schedel Castelo Branco, donnant aux cartographes Reinel une origine lisboète (que leurs ancêtres aient été éventuellement Flamands, Allemands, Italiens ou Français importe peu) méritent d'être pris en considération. En effet, en puisant dans les fonds du monastère de Chelas, Teresa Castelo Branco a découvert un faisceau de documents relatifs à des familles Reinel demeurant (et/ou possédant des biens) à Lisbonne depuis la seconde moitié du XIII^e siècle (Branco 1991)²⁹. Si, selon le recensement de 1551 par Cristóvão Rodrigues de Oliveira, le nombre des cartographes à Lisbonne était de dix individus (dix-huit, selon João Brandão de Buarcos), on peut imaginer que leur nombre – en raison du temps nécessaire à l'apprentissage de la réalisation et à la maîtrise technique des cartes – n'a pas dû être beaucoup plus important quelques décennies plus tôt (Oliveira 1987, 130 ; Buarcos 1990 ; se reporter également à Couto 2009). Qu'un Reinel, originaire de Lisbonne ou né ailleurs dans le royaume³⁰, éventuellement d'origine néo-chrétienne³¹, ait pu devenir cartographe, évoluant dans le milieu fermé

²⁸ « [...] Pera que as cartas de marear, quarteirões, globos e os mais instrumentos de cosmografia e arte de navegar sejam feitos com toda a perfeição e verdade por pessoas que, além de terem disso pratica e suficiencia bastante, sejam de credito e confianca [...] ». Le manuscrit du *Regimento* de 1592 est conservé à la Biblioteca da Ajuda, Lisbonne, Inv. cod. 44/XIII/56, fls. 188-196v.

²⁹ L'auteur exploite, entre autres pièces plus tardives (XV^e siècle), une documentation qui remonte à 1345-1347 (certificat d'annulation d'une promesse de mariage entre Gonçalo Martins et Benta Reinel, ANTT, Chelas, mç. 56, n. 1307) et un certificat de partage des biens des enfants de maître Reinel (ANTT, Chelas, mç. 27, n. 459 et mç. 67, n. 1324). Amaral 1995, 40-41 donne une liste des Reinel portugais dès 1443, de même que Viterbo 1988, 265.

³⁰ La « macrocephalie » de Lisbonne en matière de recrutement de pilotes et gens de mer fut soulignée par Silva 1999, 116. Ferreira do Amaral situe les racines des Reinel dans la région de Tentúgal et Montemor-o-Velho ; ils auraient été dans la dépendance de D. Pedro, Duc de Coimbra (Marques et. al. 2006, 66).

³¹ La possibilité, évoquée jadis par plusieurs auteurs, est de nouveau envisagée par Metcalf 2017, 19 et note 20. La chancellerie de D. Manuel livre en effet les noms de Brás Reinel et Vicente Reinel, nouveaux-chrétiens lisboètes engagés dans le commerce maghrébin dans les années 1501 et 1504 respectivement (ANTT, Chancelaria de D. Manuel, Liv. 8, fl. 77 et Liv. 22, fl. 81v). Cristobál de Haro, qui finança le voyage de Magellan, était nouveau-chrétien (voir *infra*).

des dessinateurs de cartes nautiques dans l'*almazem* royal da Guiné, Mina e Índias, demeure par conséquent envisageable³².

Les débuts de Pedro Reinel et la tradition cartographique méditerranéenne

Il n'est pas aisé de déterminer la chronologie des débuts de Pedro Reinel (ou de son fils Jorge), tout d'abord comme apprenti auprès d'un *mestre de cartas e agulhas de marear* et ensuite, une fois atteint le degré de maîtrise technique requis, comme cartographe. Comme le rappelle Corradino Astengo, « le métier de cartographe échappe aux typologies et l'on devrait plutôt parler de parcours individuels », la limite étant aussi floue entre cartographes professionnels et occasionnels (Astengo 2012, 78). Nous ignorons également dans quelles circonstances sa formation débuta. Bien que le patronyme ne soit pas fréquent et qu'il soit apparemment circonscrit aux régions du Portugal central³³, une homonymie avec un parent plus ou moins éloigné n'est pas à écarter ; ainsi, une certaine prudence s'impose par rapport à la mention la plus ancienne dont il aurait fait l'objet dans la *Década Primeira da Ásia* de João de Barros. En effet, le chroniqueur mentionne un Reinel, écuyer (*moço de esporas*) de la maison royale (Marques et al. 2006, 79)³⁴, qui accompagna en 1489 Pedro Vaz da Cunha en mission au Sénégal (où il aurait séjourné antérieurement) (Barros 1988, 116 [liv. III, ch. XII])³⁵. La mention de Barros et l'identification avec le cartographe (que le

³² Selon Rafael Moreira, les Reinel signalés par Teresa Schedel seraient originaires du Maroc. Or, quelques-uns de ces Reinel exercèrent en effet des fonctions administratives au Maroc, mais rien ne garantit qu'ils y naquirent. Ce serait le cas d'un Martim Reinel, facteur à Azemmour en 1486-1501 (Branco 1991, 34 ; Amaral 1995, 40). Fernão Lopes de Castanheda mentionne un Rodrigo Reynel, facteur du poivre à Cranganor : Castanheda 1979, I: 132-133 [liv. I, ch. LXIII] et 139 [liv. I, ch. LXVI] ; sur d'autres occurrences, Marques et al. 2006, 66-67 et Metcalf 2017, 19.

³³ Se reporter aussi à Marques et al. 2006, 67 et note 30. Schedel écarta l'hypothèse d'une éventuelle origine nouvelle-chrétienne des Reinel, en se fondant sur la présence de femmes avec ce patronyme dans le couvent de Chelas, mais il s'agit d'un argument que l'on ne peut évidemment retenir. Plusieurs nouveaux-chrétiens entrèrent dans le giron de l'Église.

³⁴ L'auteur suggère que le jeune écuyer serait un jeune africain adopté ou un métis de Rodrigo Reinel, donnant l'exemple d'une sculpture d'un Africain, probablement un écuyer, figurant sur le sarcophage de Diogo de Azambuja, le bâtisseur de la forteresse de La Mina.

³⁵ Par ailleurs, le commentaire de Barros à propos de la survie de Reinel pendant sa mission africaine (« ... escapou Pero Reinel por ser homem costumado andar naquelas partes (...) ») ne permet pas de déduire *per se* une origine africaine. L'argument de la résistance au climat pose problème également : des Portugais métropolitains pouvaient, eux aussi, bien résister au climat africain (surtout s'ils avaient séjourné auparavant en Afrique).

chroniqueur n'effectue absolument pas) est donc à considérer avec la plus grande prudence ; la carrière africaine a pu être celle d'un homonyme.

Quoi qu'il en soit, de plusieurs éléments sûrs convoyés par les sources, épars mais concordants, il ressort une activité de cartographe qui pourrait être initiée aux alentours de 1490, puisque le certificat de concession de pension (*tença*) de 15 000 *reais* octroyé par D. João III en 1528 spécifie qu'il avait travaillé auparavant pour D. João II et pour D. Manuel en tant que *mestre de cartas e agulhas de marear*³⁶.

La poignée de cartes portugaises qui nous sont parvenues, données comme étant de la fin du XV^e siècle et du début XVI^e siècle, ne permet pas de conclure sur le volume de la production portugaise de l'époque ; elles attestent néanmoins d'une tradition du dessin cartographique lisboète et de sa filiation dans les canons d'une cartographie méditerranéenne, qui tient compte, naturellement, de l'importation de cartes marines en provenance des grands centres productifs déjà actifs au Moyen-Âge : Palma de Majorque, Gênes, Venise et Âncône³⁷. Bien que quelques-uns de ces objets soient anonymes, plusieurs détails (relevant de la toponymie notamment), permettent de les identifier comme étant de fabrication portugaise. Instruments d'une navigation à l'estime, progressivement remplacée par la navigation astronomique (au moins en ce qui concerne les grandes routes océaniques), certaines de ces cartes-portulans furent ultérieurement utilisées comme reliure d'ouvrages et ne nous sont parvenues que sous forme de fragments. L'une d'elles (c. 1493 ?) n'est constituée en réalité que de deux morceaux³⁸. D'autres bouts du même genre furent signalés : ceux d'un parchemin où figurent la Méditerranée et la mer Noire, découverts dans les archives de la Miséricorde de Castelo de Vide³⁹ ainsi que deux autres pièces, conservées dans le musée municipal de Viana do Castelo, représentant la Méditerranée occidentale dans le premier fragment, et l'Irlande, la partie occidentale de la péninsule Ibérique et la côte africaine dans le

³⁶ Document transcrit par Viterbo 1988, 262.

³⁷ Auxquels s'ajoutèrent aux XVI^e et XVII^e siècles Naples, Livourne et Marseille : Astengo 2012, 81.

³⁸ ANTT, Casa Forte, 20, n. 7. Le premier fragment représente des régions de la Méditerranée centrale, et le second, le nord-ouest de l'Adriatique et de la Méditerranée ainsi que les côtes françaises et anglaises. Parchemin, 284 x 289 mm : se reporter à Cortesão et al. 1960, I : 5-6 et à Garcia 1997, 69, qui toutefois la croit du début du XVI^e siècle.

³⁹ Parchemin, 50 x 65 cm. Garcia 1997, 69-71, qui lui consacra plusieurs articles dont Garcia 1994, 25-28 ; se reporter également à Paulino 1994, 193-194 (catalogue de l'exposition). La carte est aujourd'hui préservée à la ANTT, et selon Garcia, a pu appartenir à Diogo de Azambuja, qui fut *comendador* de Castelo de Vide.

second⁴⁰. En contrepartie, nous disposons de trois cartes complètes, l'anonyme de la Bibliothèque Estense de Modène (1471 ou 1485 ?)⁴¹, la carte de Jorge de Aguiar (1492)⁴², auxquelles il faut ajouter la carte, antérieurement mentionnée, de Pedro Reinel (1492-1504) étudiée par J. Ferreira do Amaral. Ces trois cartes-portulans, en style catalan-majorquin (mais qui a pu s'inspirer d'un prototype italien adapté au goût catalan), présentent, outre leurs pavillons et armoiries, d'intéressants traits distinctifs – par exemple, celle de Jorge de Aguiar est la seule carte portugaise de l'époque où quatre roses des vents portent le nom des vents en toutes lettres, inscrites à l'intérieur de triangles, tandis que quatre autres donnent à voir des initiales des vents méditerranéens selon le même procédé⁴³. Cette carte déploie également un contour de la côte africaine, de la Sierra Leone jusqu'à la forteresse de la Mina, rehaussé de quelques icônes conventionnelles (relief, palmier, forteresse), réalisées à l'intérieur de l'espace vide du continent africain (à la hauteur de la Guinée) une solution cartographique employée également par Pedro Reinel dans sa carte de 1492-1504⁴⁴.

Un contexte favorable : l'humanisme européen

Les XV^e-XVI^e siècles, une époque charnière où la formation technique de Pedro Reinel et de son fils put s'épanouir, furent marqués par l'élargissement d'un imaginaire commun et la progressive construction d'une image du monde, accompagnés de la diffusion de nouvelles techniques. Une telle

⁴⁰ Marques 1989, 319. Ce canon représentatif était fréquent : se reporter, par ex., au planisphère de Juan de la Cosa (1500), fac-similé de Suárez de Ávila (1988) conservé à Madrid, *Museo Naval*, Inv. MNM 2603, parchemin, 201 x 113 cm.

⁴¹ Bibliothèque des ducs d'Este (ou bibliothèque Estense Universitaire de Modène, cote C.G.A.5c, parchemin, 617 x 732 mm (mesures données par Cortesão et al. 1960, I : 4 ; mesures actuelles, 720 x 600 mm [880 x 730 x 10 mm])). La carte, qui privilégie la représentation de la côte de l'Afrique de l'Ouest, se distingue par la sobriété de sa décoration.

⁴² Beinecke Rare Book and Manuscript Library, University of Yale, New Haven, Inv. Art Storage 30cea 1492, parchemin, 77 x 103 cm. La carte est signée et datée (« *Jorge dagujar Me fez em Lisboa no anno dominus nostru Jhu Xpi de 1492* »). Se reporter à Guerreiro 1992 (ouvrage accompagné du fac-similé en échelle réelle de la carte) et à Campbell 1987.

⁴³ Autrement dit, G (*Greco/Levante*), S (*Sirocco*), O (*Mezzogiorno*), A (*Africo*), P (*Ponente*), et M (*Maestro*). Cette terminologie variait selon les cartes, en accord avec les noms donnés aux vents dans chaque région.

⁴⁴ Amaral 1995, 176-181 explique ces deux phases de réalisation de la carte par l'interdiction de faire figurer la côte au-delà de La Mina avant 1504 et par l'autorisation de le faire à partir de cette date (*alvará* de D. Manuel du 13 novembre 1504). Selon Joaquim Alves Gaspar, il s'agissait d'une solution destinée à résoudre le problème soulevé par l'inexistence de modèles à une échelle adéquate (*padrões*). Au fil des navigations, ces modèles ont dû être refaits à des échelles différentes. L'inclusion était donc celle du nouveau *padrão*, relatif au golfe de Guinée : Gaspar et al. 2013, 68-69.

activité, qui coïncida avec la période des grandes navigations océaniques ibériques (voyages de Christophe Colomb en 1492-1504, de Vasco da Gama en Inde en 1497-1499, de Pedro Alvares Cabral au Brésil en 1500, exploration des routes maritimes de l'Insulinde par António de Abreu en 1511-1512 et de la côte chinoise par Fernão Peres de Andrade en 1516), alla de pair avec un goût pour les représentations géographiques du monde et l'art de naviguer, où l'on discerne également, à l'échelle européenne, un intérêt pour l'histoire ancienne, la philologie et l'antiquariat, précurseur de l'archéologie⁴⁵. La traduction latine de la *Geographie* de Ptolémée (et son impression à Vicence dès 1475 sous le nom de *Cosmographie*) (Gautier-Dalché 2007 ; Gautier-Dalché 2009) témoigne ainsi de cet intérêt, de même que la fabrication de la mappemonde d'Henricus Martellus (c. 1490)⁴⁶, du globe de Martin Behaim / Georg Holzschuler (Nuremberg, 1492)⁴⁷, ou du planisphère (*Universalis cosmographia secundum Ptholomaei traditionem et Americi Vespucii aliorumque lustrationes*) de Martin Waldseemüller (1507), peut-être inspiré, comme d'ailleurs le planisphère de Vesconte Maggiolo (c. 1504), d'un prototype portugais⁴⁸. À l'échelle d'un milieu intellectuel local, les intérêts de Valentim Fernandes, l'imprimeur morave établi à Lisbonne c. 1493, reflètent des aspects de cette nouvelle culture géographique européenne. Tout en s'intéressant principalement aux récits de voyage et de navigation (il édita les voyages de Marco Polo et de Nicolo de' Conti (1502) perçus comme des périple qui permettaient d'« écrire le monde ») (Lopes 2011, 429 et 431, Amaral 1995, 79-86), il n'omit pas toutefois d'introduire l'art de naviguer dans sa compilation connue sous le titre de *Manuscrito de Valentim Fernandes*, y incluant un ensemble de routiers nautiques, le « *Livro he de rotear .s. de todo Portugal e de Galiza (...)* » (c. 1507)⁴⁹.

⁴⁵ Sur ce dernier aspect se reporter à Christian 2010 ; Cooper 2013 ; et accessoirement Schnapp 1993, 423-439.

⁴⁶ Manuscrit coloré sur parchemin, conservé à la British Library, Add. MS 15760, fls. 68v-69, 30 x 47 cm. Il est à l'origine de nombreux exemplaires avec quelques variantes. Martellus est aussi l'auteur de l'*Insularium Illustratum*, texte composé à Florence entre 1480 et 1495, accordant une part significative à l'imaginaire géographique. Voir Van Duzer 2019 ; le manuscrit cité est un exemplaire de l'*Insularium illustratum* dans lequel se trouve la mappemonde (que l'on trouve aussi dans d'autres manuscrits de l'*Insularium*). Voir aussi Bouloux 2012.

⁴⁷ João de Barros prétendit qu'il participa à des débats sur la navigation astronomique à la cour de D. João II (en compagnie de deux apothicaires et astrologues juifs, *mestre* Rodrigo et *mestre* José Vizinho) : Barros 1988-1992, I : 127 [liv. III, ch. II] ; Pohle 2007. Ce passage de Barros est analysé et critiqué par Amaral 1995, 85-86. Sur Behaim se reporter encore à Loureiro 2019.

⁴⁸ Waldseemüller s'inspira du planisphère de Nicolò de Caverio, Gênes (1505), conservé à Paris, BnF, Cartes et Plans, GE SH ARCH 1 (RES), manuscrit sur parchemin, 10 feuilles assemblées, 115 x 225 cm.

⁴⁹ Carvalho 1982, 43, note 53, croyait cette compilation antérieure à 1500. Le manuscrit est conservé à la *Bayerisch Staatsbibliothek*, sous la cote Inv. Codex Hispanus n° 27.

Par conséquent, en dépit des difficultés « entraînées par la fonctionnalité limitée des instruments de navigation et les problèmes techniques posés par la construction des cartes marines, » lorsqu'il « fallait représenter des routes maritimes courbes sur des surfaces planes » (Gaspar et al. 2019, 8-9 ; Gaspar et al. 2018, 130-136), on peut admettre que l'époque fut éminemment favorable à la production cartographique portugaise. En témoignent la réalisation du fameux planisphère dit de Cantino (1502), le premier à faire intervenir la méthode du point de quadrature pour définir les latitudes⁵⁰, les artefacts réalisés par les Reinel père et fils, mais aussi par Francisco Rodrigues dans son *Livro de Francisco Rodrigues* (Garcia 2008 (édition fac-similée))⁵¹ ou par Lopo Homem, dont la production la plus célèbre (associée aux Reinel) demeure indiscutablement l'*Atlas Miller* de 1519⁵². Les levés hydrographiques et topographiques du pilote João de Lisboa dans le Rio de la Plata, menés en 1511-1512⁵³ et son *Tratado da Agulha de Marear, Achado por João de Lisboa no Anno 1514*, interviennent dans ce contexte ; très significative de ce moment particulier des sciences nautiques au Portugal reste également la nomination de Pedro Nunes à la charge de cosmographe du roi en 1529, pour tout ce qu'elle suggère d'encadrement et d'organisation des savoirs intellectuels sous l'égide de la Couronne⁵⁴, ainsi que la production d'ouvrages à la fois techniques et spéculatifs comme le *Esmeraldo de Situ Orbis* (1505-1508) de Duarte Pacheco Pereira (Domingues 2016 ; Carvalho 1991, 5-7)⁵⁵ ou le *Tratado da Sphera com a Theorica do Sol e da Lua*⁵⁶ du déjà mentionné

⁵⁰ Voir *supra*, Gaspar 2012.

⁵¹ Rappelons que le *Livro* inclut deux routiers de 1513, l'un portant sur l'entrée de la mer Rouge et l'autre sur la partie méridionale proprement dite de celle-ci (fls. 5-7v). De signaler également le routier de Malacca jusqu'en Chine (fls. 37-38) ; le guide nautique figure aux fls. 8v-16 (Garcia 2008, 40-54) ; le *Livro* fut édité également par Cortesão 1978.

⁵² L'activité cartographique de Lopo Homem, le père des deux cartographes Diogo Homem et André Homem, est signalée dès 1517, mais son nom reste indéfectiblement attaché à l'*Atlas Miller* auquel collaborèrent les Reinel : Cortesão et al. 1960, I : 49-53 ; Viterbo 1988, 159-162 (André), 164 (Diogo), 164-166 (Lopo). Marques et al. 2006, 93-96 en particulier.

⁵³ Se reporter à Viterbo 1988, 187-190 (transcription des actes royaux le mentionnant) et à la notice biographique de Gonçalves 2016.

⁵⁴ Sa nomination en tant que grand-cosmographe (*cosmógrafo-mor*) datant de 1547 : Matos 1999. Il vint examiner plus tard à Lisbonne l'aptitude des candidats au titre de pilote (Carolino et al. 2006, 160).

⁵⁵ Sur l'ensemble de sa carrière, Murteira 2000. Le manuscrit sur papier (31 x 22,5 cm) est conservé à la Bibliothèque publique d'Évora, sous la cote Inv.Cod CXV/1-3.

⁵⁶ Le traité (29,5 x 21 cm), peut être consulté à la Bibliothèque nationale du Portugal, Inv. BNP RES. 410V ; il fut édité à Lisbonne par Germão Galharde (1537).

Pedro Nunes (1537). Enrichi par les annotations à Sacrobosco et Ptolémée, ce dernier traité fut continué par de *De Crepusculis* (1542)⁵⁷.

Lieux du savoir et enseignement cartographique

C'est dans ce climat de production des savoirs scientifiques que l'on doit envisager le croisement des trajectoires de Magellan et des Reinel père et fils. Bien entendu, cette rencontre est à concevoir également dans le contexte d'un monde d'associations, de sous-traitances et de commandes occasionnelles, parfois liées aux contacts personnels noués parmi les membres d'une communauté de cartographes ibériques, en somme assez réduite. Mais elle fut aussi intimement liée aux cadres institutionnels et aux mobilités qui s'opérèrent entre les deux « lieux de savoir » scientifique⁵⁸, la *Casa da Índia*, à Lisbonne, à laquelle se rattachèrent les *Armazéns da Guiné e Índia*, dépôts des matériaux nécessaires à l'armement des navires, le magasin (*almazem*) de fabrication des cartes et des instruments nautiques⁵⁹ et la *Casa de la Contratación de las Indias* à Séville, affectée aux mêmes fonctions⁶⁰. Cependant, l'information demeure éparse et très lacunaire lors qu'il s'agit de connaître précisément la formation des cartographes en ces lieux. A l'instar de ce qui se passait avec le *cursus honorum* des pilotes, celle-ci reposa pendant longtemps sur la « transmission de savoirs empiriques et le partage d'une culture technique communiquée de maître à disciple, soumise aux aléas de l'offre et de la demande des marchés » (Barros 2005, 36). D'autre part, lorsque l'on aborde la formation des pilotes à l'aube du XVI^e siècle (pouvant impliquer, quoique sans généraliser, un certain savoir-faire en matière de fabrication de cartes) le décalage se creusa d'emblée entre les deux monarchies ibériques : en Espagne, même si l'enseignement de la chaire de cosmographie impli-

⁵⁷ La formulation de la courbe loxodromique est à mettre sur le compte de Pedro Nunes : se reporter à Leitão 2005. Critique de la justesse des mesures de son *nonius* (et donc de son utilité réelle) dans Widemann 2004.

⁵⁸ D'après la proposition d'une lecture anthropologique des lieux : Jacob 2004.

⁵⁹ Le *regimento da Casa da Índia* de 1509 (Luz 1992, 223-226), consacre des instructions au rangement des correspondances en provenance de l'Inde (*Titulo do Cartorio da Casa da Índia e do guarda delle, Cap. 1^a, et Cap. 6^a as cartas geraes que vem da India hão de estar em almario separado*), mais ne mentionne nulle part des *cartas de marear*. Cependant le lieu est clairement identifié par D. Sebastião en 1563 : ANTT, Chancelaria de D. Sebastião et D. Henrique, Doações, Liv.13, fl. 158v : António Martins fut admis à l'examen pour fabriquer des cartes et des instruments nautiques, l'examineur étant Pedro Nunes ; l'examen se déroula en présence de Jorge Reinel, « *mestre das cartas de marear no meu almazem* ».

⁶⁰ *La Casa y Audiencia de las Indias* fut fondée en 1503. La Couronne créa une seconde structure entre 1522 et 1529, la *Casa de la Especiaria* de la Corogne : Gil-Bermejo 1973.

quant la formation des pilotes semble tardif (il fut confiée à Jerónimo de Chaves par un acte royal du 4 décembre 1552), les pilotes furent sommés de fréquenter dès 1508 le cours du *piloto mayor* Amerigo Vespucci à la *Casa de la Contratación*⁶⁴. En outre, le plus ancien texte ibérique donnant des instructions précises pour fabriquer une carte nautique fut rédigé par Alonso de Chaves c. 1540 (Gaspar et al. 2013)⁶². Institué plus tardivement au Portugal, le cours pratique donné aux pilotes pouvait être fréquenté de façon sporadique (Polónia 2005, 11). En contrepartie, « Lire l'art de faire des cartes » n'apparaît dans le cursus portugais qu'en 1594 lorsque la chaire d'astrologie devint la chaire de mathématiques et astrologie (Cataldi 2015, 159-162)⁶³. Cela étant, le sens de l'expression « lire l'art de faire des cartes » n'est pas aisé à saisir. S'agissait-il de commenter un texte particulier en rapport avec le sujet, et si oui, lequel ? Ou cela entraînait-il des exercices pratiques de confection de cartes géographiques et /ou marines ? À Coimbra, les statuts de 1559 ne permettent pas de déduire un enseignement à l'exécution de cartes ; la formation en arts demeura fondamentalement aristotélicienne (Cataldi 2015, 177-179). Ce n'est qu'en 1591, déjà dans le contexte de l'Union Ibérique, que les mathématiques et l'art de naviguer furent liées institutionnellement du point de vue de l'offre de formation universitaire (Ibid., 179)⁶⁴. La réforme de l'*almazem* de Lisbonne de 1592, relative à la réforme du *regimento* du cosmographe majeur, matérialise en quelque sorte cette fusion ; les futurs pilotes étaient tenus d'apprendre comment fabriquer et utiliser des cartes marines, en s'entraînant sur elles et en utilisant l'astrolabe (Ibid., 149)⁶⁵.

⁶⁴ Sur les initiatives de formation des pilotes entre 1508 et 1550, Sandman 2007 ; Sandman 2008 ; Vespucci fut nommé le 22.IV.1508 (Archivo General de Indias, *Cédula real a los oficiales de la Casa de la Contratación*, 5784, L. 1, fl. 4v).

⁶² Citant le texte, adapté, de Chaves, 1983 : 113. Sur Chaves, se reporter à Cataldi 2015, 285-290.

⁶³ Ainsi que tableau récapitulatif de l'enseignement de la chaire en mathématiques et astrologie entre 1538-1594 (162).

⁶⁴ Et note 225, mentionnant les statuts de l'Université de Coimbra : *Estatutos da Universidade de Coimbra. Confirmados por el Rei Dom Phelippe primeiro deste nome, nosso Senhor: em o anno de 1591*, Em Coimbra (sic), Antonio de Barreira, 1593, BNP, cote 366277, Livro III, título V, fl. 75 (accessible en URL BNP). Sur la situation en Castille se reporter à Portuondo 2009, 64-65.

⁶⁵ Cf. Tableau 1, comparatif des contenus d'enseignement dispensés aux marins à Lisbonne et à Séville, à l'*Almazem* et à la *Casa de la Contratación*.

Magellan, une biographie en clair-obscur

Comme souligné par Armando Cortesão, le nom de Pedro Reinel apparaît « à propos de certaines manœuvres tortueuses pendant les préliminaires du voyage de Magellan en 1519 » (Cortezão et al. 1960, I : 19) qui se déroulèrent à Séville en cette même année, sans qu'on sache pour autant si Magellan avait croisé auparavant les Reinel père et fils au Portugal. En effet, en dépit des mises au point récentes, entraînées par la découverte de nouveaux documents, la biographie de Magellan continue de comporter des points obscurs. On donne le navigateur comme étant né vers 1480 dans le nord du Portugal, dans la petite noblesse (Garcia 2007, 20)⁶⁶, vraisemblablement à Porto ou dans ses environs (Garcia 2007, 19-20). Il serait rentré au service de la reine D. Leonor du Portugal en 1492, à l'âge de douze ans (Sousa 2002), y passant les treize années suivantes, c'est-à-dire jusqu'en 1502⁶⁷. Attesté avec plus de certitude est son départ en Asie, qui s'inscrit dans les pratiques sociales de la petite noblesse provinciale portugaise de l'époque. Il s'embarqua donc en 1505 en tant que suppléant dans l'armée de D. Francisco de Almeida, en compagnie de son frère Diogo de Sousa et de Francisco Serrão, avec lequel il se lia d'amitié⁶⁸. Sa participation à différentes expéditions dans l'océan Indien (entre 1505 à 1511) est bien retracée par la documentation : il fut à Sofala (1506), à Diu (1509), fit un passage par Cannanore, dûment enregistré par deux *mandados* d'Afonso de Albuquerque, et par Cochin (1510) où son avis fut requis par le gouverneur à propos d'un envoi de nef à Goa et à Malacca (1511) (Garcia 2007, 21)⁶⁹. Il retourna en métropole en 1513⁷⁰, s'engagea ultérieurement dans les troupes de D. Jaime, Duc de Bragançe, et accompagna celui-ci à Azemmour, au Maroc⁷¹.

⁶⁶ L'auteur le rattache, avec une argumentation convaincante, à la famille Sousa de Arronches.

⁶⁷ Castro et al. 2010, 41 et 39-41 pour sa généalogie. Magellan aurait ainsi passé une partie de sa jeunesse à Lisbonne, puisque, suite au décès de D. João II en 1495, la reine D. Leonor déménagea à Saint Bartolomeu, sur la colline du château, à proximité du *Paço da Alcáçova* et du couvent de Saint-Éloi, appartenant à sa résidence.

⁶⁸ Sur celui-ci, et son voyage aux Moluques en 1512, se reporter à Barros 1988-1992 : III, 136v-142 [liv. V, ch. VI] ; Garcia 2007, 49-59 ; sur la possible participation de Magellan à l'expédition de Serrão, Loureiro 2017, 25-26.

⁶⁹ Mises au point également dans Castro et al. 2007, 42-45 ; Loureiro 2017, 25.

⁷⁰ Sa participation à l'expédition de Francisco Serrão aux Moluques (Ternate) en 1512 est discutée. Se reporter à Lobato 2011 ; Garcia 2007, 49-59.

⁷¹ *Mandado* de D. Manuel à son sujet avec mention de son séjour à Azemmour, édité par Viterbo 1988, 197 ; Castro et al. 2007, 49-53.

Il retourna au Portugal en 1514, pour repartir à Séville le 20 Octobre 1517⁷², au moment où Lopo Homem fut nommé *mestre de nossas cartas de marear*. Une éventuelle rencontre avec les Reinel à Lisbonne serait donc à placer entre 1514 et 1517, période où tout en se consacrant à des activités commerciales, il mûrit son plan de découverte. À en croire João de Barros, avant de gagner l'Espagne, Magellan réunit des informations sur les Moluques et les mesures de longitude auprès des gens de mer (Barros 1988-1992, III : 146v [liv. V, ch. VIII])⁷³ ; sa rencontre avec l'astrologue Francisco Faleiro est probablement à situer dans ces années-là. Faleiro, figure controversée mais dont les compétences en cosmographie et navigation ont dû lui sembler convenir au projet, le rejoignit en décembre de la même année à Séville avec son frère Rui Faleiro⁷⁴. Ils menèrent ainsi ensemble les démarches officieuses et officielles dans le but de faire aboutir l'entreprise⁷⁵.

Au-delà des frontières : mobilités et recrutements

En dépit de la rivalité politique et de la concurrence commerciale entre la Castille et le Portugal, ainsi que des tentatives de cloisonnement, visibles au travers des instructions de la *Casa de la Contratación* proscrivant le partage des connaissances scientifiques (et plus précisément cartographiques et cosmographiques) avec des étrangers⁷⁶, la circulation des individus entre la *Casa* sévillane et l'*Almazem* lisboète témoigne de la perméabilité des fron-

⁷² Le motif du départ aurait été pécuniaire, D. Manuel ayant refusé l'augmentation de sa pension (*moradia*) de 100 *réis*. Mais des raisons liées à un incident à Azemmour ne sont pas à exclure. Se reporter Viaud 2001, 119, note 85 ; sur les circonstances du départ, voir encore Garcia 2007, 26-29.

⁷³ « Da qual prática que tinha com esta gente do mar ». Ce fut peut-être à cette époque qu'il rencontra le marchand Cristóbal de Haro, alors établi à Lisbonne (sur l'hypothèse, Loureiro 2017, 27).

⁷⁴ Théoriquement, il existait des dispositions entre le Portugal et la Castille, prévoyant des peines pour les *nossos naturaeos vassallos*, les gens de mer (pilotes, maîtres, marins) qui passeraient d'un à l'autre royaume (Andrade 1975, 455). Cependant, la mobilité entre l'un et l'autre royaume fut protégée par des *cartas de seguro*, Viaud 2001, 120, note 90.

⁷⁵ Le père et la mère de Faleiro habitaient Séville (tout au moins en 1519) : (ANTT, CC I, 30, 20, Lettre de Sebastião Álvares à D. Manuel [18 juillet 1519], déjà mentionnée, in Garcia 2007, 161). Étude exhaustive du personnage (y compris dans ses déboires domestiques et son instabilité psychologique) par Gil 2019, 350-352. Faleiro fut nommé le 22 mars 1518 à la *Casa de la Contratación* avec un salaire de 50 000 *reais* annuels et une somme de 8000 *reais* complémentaires (Gil 2019, 350) ; Collins 2013 ; Castro et al. 2007, 54.

⁷⁶ Voir ainsi le décret de création de la chaire de cosmographie à la *Casa de la Contratación* dans Pulido Rubio 1950, 73 : « [...] y enseñar la d[ic]ha çiencia a los que la quisieren dependier de que no sean estrangeros sino naturales destes rreynos dela corona de castilla o aragon [...] ».

tières physiques et intellectuelles entre les deux Couronnes ibériques⁷⁷. Celle-ci demeure un aspect déterminant pour comprendre la relation des deux Reinel avec Magellan. Rappelons qu’Amerigo Vespucci, qui aurait navigué pour le compte de la Couronne portugaise entre 1501 et 1504⁷⁸, fut nommé pilote royal de la *Casa de la Contratación* en 1508 (Pulido Rubio 1950, 18)⁷⁹. Créée en 1523, la charge de « *cosmógrafo de hacer cartas, astrolabios y otros ingenios para la navegacion* » fut accordée au Portugais Diogo Ribeiro, le pilote banni du Portugal par D. Manuel, qui se rendit à Séville en 1519 pour participer à la préparation de l’expédition de Magellan⁸⁰. En 1512, le pilote João Dias de Solis, qui servit aussi D. Manuel, se rendit en Castille pour motif pécuniaire (Viterbo 1988, 273). Séville accueillit également plusieurs pilotes portugais qui intégrèrent l’expédition de Magellan (João Serrão, João Lopes de Carvalho, Estevão Gomes, Álvaro de Mesquita et quelques autres) ainsi que des marins de plusieurs nationalités⁸¹.

La Couronne castillane tira profit de cette réalité. Dans l’espoir de réunir assez d’information lui permettant d’accéder aux Moluques, elle s’employa dans un premier temps à attirer des compétences techniques portugaises. Dans un second moment il fut question de consolider les acquis du voyage de Magellan lors des négociations pour la possession des Moluques⁸². En juin 1524, deux ans après le retour des survivants du voyage de circumnavigation de Magellan, lors de la réunion de la Junte de Badajoz-Elvas (destinée à fixer la position de l’antiméridien de Torde-sillas), une lettre adressée par Diogo Lopes de Sequeira et António de Azevedo Coutinho⁸³ à D. João III⁸⁴, fait état des manœuvres de Charles Quint, désireux de s’offrir les services de Pedro et Jorge Reinel. À cette

⁷⁷ Sur la question, se reporter à Cataldi 2015, 138 ; Collins 2013, 25-36.

⁷⁸ Voir Duviols 2005 ; Pulido Rubio 1950, 559-561.

⁷⁹ Vespucci participa à l’expédition d’Alonso Ojeda en 1499 en Guyenne et sur la côte du Venezuela, Pulido Rubio 1950, 559-561.

⁸⁰ Sur lui, Gil 2009, 361-363, qui examine les différents aspects de sa rivalité personnelle avec Faleiro. Il serait ainsi l’un des pilotes mentionnés par Guedes 1998, 8.

⁸¹ Liste déjà mentionnée dans Garcia 2007, 99-107 ; quelque uns (comme Vasco Gomes Galego, mousse à bord de la *Victoria*), étaient fils de pilotes (dans ce cas précis, de Vasco Galego). Mise au point récente dans Gil 2017.

⁸² Sur les différentes phases des négociations, à l’origine d’une bibliographie copieuse, se reporter à la synthèse de Viaud 2001, 115-127 ; Castro et al. 2007, 27-28 ; Martín-Merás Verdejo 2012, 110-112.

⁸³ Texte de la lettre publié à nouveau par Marques et al. 2006, 78. António de Azevedo Coutinho fut membre du Conseil royal, ambassadeur en Espagne (1525-1530) mais tomba en disgrâce en 1529.

⁸⁴ Transcrite par Amaral 1995, 45-46. Rappelons que la Junte se réunit du 11 avril au 31 mai, sur le fleuve Caia ; Castro et al. 2007, 24-25. Se reporter également à Albuquerque et al. 1975.

date, l'Empereur offrait 30 000 *reais* pour les services de Jorge. Son père fut convoqué à Badajoz, où on lui remit une lettre signée par l'empereur. Mais Pedro Reinel montra le message à Diogo Lopes de Sequeira et à António de Azevedo Coutinho, qui promptement sollicitèrent des instructions à D. João III, en vue de savoir si le pilote Diogo Vermelho, qui avait escorté Reinel à son retour de Badajoz, devait être arrêté. Charles Quint avait en effet ordonné que 30 000 *reais* annuels soient alloués à Jorge Reinel et 35 000 à son père Pedro pour qu'ils réalisent des cartes, des astrolabes et autres instruments de navigation (Amaral 1995, 46-47)⁸⁵. Pour retenir les deux cartographes au Portugal, D. João III misa plutôt sur leur patriotisme ou sur leur sens du devoir puisqu'il octroya à son tour (le 10 février 1528), une *tença* de 10 000 *reais* à Jorge Reinel et de 15 000 à son père, sommes substantiellement inférieures à ce que Charles Quint leur avait offert⁸⁶.

Une fois sur les rives du Guadalquivir, où il se rendit en compagnie de Cristóvão Rebelo, un serviteur dévoué, et trois esclaves, Henrique, un malais (acheté à Malacca), António, un africain, et une esclave de Sumatra (Gil 2017, 159)⁸⁷ Magellan joua sur la « transnationalisation » caractéristique des gens de mer, tout en s'appuyant fortement sur le réseau de sociabilité formé par des expatriés portugais. De celui-ci fit partie D. Isabel Henriques, marquise de Montemor-o-Novo, Diogo Barbosa, gouverneur des forteresses et arsenaux de Séville (Gil 2017, 158)⁸⁸, dont il épousa la fille Beatriz (Gil 2017, 159)⁸⁹, et son neveu Duarte Barbosa, membre de la maison (*criado*) de l'évêque de Sigüenza⁹⁰ qui l'accompagna dans l'expédition. Ce fut grâce à ces expatriés qu'il put entrer en relation avec les officiers de la *Casa de la Contratación* et avec le facteur Juan de Aranda. Ce dernier, à son tour, le présenta au marchand et financier *converso* Cristóbal de Haro, qui investit 4000 ducats dans le voyage (Bénat-Tachot 2011). La suite des

⁸⁵ «[...] hazer cartas e astrolabios y otros yngenios para la navegacion a Pedro Reynel portugues [...]». Charles Quint s'employa également à recruter le pilote Simão Fernandes. L'offre était encore évoquée en 1533 lors de la pétition à l'Empereur de Diego Gutiérrez, candidat à la charge de cosmographe à la *Casa de la Contratación* (Amaral 1995, 45 et 47). Gutiérrez fut impliqué dans la dispute de la *Casa de la Contratación* (Marques et al. 2006, 80).

⁸⁶ Les documents furent publiés par Viterbo 1988, 258-266 (259 et 262 en particulier) ; Amaral 1995, 48-49 republia le document concernant Pedro Reinel.

⁸⁷ Magellan possédait aussi un esclave maure, Jorge (Garcia 2007, 106).

⁸⁸ Du même réseau de sociabilité faisait partie une personnalité prestigieuse, D. Briolanja Moniz, belle-sœur de Christophe Colomb.

⁸⁹ La dot (600 000 *maravedis*) ne fut acquittée que de moitié.

⁹⁰ ANTT, CC, I, 30, 20, Lettre de Sebastião Álvares au Roi [18 juillet 1519]. Barbosa fut nommé capitaine-général de la flotte le 27 avril 1521, suite au décès de Magellan à Mactan (Castro et al. 2007, 539).

événements est connue : Magellan fut en mesure de remonter jusqu'à l'évêque de Burgos, vice-président du Conseil de Castille, qui l'introduisit auprès du jeune roi et futur empereur Charles Quint, en février-mars 1518⁹¹. Magellan ne fut pas le seul à lui faire une proposition de découverte de nouvelles terres : le roi fut sollicité à ce moment-là par d'autres étrangers avec des offres de service du même type⁹².

L'audience de Charles I^{er}

En tout état de cause, suite à une audience qui se déroula de façon plutôt satisfaisante, Magellan fut en mesure d'adresser au monarque, début septembre 1519, son mémoire (*Membranza*) détaillant la route océanique qu'il se proposait d'emprunter⁹³. Tout en gardant à l'esprit que les Portugais essayaient depuis 1511 de relier Malacca à Java et aux Moluques, la découverte du Pacifique par Vasco Núñez de Balboa en 1513 rendait en effet très séduisant, aux yeux des Espagnols, le projet de trouver le détroit entre l'Atlantique et le Pacifique à Ouest du Panama (la malencontreuse expédition de Solís à l'intérieur du Rio de la Plata fut envoyée dans ce but)⁹⁴. C'est ainsi que le projet, qui se proposait de trouver le passage sans toucher aux fondements du traité de Tordesillas (Garcia 1994 ; Ruiz Ascencio 1994), fut d'emblée accepté par le roi, qui gratifia promptement Magellan et Faleiro en les élevant au grade de commandeurs de l'ordre de Saint-Jacques de Compostelle (juillet 1518). Des instructions royales⁹⁵, assez mesurées et destinées sans doute à rassurer D. Manuel (auquel fut aussi adressée une lettre diplomatique le 28 février 1519)⁹⁶ furent promulguées le 8 mai 1519, non sans avoir été précédées par une nouvelle entrevue de Magellan avec Charles I^{er} le 19 avril 1519 (Castro et al. 2007, 55-60)⁹⁷. Adressée à D. Manuel le 18 juillet 1519, la lettre-rapport de Sebastião Álvares, le facteur portugais à Séville – un document décisif pour évaluer la teneur des préparatifs sévillans et

⁹¹ Détails dans Castro et al. 2007, 55-60.

⁹² Plusieurs exemples donnés par Ernst Schäfer, *Índice de la Colección de Documentos inéditos de Indias*, Madrid : Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1946-1947, t. II, docs. n^o 1073, 1236, 1460, 1480, cité par Viaud 2001, 120, note 90.

⁹³ Le mémoire fut édité par Garcia 2007, 164-166 (*Archivo General de Indias*, Patronato, Legajo 34, doc.13, ramo 2, fl. 31) ; se reporter également à Guedes 1998, 7-16 ; Castro et al. 2007, 65-67.

⁹⁴ Solís ayant péri en 1516, dévoré par les Indiens Charrúa sur la rive Nord du Rio de la Plata : Castro et al. 2007, 21-22.

⁹⁵ Éditées par Morales Padrón 1975, 245-263.

⁹⁶ Éditée, en traduction portugaise, par Garcia 2007, 156-157.

⁹⁷ Charles I^{er} à D. Manuel, en lettre du 28.II.1519.

l'état d'esprit de Magellan avant le départ de l'expédition⁹⁸ – nomme Rui Faleiro à plusieurs reprises, mais ne consacre qu'un bref passage aux Reinel père et fils ; il les mentionne à propos du planisphère et du globe à offrir au monarque castillan, question sur laquelle nous reviendrons plus loin.

Les cartes préalables au voyage

Sebastião Álvares ne nous renseigne donc pas sur des cartes déjà en possession de Magellan à son arrivée à Séville. Il est vrai que, dans son *Conquista de las islas Malucas* (1609), Bartolomé Leonardo de Argensola déclare que le navigateur arriva en Espagne en apportant dans ses bagages un planisphère exécuté par Pedro Reinel, portant mention des Moluques à l'est de la ligne de démarcation établie par le traité de Tordesilhas (et par conséquent dans l'hémisphère espagnol) (Guedes 1998, 8, 15 et note 5)⁹⁹. Selon Las Casas, Magellan se présenta à la première entrevue avec le futur Charles Quint en possession d'un « globe bien peint sur lequel se trouvait toute la terre » (Castro et al. 2007, 55). De son côté, João de Barros parle (au pluriel) de « cartes et globes que Magellan avait montrés au souverain castillan » (Barros 1988-1992, III : 147 [liv. V, ch. VIII])¹⁰⁰. A en croire António de Brito, dans sa lettre envoyée de Ternate au roi du Portugal (qui nous est parvenue en deux versions légèrement différentes du 11 février et du 6 mai 1523), Magellan se serait présenté à l'audience du souverain espagnol déjà muni d'une carte. Il s'agissait probablement d'une carte préparatoire à la *poma e carta*, le planisphère de Jorge Reinel dont nous parlerons plus loin (Garcia 2007, 172-173)¹⁰¹. Ce faisceau relativement concordant d'informations demeure toutefois insuffisant pour distinguer entre les cartes apportées du Portugal par Magellan et les cartes fabriquées ultérieurement

⁹⁸ Pour autant qu'on puisse le discerner, bien entendu. La lettre mentionnée *supra*, ANTT, CCI, 30, 20, est à lire avec précaution. Pour rassurer le roi portugais, Álvares s'y emploie à mettre en évidence le caractère « traître » de Magellan, présentant l'échec de l'entreprise comme inévitable.

⁹⁹ La source serait Leonardo de Argensola (cf. Toribio Medina 1920, 48-51. Sur une possible confusion d'Argensola, entre ce planisphère et celui de Reinel de 1519, Cortesão et al. 1960, I : 20.

¹⁰⁰ « [...] El Rey de Castilla como estava namorado das cartas & pomas de marear que Fernam de Magalhães lhe tinha mostrado [...] ».

¹⁰¹ « [...] Magalhães dissera a el-rei de Castela que Maluco que era seu e que estava no seu limite, e assim trazia uma carta em que lhe fazia que era seu ». Il ne s'agissait pas du planisphère de prestige déjà finalisé, puisque l'inventaire de la *Casa de la Contratación* (dont nous ne connaissons pas la date précise) note que celui-ci était à *envoyer* à Charles I^{er}. De toute manière celui-ci n'a pu être terminé à la *Casa de la Contratación* avant l'audience. Notons toutefois que la carte présentée devait être assez captivante pour impressionner le monarque.

à sa demande, après son arrivée (ou au moment de celle-ci) à Séville, en prévision d'une éventuelle audience royale¹⁰².

Il est plus aisé de suivre les circonstances de la fabrication en 1519, à Séville, de la *poma e carta*, autrement dit, du planisphère accompagné d'un globe terrestre, commandés par Magellan à Jorge Reinel¹⁰³. À une date indéterminée, mais probablement en 1519, le jeune Reinel se réfugia à Séville pour se soustraire à la justice portugaise. Le pardon royal du 6 juin 1532 évoque son exil, mais reste avare de détails sur les raisons de la fuite ; il semble néanmoins que peu de temps avant sa fuite à Séville, Jorge Reinel en vint aux mains avec un clerc du nom de Pedro Anes pendant la procession du Corpus Christi. En dépit du pardon royal et du retour au Portugal, Jorge Reinel (et sa famille) étaient encore persécutés par Pedro Anes ; en 1532 le cartographe fut forcé de demander une protection officielle¹⁰⁴. D'autre part, les antagonismes professionnels et les luttes d'influence pouvaient également déchirer le milieu fermé des cartographes. En légitimant une place au sein d'un marché porteur, les licences pour fabriquer des cartes ou des instruments nautiques attisaient rivalités et jalousies. En Castille, le conflit qui opposa Pedro de Medina à Sébastian Cabot, où le second accusa le premier d'avoir réalisé un faux *Padrón Real*, se termina par un procès en 1544-1545, impliquant l'opposition entre deux groupes, défendant chacun l'un ou l'autre cartographe¹⁰⁵.

¹⁰² La question est aussi discutée par Marques et al. 2006, 74. Les sources tardives, comme Argensola, font état de la difficulté à établir cette distinction.

¹⁰³ Les *pomas* ou *esperas* étaient des sphères utilisées à bord des navires. Elles sont mentionnées dans l'*alvará* de D. Manuel du 13 novembre 1514 interdisant la navigation au-delà de S. Tomé et Príncipe : Costa 1983, 209. L'expression *poma e carta* incluait théoriquement la sphère et la carte mais était couramment employée pour désigner le planisphère.

¹⁰⁴ Document de pardon cité par Cortesão et al. 1960 I : 20 : ANTT, Chancelaria de D. João III, Doações, Liv. 18, fl. 48v. L'aggravé Pedro Anes se vengea quelques années plus tard en attaquant à son tour la mère (ou la marâtre) de Jorge Reinel. Exilé à S. Tomé, il retourna néanmoins à Lisbonne, où il continua à persécuter la famille, obligeant Jorge Reinel à solliciter une autorisation à porter des armes et à disposer de gardes du corps (Viterbo 1988, 258-260). Apparemment, la Couronne ne lui tint pas rigueur de ce conflit puisqu'il reçut la déjà mentionnée pension de 10 000 *reais* et fut nommé *mestre de cartas e agulhas de marear* le 10 février 1528 (ANTT, Chancelaria de D. João III, Doações, Liv. 14, fl. 67. Rappelons (cf. *supra*) que Pedro Reinel reçut également à cette occasion (le 10 février 1528) une pension de 15 000 *reais* : Cortesão et al. 1960, I : 20, notes 10 et 11. Jorge Reinel fut nommé, avec Lopo Homem, *examinador darte de navegar* en août 1551 (Cortesão et al. 1960, I : 21).

¹⁰⁵ Sur le différend, se reporter à Cataldi 2015, 191-194 ; Lamb 1974 ; Francisco Faleiro, comme Alonso de Santa Cruz, Alonso de Chaves, Sebastian Cabot, Diego Gutiérrez et Pedro Mexia firent partie de la junte qui apporta des corrections au *padrón*.

Fabrication, copies et enjeux de la *poma e carta* : le rôle des Reinel

Pedro Reinel se rendit en 1519 à Séville, dans le but, apparemment, de rapatrier son fils. Max Justo Guedes crut que le voyage était lié à la pression de la Couronne portugaise, inquiète des renseignements cartographiques que Jorge Reinel pourrait transmettre aux Castellans, mais on peut en douter, puisque Pedro Reinel, au lieu de ramener son fils au Portugal, aida plutôt celui-ci à finaliser la commande de Magellan à Séville. Ainsi, nous sommes plutôt enclins à penser que la priorité ne fut pas de rapatrier immédiatement son fils, mais tout simplement de lui prêter main forte en vue d'honorer la prestigieuse commande d'un client qui ne lui était pas inconnu. Les travaux cartographiques n'étant pas toujours bien rémunérés, et les périodes d'activité intermittentes, on peut admettre que l'offre ne pouvait pas être refusée¹⁰⁶.

L'inventaire de la *Casa de la Contratación* consigne en effet la fabrication d'« un planisphère commandé par Magellan qui fut envoyé au roi » autrement dit, la *poma e carta* originale dont nous avons parlé antérieurement. Le coût du travail des deux Reinel monta à 4500 *maravedis*¹⁰⁷. Cette carte, qui exprime à merveille le rapport de forces politiques autour du voyage de Magellan, témoigne de la scénographie dense, magnifiquement enluminée et verdoyante (sur les montagnes en taupinières) rehaussée par de longues légendes en latin et par une délicate toile de lignes de rhumb (les lignes qui indiquent les trente-deux directions de la rose des vents). Comme noté par Cortesão, les voiles des quatorze navires représentés ne portent pas la croix de l'Ordre du Christ. Placées immédiatement à l'ouest de la légende « BRASILL » (et du méridien de Tordesillas gradué), deux cartouches exhibent respectivement les légendes en majuscules « ANTILHAS DE CASTELA » et « MAR VISTO PELOS CASTELHANOS », soulignant ainsi encore plus fortement le but ultime du planisphère – illustrer la justesse des concepts géographiques de Magellan et les prétentions

¹⁰⁶ Au cas où les Reinel auraient été de nouveaux-chrétiens, l'hypothèse d'une mobilité liée aux menaces qui auraient pesé sur les communautés *conversas* aussi bien au Portugal qu'en Andalousie (cf. Metcalf 2017, 19) semble difficile à soutenir, en raison des mesures d'apaisement prises par D. Manuel après le *progrom* du 19 avril 1506 (Cunha 1995, 17-18). Promulguée en avril 1512, l'annulation des enquêtes sur les pratiques de judaïsme fut prolongée de seize ans, et, sauf dans des situations très spécifiques, les nouveaux-chrétiens n'eurent pas à craindre d'être inquiétés : se reporter à Soyer 2007. Cependant, un réseau communautaire en rapport avec le milieu des gens de mer (cartographes, pilotes), aurait pu faciliter les déplacements.

¹⁰⁷ Inventaire des cartes et des instruments pris à bord dans la liste de la *Casa de la Contratación*, dans Castro et al. 2007, 523-524 et dans Gil 2017, 171-172.

territoriales castillanes en Asie. Accompagnée du mémoire (*Membranza*) de Magellan, la *poma e carta* l'était également de « compas dorés et leurs boîtes », soit des compas à pointes sèches ou des boussoles¹⁰⁸. La *poma*, « une carte en forme de sphère commandée pour le roi » reposait dans « une boîte en cuir » (Castro et al. 2007, 523). Sebastião Álvares, le facteur portugais à Séville, eut l'occasion d'apercevoir ce beau planisphère, initié par Jorge Reinel, finalisé par son père Pedro Reinel, sur lequel ce dernier dessina l'archipel des Moluques en le positionnant dans l'hémisphère espagnol¹⁰⁹.

Cependant, la commande de Magellan inclut également la fabrication d'au moins deux copies de ce planisphère, ramenées avec d'autres cartes à bord des navires de son expédition. Le lot accompagna les instructions nautiques (*regimento*) fournies à Magellan par l'astrologue Faleiro et le cosmographe Andrès de San Martin¹¹⁰. En effet, en mentionnant les cartes confisquées ultérieurement par les Portugais aux survivants de l'expédition, Fernão Lopes de Castanheda déclare que l'on trouva « deux planisphères » (*planisférios*) réalisés par Pedro Reinel, d'autres grandes cartes de la route des Portugais jusqu'en Inde et portions (*quarteirões*) de celle(s)-ci montrant la route jusqu'aux Moluques » (Castanheda 1979, II: 218 [liv. VI, ch. XLI])¹¹¹. L'information est confirmée par António de Brito, qui récupéra en 1522, à bord de la nef castillane dérivant au large de Tidore, les copies de la *poma e carta*, c'est-à-dire, du planisphère fabriqué par les Reinel père et fils en 1519. Brito convoqua les survivants et leur montra vraisemblablement l'un des deux planisphères, pointant « les erreurs de cette carte »,

¹⁰⁸ Rappelons que les compas de mer ou boussoles étaient des instruments de navigation dotés d'une aiguille aimantée pointant vers le nord magnétique, posée sur un cadran gradué où s'inscrivaient les points cardinaux.

¹⁰⁹ Sebastião Álvares, CC I, 30, 20 [de Séville, le 18 juillet 1519], in Garcia 2007, 162: « Na poma e carta que cá fez o filho de Reinel a qual não era acabada quando seu pai veio por ele e seu pai acabou tudo e pôs estas terras de Maluco ». Sur la traduction française de ce passage effectuée par Castro, Hamon, Thomaz, se reporter à Couto 2019, 194, note 30. L'information recueillie par les Reinel à propos de l'archipel aurait été fournie par des compagnons de Francisco Serrão, qui échoua aux Moluques. Ceux-ci auraient rapporté en Europe (avant 1517) une première carte de la région (*padrão*), transportée par le capitaine Álvaro do Cocho et par le pilote Luís Botim (qui retourna ensuite aux Moluques), Garcia 2007, 68-69 [d'après António Galvão (c.1544)]. Pedro Reinel aurait utilisé cette information dans sa carte de l'océan Indien (c.1517 ou 1518) et dans la *poma e carta* de 1519.

¹¹⁰ Analyse du *regimento* de Rui Faleiro dans Mota 1975, 318-323.

¹¹¹ «[...] e assi dous planispherios de Fernã de magalhães feytos por Pero reynel e outras cartas grandes do caminho dos Portugueses ate a India, e quarteirões dela ate Maluco [...]». Castanheda se servit du témoignage de Martin d'Ayamonte (Garcia 2007, 254).

autrement dit, le positionnement volontairement erroné des Moluques (Garcia 2007, 172-173)¹¹².

Les cartes de l'expédition, la *poma e carta Reinel* et la *Membranza de Magellan*

On sait par l'inventaire de la *Casa la Contratación* que l'expédition embarqua vingt-quatre cartes marines, dont dix-huit fabriquées par le sévillan Nuño García de Tòreno, enlumineur de prestige, collaborateur d'Amerigo Vespucci dès 1508 à la *Casa de la Contratación*, nommé *maestro de hacer cartas* en 1519¹¹³. De ces cartes nautiques, sept furent commandées par Rui Faleiro et onze par Magellan. Rui Faleiro en commanda encore six autres, dont une destinée au roi¹¹⁴. Bien qu'une partie des instruments commandés soit restée à la *Casa de la Contratación* (sans qu'on sache exactement lesquels furent finalement montés à bord) on peut présumer que les cartes furent toutes embarquées. Vingt-quatre parchemins (destinés à la fabrication des cartes) furent ainsi remis à Nuño García de Tòreno¹¹⁵. Rui Faleiro fut responsable de la fabrication d'un astrolabe et exécuta six quadrants en bois (quinze autres, sur un total de vingt-et-un, furent fournis par Magellan) ; il commanda également quatre grands coffrets pour quatre boussoles. Des trente-cinq boussoles à embarquer, deux appartenaient à Magellan, quinze lui furent payées, deux furent fabriquées par García de Tòreno et seize autres envoyées de Cadiz par le navigateur Bernal Díaz del Castillo, avec six sabliers. Par ailleurs, Magellan acheta encore douze sabliers et fournit six astrolabes en métal, avec des plaques graduées. La liste fait mention de six paires de compas, mais n'indique pas leur provenance (Castro et al. 2007, 523)¹¹⁶. La somme totale de ces dépenses en cartes et instruments monta à 68 182 *maravedis* (Díaz-Trechuelo 1975, 286).

L'inventaire de la *Casa la Contratación* montre que les deux Reinel furent surtout affectés à la réalisation de la *poma e carta*, à ses copies et aux cartes préparatoires autour de cet exemplaire (ou en rapport direct avec

¹¹² «[...] a qual carta e u mandei vir perante mim e lhe(s) amostrei que havia muitas cousas nela falsas [...]». Comme signalé plus loin, on n'écartera pas définitivement l'hypothèse que cette carte ait pu être aussi une version de la Hazine 1825 (voir *infra* les notes 145 et 146).

¹¹³ Voir sa carte de l'océan Indien (1522) où l'antiméridien de Tordesillas est représenté à l'ouest des Moluques (Torino, Biblioteca Reale di Torino).

¹¹⁴ Destinée au roi, la carte commandée par Faleiro était-elle distincte du planisphère Reinel commandé par Magellan ? L'inventaire n'est pas assez clair sur ce point.

¹¹⁵ Liste de la *Casa de la Contratación* dans Castro et al. 2007, 523.

¹¹⁶ Ces compas ont pu être fabriqués également par Bernal Díaz del Castillo.

le voyage). D'après le facteur Sebastião Álvares, le planisphère, qui exposait pour la première fois un équateur gradué en degrés de longitude, une représentation de la côte occidentale de l'isthme du Panama (découvert en 1516-1517) et la position des Moluques à c. 170° à l'Ouest de l'antiméridien, était destiné à servir de *Padrón* aux cartes espagnoles ultérieures, réalisées par Diogo Ribeiro, le pilote et cartographe portugais de la *Casa la Contratación* (Garcia 2007, 70)¹¹⁷.

D'autre part, Max Justo Guedes établit la relation de la *poma et carta* (la *poma* étant disparue) non seulement avec le planisphère Reinel de 1519, mais aussi avec le mémoire (*Membranza*) adressé à Charles I^{er}, mémoire utilisé dans les discussions qui suivirent le retour de Juan Sebastián Elcano en Espagne et qui demeure très significatif des informations qui l'inspirèrent (Guedes 1998, 10)¹¹⁸. En tenant compte des inévitables déformations que le temps fit subir à un artefact en parchemin et aux erreurs de lecture liées à la reproduction photographique, Guedes releva les positions relatives des lieux géographiques cités dans le mémoire de Magellan et les confronta à ceux de la reproduction photographique du planisphère Reinel de 1519 (dit *Kunstmann IV*). Il dressa ainsi deux tableaux des latitudes et des longitudes des points de référence : l'île de S. Antão, le Cap de S. Agostinho, le Cap de S. Maria, le Cap de Bonne Espérance, le port de Malacca et les Moluques¹¹⁹, vérifiant de la sorte que les chiffres consignés par le mémoire de Magellan et ceux portés sur le planisphère Reinel de 1519 coïncidaient de « façon presque absolue » (Guedes 1998, 13-14 (tableaux comparatifs) ; Garcia 2007, 165)¹²⁰.

La carte « Reinel » Hazine 1825 d'Istanbul

Il est moins aisé de situer chronologiquement la fabrication de la carte « Reinel » Hazine 1825, par rapport à la *poma e carta* de 1519. Comme nous l'avons exposé précédemment dans deux articles, cette carte, conservée dans la bibliothèque du Palais de Topkapı à Istanbul, mentionnée jadis par Destombes (1938 et 1955), Kammerer (1940 et 1952), et par la *Portugaliae*

¹¹⁷ «[...] e per este padrão se fazem totalas cartas [...]». Diogo Ribeiro, qui se trouvait à Séville, à la *Casa de la Contratación*, en 1518-1519, n'intégra pas l'expédition pour des raisons que nous ignorons, mais peut-être liées au différend avec Faleiro. Sur sa carrière, production cartographique et inventaire de ses cartes, se reporter encore à Marques et al. 2006, 81 et 84-86.

¹¹⁸ Voir *supra* à propos des compagnons de Francisco Serrão.

¹¹⁹ L'original du planisphère étant perdu, Guedes ne put utiliser que la reproduction photographique (Guedes 1998, 13).

¹²⁰ La *Membranza* fut aussi éditée par Laguarda Triás 1995, 137-174 et 177-178 (*Membranza*).

Monumenta Cartographica (Cortese et al. 1960, I : 39-41), mais jamais étudiée en détail, fut vraisemblablement fabriquée par Jorge Reinel en 1519¹²¹ et apportée à Istanbul par Pigafetta, l'un des dix-huit survivants du voyage de Magellan¹²². Pigafetta déserta le camp chrétien peu de temps après son retour en Espagne, le 18 octobre 1522 ; il gagna l'Empire ottoman probablement après août 1524 et alla offrir ses services à Soliman le Magnifique (1494-1566)¹²³. Les experts occidentaux avec des connaissances nautiques étant particulièrement prisés par la Sublime Porte, il fut affecté aux chantiers navals où il se consacra certainement à des travaux cartographiques¹²⁴. Ce fut ainsi que la carte « Reinel » vint à faire partie des cartes du Sultan, du grand-vizir Ibrahim Paşa, ou, plus vraisemblablement, de la liasse de cartes nautiques occidentales en possession de l'amiral ottoman Piri Re'is¹²⁵, dont la préface versifiée de la version de 1526 du *Kitāb-ı Bahriyye*, le « livre de la mer », fournit d'intéressantes digressions sur l'histoire du Portugal et des découvertes portugaises¹²⁶. On peut donc admettre que Pigafetta, en plus de captifs portugais travaillant dans les chantiers navals ottomans (à Haliç, à Istanbul ou à Gallipoli sur les Dardanelles), fut l'une des sources de renseignement sur le Portugal pour l'amiral ottoman (Couto 2019, 184-191)¹²⁷. L'*Hazine* 1825 présente une projection boréale de l'hémisphère sud, qui serait probablement l'une des premières, sinon la première, de la cartographie européenne. Bien que d'une grande sobriété, son code stylistique la classe indiscutablement parmi les productions de Pedro/Jorge Reinel. Tout en touchant la partie déchirée de la carte (l'hémisphère nord a été malhabilement arraché), l'image du continent africain à la hauteur des Monts de la Lune et des sources du Nil, avec ses (trois) lacs mythiques, est pratiquement identique à celle du planisphère Reinel de 1519. Il s'agit de toute évidence d'une carte marine qui a pu être utilisée à bord, précise, sans extrapolations hardies. Presque monochromatique (seule la côte de

¹²¹ La datation de 1522 est à écarter, comme démontré par la suite de cet article. Dans les pas de Marcel Destombes, Marques et al. 2006 : 72 suggéra aussi la date de 1519.

¹²² Tracée sur parchemin, 682 x 700 mm. Sur les circonstances qui amenèrent cette carte à Istanbul, se reporter à Couto 2019, 183-205.

¹²³ L'hypothèse fut posée jadis par Schurhammer 1963, 459-461 (édité précédemment à Roma : Real Società Geografica Italiana, 1933).

¹²⁴ Voir l'exemple du Vénitien Giovanni Francesco Giustiniani (auquel les correspondances portugaises s'intéressèrent), étudié par Serventie 2007.

¹²⁵ Sur sa carrière, Soucek 1996 ; sur la fin de celle-ci, Couto 2018.

¹²⁶ Le relevé des mentions fut effectué par Loureiro 2006. Aspects plus développés dans deux articles du même auteur, Loureiro 2013 et Loureiro 2018.

¹²⁷ Les « captifs portugais » sont mentionnés par Piri Re'is dans son ouvrage.

Patagonie jusqu'au détroit de Magellan est colorée en vert foncé), elle est rehaussée uniquement, par deux cartouches stylisés, en forme de rubans étroits, disposés symétriquement aux coins supérieurs et inférieurs droits de la carte, et qui jouent le rôle d'éléments décoratifs. L'intérieur de ces cartouches porte les légendes « (Occi)dens » et « Or(iens) ». Le tracé des majuscules, en calligraphie soignée, est pratiquement identique à celui du planisphère Reinel de 1519. Les indications cosmographiques, portées également en majuscules (« Eqvintialis », « Tropicvs Cancer », etc.), ainsi que les toponymes, sont réduits à l'essentiel (Couto 2019, 195). Le méridien de Tordesillas, gradué, n'est pas numéroté ; en Extrême-Orient, dans son versant « antiméridien », il traverse les Moluques (en passant par les îlots de Lucipara (Lucapina (o)) / Turtle islands, au sud de l'extrémité ouest de l'île de Ceram) et tombe à la perpendiculaire de l'équateur (360^o ou 0). Ce dernier apparaît numéroté, et (il s'agit d'une nouveauté), soigneusement gradué de cinq en cinq degrés. En dépit d'un léger décalage de l'antiméridien, qui apparaît dans la Hazine 1825 un peu plus à l'Est que dans les calculs de la *Membranza* de Magellan et la *poma e carta* de 1519, la Hazine place encore les Moluques dans l'hémisphère castillan (Couto 2019, 198 et Castro et al. 2007, 334). Sans omettre ses autres particularités (le Tropicque de Capricorne est confondu avec le Tropicque du Cancer)¹²⁸, et nouveautés – La Hazine 1825 donne à voir la première représentation de l'archipel des Malouines/Falkland – la plus intéressante demeure indiscutablement la représentation de la côte brésilienne, qui interroge sur la fonction de l'objet et laisse entrevoir l'histoire mouvementée de la carte.

La Hazine 1825, autre carte Reinel à bord ? L'image de la côte brésilienne

Bien que généralement correctement tracée, sans grandes déformations, la côte brésilienne fut prolongée d'un trait simplifié (de la même main ?) du littoral argentin jusqu'au détroit de Magellan. Comme indiqué, cette partie de la carte fut agrémentée d'une teinte vert foncé, destinée à attirer l'attention du lecteur sur la région. On y ajouta uniquement, sans mention d'autres toponymes, parallèlement au rivage et le long du littoral argentin, la phrase « *hesta terra descobrio fernãdo de Magalhães* ». L'entrée du détroit de Magellan (à la hauteur du Cap Virgenes) y est signalée, presque diluée dans le tracé de la pointe sud du continent ; ce dernier, au contour soigneusement reproduit, décrit une courbe vers l'Est en forme de virgule.

¹²⁸ La même erreur peut être constatée dans la carte du Brésil de l'*Atlas Miller* de Lopo Homem-Reinéis de c. 1519.

En effet, si l'on garde à l'esprit l'échelle de la carte et la finesse de reproduction de la région australe il était techniquement difficile de mieux faire ressortir le passage, réduit en réalité à un canal étroit.

La lettre de Sebastião Álvares rapporte que les cartes embarquées dans l'expédition, préparées par Diogo Ribeiro (et surtout par Torenno, à en croire l'inventaire de la *Casa de la Contratación*) ne portaient pas mention des terres découvertes du Cap Frio (en réalité le Cap de Santa Maria) jusqu'aux Moluques : « *Desde este Cabo Frio até às ilhas de Maluco per esta navegação não há nenhuma terras assentadas nas cartas que levam* » (Garcia 2007, 162)¹²⁹. Le dessin de la côte brésilienne dans la *poma e carta* de Reinél de 1519, préparée à Séville, s'arrête également au Cap de Santa Maria. L'ajout du littoral brésilien et argentin est implicitement confirmé par Barros : certaines cartes montées à bord étaient vierges, en « blanc » ou très sommairement esquissées (« *somente arumadas pera lançarem as terras que descobrissem* »), de manière à pouvoir y tracer, au fil du voyage, les nouvelles côtes ou à y inscrire des toponymes (Barros 1988-1992, III: 154 [liv. V, ch. X])¹³⁰. Castanheda abonde dans le même sens, puisqu'il note que ce fut sur ce type de cartes que les hommes de Magellan, autrement dit, San Martín et les pilotes¹³¹ notèrent *in situ* le port brésilien de S. Julião (Castanheda 1979, II : 164 [liv. VI, ch. VII])¹³². Les nouveaux amers nécessaires à la navigation et à l'agencement des cartes (sommets, îlots, caps, baies, havres, rades, estuaires et autres accidents géographiques) furent donc progressivement portés au fil du voyage¹³³.

¹²⁹ Lettre de Sebastião Álvares déjà mentionnée à plusieurs reprises. Álvares confondit visiblement le Cap Frio avec le Cap de Santa Maria (actuel Punta del Este) dans l'embouchure du Rio de la Plata. Le second, connu des Portugais et des Italiens, marquait la limite sud de la côte brésilienne : cf. la carte de Vesconte di Maggiolo (1519), Bibliothèque publique de Munich, et la carte du Brésil de l'*Atlas Miller* : Guedes 1998, 9 ; se reporter également à Guedes 1975 ; Couto 2019, 197.

¹³⁰ «[...] foram também tomadas algũas cartas de mar, & pero que nam ouvessemos algũa: sabemos que dellas vinhã somente arumadas pera lançarem as terras que descobrissem.» La traduction de Castro et al. 2007, 667 (« et bien que nous n'en pussions avoir connaissance, nous savons que les terres qu'ils avaient découvertes avaient été placées sur ces cartes à leur avantage »), ne correspond donc pas exactement à l'original de Barros.

¹³¹ Magellan et Faleiro furent tenus de distribuer les cartes par les pilotes de l'escadre : Estevão Gomes (*Trinidad*), Vasco Galego (*Victoria*) Andrés de San Martín y João Rodrigues de Mafra (les deux sur la *Santo António*), João Rodrigues Serrano (*Santiago*) et João Lopes de Carvalho (*Concepción*) (Gil 2017, 165-166). Liste des Portugais enrôlés dans l'expédition dans Garcia 2007, 99-107.

¹³² «[...] & posarão ho mesmo porto alguas cartas que levavão arrumadas em branco [...]».

¹³³ Voir *supra* les notes 112 et 113 et Couto 2019, 202.

Contrairement à l'hypothèse de Cortesão, acceptée par des auteurs récents¹³⁴, on peut admettre que la Hazine 1825 ne fut pas laissée à la *Casa de la Contratación*, pour être complétée après le retour du *San Antonio*, revenu prématurément à Séville le 6 mai 1521 suite à la mutinerie de son équipage¹³⁵. Elle fut vraisemblablement embarquée dans l'expédition, et finalisée après le passage du détroit de Magellan. Son exécution par Jorge Reinel aurait été ainsi menée en deux temps : d'abord à Séville, possiblement au moment de la réalisation du planisphère *poma e carta*, en tant qu'instrument de travail ou carte préparatoire à la fabrication de cet ensemble (plus précisément destinée à faciliter la mémorisation visuelle et à préciser graphiquement les aspects techniques relatifs à l'antiméridien et au placement des Moluques). Dans une seconde étape elle aurait été ensuite complétée à bord, de façon schématique certes en ce qui concerne le continent américain, mais suffisamment claire pour signaler la nouveauté apportée par Magellan – la côte argentine jusqu'à la Patagonie (Couto 2019, 203). On peut donc admettre qu'elle fit partie de la liasse qui incluait les deux planisphères des Reinel déjà mentionnés, pris aux survivants de l'expédition par António de Brito, avec d'autres cartes marines, les instruments et les journaux de bord des pilotes.

Un dernier aspect mérite d'être signalé : *a priori*, la description de la carte confisquée par António de Brito (il ne parle que d'une seule), correspondrait à l'une des copies de la *poma e carta*. Mais elle pourrait aussi convenir à une version de la Hazine 1825, un autre exemplaire étant resté entre les mains de Pigafetta ou d'un autre survivant de l'expédition : en effet, Brito témoigne indirectement de sa complexité puisque, comme il le déclare au roi du Portugal, il ne l'envoyait pas en métropole, faute d'avoir un émissaire qui puisse l'expliquer convenablement au monarque¹³⁶. Toujours est-il qu'il ne dit rien de sa composition ni de ses caractéristiques. Brito rapporte uniquement, et assez sèchement, qu'elle avait trois cents soixante degrés d'Est en Ouest, et qu'elle répartissait donc cent quatre-vingt degrés à l'Est pour le roi du Portugal et cent quatre-vingt (degrés)

¹³⁴ Castro, Hamon et Thomaz dans l'édition récente du périple de Pigafetta (Castro et al. 2007), ainsi qu'Alfredo Pinheiro Marques dans l'*Atlas Miller* (Marques et al. 2006).

¹³⁵ Chronologie du voyage dans Castro et al. 2007, 534. Marques et al. 2006, 74-75, suggéra que la carte observée par Sebastião Álvares avant le départ de l'expédition aurait pu être la Hazine 1825, mais Álvares dit clairement qu'il s'agissait de la *poma e carta* (Garcia 2007, 162, «[...] eu vi assentada na poma e carta que cá fez o filho de Reinel»).

¹³⁶ Garcia 2007, 182, «Senhor, a carta que acima tenho escrito a vossa alteza, que tomei de Fernão de Magalhães, não lha mandei agora por me não parecer seu serviço levá-la homem, se não que lha soubesse declarar» ; Castro et al. 2007, 329.

à l'Ouest pour le souverain castillan. Et il ajoutait encore, « elle situe les Moluques dans les cent quatre-vingt (degrés) du roi de Castille ». Dans sa concision, la description n'est pas sans rappeler la Hazine, où, à vrai dire, en raison de la quasi absence d'iconographie et la singularité de la projection boréale, la graduation de l'équateur s'impose à la vue (Garcia 2007, 182)¹³⁷.

En l'absence de nouveaux documents, l'énigme ne sera pas levée, de même que l'incertitude concernant les aléas du voyage de la Hazine 1825 jusqu'à Istanbul. En effet, bien que le plus probable soit son transport par la main de Pigafetta, une autre hypothèse peut être avancée, en rapport avec l'inventaire des biens des survivants du voyage. Lors du déchargement de la *Victoria* dans le port de Séville, le Grec Miguel de Rhodes, contre-maître de la *Victoria* et maître à partir du 12 août 1520, débarqua avec deux sacs de clou de girofle et une carte marine dans ses bagages, tandis que Pigafetta récupéra une malle et un hamac. De son côté, Francisco Albo, pilote (Varela 2019, 179)¹³⁸ et survivant de l'expédition, originaire de Rhodes comme Miguel, disparut comme Pigafetta de la scène européenne après 1522, et cela en dépit de la rente annuelle de 50 000 *maravedis* qui lui fut allouée (Couto 2019, 204-205 ; Castro et al. 2007, 659-696 et 481). On n'écartera donc pas l'hypothèse d'une intégration dans l'Empire ottoman, dont le Sultan, rappelons-le, conquiert Rhodes en 1522. Que la « Reinel » Hazine 1825, soit passée de main en main parmi les trois survivants, jusqu'à aboutir à Istanbul, demeure ainsi de l'ordre du plausible.

Intimement liée au voyage de Magellan, la production cartographique des Reinel marque ainsi une étape significative dans la production cartographique européenne du XVI^e siècle, participant pleinement des changements dans les nouvelles manières de concevoir le monde. Elle témoigne également de la construction historique des rapports de force autour de la cartographie et donne à voir la richesse des réseaux d'associations et de collaborations au-delà des frontières régionales, un aspect qu'il serait opportun de continuer à étudier.

¹³⁷ «Ela tem trezentos e sessenta graus de leste a oeste; repartiu nela cento [e] oitenta graus da banda de leste pera vossa alteza, e cento e oitenta a oeste pera el-rei de Castela. Nestes cento e oitenta del-rei de Castela pôs Maluco».

¹³⁸ Son routier d'une grande précision (également édité par Castro et al. 2007), est conservé à l'*Archivo General de Indias* sous la cote S.41091.AG 1/29.2.8.1, Patronato, 34, R. 5 et sous le titre «*Derrotero del viaje al Maluco formado por Francisco Albo, piloto de la nao Trinidad, y, posteriormente de la nao Victoria (...)*».

Bibliographie

- ALBUQUERQUE, Luís de, et José Pereira da Costa. 1990. « Cartas de serviços da Índia (1500-1550) ». *Mare Liberum* 1: 309-396.
- ALBUQUERQUE, Luís de, et Rui Graça Feijó. 1975. « Os pontos de vista de D. João III na junta de Badajoz-Elvas ». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, éd. A. Teixeira da Mota, 529-545. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- AMARAL, Joaquim Ferreira do. 1995. *Pedro Reinel me fez. Em volta de um mapa dos Descobrimentos*. Lisboa : Quetzal Editores.
- ANDRADE, António Alberto Banha de. 1975. « Sentimentos de honra e direitos de justiça, na viagem de Fernão de Magalhães ». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, éd. A. Teixeira da Mota, 451-466. Lisboa : Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- ASTENGO, Corradino. 2012. « Les cartographes de la Méditerranée aux XVI^e et XVII^e siècles ». In *L'Age d'or des cartes marines : Quand l'Europe découvrait le monde*, éd. Catherine Hofmann, Hélène Richard et Emmanuelle Vagnon, 72-85. Paris : Seuil; Bibliothèque nationale de France.
- BARROS, Amândio Jorge Morais de. 2005. « 'Saber fazer': a circulação de informação entre comunidades marítimas no início dos Tempos Modernos ». *Revista da Faculdade de Letras – História* 6: 21-44.
- BARROS, João de. 1988-1992. *Ásia de João de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente* [1552-1563], ed. António Baião et al. Lisboa : Imprensa Nacional-Casa da Moeda. 3 vols.
- BÉNAT-TACHOT, Louise. 2011. « Cristóbal de Haro, un marchand judéo-convers entre trois mondes au XVI^e siècle ou le défi d'une 'globalisation' avant l'heure ». In *Les Sépharades : Histoire et culture du Moyen Age à nos jours*, éd. Esther Benbassa, 135-160. Paris : Presses de l'Université Paris-Sorbonne.
- BOULOUX, Nathalie. 2012. « *L'Insularium illustratum* d'Henricus Martellus ». *The Historical Review / La Revue Historique* 9: 77-94.
- BRANCO, Teresa Schedel Castelo. 1991. « Reinel: uma família de Lisboa ». *Oceanos* 7: 32-34.
- BUARCOS, João Brandão de. 1990. *Grandeza e abastança de Lisboa em 1552*, éd. José da Felicidade Alves. Lisboa : Livros Horizonte.
- CABANTOUS, Alain. 2015. [1998] *L'Histoire du blasphème en Occident*. Paris : Albin Michel.

- CAMPBELL, Tony. 1987. « Portolan Charts from late Thirteenth Century to 1500 ». In *The History of Cartography*, Volume I, éds. J. B. Harley et David Woodward, 371-463. Chicago; London : The University of Chicago Press.
- CAROLINO, Luís Miguel, et Henrique Leitão. 2006. « Natural Philosophy and Mathematics in Portuguese Universities, 1555-1560 ». In *Universities and Science in the Early Modern Period*, éds. Mordechai Feingold et Victor Navarro-Brottons, 153-168. Dordrecht : Springer.
- CARVALHO, Joaquim Barradas de. 1982. *As fontes de Duarte Pacheco Pereira no 'Esmeraldo de Situ Orbis'*. Lisboa : Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- CARVALHO, Joaquim Barradas de. 1991. *Esmeraldo de Situ Orbis de Duarte Pacheco Pereira (Edition critique et commentée)*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian.
- CATALDI, Leonardo Ariel Carriò. 2015. *Temps, science et empire. Conceptions du temps au XVI^e siècle dans les monarchies ibériques*. Paris : École des Hautes Études en Sciences Sociales (thèse de doctorat).
- CASTANHEDA, Fernão Lopes. 1979. *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, éd. Manuel Lopes de Almeida. Porto : Lello & Irmão. 4 vols.
- CASTRO, Xavier, Jocelyne Hamon, et Luís Filipe F. R. Thomaz, (éds). 2010. *Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages*. Paris : Chandeigne.
- CHAVEZ, Alonso de. 1983. *Quatri partitu en cosmographia pratica, i por otro nombre llamado espejo de navegantes*, éds. Paulino Castañeda, Mariano Cuesta, Pilar Hernández. Madrid : Instituto de Historia y Cultura Naval.
- CHRISTIAN, Kathleen Wren. 2010. *Empire without End. Antiquities Collections in Renaissance Rome c.1350-1527*. New Haven; London : Yale University Press.
- COLLINS, Edward. 2013. « Francisco Faleiro and Scientific Methodology at the Casa da Contratación in the Sixteenth Century ». *Imago Mundi* 65 (1) : 25-36.
- COOPER, Richard. 2013. *Roman Antiquities in Renaissance France 1515-1565*. Farnham : Ashgate.
- CORTESÃO, Armando, et Avelino Teixeira da Mota (éds.). 1960. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Lisboa: Comissão Comemorativa do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique. 5 vols.
- CORTESÃO, Armando. 1978. *A Suma de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*. Coimbra : Acta Universitatis Conimbrigensis.
- COSTA, A. Fontoura. 1983. *A Marinharia dos Descobrimentos*. Lisboa : Edições Culturais da Marinha.

- COSTA, José Pereira (éd.). 1997. *Códice Valentim Fernandes*. Lisboa: Academia Portuguesa da História.
- COUTO, Dejanirah. 2009. « Quelques observations sur la cartographie nautique portugaise du XVI^e siècle ». In *Visualisierung und Kultureller Transfer*, éds. Kirsten Kramer et Jens Baumgarten, 275-299. Wurtzburg : Königshausen & Neumann.
- COUTO, Dejanirah. 2013. « Autour du Globe. La carte Hazine n^o 1825 de la bibliothèque du Palais de Topkapı, Istanbul ». *Cartes et Géomatique* 216 : 119-134.
- COUTO, Dejanirah. 2018. « O ocaso de uma carreira excepcional: Piri Re'is, o cerco de Ormuz (1552) e a questão de Bassorah / The Decline of an Exceptional Career: Piri Re'is, the Siege of Hormuz (1552) and the Question of Başra ». In *Uma relação entre Portugal e a Turquia em torno de Piri Reis*, éds. José dos Santos Maia et Luís Couto Soares, 128-165. Lisboa : Academia de Marinha.
- COUTO, Dejanirah. 2019. « Em torno do globo : Magalhães, Pigafetta e a carta Hazine n.º 1825 ». In Rui Manuel Loureiro, *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*, 183-205. Lisboa : Biblioteca Nacional de Portugal.
- CUNHA, Ana Cannas da. 1995. *A Inquisição no Estado da Índia (1539-1550)*. Lisboa : Arquivos Nacionais da Torre do Tombo.
- DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. 1975. « La organización del viaje magallánico: financiación, enganches, acopios y preparativos ». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, éd. A. Teixeira da Mota, 265-314. Lisboa : Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- DOMINGUES, Francisco Contente. 2016. « Duarte Pacheco Pereira ». In *Dicionário da Expansão Portuguesa, 1415-1600*, 2 vols., éd. Francisco Contente Domingues, vol II, 823-828. Lisboa : Círculo de Leitores.
- DUVIOLS, Jean-Paul. 2005. *Le nouveau-monde : Les voyages d'Amerigo Vespucci (1495-1504)*. Paris : Chandeigne.
- EARLE, T. F.; LOWE, K. J. 2005. *Black Africans in Renaissance Europe*. Cambridge : Cambridge University Press.
- EZRA, Kate. 1984. *African Ivories*. New York : The Metropolitan Museum of Art, 1984.
- GARCIA, José Manuel. 1990. « Uma nova carta de marear: notícia do seu descobrimento ». *Oceanos* 5: 25-28.
- GARCIA, José Manuel. 1994. « Descobrimentos, “Mare Clausum” e tratados ». In *O Testamento de Adão*, éd. Francisco Faria Paulino, 77-101. Lisboa : Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

- GARCIA, José Manuel. 1997. *Tesouros da cartografia portuguesa*. Lisboa : Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses ; INAPA.
- GARCIA, José Manuel. 2007. *A viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*. Lisboa : Presença.
- GARCIA, José Manuel. 2008. *O Livro de Francisco Rodrigues. O primeiro atlas do mundo moderno*. Porto : Editora da Universidade do Porto.
- GASPAR, Joaquim Alves. 2012. « Blunders, Errors and Entanglements: Scrutinizing the Cantino Planisphere with a Cartometric Eye ». *Imago Mundi* 64: 181-200.
- GASPAR, Joaquim Alves. 2012. « De la Méditerranée à l'océan. Nouveaux problèmes, nouvelles solutions ». In *L'âge d'or des cartes marines : Quand l'Europe découvrait le monde*, éd. Catherine Hofmann, Hélène Richard et Emmanuelle Vagnon, 126-135. Paris : Seuil; Bibliothèque nationale de France.
- GASPAR, Joaquim Alves ; Henrique Leitão. 2018. « What is a Nautical Chart, really? Uncovering the Geometry of early Modern Nautical Charts ». *Journal of Cultural Heritage* 29 (1): 130-136.
- GASPAR, Joaquim Alves ; Henrique Leitão. 2019. « Early Modern Nautical Charts and Maps: Working through Different Cartographic Paradigms ». *Journal of Early Modern History* 23: 1-28.
- GASPAR, Joaquim Alves ; Antonio Sánchez. 2013. « Do Mediterrâneo au Mundo. Os alvares da cartografia ibérica do Renascimento ». In *360ª Ciência Descoberta*, Henrique Leitão (éd.), 63-91. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian.
- GAUTIER-DALCHÉ, Patrick. 2007. «The reception of Ptolemy's Geography (End of the Fourteenth to beginning of the Sixteenth Century)». In *The History of Cartography*, Volume III, Part I, éd. David Woodward, 285-364. Chicago; London : The University of Chicago Press.
- GAUTIER-DALCHÉ, Patrick. 2009. *La Géographie de Ptolémée en Occident (IV^e-XVI^e siècle)*. Turnhout : Brepols.
- GIL, Juan. 2009. *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganzas a Magallanes*, Sevilla : Fondation Cajasol.
- GIL, Juan. 2017. « Los hombres y el rol de la armada de Magallanes ». In *In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*, ed. Manuel J. Parodi Álvarez, 31-58. Sevilla: Junta de Andalucía; Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.
- GIL-BERMEJO GARCIA, Juana. 1973. « La Casa de Contratación de Sevilla. Algunos aspectos de su historia ». *Anuario de Estudios Americanos* XXX: 679-752.

- GONÇALVES, António Manuel. 2016. « Lisboa, João de ». In *Dicionário da Expansão Portuguesa, 1415-1600*, 2 vols., éd. Francisco Contente Domingues, vol II, 641-644. Lisboa : Círculo de Leitores.
- GUEDES, Max Justo. 1975. « A armada de Fernão de Magalhães e o Brasil ». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, éd. A. Teixeira da Mota, 363-377. Lisboa : Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- GUEDES, Max Justo. 1998. « O planisfério de Jorge Reinol (1519) e as ideias geográficas de Fernão de Magalhães ». *Mare Liberum* 15: 7-16.
- GUERREIRO, Inácio. 1992. *A carta náutica Jorge de Aguiar de 1492*. Lisboa : Inapa; Academia da Marinha.
- HENRIQUES, Isabel Castro. 2011. *Os Africanos em Portugal. História e memória séculos XV-XXI | Les africains au Portugal. Histoire et mémoire XV^e-XXI^e siècles*. Lisboa : Comité português do projecto UNESCO « A rota do escravo ».
- HORTA, José da Silva. 2013. « As tradições orais Wolof de transmissão cabo-verdiana ». In *Les ruses de l'historien. Essais d'Afrique et d'ailleurs en hommage à Jean Bouliègue*, éd. François-Xavier Fauvelle-Aymar et Bertrand Hirsch, 31-46. Paris : Khartala.
- JACOB, Christian. 2004. « Lieux de Savoir, une approche spatiale du savoir géographique au XVI^e siècle ». In *Mélanges de l'Ecole Française de Rome – Italie et Méditerranée*, 401-422. Rome : Ecole française de Rome.
- KUPČEK, Ivan (éd.). 2000. *Münchener Portolankarten: «Kunstmann I-XIII» und zehn weitere Portolankarten (...)| «Kunstmann I-XIII» and Ten Further Portolan Charts (...)*. München; Berlin : Deutscher Kunstverlag.
- LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. 1975. « Las longitudes geográficas de la Membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación ». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, éd. A. Teixeira da Mota, 137-178. Lisboa : Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- LAMB, Ursula. 1974. « Science by Litigation: a Cosmographic Feud ». *Terrae Incognitae* 6: 51-64.
- LEITÃO, Henrique. 2005. « La naissance du contexte de loxodromie ». In Raymond D'Hollander, *Loxodromie et projection de Mercator*, 19-25. Paris ; Monaco : Institut océanographique.

- LOBATO, Manuel. 2011. « A Man in the Shadow of Magellan. Francisco Serrão, the First European in the Maluku Islands, 1511-1521 ». *Revista de Cultura / Review of Culture* 39: 103-120.
- LOPES, Marília dos Santos. 2011. « From Discovery to Knowledge: Portuguese Maritime Navigation and German Humanism ». In *Portuguese Humanism and the Republic of Letters*, éds. Maria Barbara et Karl A. E. Enenkel, 425-445. Leiden : Brill.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2006. « O Atlântico visto de Istanbul ». *Xaraïb – Revista do Centro de Estudos Luso-Árabes* 5: 79-100.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2013. « Ecos das navegações portuguesas no *Kitab i-Bahriye* de Piri Reis ». *Abriu* 2: 11-38.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2017. « Fernão de Magalhães em Portugal ». In *In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*, ed. Manuel J. Parodi Álvarez, 19-29. Sevilla: Junta de Andalucía; Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2018. « Fontes de origem ibérica nos trabalhos geográficos e cartográficos de Piri Reis/ Iberian Sources in the Geographic and Cartographic Works of Piri Reis », In *Uma relação entre Portugal e a Turquia em torno de Piri Reis*, éds. José dos Santos Maia et Luís Couto Soares, 75-113. Lisboa : Academia de Marinha.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2019. « Buscar el Levante por el poniente: Martin Behaim revisitado ». *Cuadernos Hispanoamericanos* 824: 41-58.
- LUZ, Francisco Paulo Mendes da. 1975. « A Casa da Índia e os Armazéns da Guiné, Mina e Índias ». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, éd. A. Teixeira da Mota, 91-106. Lisboa : Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- LUZ, Francisco Mendes da. 1992. *Regimento da Casa da Índia*. Lisboa : Instituto de Cultura Portuguesa.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro. 1989. « Alguns fragmentos de mapas encontrados em Viana do Castelo e outras novidades do ano de 1988 para a história da cartografia ». *Revista da Universidade de Coimbra* XXXV: 309-322.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro, Luís Filipe F. R. Thomaz (éds.). 2006. *Atlas Miller*. Barcelona : M. Moleiro Ed.
- MARTÍN-MERÁS VERDEJO, Luisa. 2012. « Exploration et enjeux géopolitiques de la cartographie ibérique XV^e-XVI^e siècles ». In *L'Age d'or des cartes marines : Quand l'Europe découvrait le monde*, éds. Catherine Hofmann, Hélène Richard et Emmanuelle Vagnon, 110-125. Paris : Seuil ; Bibliothèque Nationale de France.

- MAFOS, Rita Cortez de. 1999. « O cosmógrafo-mor: o ensino náutico em Portugal nos séculos XVI e XVII ». *Oceanos* 38: 56-57.
- METCALF, Alida C. 2017. « Who cares who made the Map? The Cantino Map and its Anonymous Maker ». *e-Perimtron* 12 (1): 1-23, http://www.e-perimtron.org/Vol12_1.htm
- MORALES PADRÓN, Francisco. 1975. « Las instrucciones a Magallanes ». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, éd. A. Teixeira da Mota, 245-263. Lisboa : Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- MOREIRA, Rafael. 2015. « Pedro e Jorge Reinel (at. 1504-60). Dois cartógrafos negros na corte de d. Manuel de Portugal (1495-1521) ». *Terra Brasilis* 4. <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/1209> ; DOI : 10.4000/terrabrasilis.1209
- MOTA, Avelino Teixeira da. 1969. *Os regimentos do cosmógrafo-mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal*. Lisboa : Junta de Investigações do Ultramar.
- MOTA, Avelino Teixeira da. 1971. « D. João Bemoim e a expedição portuguesa ao Senegal em 1489 ». *Boletim cultural da Guiné Portuguesa* 26 (101): 63-111.
- MOTA, Avelino Teixeira da. 1975. « A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha ». In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, éd. A. Teixeira da Mota, 318-323. Lisboa : Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- MOTA, Avelino Teixeira da. 1975. « Gli avori africani nella documentazione portoghese dei secoli XV-XVII ». *Africa* 30 (4): 580-589.
- MURTEIRA, André. 2000. « A carreira de Duarte Pacheco Pereira ». In *Descobridores do Brasil: Exploradores do Atlântico e construtores do Estado da Índia*, éd. João Paulo Oliveira e Costa, 299-329. Lisboa : Sociedade Histórica da Independência de Portugal.
- OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues de. 1987. *Lisboa em 1551. Sumário*, ed. José da Felicidade Alves. Lisboa : Livros Horizonte.
- PAULINO, Francisco Faria (éd.). 1994. *O Testamento de Adão*. Lisboa : Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- PÉQUIGNOT, Stéphane, et Pierre Savy (éds.). 2016. *Annexer ? Les déplacements de frontières à la fin du Moyen Âge*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- POHLE, Jürgen. 2007. *Martim Behaim (Martinho da Boémia): Factos, lendas e controvérsias*. Coimbra : Minerva.

- POLÓNIA, Amélia. 2005. « Arte, técnica e ciência náutica no Portugal Moderno. Contributos da 'sabedoria dos descobrimentos' para a ciência europeia ». *Revista da Faculdade de Letras – História* 6: 9-20.
- PORTUONDO, María. 2009. « Cosmography at the Casa, Consejo and Corte during the Century of Discovery ». In *Science in the Spanish and Portuguese Empires 1500-1800*, éds. Daniela Bleichmar; Paula de Vos, Kristin Huffine, Kevin Sheehan, 57-77. Stanford : Stanford University Press.
- PULIDO RUBIO, José. 1950. *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla, pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos*. Sevilla : Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- RUIZ ASENCIO, José Manuel. 1994. « Os arquivos espanhóis e o Tratado de Tordesilhas ». In *O Testamento de Adão*, éd. Francisco Faria Paulino, 103-115. Lisboa : Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- SÁ, Isabel dos Guimarães de Sá. 2011. *De princesa a rainha-velha. Leonor de Lencastre*. Lisboa : Círculo de Leitores.
- SANDMAN, Alison D. 2008. « Controlling Knowledge: Navigation, Cartography and Secrecy in the Early Modern Spanish Atlantic ». In *Science and Empire in the Atlantic World*, éds. James Delbourgo et Nicholas Dew, 31-52. New York : Routledge.
- SANDMAN, Alison D. 2007. « Spanish Nautical Cartography in the Renaissance ». In *The History of Cartography*, éd. David Woodward, Vol. III, Part 1, 1095-1142. London : The University of Chicago Press.
- SARAIVA, José Hermano (éd.). 1997. *Ditos portugueses dignos de memória. História íntima do século XVI*. Mem Martins : Publicações Europa-América.
- SCHNAPP, Alain. 1993. *La conquête du passé. Aux origines de l'archéologie*. Paris : Editions Carré.
- SCHURHAMMER, Georg. 1963. « Una ipotesi sulla fine di Antonio Pigafetta ». In Georg Schurhammer, *Orientalia*, éd. Lázló Szilas, 459-461. Lisboa : Centro de Estudos Históricos Ultramarinos.
- SENOS, Nuno. 2002. *O Paço da Ribeira, 1501-1581*. Lisboa : Notícias Editorial.
- SERVENTIE, Alain. 2007. « Giovan-Francesco Giustinian: Osmanlı Donanmasına Venedik Teknik Yardımı (1531-1534) ». In *Türkler ve Deniz*, éd. Özlem Kumrular, 147-162. Istanbul : Kitap Yayınevi.
- SILVA, Amélia Polónia da. 1999. « Os náuticos da carreiras ultramarinas ». *Oceanos* 38: 113-128.

- SOUCEK, Svat. 1996. *Piri Reis and Turkish Mapmaking after Columbus*. London : The Nour Foundation; Azimuth Editions; Oxford University Press.
- SOUSA, Ivo Carneiro de. 2002. *A rainha D. Leonor (1458-1525). Poder, misericórdia, religiosidade e espiritualidade no Portugal do Renascimento*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
- SOYER, François Soyer. 2007. *The Persecution of the Jews and Muslims of Portugal. King Manuel I and the End of Religious Tolerance (1496-7)*. Leiden; Boston : Brill.
- TINHORÃO, José Ramos. 1988. *Os negros em Portugal. Uma presença silenciosa*. Lisboa : Caminho.
- TORIBIO MEDINA, José. 1920. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Fernando de Magallanes*. Santiago de Chile : Imprenta Universitaria.
- VAN DUZER, Chet. 2019. *Henricus Martellus's World Map at Yale (c.1491) Multispectral Imaging, Sources and Influence*. Cham : Springer.
- VARELA, Consuelo. 2019. « Los cronistas españoles del viaje Magallanes-Elcano ». In Rui Manuel Loureiro, *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães, 175-182*. Lisboa : Biblioteca Nacional de Portugal.
- VIAUD, Aude. 2001. *Correspondance d'un ambassadeur castillan au Portugal dans les années 1530. Lope Hurtado de Mendoza*. Lisbonne ; Paris : Centre Culturel Calouste Gulbenkian ; Commission nationale pour les commémorations des découvertes portugaises.
- VITERBO, F. Sousa. 1988. *Trabalhos náuticos dos Portugueses nos séculos XVI e XVII*, éd. José Manuel Garcia. Lisboa : Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- WICKI, Joseph (éd.). 1948-1988. *Documenta Indica*. Romae : Monumenta Historica Societatis Iesu. 18 vols.
- WIDEMANN, Jean. 2004. *Le nonius de Pedro Nunes et la mesure de la latitude au Portugal du XVI^e siècle*. Paris : Université de Paris 3 – Sorbonne Nouvelle. 2 vols (thèse de doctorat).

Astrología a bordo: Andrés de San Martín y el viaje de Magallanes

Leonardo Ariel Carrió Cataldi*

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 121-144. ISSN 0874-9671

Resumo

Andrés de San Martín, piloto na viagem de circum-navegação de Magalhães, é seguramente um dos tripulantes menos conhecidos da armada. A historiografia reteve principalmente os cálculos longitudinais que realizou durante a travessia, ignorando o seu papel como astrólogo. O presente artigo propõe contextualizar a figura de San Martín através de fontes espanholas e portuguesas relacionadas com a discussão sobre a posição e a posse das Ilhas Molucas. Argumenta-se que San Martín apenas emerge como uma figura relevante graças às crónicas portuguesas da segunda metade do século XVI e que está intimamente ligado a um saber astrológico através do qual o piloto tentou guiar a tripulação até às Ilhas das Especiarias.

Palavras-chave: Andrés de San Martín, astrologia, astronomia, navegação, impérios ibéricos, Idade Moderna.

Data de submissão: 06/05/2019

Data de aprovação: 03/11/2019

Abstract

Andrés de San Martín, a pilot who participated in the Magellan's circumnavigation of the globe, is one of the least known crew members of the armada. Historians have mainly paid attention to his role calculating longitude during the voyage, ignoring his role as an astrologer. In this article, I examine how San Martín was represented in Spanish and Portuguese sources dealing with the issue of the position and possession of the Moluccan Islands. I argue that San Martín only emerges as a relevant actor thanks to the Portuguese chronicles of the second half of the sixteenth century. As I show, he was always closely linked to astrological knowledge through which the pilot tried to guide the crew to the Spice Islands.

Keywords: Andrés de San Martín, astrology, astronomy, navigation, Iberian empires, Early modern period.

Date of submission: 06/05/2019

Date of approval: 03/11/2019

* British Academy, University College London, United Kingdom.
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-4715-2875>. E-mail: l.carrio.cataldi@ucl.ac.uk.

Astrología a bordo: Andrés de San Martín y el viaje de Magallanes

Leonardo Ariel Carrió Cataldi

Introducción

En una de las primeras historias impresas que ponen el foco de atención en la conquista de las islas Molucas¹, Bartolomé Leonardo de Argensola (1562-1631), su autor, escribe lo siguiente respecto a Rui Faleiro, portugués que participa en la preparación de la expedición de Magallanes, y a Andrés de San Martín, piloto que se embarca en la misma armada:

El Astrologo Faleyro perdido el juyzio, quedó en la casa de locos en Sevilla; venia en su lugar Andres de San Martin, a quien Magallanes escuchava en lo que dezía de los temporales, no en otras materias, como algunos le acumula[n], sino con la moderacion y entereza, que ordena la piedad Christiana. Y no es creyble que Magallanes consultasse ta[n] arduos sucessos con una facultad ta[n] falaz, como la judiciaria; y en medio de tan horribles peligros prefiriesse la Astrologia à la Astronomia (Argensola 1609, 16-17).

Las dificultades a las que Argensola se refiere son las crecientes tensiones, exacerbadas por el frío y los temporales, que surgen en la tripulación durante la búsqueda de un estrecho que conecte el océano Atlántico con el Pacífico. Para hacer frente a la incertidumbre, el piloto San Martín se habría orientado, según Argensola, gracias a la meteorología y a la posición de las estrellas, sin recurrir a la elaboración de juicios astrológicos que predigan el futuro a partir de las mismas.

La elección del lugar y del momento para publicar la *Historia* de Argensola—Madrid, 1609, ciudad convertida en capital de un imperio que desde 1580 reúne las posesiones de la corona portuguesa y española—se inscribe en un imbricado contexto. Por un lado, el de una reorganización política y social de las monarquías ibéricas que se reestructuran al ritmo de la expansión oceánica; por otro, y de manera concomitante, el de una permanente redefinición de las creencias y de los saberes que contribuyen a dicha expansión y que dan sentido al mundo que los actores de la Época

¹ Con anterioridad a la obra de Argensola existen algunos manuscritos (Gabriel Rebelo, António Galvão) e impresos (Maximiliano Transilvano, *Epistola de Moluccis insulis*, Colonia, París, Roma, 1523, entre los primeros), que abordan directa o indirectamente el tema. Véase: Loureiro 1997; Oliveira 2003; Sheehan 2008.

Moderna habitan. En su *Historia*, escrita pensando en la corte y a pedido del Consejo de Indias²—un organismo que ha asumido progresivamente un rol importante en la producción de saberes sobre el mundo—, Argensola aborda la evolución de la presencia española en el sudeste asiático. El objetivo es presentar un cuadro de análisis que permita entender mejor la reciente e inquietante irrupción inglesa y holandesa en la zona³. La *Historia*, por tanto, puede leerse como un alegato a favor de una mayor presencia, armada si fuera necesario, de la corona en la región.

Respecto a las creencias y a los saberes, Argensola no solo anota las posibles prácticas astrológicas en el entorno de Magallanes; también describe las profecías y supersticiones que circulan en las sociedades del sudeste asiático—algunas ligadas a la predicción por medio de las estrellas, como el vaticinio de la llegada de unos «hombres de hierro» que ayudarían a fortalecer «la gloria del Maluco»⁴. Argensola intenta dar cuenta, así, de una situación compleja, agudizada por la reciente presencia de «herejes» ingleses y holandeses en las islas del Pacífico. La atención que Argensola presta a estos elementos forma parte del argumento con el que apela a Felipe III a asegurar la introducción o restitución del evangelio en provincias tan remotas, «distantes cinco mil leguas del centro de su monarchia»⁵.

La oposición entre astrología y astronomía esbozada en el pasaje citado no es ajena, por tanto, a la articulación, en un discurso sobre la conquista, entre política y catolicismo en el marco de un imperio en expansión organizado en torno a la figura del patronato regio. El antagonismo es igualmente tributario de la necesidad que tiene Argensola de clasificar—entre la superstición y la herejía, pasando por la idolatría—la cosmovisión de esos grupos sociales descubiertos o redescubiertos («la superstición de Mahoma»; Argensola 1609, 11), desde un punto de vista europeo, allende el estrecho. Vista en retrospectiva desde el año en que Argensola publica su obra, la circulación de la noticia sobre la existencia de un paso que comunica el Atlántico con el Pacífico ha significado, para el Viejo Mundo, la apertura de una puerta por la que circulan saberes y confesiones de todo tipo. Entre 1577 y 1580, Francis Drake completa su particular circunnavegación, siguiendo la ruta abierta por Castilla e introduciendo un elemento más, tanto político como comercial y religioso, de desestabilización del

² Argensola 1609: «El rey».

³ Para una perspectiva general sobre este tema, ver Lach 1965; Friis 1967.

⁴ Ver Argensola 1609, 4 y sigs.

⁵ Argensola 1609: «Al rey Felipe III».

tablero geopolítico a escala mundial. Enfatizando la diferencia entre Rui Faleiro, quien es apartado de la empresa de Magallanes supuestamente por estar loco, y San Martín, quien finalmente se embarca en la travesía, Argensola aclara que el saber de las estrellas que ha conducido a Magallanes hasta las Molucas no equivale a la falacia de ninguna herejía ni a las predicciones y supersticiones propias de las sociedades de aquellas lejanas islas.

La distinción entre astronomía y astrología propuesta por Argensola es circunstancial, pero su esfuerzo por trazar una separación neta se suma al de otros muchos autores que, en diferentes momentos y por diversas razones, proponen una escisión, al menos teórica, entre ambas. La historiografía ha retenido e interpretado dicha distinción como una oposición que se resuelve, en el siglo que Argensola abre, con el triunfo de la astronomía. Una consecuencia de dicho enfoque, tan vigente como criticado, es la marcada insistencia historiográfica en la clasificación de dichos saberes subrayando una supuesta brecha irreconciliable entre cálculos astronómicos y predicciones astrológicas. El mundo universitario y académico de la Edad Moderna, cuya esencia reposa sobre una organización jerárquica precisa de saberes y sobre la transmisión de sus contenidos por medio de una característica definición de conceptos y enunciados, ha ofrecido documentos suficientes para fortalecer este enfoque⁶.

San Martín y el contexto del que surge, la Sevilla de la Casa de la Contratación, no escapan a los efectos de dicha perspectiva. Esta ha insistido en la utilidad del conocimiento producido en el entorno de la Casa, marginalizando la astrología y sus pronósticos por fútiles⁷. De las pocas alusiones que las fuentes del siglo XVI hacen a San Martín—de su puño y letra, directamente, nada tenemos—la historiografía ha principalmente retenido aquellas que permiten valorar los resultados de algunos cálculos longitudinales que San Martín habría obtenido durante la travesía con Magallanes. No conocemos con precisión, sin embargo, casi ninguno de los resultados, los métodos exactos empleados ni la aplicación efectiva de los datos obtenidos durante la expedición. En cuanto a la importancia acordada a la idea de exactitud, huelga recordar, esta es una cualidad siempre relativa y que solo ha podido ser evaluada conforme a criterios y a métodos modernos.

⁶ Para enfoques recientes sobre estas cuestiones véase Carolino 2003; Dooley 2014; Vermij et al. 2017.

⁷ Sobre la idea de utilidad del conocimiento en el contexto del imperio español y una perspectiva reciente sobre lo que se ha escrito con anterioridad sobre el tema ver Brendecke 2012.

En contraste con una perspectiva que ponga el acento en la clasificación formal de los saberes, el presente artículo pretende recontextualizar diferentes trazos de la vida de San Martín prestando especial atención a la coexistencia y correspondencia entre operaciones astrológicas y astronómicas, así como a la versatilidad de los conceptos e instrumentos que comparten y movilizan⁸. Basándome en documentos y crónicas del periodo, en su mayoría identificados previamente por la historiografía, argumentaré que San Martín solo emerge con fuerza como una figura ligada a los cálculos de la longitud y a la astrología gracias a las crónicas portuguesas de la década de 1550. El objetivo es reintegrar el rol de la astrología en la narrativa sobre su figura e interpretar la reconstitución de sus actividades en manos de los cronistas en relación con un momento político preciso y con la circulación de informaciones, impresas o manuscritas, por canales determinados. Fragmentos de información sobre las actividades de San Martín son vehiculados por dos canales diferentes, el castellano y el portugués, cada uno constituyendo, en este orden, las dos primeras partes de este artículo. En la tercera y última parte abordaré directamente la cuestión de la astrología.

San Martín, la armada y el circuito castellano

Antes de la expedición de Magallanes, la documentación en la que se hace referencia a San Martín ofrece pocos datos. Estos no permiten establecer una correlación directa entre su formación y el cargo que ocupará durante el viaje. Como en muchos otros casos en el contexto de la expansión de las coronas ibéricas, los diferentes miembros de una tripulación pueden aportar competencias adquiridas previamente o, simplemente, desarrollarlas durante la travesía. Más allá de los itinerarios personales de los actores que participan en este tipo de empresas, cabe subrayar que la preparación misma del viaje representa de por sí un atrayente mercado de posibilidades en el que estos luchan por obtener una posición ventajosa adaptando sus perfiles lo mejor posible para ello.

En el caso de San Martín, la vacante creada por la marginalización de Faleiro lo beneficia en el último momento. Pero a diferencia de San Martín, Faleiro había participado no solo en el proyecto intelectual sino también en el aprovisionamiento de la armada. La lista de mapas e instrumentos de orientación para equipar las naos, adquiridos por un valor total de 680 182 maravedíes, confirma el rol destacado de Faleiro, de Nuño García de

⁸ Entre la escasa bibliografía que recientemente ha adoptado un enfoque similar, cabe destacar Dunn et al. 2018.

Toreno—piloto y maestro de hacer cartas (1519-1527)—y de Magallanes, ya sea en la confección o en la adquisición de astrolabios, mapas y brújulas, entre otros instrumentos y pertrechos. En la Sevilla de la Casa de la Contratación, la participación en dicho mercado queda, al menos en teoría, amplia pero no totalmente regulada por el sistema de licencias que se deben obtener para fabricar y abastecer los barcos de la carrera de las Indias o, incluso, para embarcarse como piloto⁹.

Cabe indicar, retomando algunos detalles aportados por la historiografía sobre la vida de San Martín antes de partir con Magallanes, que las primeras menciones que se hacen a él están relacionadas con la figura de Francisco Pinelo. Genovés encargado de inyectar dinero en varias empresas de la corona, Pinelo obtiene el importante cargo de factor de la Casa de la Contratación. Poco años después de la creación de la Casa en 1508, cuando Américo Vespucio asume su cargo de Piloto Mayor y se establece el sistema de la «carta de examinación» y del «padrón real» (mapa de referencia), San Martín figura como recaudador y apoderado de Pinelo. Años más tarde, en 1511, tras la muerte de Pinelo, San Martín pasa a ser servidor de otra figura clave de la administración de la Casa, su tesorero, Sancho de Matienzo¹⁰.

En primera instancia, por tanto, la figura de San Martín está ligada a dos funciones cruciales de la administración de la Casa. Sin embargo, tras la muerte de Américo Vespucio en 1512, remplazado por Juan Díaz de Solís (1512-†1516), se le asigna a San Martín un pago como piloto, diferente del de Piloto Mayor. Meses más tarde, otro documento menciona, sin mayor precisión y de manera indirecta, que San Martín tiene acceso al padrón real¹¹.

La muerte de Juan Díaz de Solís abre, para San Martín, la posibilidad de obtener el título de Piloto Mayor, una posibilidad que es, sin embargo, desestimada en 1517¹². Al ser Faleiro descartado como tripulante de la armada de Magallanes, San Martín consigue ser nombrado piloto de una de las naves de la armada, la San Antonio. El puesto le permite obtener un

⁹ AGI, Patronato, 34,R.10. Documento reproducido en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 162-182.

¹⁰ Archivo Histórico Provincial de Sevilla. Sign. 9106P, fecha 04/27/1508 y IV, 1511, 4 f. Debemos a Juan Gil la identificación de dichos documentos: remito al breve resumen de la vida de San Martín que el autor propone (Gil 1987). Evidentemente, la historiografía sobre la Casa de la Contratación es muy extensa. Entre los trabajos clásicos cabe citar Pulido Rubio 1950. Para perspectivas más recientes, véase Acosta Rodríguez et al. 2003; Portuondo 2009a.

¹¹ La fecha de la nominación es el 22/05/1512 (AGI, Contratación, 5784,L.1,F.17V). El sueldo es de veinte mil maravedíes anuales. En cuanto al padrón real, la mención a San Martín se hace en la licencia dada a Juan Vespucio, el 12/07/1512 (AGI, Indiferente, 418,L.3,F.324V-325V).

¹² AGI, Indiferente, 419,L.6,F.607R-608R.

aumento de salario, cuyo valor intenta renegociar junto a otros tripulantes (Juan Rodríguez Serrano, Juan Rodríguez Mafra, Vasco Gallego) meses antes de embarcarse. No tenemos argumentos de peso para pensar que su nombramiento como piloto se deba a su experiencia previa en algún cargo similar. San Martín parece representar, más bien, una solución aceptable a la vacante de Faleiro, con quizás algo de conocimiento en navegación y, sobre todo, excelentes conexiones personales en la Casa de la Contratación. Podemos sin embargo estar seguros de que embarcarse permite a San Martín resolver, al menos provisionalmente, otra cuestión. Durante su asociación a la tesorería de la Casa se ha generado un importante desfase en las cuentas del que San Martín debe hacerse cargo. San Martín paga esta deuda gradualmente desde 1515 hasta que, gracias a su inminente partida con la armada, consigue aplazarla¹³.

Durante y tras el viaje, el nombre de San Martín es raramente mencionado por los diferentes tripulantes que toman notas a lo largo de la travesía o aquellos que darán voz a los pocos supervivientes que regresan en 1522. Sabemos que, después de que la San Antonio se separe del conjunto de la armada como consecuencia de desavenencias con Magallanes, regresando a España en mayo de 1521, San Martín navega probablemente en la Trinidad¹⁴.

Entre los principales documentos que nos han llegado sobre la expedición, las múltiples notas con datos para la determinación de las coordenadas geográficas tomadas por el contramaestre de la nao Trinidad, Francisco Albo, no refieren de manera explícita a la actividad de San Martín¹⁵. En cuanto al relato de Maximiliano Transilvano, elaborado con fines propagandísticos a partir de las informaciones brindadas por los supervivientes,

¹³ Los documentos referidos son, por orden, los siguientes: aumento de sueldo, 20/03/1518 (Indiferente, 49,L.7,F.700R); carta al rey Carlos I solicitando un aumento de sueldo durante el tiempo que durara la expedición, 30/06/1519 (AGI, Patronato, 34,R.9); desfase de las cuentas en la Casa de la Contratación (AHPS, IV, 1515, ff. 192r); aplazamiento de la deuda de San Martín y finiquito (AHPS, IV, 1519, 3 f. 281r ss.). Estos últimos documentos son citados y comentados por Gil 1987.

¹⁴ La información sobre este detalle es ambigua. Andrea Casanova señala que San Martín habría navegado en la Trinidad. Martín Fernández de Navarrete había señalado, sin embargo, que San Martín se había pasado a la San Antonio antes de que esta se separase de la armada. Ver Pígafta 1999, 247; Fernández de Navarrete 1851, I: 98.

¹⁵ Francisco Albo, *Diario ó derrotero del viage de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil, hasta el regreso á España de la nao Victoria, escrito por Francisco Albo*, s. f. Transcrito en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 209-247.

omite generalmente nombres propios de tripulantes y es igualmente parco en detalles que permitan intuir alguna relación directa con San Martín¹⁶.

En este tipo de documentación, producida al calor del viaje, el nombre de San Martín emerge bajo la pluma de Antonio Pigafetta. Este lo menciona de pasada como uno de los veinticuatro hombres, «nuestro astrólogo», asesinado en la isla de Cebú, cuando una parte de la tripulación desembarca a petición del rey local y es asesinada el primero de mayo de 1521 en una emboscada (Pigafetta 1999, 247 [705]). Tras la circunnavegación, la principal noticia sobre San Martín, que Pigafetta difunde en múltiples cortes y lenguas europeas, es por tanto la de su desaparición.

Antes del regreso de Elcano, el retorno de la nave de San Antonio en la que viajaba San Martín ya había puesto en circulación, aunque de manera restringida, algunos rumores sobre lo que había sucedido antes de cruzar el estrecho cuando la San Antonio se separó de la armada. Entre otros, que San Martín fue torturado por Magallanes, como consecuencia de «una figura hecha de la navegación» realizada por el piloto quien la habría arrojado, expreso, al mar¹⁷. Incluso tras el regreso de Elcano, la documentación es relativamente ambigua respecto a la suerte de San Martín. Ni muerto ni vivo, hay que entender que San Martín está desaparecido. Sus familiares lo dan por muerto, lo que les permite reclamar en varias ocasiones indemnizaciones económicas¹⁸. Elcano, sin embargo, en su testamento, menciona libros de astrología y objetos que le gustaría dar a San Martín si lo encontrasen vivo:

[...] otro libro de astrología, e si toparen a Andres de San Martin que se lo den los dos libros al dicho Andres de San Martin [...]. Mando que se den al dicho Andres de San Martin tres varas de paño colorado de Londres pa una chamarra.¹⁹

¹⁶ Maximiliano Transilvano, *Epistola de Moluccis insulis*, Colonia, París, Roma, 1523. Entre otros documentos consultados, el texto de Ginés de Mafra ofrece información de los tripulantes acompañada de descripciones extensas pero el nombre de San Martín no aparece; tampoco en el manuscrito del piloto genovés anónimo. Para el texto de Mafra puede consultarse la edición realizada por Blázquez 1920 y para el texto del piloto genovés véase el comentario y la lista de ediciones comentadas en Pigafetta 1999, 44, o la antigua edición y traducción de Stanley of Alderley 1874, 1-19.

¹⁷ Carta del contador Juan López de Recalde sobre la llegada de la nao San Antonio, 12/05/1521. Documento transcrito en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 201-2018.

¹⁸ Documento sobre Cristóbal de San Martín, heredero de Andrés de San Martín, 22/07/1525 (AGI, Indiferente, 420,L.10,F.33V-34V); documentos sobre la hija de San Martín, 05/04/1530 y 11/04/1530 (AGI, Indiferente, 1952,L.1,F.82-82V y F.87); documento sobre el pago al hermano de San Martín, Cristóbal 18/03/1535 (AGI, Indiferente, 1961,L.3,F.251V-252).

¹⁹ Véase la sección «Documentos sobre Juan Sebastián Elcano: testamento y otros instrumentos relativos a su familia». AGI, Patronato, 38,R.1. Documento reproducido por Fernández de Navarrete 1985.

Si poco queda claro sobre la suerte de San Martín tras el viaje, el retorno de la nao Victoria tampoco clarifica la posición geográfica de las islas Molucas. La posibilidad de demarcar un antimeridiano, diametralmente opuesto al de Tordesillas, emerge con la expedición de Magallanes como una solución teórica que podría zanjar la discusión. Pero las informaciones aportadas por los supervivientes de la circunnavegación solo abren un nuevo periodo de discusión durante el cual la figura de San Martín no parece jugar ningún rol determinante. Sin contar con datos ni métodos precisos, el regreso de Elcano impulsa el debate sobre la posesión de las islas, más en términos políticos que geográficos²⁰. De hecho, la simple idea de derecho de conquista y de negociación política y económica de las posesiones resulta más eficaz que el reparto a base de astrolabio, medidas y mapas.

El problema de la longitud no es teórico. Al igual que la latitud, la longitud es un concepto plenamente conocido. Su cálculo reposa en la relación entre los 360 grados que definen el globo terráqueo y la rotación de este (o la de los astros, según el sistema ptolemaico) en 24 horas. Se asume así que la observación de un mismo fenómeno celeste en diferentes partes del mundo permite transformar la diferencia horaria entre los dos puntos en grados de distancia longitudinal siendo una hora de diferencia equivalente a quince grados. Se requieren por tanto tablas con datos astronómicos que registren, para una posición geográfica ya conocida, determinados fenómenos celestes igualmente perceptibles desde otro punto geográfico para el que se desea calcular sus coordenadas. El problema es ante todo práctico, ya que el cálculo depende de diferentes variables, entre otras: la frecuencia misma de fenómenos que sean observables en distintos puntos del globo, poder contar con condiciones meteorológicas que hagan posible su medida y observación, así como disponer de tablas e instrumentos adecuados.

Antes y después del viaje de Magallanes, una gran diversidad de tratados aborda el problema de la longitud. En el contexto de la expansión de la corona portuguesa, el conocido como *Livro de Marinharia* de João de Lisboa renueva el interés por diferentes métodos susceptibles de ser aplicados en el mar (Bellec 2002, 37-60). Entre otros, la asociación de la declinación magnética a los meridianos—descartada ulteriormente por João de Castro, pero aún utilizada durante el viaje de Magallanes—o la utilización de eclipses que Juan López de Velasco privilegiará en el proyecto de descripción de las Indias en el último cuarto del siglo XVI (Portuondo 2009a; Portuondo 2009b, 249-276). Faleiro, como Alonso Santa Cruz, es el responsable

²⁰ Esta perspectiva es defendida, con argumentos de peso, por Esquerria Abadía 1975, 3-26.

de producir un catálogo y descripción de esos métodos, que Magallanes y Andrés de San Martín emplearán durante la travesía²¹.

La mayoría de la documentación escrita al hilo del viaje de Magallanes ofrece datos que evidencian la dificultad del cálculo de la longitud y la inviabilidad práctica del trazado de un meridiano y antimeridiano. Los múltiples intentos realizados permiten constatar la importante diversidad de unidades de medida usadas, la disparidad de resultados obtenidos y los múltiples puntos utilizados como meridianos de referencia. Estas diferencias se hacen evidentes en las Juntas de Badajoz-Elvas (abril-mayo 1524). Entre los representantes de las posiciones más extremas y explícitas, Hernando de Colón afirma, respecto a la posesión de las islas Molucas, que se trata de un problema de Derecho y no de astrólogos ni cosmógrafos y que además de las islas de las especias, también Persia, Arabia e India pertenecen a los Reyes Católicos²². El Tratado de Zaragoza de 1529, en el que Carlos V acepta 350 mil ducados por el usufructo de las islas, es la prueba de que es más factible resolver el conflicto por medio de la negociación política y diplomática que trazando un antimeridiano.

En las juntas y negociaciones llevadas a cabo durante estos años, cada parte expone sus argumentos en base a los datos obtenidos gracias a diferentes circuitos de información. En el caso castellano, este ha sido privado de parte de la documentación resultante de la expedición que se encontraba en la nave Trinidad, la cual no consigue continuar el viaje con la Victoria por desperfectos técnicos y acaba cayendo en manos de los portugueses en aguas de las Molucas en noviembre de 1522. Ginés de Mafra, uno de los prisioneros sobrevivientes, cuenta, al declarar finalmente el 2 de agosto de 1527 en Valladolid tras abandonar la prisión, los años de penuria pasados en las cárceles portuguesas entre Ternate y Lisboa. Según Mafra, es precisamente el hecho de que los portugueses descubriesen que poseía los libros de San Martín lo que ha causado que sea retenido prolongadamente en la cárcel de Lisboa. Tras su liberación, los portugueses confiscan esta documentación²³.

Si estos papeles se quedan de momento en los archivos portugueses, del lado castellano las múltiples expediciones que suceden a la de Magallanes no despejan ni las dudas sobre la posición de las islas ni las incógnitas sobre la función y el destino de San Martín. Andrés de Urdaneta, quien

²¹ El texto de Faleiro fue identificado por Mota 1953; Mota 1986. El manuscrito de Alonso de Santa Cruz, *Libro de las longitudes*, se conserva en la Biblioteca Nacional de España.

²² Este pasaje es señalado por Esquerria Abadía 1975, 23-24.

²³ Véase AGI, Patronato, 34,R.27, F. 7v.

participa en la expedición de García Jofre de Loaísa (1525-1536), en la que Elcano morirá, reimpulsará el debate sobre la determinación de la longitud cuando, años más tarde, logra identificar la ruta de tornaviaje entre Manila y Acapulco (1565). La serie de informes redactados durante estos años con la intención de dilucidar la cuestión de la posición y posesión de las islas dan cuenta de la incertidumbre reinante hasta la fecha, de la tergiversación de las informaciones por motivos políticos, así como de la diversidad de los métodos empleados para calcular las coordenadas geográficas. Urdaneta, uno de los autores de dichos informes, quien afirma apoyarse tanto en las tablas del rey Alfonso como en las de Copérnico, se posiciona a favor de una posesión española de las islas. Los datos que ofrece son numerosos, aunque en cuanto a los mecanismos para obtenerlos solo hace referencia a un instrumento «de talla mediana», sin más especificaciones, usado por Martín de Rada, a quien Urdaneta habría acompañado en la realización de ciertas mediciones²⁴.

En los años previos a la unión de las coronas (1580), Juan Bautista Gesio, espía en la corte portuguesa al servicio de Felipe II, escribe también varios memoriales en los que aconseja al monarca sobre sus derechos y posesiones en Asia²⁵. Gesio regresa a Madrid en 1574 posibilitando así el acceso a numerosos documentos extraídos de los archivos portugueses—entre otros, posiblemente, los papeles de San Martín²⁶. Efectivamente, Gesio cita al piloto en su informe sobre el problema que representan las expediciones inglesas para la corona. Pero solo lo menciona al describir las condiciones idóneas del estrecho para acoger una colonia que permita impedir el paso de los ingleses y desestabilizar el comercio de los portugueses en el Pacífico²⁷. Tampoco el Cronista Mayor Antonio de Herrera y Tordesillas, quien habría consultado los papeles de San Martín, saca verdadero provecho de estos materiales. En sus *Décadas* (1601-1615), el cronista ofrece algunos datos confusos, introduciendo la información de un supuesto eclipse de sol observado por San Martín el 11 de octubre de 1520 que no fue, sin embargo, visible en América del Sur. Estos datos solo permiten subrayar, una vez más, la diversidad de métodos (oposición de la Luna y de Júpiter, variación

²⁴ AGI, Patronato, 49,R.12. La mayoría de los pareceres están recogidos en AGI, «Declaraciones de testigos: soberanía Maluco, Filipinas, Cebú».

²⁵ La sección Patronato del AGI conserva los memoriales sobre Japón (abril 1577), sobre Filipinas (abril 1578) y sobre el estrecho de Magallanes y las islas Molucas (agosto de 1579).

²⁶ Véase Andrés 1967; Vicente Maroto et al. 1991, 71.

²⁷ AGI, Patronato, 33,N.2,R.7.

de la aguja, observación de eclipses) que habría seguido San Martín en sus múltiples intentos por obtener distancias longitudinales²⁸.

Post-viaje, post-mortem? San Martín y el circuito portugués

Aunque bebiendo probablemente de las mismas fuentes robadas por Gesio, Fernão Lopes de Castanheda por un lado y João de Barros por el otro hacen emerger una figura de San Martín distinta a través de sus proyectos monumentales de edición sobre la expansión de la corona portuguesa (Coímbra, 1551-1554 y Lisboa, 1552-1563 respectivamente). Barros y Castanheda son explícitos sobre la manera en que han obtenido documentos escritos por San Martín, quien habría muerto, según Barros, junto a Magallanes y no en la emboscada de Cebú²⁹. Duarte de Resende, factor de las Molucas, habría transmitido parte de la documentación recuperada por Antonio de Brito, gobernador portugués en las Molucas, en la nave Trinidad³⁰. Cabe precisar que la explicación ofrecida por Barros sobre este episodio y la descripción del trato dado a los españoles son extremadamente parciales. Barros evita mencionar, por ejemplo, lo que Ginés de Mafra explica en Valladolid: el mal trato dado a los prisioneros españoles a lo largo del viaje de regreso hasta Lisboa y que los documentos de San Martín son directamente confiscados a Mafra estando este aún en prisión.

Según Barros, esta documentación consiste en un libro con algunos papeles (Barros 1563, 149v.)³¹. Como precisa ulteriormente, se trata de «principalmente hum livro que elle Andres de San Martim escreveo de sua mão, em o qual estaa o descurso do caminho que fez, & de todas suas alturas, observaçoẽs, & conjunçoẽs que tomou» (Barros 1563, 153v.)³² que contiene,

²⁸ Sobre la problemática en torno al eclipse, ver Laguarda Trías 1975, 165-167.

²⁹ A diferencia de Pigafetta, como se señaló, Barros afirma que San Martín habría muerto junto con Magallanes el 27 de abril de 1521. Barros 1563, 151.

³⁰ Antonio de Brito informa sobre la situación por carta a João III, pero en el documento solo se menciona que se han confiscado cartas y astrolabios procedentes de la Trinidad. Carta fechada el 06/05/1523 y reproducida por Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 305-311.

³¹ «E porque hu[m] destes seus mandados foy ter á nao capitam Duarte Barbósa, onde estava o astrólogo Andres de San Mar[t]im: o qual registou este mandado em hum livro, & ao pe pos sua respósta pera em todo tempo elle dar razam de sy; & este seu livro com algu[n]s papeis seus, por elle falecer naquelas partes de Maluco, nós os ouvemos, e temos em nõsso poder [...]».

³² «Do qual eu ouve algu[n]s papees que lhe achey, entre os quaes foy hum livro feito per elle de toda aquella sua viagem: & assi ouve outros papees, & livros, que Duarte de Resende Feitor de Maluco recolheo do Astrológo Andres de San Martin. Porque como era Latino & hómem estudioso das cousas do mar & Geografia, entendeo logo nellas: & vindo a este Reyno, ouvemos delle alguns [...]».

como luego añade, información sobre un eclipse de sol (Barros 1563, 154v.). Castanheda, por su parte, detalla otros materiales hallados supuestamente en la nave junto a los «livros do astrologo San Martim»: dos planisferios realizados por Pedro Reinel, varios mapas con el camino de los portugueses hasta la India y de la India a las islas Malucas (Castanheda 1979, II: 218 [lib. VI, cap. XLI])³³.

Apelando a la figura de San Martín y a los cálculos que este habría realizado, Barros y Castanheda persiguen un claro objetivo: validar la hipótesis que las Molucas se encuentran en el hemisferio portugués. Se trata por lo tanto de una estrategia política que permite a los cronistas portugueses sostener, tras las infructuosas juntas de Badajoz-Elvas, que existen datos para demostrar que las Molucas pertenecen legítimamente a los portugueses. Ante la extendida promoción que Pigafetta había hecho del viaje, primero recorriendo las cortes europeas y luego gracias a las ediciones de su relato, Barros y Castanheda ponen en circulación una interpretación claramente geopolítica de los resultados de la expedición. Ambos promueven un argumento de peso: las pocas fuentes de carácter principalmente técnico de la expedición que han llegado a Europa, aspecto ciertamente algo marginal tanto en Pigafetta como en Maximiliano Transilvano, confirman la pertenencia de las islas a la corona portuguesa (Laguarda Trías 1975)³⁴. Dicho de otro modo, son los propios actores de la expedición castellana los que han demostrado la falsedad de los presupuestos que motivaron la circunnavegación al servicio del monarca español.

Así, a Barros le interesa más subrayar el supuesto resultado final de las observaciones que los datos mismos. El cronista afirma conocer los resultados de los cálculos longitudinales realizados por San Martín, en su mayoría, antes del paso del estrecho. Según el cronista portugués, San Martín, quien utiliza como referencia el meridiano de Sevilla, habría efectuado estas operaciones el 17 de diciembre de 1519 en Río de Janeiro, observando una conjunción de Júpiter y la Luna; el 1 de febrero de 1520, a partir de una oposición de la Luna y de Venus; el 23 de febrero, a partir de una oposición del Sol y de la Luna; el 17 de abril 1520, gracias a un eclipse de Sol, y el 23 de diciembre,

³³ «[...] e na nao forão achados livros do astrologo Sam Martim q[ue] h[ic]ia co Fernão de magalhães e faleceo na viagem, & assi dous planispherios de Fernã de magalhães feytos por Pero reynel, e outras cartas grandes do caminho dos portugueses ate a India e quarteiros dela ate Maluco, & todos errados: e assi forão achados os livros de todos os pilotos das naos daqla armada, e dos verdadeiros pareceres daqla viage: em q[ue] se achou por eles mesmos ser Maluco e Bada do descobrimento del rey de Portugal: e todos estes livros e instrumentos forao entregues por Antonio de brito ao feytor [...]».

³⁴ El derrotero de Francisco Albo apunta igualmente en esta dirección.

tras superar el estrecho, con referencia a una oposición del Sol y de la Luna (Barros 1563, 153v). Pero Barros se reserva, según afirma en su crónica, los detalles de dichos resultados con excepción del valor obtenido gracias a el eclipse de Sol sobre el que cabe hacer un comentario más adelante.

La historiografía ha deducido, a veces a partir de indicios poco claros, algunos detalles sobre las operaciones realizadas por San Martín que Barros señala³⁵. Es, sin embargo, la simple posesión de los papeles de San Martín, y no tanto los detalles de las operaciones, lo que permite a Barros posicionarse y reaccionar, como el cronista escribe, ante la circulación de informaciones falsas respecto a la expedición de Magallanes:

E porque acerca desta materia algu[m]as pessoas tem escripto cousas de que não tiveram boa informaçam, & outros maleciósamente dizem muytas falsidades: o que aquy dissermos seraa do mesmo seu livro, por ser parte sem sospecta polo que tóca a nossa. (Barros 1563, 153v.)

Barros y Castanheda presentan a San Martín como un garante de la posición de Portugal en el sureste asiático en contraposición a otros miembros de la armada, quienes, como escribe Castanheda, reducen las distancias por temor a salirse del límite de Castilla (Castanheda 1979, II: 164 [lib. VI, cap. VII]). Barros se posiciona, así, como un simple mensajero directo de las palabras de San Martín. Su insistencia en transmitir las con transparencia, transcribiendo pasajes enteros de los papeles de San Martín, refuerza dicha estrategia. Un ejemplo claro es cuando, a propósito de una observación (realizada en un lugar que Barros no quiere desvelar), el cronista transcribe en portugués lo que San Martín habría escrito sobre el error obtenido en las distancias longitudinales como consecuencia, quizás, de las tablas utilizadas (Barros 1563, 154). Otro ejemplo es la transcripción del parecer que San Martín habría dado por escrito a Magallanes en el momento crucial de saber si se debía seguir con el viaje o no: «Porque se veja nam per nós, mas per suas próprias palavras [...] estas sam suas palavras formaes & frasis da escriptura sem mudar letra segundo estava registado per Andres de San Martim [...]» (Barros 1563, 149v-150). En el pasaje que Barros cita, San Martín se muestra prudente dadas las dificultades meteorológicas y la escasez de víveres, sin argumentar, no obstante, razones específicamente ligadas a la distancia que queda por recorrer (Barros 1563, 150-151).

³⁵ Laguarda Trías propone que los primeros cálculos de San Martín deben corresponder a Cabo Verde y también afirma que las coordenadas registradas por Albo en Suluán fueron realizadas por San Martín. Sin embargo, merecería que se aporten más argumentos para sostener tales hipótesis. Laguarda Trías 1975: 157 y 168.

En realidad, como ya se señaló, desconocemos los detalles de cómo San Martín realizó las operaciones, aunque sabemos que pudo usar algunos de los métodos descritos por Rui Faleiro (Barros 1563: 154-154v.)³⁶. De hecho, como la historiografía ha demostrado, la referencia al eclipse de sol en la bahía de San Julián que habría permitido a San Martín obtener un valor longitudinal próximo a la exactitud según parámetros actuales—único valor proporcionado por Barros y Castanheda—es problemática. Diferentes autores han comprobado que dicho eclipse no pudo ser ni previsto ni visible en Europa y, por tanto, registrado en las tablas que permitirían calcular la diferencia horaria entre el meridiano de Sevilla (que San Martín usa como referencia, según Barros) y el punto de observación de San Martín (Laguarda Trías 1975, 161-164)³⁷.

Pero ante la variedad de meridianos de referencia, de métodos utilizados—entre otros, la variación de la aguja— y la opacidad de algunos resultados, Castanheda y Barros se decantan por sacar provecho de un argumento irrefutable sin brindar al lector todas las pruebas: el propio piloto de la armada demuestra que el objetivo último de Magallanes, demostrar que las Molucas se encuentran en el lado castellano, no puede ser defendido³⁸. Con su arte, según Barros, San Martín desmiente lo afirmado por otros medios, como algunos mapas e instrumentos (Barros 1563, 154).

Es por esta razón que Barros presta atención a la fiabilidad de las tablas usadas por San Martín, refiriéndose en varias ocasiones a los errores que estas contendrían. Según Barros, el propio San Martín subraya ciertas anomalías en las tablas en un fragmento que el cronista transcribe (Barros 1563, 154). En este, San Martín alude a errores en los cálculos realizados, posiblemente ocasionados por inexactitudes en las tablas astronómicas que utiliza: el *Almanaque* de Johannes Regiomontanus (1436-1476) editado por Liechtenstein. Pero en el pasaje transcrito, San Martín se abstiene de atribuir los errores de las tablas tanto a Regiomontanus, por la gran «autoridad» que el mismo representa en el campo de la astronomía, como a Liechtenstein,

³⁶ «elle [Duarte de Resende] me deregio hum tractado sobre esta navegação de Castilla, como quem teve na mão huus apontamentos que o Astrólogo Faleiro tinha feitos antes de sua doudice, nos quâes dáva modo como se poderia verificar a distancia dos meridianos [...] Do qual regimento q[ue] era de trinta capítulos, Andres de Sa[n] Marti[m], como home[m] douto na Astronomia co[n]cedo o quarto capitolo: q[ue] era pelas co[n]junções & oposições da Lua com os outros Planetas por ser causa certa & fácil».

³⁷ Laguarda argumenta que San Martín se habría valido de «conjunciones y oposiciones con estrellas y planetas», lo que no resuelve necesariamente el problema.

³⁸ Como afirma Laguarda, la determinación de la longitud de la isla de Sulían realizada por Albo antes de que Magallanes llegara a las Molucas ya anticipó el fracaso del objetivo principal de la expedición. Laguarda Trías 1975, 172.

dado el «crédito» y la larga difusión de sus trabajos³⁹. Más adelante, en un pasaje confuso, Barros retoma el tema de los errores comentados por San Martín. La intención de Barros es aclarar que las incongruencias en los papeles que circulan tampoco se pueden achacar a Duarte de Resende, quien los ha transmitido. Según Barros, por tanto, los problemas son seguramente atribuibles al impresor de las tablas usadas por San Martín.

De estas notas se desprenden dos consideraciones evidentes, pero que merecen ser destacadas. Por un lado, la propia generación de datos está estrechamente ligada a la circulación de manuscritos e impresos. Por otro, para los cronistas portugueses, la validez de los datos aportados por San Martín parece depender más del canal de información por el que han circulado que de los métodos empleados por el piloto en sus cálculos. Ni Barros ni Castanheda se muestran muy interesados en este tipo de detalles más técnicos.

San Martín, la astrología y el viaje de Magallanes

Junto a este San Martín «portugués» responsable de datos longitudinales que permiten avalar la hipótesis de la ubicación de las Molucas en el hemisferio lusitano, tanto Castanheda como Barros subrayan, con claridad, la astrología como una dimensión más del viaje de exploración y de las sociedades con las que los europeos entran en contacto. A fin de cuentas, la correspondencia entre posición geográfica en la tierra y el sistema de esferas celestes, del que la cartografía puede sacar provecho para el cálculo de las coordenadas geográficas, es la columna vertebral misma de la astrología. Esta debe ser entendida como la organización de un conjunto de principios que explican las consecuencias físicas de dicha relación en el mundo sublunar. El cálculo de la longitud y la adaptación de tablas astronómicas son, de hecho, operaciones corrientes en la confección de diferentes tipos de pronósticos astrológicos.

Volviendo al momento de los preparativos del viaje de Magallanes y al binomio Faleiro-San Martín, Barros afirma que el primero, en su calidad de astrólogo judicial, ha ayudado a Magallanes a convencer a los marinos de que las Molucas se encuentran en la demarcación castellana (Barros 1563,

³⁹ El texto al que se refiere San Martín, que no había podido ser identificado por Laguarda, es Johannes Regiomontanus, *Ephemerides, sive Almanach perpetuum*. Venecia, Petrus Liechtenstein, Johannes Lucilius Santritter, 1498. Laguarda Trías 1975, 156. Cabe recordar además que Regiomontanus es uno de los que difunden el uso de las distancias lunares para el cálculo de la longitud. Ver Roche 1992; Zinner 1990.

147)⁴⁰. Castanheda, por su lado, en un capítulo similar al de Barros dedicado a explicar cómo Magallanes convenció a Carlos V de la posición de las Molucas, descalifica sin embargo a Faleiro y presenta a San Martín como el responsable de averiguar, por medio de la astrología, si las islas Molucas y Bada eran «do descobrimento e conquista de Castela ou não». Ambos presentados como astrólogos, las competencias de Faleiro son menospreciadas explícitamente por Castanheda: «faziasse grande astrologo, mais não savia nada». Faleiro es, no obstante, quien da a Magallanes «un grande regimento» por el que San Martín podrá determinar «a altura de leste a oeste» y la posición de las islas (Castanheda 1979, II: 161 [lib. VI, cap. VI]).

Desde ese momento inicial, Castanheda y Barros relacionan, así, el viaje de la armada con un bagaje cultural heterogéneo en el que la astrología se entremezcla con otras formas de adivinación. Según Castanheda, Faleiro pudo anticipar, a diferencia de lo que Barros escribe sobre San Martín, el trágico destino de la armada de Magallanes, no necesariamente gracias a una práctica astrológica, sino por «familiar». Esta especie de demonio habría aconsejado a Faleiro abortar la expedición. El término «familiar» remite a un universo de prácticas con el que la astrología, como arte de la pronosticación, se codea sin necesariamente confundirse: el de la magia y de los hechizos inspirados, en este caso, por el demonio. Mencionados de manera menos frecuente en la literatura en comparación con las prácticas de astrología judiciaria, los familiares son citados, por ejemplo, por Diogo Couto al describir los ritos y ceremonias practicados por las poblaciones que viven entre el Indo y el Ganges:

E pera cobrarem mayor credito, & autoridade com todos (por q[ue] são os mores hypocritas do mundo) ajudaõse pera tudo da arte Magica, feitiçarias, familiares, benzedeiros, & lançadores de espiritos maos. E tudo isto fazem com exteriores medonhos, & unturas de cinza, que he o final que o demonio lhes tem dado, pera quando se quiserem valer delle. Fazem todos os annos reportorios novos pera os Eclipses do sol & da luã. (Couto 1612, 129v [lib. VI, cap. IV])

Como se desprende de este fragmento, ya sea en las sociedades del Atlántico como en las del Pacífico, en ese largo espectro de prácticas que va de la astrología a la astronomía pasando por la magia, los actores de las

⁴⁰ «Começou semear nas orelhas desta gente, q[ue] as Ilhas de Maluco estavam tam otie[n]taes quanto a nós q[ue] cayam na demarcação de Castella. E pera confirmação deste doutrina q[ue] semeava nas orelhas dos mareantes: ajuntouse com hu[m] Ruy Faleiro Portuguez de naçã[o] Astrologo judiciario».

monarquías ibéricas entienden que la elaboración de almanaques y repertorios describiendo los eclipses y la posición de los planetas son un soporte crucial y común a esa variedad de prácticas. Así, la atención que Barros presta, como antes señalamos, a los fallos y a la circulación de las tablas usadas por San Martín deriva igualmente en importantes consideraciones sobre la actividad astrológica de San Martín antes y durante la expedición.

Las descripciones aportadas por Barros en referencia a San Martín lo asocian explícitamente a un vocabulario preciso ligado a pronósticos astrológicos. Es seguramente en Barros en quien Argensola piensa al escribir, en el pasaje citado al principio de este artículo, que algunos asocian San Martín con la elaboración de predicciones astrológicas («judiciaria»). A diferencia de Argensola, en sus *Décadas* Barros presenta a San Martín sin oponer radicalmente astrología y astronomía:

[...] & em seu lugar foy outro Astrologo chamado Andres de San Marti[m], hóme[m] douto na çiencia da astronomia, segundo vimos nas operações que fez nesta viagem[m] de q[ue] adiante faremos declaraçã[o]. Mas parece q[ue] tambem este não calculou bem a óra do dia q[ue] a armada partio de sam Lucas de Barrameda, q[ue] foy a vinte & hum dias de Sete[m]bro do anno de quinhentos & dezanove, pois nã[o] vio como elle & Fernã de Magalhães aviã[m] de acabar na jlha de Subo: ne[m] menos vio a justiça q[ue] se fez entreelles dos capitães, ne[m] quanta fortuna aquella armada passou, como se verá neste seguinte capitollo. (Barros 1563, 147v.)

En el pasaje, Barros presenta de manera clara un caso típico en el que la astrología es empleada para la predicción del desarrollo de una actividad de alto riesgo, en la Edad Moderna, como viajar por mar. Simplificando una amplia amalgama de teorías astrológicas, cabe decir que dichas predicciones se basan en la idea de que todo cambio en el mundo sublunar depende de la posición de los astros o está influenciado por esta. En un sentido lato pero crucial, astrología es el nombre de un conjunto de principios que permite estudiar la relación entre el mundo lunar y la vida en la tierra para interpretar y a veces prever sus efectos. El tiempo es la expresión de la sincronía entre el mundo de arriba y el de abajo. A partir de un momento preciso de dicha relación, el astrólogo puede elaborar horóscopos que permiten pronosticar las consecuencias de la disposición particular del cielo cuando se emprendió la acción en cuestión, o responder a “interrogaciones” precisas sobre los efectos de dicha disposición. Esta es la razón por la cual Barros menciona, en el fragmento arriba citado, la hora y el día de partida de la armada de Magallanes.

El error cometido por San Martín, según Barros, se debe necesariamente al problema que lo condujo a calcular mal la longitud; es decir, como ya se mencionó, los fallos de impresión de las tablas que San Martín utiliza:

E primero que se salvassem foram mórto Fernã de Magalhães & o Astrólogo Andres de sam Martim: & hum Christóvam Rabello Portugues, com outros seys ou sete homees, a vinte sete dias do mes de Abril de quinhentos & hum. O qual tempo & lugar das suas mórtes não alcançou o Astrologo Andrés de San Martin: posto que pelo ascendente de sua partida, & per algumas jnterrogações que lhe Fernam de Magalhães fizera, elle lhe tinha dito que naquele caminho lhe via hum grande perigo de mórte. Parece que levava errados os números das taboas do almenach per que se regia: como elle dizia, & adiante veremos [...]. (Barros 1563, 152)

Barros emplea nuevamente un vocabulario preciso relacionado con la predicción astrológica, como son los términos «interrogación» y «ascendente». La interrogación es una modalidad de predicción que permite al astrólogo ofrecer una respuesta concreta a una pregunta en particular teniendo en cuenta la configuración del cielo cuando se hace la pregunta. El segundo término, desde un punto de vista técnico, es el punto de intersección entre la eclíptica y el horizonte y el principio de la primera casa en una carta astral. Por metonimia, la expresión se usa para referirse al planeta que ocupa dicha casa. Barros asocia estrechamente este vocabulario a las actividades de San Martín también durante el viaje como, por ejemplo, cuando narra que Magallanes pidió a San Martín que averigüe lo que ha ocurrido con la nave San Antonio:

Fernam de Magalhães desejando saber o que era feito della, disse ao astrólogo Andre de San Martin q[ue] prognosticasse, pela óra da partida & sua interrogaçam: o qual respondeo q[ue] achava ser a nao tornada pera Castella, & que o capitam ya preso. E posto q[ue] Fernam de Magalhães nam deu muito credito a isso, todavia passou assi: porque o Piloto com favor de toda a ge[n]te se fez a vólta Despanha. (Barros 1563, 149v)

Otro ejemplo claro es cuando, más adelante, ya en el Pacífico y ante las dificultades de hallar tierra basándose en un mapa («cá segu[n]do sua carta, passava de çento & oitenta graos de lo[n]gura»), Barros afirma que Magallanes habría recurrido nuevamente a San Martín: «desejando achar algu[m]a terra firme, & fazendo jnterrogações sobrisso ao Astrólogo Andres de sam Martim, porque como lhe jaa falecia a conta & rezam do marear, leixando a Astronomia convertiase á Astrologia» (Barros 1563, 151v).

Si discutir aquí la adhesión plena de Barros a estos principios no es de nuestro interés, cabe destacar el perfecto conocimiento que el cronista tiene de la teoría astrológica, lo que nos invita a pensar que las referencias que hace no son azarosas. Su conocimiento queda patente en el capítulo VI de sus *Décadas*, intitulado «Das cousas que sucederam a Antonio Dabreu & Fra[n]cisco Serram que Afonso Dalboquerque na tomada de Maláca mandou descubrir as jlhas de Maluco & Banda» (Barros 1563, 136v.). En este apartado, Barros moviliza un principio clave, de cuño humanista, que resume la esencia de la teoría astrológica: la existencia de una simpatía natural que rige el funcionamiento del cosmos.

Porque como os cuidados de dia fazem que o espirito entre sonhos de noyte esteja maginando muytas cousas que nós depois vemos postas em effecto por razã de hu[m]a sympathia natural a que a nutureza obedece: assi em futuro esta mesma sympathia q[ue] e obedie[n]te aos influxos celestes, faz afirmar nã per fé, mas per temor ou espera[n]ça páрте do que teme ou deseja. Porque sabemos que os estrólogos pera o pronostico de qualquer pergunta que lhe fazem: fazem a raiz da jnterogaçam na óra que a páрте concebeo o desejo de fazer a tal pergunta, pera a calcular co[m] o ascendente do planeta que entam e perdominante. E com os arimeticos de dous termos nótos tiram hum terceiro perque julgam a verdade da conta proporcional: assi o astrólogo naturalmente per dous termos nótos hum sopirior que e activo & outro inferior passivo q[ue] está na concupisibele ou jrasibele do hómem, vem asologizar as respostas q[ue] dá. (Barros 1563, 139)

Barros está comentando, en este pasaje, la ya referida circulación de un pronóstico realizado por el rey de Ternate anunciando la llegada a la isla de hombres de «hierro» que el rey habría identificado con los portugueses. La sencilla, pero extremadamente clara explicación propuesta por Barros del funcionamiento de la Naturaleza que los principios de la astrología desentrañan, despeja, como ya se advirtió, toda duda sobre la precisión con la que el cronista se refiere a las actividades astrológicas de San Martín durante el viaje. También permite al lector de su crónica entender el mundo que las expediciones europeas exploran a la luz del mismo principio. Dicho de otra manera, como reverso de la importancia que la astrología adquiere durante los preparativos del viaje, la llegada a buen puerto puede ser pronosticada por aquellos que arriban o aquellos que los ven llegar. Pigafetta se refiere a un pronóstico similar al mencionado por Barros, pero lo sitúa en Tidore y aporta otros detalles. Según afirma, el rey de esta isla también había pronosticado la llegada de hombres de lejanas tierras identificados, sin embargo, con los españoles gracias a observaciones lunares. Este rey,

quien, aunque moro, como escribe Pigafetta, desea someterse al rey de España y cambiar el nombre de Tidore por Castilla, tiene entre otras cualidades principales el de ser un gran astrólogo (Pigafetta 1999, 279-281).

Conclusión

Durante la Edad Moderna, hallar la muerte en altamar es, sin duda, un destino más que probable que cualquier navegante debe empeñarse en cambiar. La otra cara de la misma moneda es completar la travesía e intentar sacarle un provecho personal, ya sea insertándose en los intersticios que se abren en las sociedades coloniales de los imperios ibéricos o regresando al punto de partida para rentabilizar la experiencia ganada, recorriendo, por ejemplo, las cortes europeas. Un modelo, digamos, tipo Pigafetta.

San Martín, personaje ligado principalmente a la administración de la Casa de la Contratación con escaso éxito postulándose como piloto, encuentra en la empresa de Magallanes una clara vía para cambiar su suerte y posponer una deuda. En el momento de partida, el resultado de dicha empresa es una incógnita abierta que atrae a toda una diversidad de actores de perfiles y experiencias diversas con el objetivo de encontrar un lugar en proyectos que pueden suponer, sino una ascensión social, al menos una situación, quizás más holgada, en tierras lejanas.

Tras embarcarse en la nave San Antonio, las actividades de San Martín nos llegan solo a través de múltiples mediaciones. El presente artículo hace la apuesta de privilegiar esas mediaciones evitando fusionarlas en una narrativa coherente organizada como una biografía de San Martín. Así, más allá de los pocos datos existentes sobre su propia vida, se ha podido distinguir entre el San Martín poco presente de las fuentes ligadas a los intereses castellanos y el que emerge como figura clave, principalmente gracias a los cronistas de la corona portuguesa de los años 1550 (Barros y Castanheda). Estos se nutren de la circulación manuscrita de los años anteriores y utilizan la figura de San Martín para intentar inclinar la balanza, en el debate sobre la posesión de las Molucas, hacia el lado portugués con argumentos, supuestamente, más técnicos. Pero de estas mismas fuentes también emerge un San Martín que asiste a Magallanes con sus pronósticos astrológicos. Aunque la historiografía haya dejado de lado este aspecto de la práctica de San Martín, la travesía de Magallanes y el mundo que sus tripulantes descubren se interpreta a la luz de una astrología que no es opuesta, sino complementaria, al saber de las estrellas que permite situar los barcos en los océanos que surcan.

Bibliografía

- ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, Adolfo González Rodríguez, y Enriqueta Vila Vilar, eds. 2009. *La Casa de La Contratación y La Navegación Entre España y Las Indias: Congreso Internacional, Sevilla, Enero de 2003*. Sevilla: Consejo superior de investigaciones científicas; Fundación El Monte.
- ANDRÉS, Gregorio. 1967. *Juan Bautista Gesio, cosmógrafo de Felipe II y portador de documentos geográficos desde Lisboa para la Biblioteca de El Escorial en 1573*. Madrid: Aguirre.
- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de. 1609. *Conquista de las Islas Malucas*. Madrid: Alonso Martín.
- BARROS, João. 1563. *Terceira decada da Asia*. Lisboa: João da Barreira.
- BELLEÇ, François. 2002. “Les Hypothèses de João de Lisboa. Déviation Magnétique et Fausses Pistes”. En *Le calcul des longitudes: Un enjeu pour les mathématiques, l’astronomie, la mesure du temps et la navigation*, ed. Vincent Jullien, 37–60. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, Antonio, ed. 1920. *Descripción de los reinos, costas, puertos e islas que hay desde el Cabo de Buena Esperanza hasta los Leyquios*. Madrid: Establecimiento Tipográfico Torrent y Compañía.
- BRENDECKE, Arndt. 2012. *Imperio e información: funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid; Frankfurt am Main: Iberoamericana; Vervuert.
- CAROLINO, Luís Miguel. 2003. *Ciência, astrologia e sociedade. A teoria da influência celeste em Portugal (1593-1755)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de. 1979. *História do descobrimento e conquista da Índia pelos Portugueses*, ed. Manuel Lopes de Almeida. Porto: Lello & Irmão. 2 vols.
- COUTO, Diogo do. 1612. *Década quinta da Asia*. Lisboa: Pedro Crasbeeck.
- DOOLEY, Brendan, ed. 2014. *A Companion to Astrology in the Renaissance*. Leiden: Brill.
- DUNN, Richard, Silke Ackermann, y Girogio Strano, eds. 2018. *Heaven and Earth United: Instruments in astrological contexts*. Beaverton: Ringgold.
- ESQUERRA ABADÍA, Ramón. 1975. “La idea del antimeridiano”. En *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas: Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. Avelino Teixeira da Mota, 3-26. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar.

- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Eustaquio. 1985. *Historia de Juan Sebastián del Cano*, fac-símile. Bilbao: Amigos del Libro Vasco.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. 1825-1837. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Imprenta Nacional. 5 vols.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. 1851. *Biblioteca marítima española*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero. 2 vols.
- FRIIS, Herman R., ed. 1967. *The Pacific Basin. A History of Its Geographical Exploration*. New York: American Geographical Society.
- GIL, Juan, ed. 1987. *El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón*. Madrid: Alianza.
- LACH, Donald F. 1965. *Asia in the Making of Europe. The Century of Discovery*. Chicago: University of Chicago Press.
- LAGUARDA TRÍAS, Rolando. 1975. "Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación". En *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas: Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. Avelino Teixeira da Mota, 135-178. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 1997. "O extremo Oriente na literatura ibérica, de 1580 à restauração". En *A União Ibérica e o Mundo Atlântico*, ed. Maria da Graça Mateus Ventura, 353-366. Lisboa: Edições Colibri.
- MOTA, Avelino Teixeira da. 1953. *O Regimento da altura de leste-oeste de Rui Faleiro*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar.
- MOTA, Avelino Teixeira da. 1986. *O Regimento da altura de leste-oeste de Rui Faleiro: subsídios para o estudo náutico e geográfico da viagem de Fernão de Magalhães*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.
- OLIVEIRA, Francisco Manuel de Paula Nogueira Roque de. 2003. *A construção do conhecimento europeu sobre a China, c. 1500-c. 1630. Impressos e manuscritos que revelaram o mundo chinês à Europa culta*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.
- PIGAFETTA, Antonio. 1999. *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*, ed. Andrea Canova. Padova: Antenore.
- PORTUONDO, María M. 2009a. *Secret Science. Spanish Cosmography and the New World*. Chicago: University of Chicago Press.
- PORTUONDO, María M. 2009b. "Lunar Eclipses, Longitude and the New World". *Journal for the History of Astronomy* 40 (3): 249-276.

- PULIDO RUBIO, José. 1950. *El piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos*. Sevilla: Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla; CSIC.
- RICHEY, Michael. 1992. "The Navigational Background to 1492". *Journal of Navigation* 45 (2), 266-284.
- SHEEHAN, Kevin Joseph. 2008. *Iberian Asia: The Strategies of Spanish and Portuguese Empire Building, 1540-1700*. Berkeley: University of California.
- STANLEY OF ALDERLEY, Lord. 1874. *The first voyage around the World, by Magellan*. London: Hakluyt Society.
- VERMIJ, Rienk, y Hiro Hirai. 2017. "The marginalization of astrology". *Early Science and Medicine* 22 (5-6): 405-409.
- VICENTE MAROTO, María Isabel, y Mariano Esteban Piñeiro. 1991. *Aspectos de la ciencia aplicada en la España del siglo de oro*, 2.^a ed. Valladolid: Junta de Castilla y León.
- ZINNER, Ernst. 1990. *Regiomontanus, his life and work*. Amsterdam; New York: Elsevier Science Publishing Company.

Wayward Needle and Familiar Spirit: The Trajectories of Rui and Francisco Faleiro in Early Modern Spain

Edward Collins*

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 145-172. ISSN 0874-9671

Abstract

In this article, I examine the presence and influence of the Faleiro brothers, Rui and Francisco, who accompanied Magellan to Spain in 1518. This article examines the respective contributions of each brother to the expedition itself, as well as their subsequent contributions to the development of nautical science and navigation in sixteenth-century Spain. It examines their recruitment and presence in the context of political division surrounding the recruitment of large numbers of foreigners for Spanish fleets and assesses whether there was a different approach or attitude toward individuals such as the Faleiros who had discernible skills.

Keywords: Magellan, cosmography in Portugal, navigation, nautical regiments, Spanish empire, Rui & Francisco Faleiro, longitude, magnetic variation, educating pilots, Imperial competition, nautical science.

Date of submission: 15/08/2019

Date of approval: 08/11/2019

Resumo

Neste artigo, examino a presença e influência dos irmãos Faleiro, Rui e Francisco, que acompanharam Magalhães para Espanha em 1518. Analiso as contribuições de cada irmão para a própria expedição, bem como as contribuições subsequentes para o desenvolvimento da ciência náutica e da navegação na Espanha do século XVI. O artigo foca o recrutamento e a presença dos dois irmãos no contexto da divisão política em torno da incorporação de um grande número de estrangeiros nas frotas espanholas e avalia se houve uma abordagem ou atitude diferente em relação a indivíduos como os Faleiro, que tinham aptidões identificáveis.

Palavras-chave: Magalhães, cosmografia em Portugal, navegação, regimentos náuticos, império espanhol, Rui e Francisco Faleiro, longitude, variação magnética, ensino de pilotos, competição imperial, ciência náutica.

Data de submissão: 15/08/2019

Data de aprovação: 08/11/2019

* University College Dublin, Ireland.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0680-227X>. *E-mail:* edward.collins@ucd.ie.

Wayward Needle and Familiar Spirit: The Trajectories of Rui and Francisco Faleiro in Early Modern Spain

Edward Collins

Introduction

In July 1519, Sebastião Alvares, Factor of the Portuguese court in Seville, wrote to King Manoel informing him of the preparations for Magellan's fleet, and of the Portuguese who were to accompany Magellan on his planned expedition. Among the numerous pilots, sailors, apprentices, and cabin boys, Alvares noted that Portuguese cosmographer Rui Faleiro was to captain one of the ships. Indeed, Alvares added that Faleiro had apparently included his entire family in his plans to serve the Spanish king: "Faleiro has his father and mother here, and brothers, one of whom he is bringing with him" (Coelho 1892, 434)¹. The sibling who was to accompany Rui was presumably his younger brother Francisco, also a cosmographer. In the event, neither of the Faleiro brothers embarked on the expedition, and Rui's influence on navigational and nautical matters in Spain seems to have diminished considerably thereafter, though Francisco would have a lengthy career as a cosmographer for the Spanish crown. In spite of the importance of their contributions to the Magellan expedition of 1519 and subsequent development of nautical science in Spain, their legacies have been uncertain. This article examines the respective careers and influence of the Faleiro brothers in Seville from the inception of Magellan's proposal to the Spanish crown to Francisco's final contributions to Spanish nautical science in the 1560s. It assesses their impact in the broader context of Portuguese influence on Spanish navigation and nautical science in the sixteenth century and examines whether Spanish policy toward foreigners in Seville was consistent, or changeable depending on the circumstances. It asks what the experiences of the Faleiros can tell us about the greater Portuguese experience in Spanish navigation of the sixteenth century.

The Spanish transatlantic maritime enterprise of the 1500s required substantial numbers of individuals who were responsible for the safeguarding of an enormously complex network of transport that saw the move-

¹ "O Faleyro tem caa seu pay e may e irmaãos; hum deles leva consigo". The original document is at Arquivo Nacional da Torre do Tombo (hereafter ANTT), Corpo Cronológico, Parte I, Mç. 13, n. 20, 18 July 1519.

ment of humans, animals, and goods between Europe and America. By the final years of the sixteenth century, it has been estimated that between 7,000 and 9,000 men may have been required every year to crew the ships that linked Spain with its possessions in the New World (Pérez-Mallaína Bueno 1998, 52). The requirement for such a large body of men meant that a notable proportion of almost every ship must have been populated by non-Spanish in a variety of roles. Indeed, research has shown that this holds true for most of the sixteenth century². With limited data available, it is difficult to determine exact numbers of foreign crewmembers on Spanish ships in the earliest years of the sixteenth century, but while it is evident that these were nowhere near the numbers required by the end of the century, there is still evidence to suggest that foreigners played a role in the Spanish transatlantic system from its earliest years. What is clear is that a turning point in recruitment of foreigners was reached with the expedition of Ferdinand Magellan in 1519. It is on Magellan's fleet that we see large numbers of foreigners on Spanish ships for the first time, but this is also significant for the fact that major Spanish resistance to foreigners is first seen, not just locally, but also through official channels and in the drafting of official policy surrounding recruitment of foreigners.

It should come as no surprise that, of all the foreigners recruited for Magellan's expedition, most originated in Portugal. This is due in part to the fact that it was an expedition that required individuals who may have had previous experience on Portuguese fleets to South East Asia, as well as the fact that Portugal's geographical proximity to Spain made human exchange between the kingdoms a relatively less-complicated affair than from anywhere else. Indeed, Magellan's decision to present his plan to the Spanish after falling out of favour in Portugal seems to have been an inevitable one. The Spanish discovery of the New World in 1492 set in motion a period of competition between the Iberian kingdoms over their respective claims and ambitions in the Atlantic and in Asia. While Magellan was not the first Portuguese to offer knowledge of navigation in South East Asia, his plan, as well as the subsequent migration of large numbers of Portuguese sailors to Seville, presented a new, unique problem for both

² A comparative study of the years 1518 to 1582, collating information from a variety of sources, and which tallies a total of 3,713 individuals, shows significant numbers of Portuguese, Italian, Flemish, German, Irish, and other Europeans in various roles on Spanish fleets. These numbers have been compiled from documentation at Archivo General de Indias (hereafter AGI): Contaduría 276, N.1; Contaduría 431, N.1; Contratación 1079, N.1-8; Contratación 1451; Contratación 3901, 3904, 3905, 3906, 3907, 3908, 3909; Contratación 4792; Justicia 1183, N.3, R.1; Indiferente 1562.

Spanish and Portuguese authorities. Also notable was the fact that Magellan did not present his plan alone. His partner in his proposed venture was Rui Faleiro, a cosmographer from Covilhã, who had prepared a detailed regiment for calculating longitude, which Magellan intended to use on his proposed expedition (Laguarda Trías 1975, 154). The plan presented by Magellan, as well as Faleiro's method for longitude calculation, appear to have impressed the Spanish officials enough to invite them to present their proposal to Charles V in February and March of 1518.

Part of Magellan's success in convincing the Spanish court of the feasibility of the project was due to the perceived scientific dependability upon which the proposal was based. In addition to the regiment on longitude prepared by Rui Faleiro, Magellan also presented a number of charts, one of which purportedly showed the Moluccas as lying within the Spanish demarcation. Bartolomé Leonardo de Argensola suggested that when Magellan attempted to secure Spanish support for his voyage, he used a planisphere made by the Portuguese cartographer, Pedro Reinel:

[Magellan] returning to Portugal, found no favour, but thought himself wrong'd, and resenting it, went away into Castile, carrying with him a planisphere, drawn by Peter Reynel; by which, and the correspondence he had held with Serrano, he perswaded the Emperor, Charles V, that the Molucco Islands belong'd to him. (Argensola 1708, 11)

Magellan was certainly drawing on Portuguese sources to aid his petition to the Spanish crown, and while Pedro Reinel was unlikely to have been involved in his efforts, his son Jorge Reinel may have provided the necessary information. It is known that Jorge Reinel lived in Seville from at least 1519, perhaps earlier, and while his involvement with Magellan is speculative, it may at least serve to explain why Argensola made this claim. Jorge Reinel supposedly fled from Portugal to Seville in 1518 or 1519 after getting into trouble and may have offered his services to the Spanish authorities, who may have been eager to employ his talents, though it seems that his father was sent to fetch him in accordance with the wishes of the Portuguese crown (Cortesão et al. 1960, I: 20)³. Nonetheless, the Spanish were fortunate enough to have made use of their knowledge for a period, which, although brief, was significant. Though there is little left

³ According to available information, Jorge Reinel received a royal pardon in 1532 for an incident some years earlier, when he cut the face of a cleric with a knife. Armando Cortesão and Avelino Teixeira da Mota have presumed this to be the same incident that caused him to flee to Seville. See ANTT, Chancelaria de D. João III, Doações, L. 18, fl. 48v.

of Jorge Reinel's work, there exists evidence of a planisphere, now unfortunately lost, which was most likely made by him there. Whether this is the planisphere described by Argensola as having been used by Magellan is uncertain, but it is the most likely candidate. That it showed the Moluccas as lying east of the demarcation line in the Pacific is significant, since this would have greatly increased the prospect of securing royal support for finding a western route to Asia. Sebastião Álvares, aware of the fact that the Reinels were in Spain, wrote to King Manuel in 1519, informing him of Jorge Reinel's knowledge of the Portuguese discoveries in the Moluccas. "I saw the lands of the Moluccas put on the globe and chart that was made here by the son of Reinel", he claimed, "which was not finished when his father came here for him, and his father finished it all and put on it those lands of the Moluccas" (Coelho 1892, 434)⁴.

A Spanish or Portuguese Expedition?

While the Reinels may have departed Seville for Portugal thereafter, there is evidence that the expedition agreed between Magellan, Faleiro and the Spanish crown attracted other interested parties from Portugal. Considering the numbers required for such an expedition, this was not unusual. On 22 March 1518, upon agreement of the capitulation between the Portuguese aspirants and the Spanish, Charles V agreed that he would order

[...] the equipping of five ships, two of one hundred and thirty tons each, and another two of ninety, and another of sixty tons, supplied with men, provisions, and artillery, which is to say that the said five ships will be supplied for two years, and in them will go two hundred and thirty-four persons for their management, to include masters, sailors, and ship-boys, and all of the other required people, in agreement with the memorial which has been made for this. (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 119)⁵

In spite of the fact that Charles had ordered Magellan and Faleiro not to "discover nor do anything in the demarcation and limits of the most serene

⁴ "Terra de Maluco eu vy asentada na poma e carta que ca fez o filho de Reynell, a qual nom era acabada quando caa seu pay veo por ele; e seu pay acabou tudo; e pos estas terras de Maluco".

⁵ "Yo vos mandaré armar cinco navios, los dos de ciento y treinta toneladas cada uno, y otros dos de noventa, y otro de sesenta toneles, bastecidos de gente é mantenimientos é artillería, conviene á saber, que vayan los dichos navios bastecidos por dos años, é que vayan en ellos doscientas treinta y cuatro personas para el gobierno de ellos entre maestres é marineros é grumetes, é toda la otra gente necesaria, conforme al memorial que está fecho para ello". Original document is at AGI, Indiferente 415, Leg. 1, fl. 20r.

King of Portugal, my very dear and most beloved uncle and brother”, the expedition would in fact compel the Spanish to impinge on the claims of Portugal in south east Asia and the explorations they had undertaken there (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 117)⁶. Little wonder then that Portuguese seamen, who might claim some experience of the region, could pursue opportunities on an expedition requiring such manpower. This was in fact a major concern for Sebastião Alvares in his 1519 letter to Manoel, when he noted that there were so many Portuguese that the Spanish authorities had protested at their numbers. In addition to Magellan, Faleiro, and his brother, Alvares informed the king of several others who were to depart on the fleet:

The Portuguese that are to go: [João Lopes] Carvalho, pilot. Estevam Gomez, pilot. Sserraão, pilot. Vasco Galego, pilot, who has lived here for some time. Alvaro da Mizquita of Estremoz. Martim da Mizquita of Estremoz. Francisco da Fonseca, son of the bailiff of Rosmanihal. Christovam Ferreira, son of the bailiff of Castelejo. Martim Gill [...] Pero d Abreu, servant of the Bishop of Safi. Duarte Barbosa, nephew of Diogo Barbosa, servant of the Bishop of Sigüenza. Antonio Fernandez, from Mouraria in Lisbon. Luis Affonso de Beja, who was the servant of the lady *Infanta*. João da Silva, son of Nuno da Silva, of the island of Madeira. (Coelho 1892, 433-434)⁷

Alvares’s allusion to Magellan’s conflict with Spanish authorities over the Portuguese crewmembers revealed a major point of contention – one that had been developing for some time, and which would ultimately follow Magellan to the open seas after the fleet’s departure from Seville. Alvares and the Portuguese ambassador, Alvaro de Costa, had worked in concert with officials in Seville to complicate matters for Magellan. According to the Portuguese factor, the officials of the *Casa de la Contratación* produced orders that would contradict those previously given to him by the Spanish court. These included the refusal to pay the Portuguese members of Magellan’s crew, and which specified a definite limit on the number of

⁶ “No descubrais ni hagais cosa en la demarcacion é límites del serenísimo Rey de Portugal, mi muy caro y muy amado tio é hermano”.

⁷ “Os portugueses que ca vejo pera hirem: Item. O Carvalho, piloto. Item. Estevam Gomez, piloto. Item. O Sserraão, piloto. Item. Vasco Galego, piloto; ha dias que caa vive. Item. Alvaro da Mizquita, d Estremoz. Item. Martim da Mizquita, d Estremoz. Item. Francisco da Fonseca, filho do corregedor do Rosmanjnhall. Item Christovam Ferreira, filho do corregedor do Castelejo. Item. Martim Gill, filho do juiz dos orfaãos de Lixboa. Item. Pero d Abreu, criado do bispo de Çafy. Item. Duarte Barbosa, sobrinho de Diogo Barbosa, criado do bispo de Çiguença. Item. Antonio Fernandez, que vevja na Mouraria de Lixboa. Item. Luis Affonso de Beja, que foy criado da senhora Ifante que Deus tem. Item. João da Silva, filho de Nuno da Silva, da ilha da Madeira”.

Portuguese who could serve on his fleet. Magellan countered that this limit was impractical, because there were not sufficient numbers of experienced men from the Spanish kingdoms who could take their places:

His Majesty commands that no Portuguese seamen go on the Armada, whom the shipmasters have already taken on board and presented as suitable for the job, and [Magellan] has received them, as he has done with many other foreigners of these kingdoms, which is to say: Venetians and Greeks, Bretons, French, Germans and Genovese, because at the time they were received, there were none to be found who were natives of these kingdoms, despite having announced the salary the king would pay in Malaga, Cádiz and in all the county, and also in this city.⁸

In addition to presenting a major difficulty for Magellan, the resistance by *Casa* agents represents the first coordinated effort by Spanish officials to control numbers of foreign navigators on the *Carrera de Indias*. Indeed, in a pattern that would be repeated numerous times throughout the sixteenth century, the Portuguese were to bear the brunt of this effort, which would become official in 1527 as part of a wider programme of reform of pilot training at the *Casa de la Contratación*. This is explained by the Portuguese greatly outnumbering other nationalities on Spanish fleets, as well as the danger of their returning to Portugal with knowledge of the Spanish discoveries in America and the Pacific. While *Casa* officials may have had ulterior motives for restricting Magellan's crew in 1519, there is no doubt that his compatriots far surpassed other nationalities on ship manifests. After the restrictions were enforced (and it is clear that Magellan ignored them in large part), the Portuguese remained the largest non-Castilian group on the fleet with thirty-four known individuals⁹.

⁸ "Y quanto a lo su alteza manda q en la dha armada no vayan ningros hombres de mar portugueses q los maestros dlas dhas naos los tomaron e se los presentaron por ser suficientes cada uno en su cargo y el los reçibio como hizo a otros muchos estrangeros destos reinos conviene a saber beneçianos y griegos e bretones e françeses a alemanes e ginoveses porq al tpo q los tomo no se fallava gente pala dha armada naturales destos treynos aviendo fecho pregonar en malaga y en cadiz y en todo el condado y en esta çibdad el sueldo q su alteza les manda dar", AGI, Patronato 34, R.8, fl. 1r-1v, 26 July 1519.

⁹ This number should be treated with caution. Some of these were Portuguese who had attempted to pass as Galician or Castilian. Additionally, there were at least fifteen crewmembers whose nationalities were not recorded. It is also conceivable that some managed to pass successfully as Galicians or Castilians (Collins 2019, 205-206).

The Contributions of Rui Faleiro

What is notable about the restrictions placed on the Portuguese is that they did not seem to apply to those with theoretical knowledge or cosmographical training. There is no evidence that the Spanish wished to prevent the Faleiro brothers from departing with the fleet due to their nationality. Moreover, it seems that the *Casa de la Contratación* was quite content to accept the work offered by foreign individuals who might offer something other than seafaring skills. Most notable in this case is cosmographer Diogo Ribeiro, who arrived in Seville in the aftermath of Magellan and Faleiro's proposal. Sebastião Álvares's letter to the Portuguese king noted that, from the *Padrón* chart produced by Jorge and Pedro Reinel, "all the charts are made by Diogo Ribeiro, as well as the quadrants and globes. He is not going with the Armada and wants nothing more than to make his living from his abilities" (Coelho 1892, 434)¹⁰. Ribeiro continued to work for the Spanish crown after Magellan's departure. He was appointed cosmographer of the Casa in 1523, working in Seville and La Coruña, later forming part of the commission to reform the training and examination of pilots. He also produced a number of important planispheres for the Spanish crown, as well as nautical instruments and more efficient water pumps. In 1525, Antonio Ribeiro da Cunha wrote from La Coruña to the Portuguese crown informing the king that "Diogo Ribeiro a Portuguese is here who makes nautical charts, spheres, planispheres, astrolabes and other things for India, who has made moulds to build two metal pumps for trial with which they will experiment, and he promises to pump a ton of water with ten strokes for each pump" (Cortesão et al. 1960, I: 87-88)¹¹.

That Ribeiro's work was valued by the Spanish crown is beyond doubt. Antonio Sánchez has outlined succinctly the fervent activity of the Portuguese cosmographer in his brief tenure in the service of Spain before his untimely death in 1531:

¹⁰ "Por este padram se fazem todallas cartas; as quaees faz Diogo Ribeiro; e faz as agulhas, quadrantes e esperas; poreo nom vay n armada, nem quer mais que ganhar de comer per seu engenho". The *Padrón Real*, or Pattern Map, was a general map stored at the *Casa de la Contratación* from which partial copies would be made for those departing for the Indies.

¹¹ "Hũu Diogo Ribeiro portugues esta aqui que faz cartas de marear esferas papa (sic) mundos estrelabios e outras cousas pera a India o qual tem feito formas pera fazer duas bombas de metal pera esperiencia que ham d'esperimentar em que se obriga que de dez golpes lance huu tonel d'augoa cada huua bomba elle tem do emperador trinta miill reais e fazemdo ho das bombas certo lhe poem mais sesenta miill"; Rêgo 1960-1977, I: 919; ANTT, Gavetas, Gaveta II, Mç. 10, doc. 20. I have used Armando Cortesão's English translation.

He participated as an expert consultant in the Badajoz-Elvas *junta*, he collaborated in the translation of the *Libro de Duarte Barbosa* undertaken by the Genoese ambassador Martin Centurion in 1524, he created great planispheres and made charts for the expeditions of Jofre García de Loaisa and Simón de Alcazaba in 1525, he was involved in the creation of a globe... he examined pilots of the *Casa* from 1527 during the absence of Cabot, he constructed astrolabes, quadrants, sea compasses, other nautical instruments, and above all, metallic pumps – invented by him – to drain water on board a ship and in the interior of a mine. (Sánchez 2013, 194-195)¹²

In spite of the fact that Ribeiro, as Royal Cosmographer, had regular contact with highly sensitive maps and information on Spanish navigation, there is nothing to suggest that it was cause for concern among *Casa* officials or the crown. It is far more likely that his skills as a cosmographer and instrument maker far outweighed any apprehension about non-Castilian personnel working for the crown, especially at a time when the Spanish were looking to develop navigation and nautical science as a means to compete effectively with Portuguese exploration and colonisation in America and Asia. In this sense, it is not surprising that he and other erudite scholars such as Rui and Francisco Faleiro were perhaps granted a measure of latitude compared with those Portuguese who served in more transient roles on whatever ship would hire them.

Rui Faleiro's worth was certainly made known to the crown through the production of nautical instruments. In 1518 and 1519 he received a number of payments for the production of charts and other devices. Although he ordered the charts to be drafted by chartmaker Nuño García de Toreño (six in total), the accounts for the expedition show expenses of "1,071 maravedís for six wooden quadrants, which Ruy Faleiro made" and "750 maravedís for an astrolabe also made by Rui Faleiro"¹³. In spite of this, it is clear

¹² "Ribeiro fue la referencia cartográfica de la Casa de la Contratación durante la segunda mitad de los años veinte... Participó como consultor experto en la Junta de Badajoz-Elvas, colaboró en la traducción del Libro de Duarte Barbosa realizada por el embajador genovés Martin Centurion en 1524, levantó grandes planisferios y confeccionó cartas para las expediciones de Jofre García de Loaysa y de Simón de Alcazaba de 1525, estuvo involucrado en la realización de un globo o *poma redonda pintada con las pinturas del mundo*, examinó a los pilotos de la Casa desde 1527 durante la ausencia de Caboto, construyó astrolabios, cuadrantes, agujas de marear, otros instrumentos náuticos y, sobre todo, bombas metálicas —inventadas por él— para achicar agua a bordo de una nave y en el interior de una mina".

¹³ "jUlxxj por seys quadrantes de madera que hizo Ruy Faleiro; dcl de un estrolabio de palo que hizo el dicho Ruy Falero"; AGI, Patronato 34, R.10, fl. 9r. 'Astrolabio de palo' refers to a nautical astrolabe suspended from a wooden tripod on a ship. Faleiro also ordered the production of four compasses. For more information on Faleiro's payments, see (Gil 2009, 350-351).

that he was not part of Magellan's plans purely for his instrument-making prowess – these instruments could be constructed by a number of individuals in Seville. Faleiro's true value to Magellan and the proposed expedition was his regiment for calculating longitude through which he promised to provide three different methods for calculating a ship's east-west bearing, "two of which were by the conjunctions and oppositions of the Moon with the planets and stars... and [the third through] the variation of the magnetic needle" (Mota 1975, 320)¹⁴.

As Avelino Teixeira da Mota has noted, the accurate position of a vessel at sea required the two coordinates of latitude and longitude (Mota 1986, 95). Until the fifteenth century, these were estimated approximately, and often erroneously, especially before the phenomenon of magnetic declination (and its effect on the sea compass) was recognised¹⁵. Portuguese navigators are thought to have initiated the method of astronomical navigation to determine latitude at some point in the mid-1400s (Randles 1998, 49). When the Portuguese passed the Equator and the North Star could no longer be relied upon, the meridian altitude of the sun was used for the first time in the early 1470s. Determining longitude, however, was an altogether more complicated affair. Unlike latitude, which used the naturally fixed points of the Pole Star and the Sun, longitude could only be measured from an arbitrary location, such as the Fortunate Islands (or Canaries) used by the Romans in late Antiquity (Diffie et al. 1977, 132-133). An exact timekeeping device was also required, which was not achieved until the invention of the chronometer by John Harrison in 1730. The method commonly used by Portuguese and Spanish transatlantic navigators in the early years of the sixteenth century was to rely on the estimation of distance covered, as outlined by Martín Fernández de Enciso in his 1519 *Suma de Geographia*:

Sailors calculate distance in an East-West direction in nights and days and with an hourglass and the calculation is reasonably correct for those who know their ship well and how much it sails in an hour; [...] Because their estimation is approximate [...] they over-estimate rather than under-estimate

¹⁴ "O Regimento de Rui Faleiro tinha trinta capítulos, nele se indicando três processos para determinar a longitude, dois dos quais eram por conjunções e oposições da Lua com os planetas e estrelas... e pela variação da agulha magnética".

¹⁵ The problem of magnetic declination or magnetic variation results from accepting a compass reading without making allowance for the difference between magnetic north (to which the compass needle always points) and true (geographic) north.

the number of leagues [of their voyage] so as to be warned of their approach to land, rather than running upon it suddenly. (Randles 1995, 402)¹⁶

Because this was prone to errors in calculation, a number of methods were proposed to establish east-west measurement, so Faleiro's regiment was in fact part of a broader dialogue on the problem of longitude in Portugal in the early part of the sixteenth century. Proposed solutions included use of the hourglass, eclipses, lunar distance, and magnetic declination (Randles 1995, 402). The use of magnetic declination had been proposed in 1514 by João de Lisboa, who claimed erroneously that it varied according to longitude, and could thus be used to establish one's east-west location with accuracy (Albuquerque 1981, 132). As E.G.R. Taylor has noted, the Treaty of Tordesillas "made longitude a live issue once the [Spanish and Portuguese] rivals had met and disputed the Spice Islands in the eastern hemisphere" (Taylor 1956, 152-153). Indeed, Spanish recruitment of Portuguese personnel based on their knowledge of longitude pre-dated Magellan and Faleiro. A royal order in 1511, for example, to the officials of the *Casa de la Contratación* informed them that a "Juan Enriques, Portuguese, wishes to offer his advice and industry relating to the measurements of longitude of the east and west, which he says have not been yet been discovered". This knowledge, Enriques promised, would help secure the safety of the fleets in routes already established as well as in unknown seas¹⁷.

Because the live issue of longitude was paramount in establishing Spanish or Portuguese rights of possession in the Spice Islands, Magellan's inclusion of Faleiro's regiment, in combination with the Reinel chart and globe, would seem to have provided a concrete solution for the Spanish in their attempts to claim dominion¹⁸. Although the original text has

¹⁶ "Los marineros cuentan lo que andan por esta línea del Este e Oeste por días e noches, e por las ampollitas [...] Y es buena cuenta a los que tienen conocimiento de la nao en que van lo que suele andar por hora [...] pero, como es arbitraria, la cuenta es incierta [...] echan antes más leguas que menos, porque se hagan con la tierra antes que lleguen a ella [...] e así van por esta cuenta ciertos de no estropear"; Fernández de Enciso 1519: XXIIr. I have used W. G. L. Randles's English translation.

¹⁷ "Yo soy ynformado q Juan Enriqs portugues... quiere dar aviso e yndustria pa las alturas de longitud q es dl este e hueste la ql dize q nunca se hallo hasta agora"; AGI, Indiferente 418, L.3, fl. 100r (1), 21 June 1511. This petition by Enriques seems to have been successful, although his planned expedition in 1513 with fellow Portuguese Juan Díaz de Solís did not take place (Coelho 1892, 262).

¹⁸ Magellan estimated that the Spice Islands were clustered in two groups. He believed that one group was located at 2.5 degrees from the line of demarcation and the other at 4 degrees from the line. Given the short distance, Magellan believed it was imperative to establish an accurate calculation to settle the matter of ownership (Mota 1986, 85). For Magellan's letter to Charles V outlining his estimations, see (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 188-189).

been lost, there is compelling evidence to suggest that there are a number of extant copies that reproduce the essence of its instructions. Foremost among these is the ‘Regole sull’Arte di Navigare’, the final section of the journal of Antonio Pigafetta, who participated in Magellan’s expedition as a supernumerary. This treatise on navigation includes the standard Ptolemaic model of the universe, which was very similar to Martín Fernández de Enciso’s *Suma*. Additionally, Pigafetta’s rules for determining latitude were transcribed from the 1509 *Regiment of Munich* (Mota 1986, 90). The final section of the ‘Regole’, however, is most notable for its outline of methods for calculating longitude. Titled ‘Capitolo primo che parla de l’altura de levante a ponente’, or ‘First chapter that discusses the east-west measurement’, it promised to provide three methods of calculation:

Longitude indicates the degrees from east to west, for which I have considered many methods to find it, and among many I have found three by which longitude may be ascertained, and the last of these I will describe is the most palpable for those who do not know astrology or understand it. (Pigafetta 1894, 118)¹⁹

The three methods for calculation described by Pigafetta were obtained by: 1) measuring the latitude of the moon, 2) the conjunction of the moon with the stars or opposition of the moon with the sun, and 3) the variation of the compass needle. As Avelino Teixeira has noted, the authorship of this text was attributed to Pigafetta himself until Joaquim Bensaúde speculated that Pigafetta was in fact drawing upon the work of Rui Faleiro. Bensaúde (and later Luciano Pereira da Silva) attributed the work to Faleiro based on information from contemporaneous sources such as Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros and Antonio de Herrera y Tordesillas (Mota 1975, 318). Both Castanheda and Barros describe Faleiro’s work as containing thirty chapters (or sections), describing the same methods outlined by Pigafetta for obtaining latitude.

Pigafetta’s access to Faleiro’s regiment resulted from a number of factors. The most important of these was that Faleiro himself was prevented from taking part in the expedition in 1519. Faleiro’s exclusion has long been attributed to his supposed mental instability. Sebastião de Alvares’s letter to the Portuguese king noted in 1518 that “it seems to me that he is like a man disturbed in his senses, and that this familiar [spirit] of his has

¹⁹ “La longitudine se chiama li gradi que hai de oriente in occidente, per il che ho considerato molti termini per trovarla, et fra molti trovay tre, per li quali la longitudine se poterà trovare, et l’ultimo, que dirò, è il più palpabile per quelli non sanno astrologia o per intenderla”.

deprived him of whatever knowledge there may have been in him” (Coelho 1892, 433)²⁰. Castanheda was similarly dismissive, describing a “Rui Faleiro who also went with [Magellan] to betray the king of Portugal, more than anything else, and claimed to be a great astrologer, but he knew nothing, and everything he pretended to know was because of a familiar spirit that he had, according to what was known later” (Castanheda 1979: II, 161 [bk. VI, ch. VI])²¹. Herrera later attributed Faleiro’s madness to a “familiar demon” (Herrera y Tordesillas 1601: I, II, 66 [dec. II, bk II]). Whatever the reason cited by contemporaneous accounts, Faleiro was excluded from participating in the expedition by 1519, though he was still compelled to provide the regiment to Magellan under threat:

Rui Faleiro [will] give and submit to the said Lord Judge Officials and to [Magellan] the measurement of east-west longitude, with all of the regiments that comply with it, according to what has been offered, so that it remains at the *Casa*, and may be brought on the said Armada, and that if the said measurement is not given... [Magellan] protests that nothing be given to Rui Faleiro of what they both have agreed with His Majesty... and if the said measurement is given, and is found not to be truthful or useful for the said navigation of east-west, he likewise protests that [Faleiro] should not benefit from the said agreement and rewards.²²

Faleiro submitted the regiment to Magellan before the departure of the fleet, and its efficacy was examined by the pilots and pilot/cosmographer Andres de San Martín of the *San Antonio*. According to Fernão Lopes de Castanheda, the pilots were unimpressed with the methods outlined, responding to Magellan’s queries in writing by noting that “the regiment could not be used, or approved for use in navigation” (Castanheda 1979, II: 163 [bk. VI, ch. VIII]). Andres de San Martín agreed with the opinion of the pilots, noting however that the fourth chapter of the regiment was

²⁰ “Pareçeme que esta como homem torvado do juizo; e que este seu familiar lhe despontou algum saber, se o nele avia”.

²¹ “Ruy faleyro que também hia coele mais por fazer treyção a el rey de Portugal que por outra causa & faziasse grande astrólogo, mas não sabia nada: & tudo o que fingia que sabia era por hũ spirito familiar que tinha segundo se despois soube”.

²² “Quel dicho Ruy Falero dé y entregue á los dichos señores oficiales é á él el altura de la longitud de este hueste, con todos los regimientos que cumplen a ella, segund que se ha ofrecido, para que quede en la dicha casa, é se lleve en la dicha armada, é que no dando la dicha altura... él protesta quel dicho Ruy Falero no dé ninguna cosa de lo que tienen capitulado ambos á dos con su Alteza en razón de la dicha armada; é dando la dicha altura, y ella no siendo verdadera ni provechosa para la dicha navegación de leste hueste, asimismo protesto que no goce de la dicha capitulación é mercedes”; AGI, Patronato 34, R.8, ‘Instrucción a Fernando de Magallanes’, 8 May 1519.

useful, since it showed that “through the conjunction of the moon with the fixed stars and with the sun, one could deduce the distance of one land from another in their east-west measurement...” (Silva 1921, 87)²³. The third method for calculating longitude through magnetic variation of the compass needle was found to be quite useless, calculating the value of the variation as equal to the longitude of a place relative to the island of Tenerife, which the regiment considered to be the ‘true meridian’ (*o meridiano vero*), i.e., where magnetic north and geographic north coincided (Mota 1975, 321).

This seems to have been the final contribution of note by Rui Faleiro to the Spanish nautical enterprise and was itself of little consequence beyond Faleiro’s recognition of the issue of magnetic variation. His reappearance in Portugal in 1520 led to a period in prison for treason (Gil 2009, 354). Faleiro returned to Seville thereafter and remained in the care of his brother Francisco for the remainder of his days, his illness preventing any attempts to participate in Spanish initiatives in the Moluccas beyond a series of letters written in vain to Charles V, where he requested a licence “that I may prepare a ship or two at my cost” to lead to South East Asia.²⁴ “I believe that I will do [the expedition] much more justice”, he continued, “in going with my charts, my instruments and my knowledge, rather than sending it with someone who cannot understand it”²⁵. Otherwise, there seems to be little subsequent trace of Faleiro’s imprint on maritime affairs in Seville, whether at sea or in the *Casa de la Contratación*.

Avelino Teixeira da Mota has suggested that Faleiro’s regiment was lacking in practical usefulness because Faleiro possessed a considerable amount of astronomical knowledge, but very little knowledge of nautical problems. For all of that, he accepts the significance of Faleiro’s regiment, which constituted part of a body of investigation centred on the identification of magnetic variation of the compass needle, which had begun in Por-

²³ “Concertando-se as naus, Fernão de Magalhães mostrou aos pilotos e ao astrólogo Andres de Sam Martim o regimento que levava de Rui Faleiro acerca de se poder saber a altura de leste a oeste... E visto o regimento por todos, mandou-lhes Fernão de Magalhães que dissesse cada um o que alcançava a saber, e se se podiam aproveitar dêle em sua navegação. E os pilotos responderam por escrito que não se podia usar daquele regimento, nem aproveitava para se navegar por êle. E assim o assinaram: e o astrólogo respondeu o mesmo a todos os capítulos do regimento que eram trinta, salvo ao quarto que dizia que pola conjunção que a lua tem com as estrêlas fixas, e com o sol se pode saber o que uma terra dista da outra na altura de leste a oeste...”.

²⁴ “Suplico a v. magestad me faga merçed q de licença q yo pueda armar vna nao o dos a mi costa”; AGI, Patronato 34, R. 22, 22 March 1523.

²⁵ AGI, Patronato 34, R. 22.

tugal in the late-fifteenth century (Mota 1975, 321-322). Although attempts to associate magnetic variation with measurement of longitude were ultimately fruitless, acknowledgement of its existence appears to have been more widely accepted at an earlier stage among Portuguese scholars than their counterparts in Spain – a notable contrast is Spanish cosmographer Pedro de Medina’s failure to recognise magnetic variation as a real phenomenon as late as 1545 in his *Arte de Navegar*. Rui Faleiro’s brother, Francisco, had attempted to mitigate its effects on navigation in his 1535 *Tratado del Esphera y del Arte del Marear* (Collins 2013, 27). It is very likely that Francisco Faleiro’s treatise is informed to some extent by the work undertaken by his brother, and, aside from the validation that Rui Faleiro’s scientific credentials may have provided for Magellan’s proposal in 1517, it is in this subtle influence where the Portuguese cosmographer’s lasting impact may be found.

Francisco Faleiro and the Reform of Navigation in Spain

While Rui Faleiro’s younger brother may have had a lengthier career in Spanish service, it began inauspiciously. After his arrival to Seville with his brother and Magellan in 1518, Francisco Faleiro did not participate in the resulting expedition, in spite of Magellan’s plans to have him replace his infirm brother. Much of Faleiro’s time thereafter was consumed with caring for Rui, as well as contesting the rights and claims of Rui’s wife, Eva Alonso, to Rui’s salary. Indeed, his relationship with Diogo Ribeiro was soured from 1526 due to Ribeiro’s intercession on behalf of Eva Alonso (Vigneras 1962, 80-81). Otherwise, Faleiro’s activities in Spain in the 1520s are not well recorded aside from his representations to the Spanish court on behalf of Francisco de Santa Cruz and Franco Leardo, business partners of Sebastian Cabot, who was at this time to be found in the Río de la Plata undertaking a vain search for gold. Santa Cruz and Leardo tasked Faleiro with reporting back on the position of the court on Cabot’s claims, and ensuring that their rights would not be affected by any change in plans (Gil 2009, 390).

From the 1530s, the increasing visibility of Faleiro in matters relating to cosmography and navigation became more apparent. He wrote to the emperor in 1531 complaining that his talents had not been utilised sufficiently after the departure of Magellan’s fleet. “Your Majesty sent a second armada without commanding me to serve on it”, he wrote, “not sending anyone in that capacity who knows as much as I know, or who with greater

reason could serve Your Majesty more than I” (Serrão 1969)²⁶. His penury, resulting from this, as well as the legal battles he fought to protect his brother’s rights, meant that if he were not adequately compensated by the court, he “would be forced to go and serve another king so that I may survive”²⁷. His pleas appear to have succeeded. His annual salary was rounded up to 35,000 *maravedís* in 1531 and was again increased to 50,000 *maravedís* in 1532 (Gil 2009, 391).

The Spanish crown’s attitude toward Faleiro contrasts somewhat with its approach to other, less-erudite Portuguese servants. Though we have little evidence that Faleiro provided any kind of theoretical or practical knowledge to Spanish navigation in the late 1520s, his salary increase would at least suggest a recognition of the service he was capable of providing. By contrast, reforms at the *Casa de la Contratación* in the same period included, for the first time, regulations on the number of foreigners allowed to hold specific offices on the *Carrera de Indias*. One of the motives for wider reform, according to Luisa Martín-Merás, “was the poor scientific preparation of the pilots owing to the lack of knowledge of the *Pilotos Mayores*, who were charged with teaching, since the first three appointments were practicing seamen, unequipped to pass on to others a theoretical knowledge that they, in many cases, did not have” (Martín-Merás 2003, 669)²⁸. Included in this reform was an explicit instruction relating to the origins of the *Carrera* pilots:

Firstly, he who wishes to be a pilot must be a native of these our kingdoms of Castile, and you will not give the charge of pilot to any foreigner or allow him to possess a sea chart or any other image of the Indies, or will he be given or sold one without our special licence.²⁹

These restrictions were prompted by high numbers of foreigners on Sebastian Cabot’s 1526 expedition to the Río de la Plata, as well as the

²⁶ “V. Mag^{de} embio segunda armada syn que me mandase servir en ella no embiando en ella persona que en aquella facultad mas ni tanto que yo supiese ni de quien con mas razon S. Mag^{de} en ello se duviera servir como de mi”. The original document is at the Archivo General de Simancas, Estado 369, 90.

²⁷ “Me seria forçado yr a servir a otro Rey para que me dé de comer”.

²⁸ “Uno de los motivos era la poca preparación científica de los pilotos debida a la insuficiencia de conocimientos del piloto mayor, encargado a la enseñanza, ya que los tres primeros nombramientos recayeron en marinos prácticos que ellos, en muchos casos, no tenían”.

²⁹ “Primeramente el que quisiere ser piloto a de ser natural destes nros reynos de castilla y a nyngun estranxero dareys cargo de pilotaje my el consentireis tener carta de marear ny pintura ninguna de las yndias ni que por otro alguno le sea dada ny bendida sin nra hespeçial liçenzia”; AGI, Patronato 251, R.22, 2 August 1527.

across the wider fleets that departed for the New World, although the limitations seem to have applied mainly to those who were seeking the office of pilot. While these restrictions may have been at the behest of officials who worked at the *Casa* (and who may have had other, more personal motivations), it is clear that restricting the pool of pilots serving on Spanish fleets did have genuine security concerns, considering the sensitive knowledge one could accumulate through extensive travel on Spanish routes or through the possession of highly secretive maps. Why these restrictions, therefore, did not seem to apply to non-Spanish cosmographers (and Portuguese cosmographers in particular) is another question. Although Rui Faleiro did not participate in any Spanish expeditions after 1519, the presence of foreign cosmographers after the instigation of these reforms suggests that the laxer attitude that had been shown previously towards the Reinels, the Faleiros, and Diogo Ribeiro would continue to be guided by practical considerations. It might have been possible, for example, to argue that replacing foreign pilots with native ones could be done with relative ease, but the theoretical knowledge of cosmography – as well as confidential information on Portuguese navigation, nautical science, and instrument production – would be a much more valued (and uncommon) set of skills. Moreover, considering the fact that payment for piloting a ship was often meagre, seafarers of different ranks might be considered prone to seeking fortune in other kingdoms³⁰.

Francisco Faleiro's most important contribution to nautical science in Spain is undoubtedly his *Tratado del esphera y del arte del Marear*, published in Seville in 1535. The *Tratado* was comprised of two parts. The first, containing twenty-two chapters, was a standard treatment of the celestial sphere, was taken from Sacrobosco's thirteenth-century *De sphaera mundi*. The second, comprised of nine chapters, was a practical guide to the art of navigation. Faleiro's *Tratado* was one of the earliest publications on the art of navigation in sixteenth-century Spain, and notable for the fact that it was the first to recognise the problem of magnetic variation of the compass needle. Indeed, Faleiro postulated that, rather than being an impediment to navigation, the pilot could, with training, use this phenomenon to his advantage:

³⁰ In practice, it is clear that theoreticians were no less inclined toward seeking better opportunities, as evinced by Francisco Faleiro's plea to the Spanish crown in 1531. Sebastian Cabot is also known to have sought more lucrative opportunities elsewhere in spite of his role as *Piloto Mayor* of the *Casa de la Contratación*, and in fact left Spanish service in 1547 to work for the English crown. Dalton 2016, 179.

The variation of the (compass) needle creates much doubt for navigators, which they may be able to dispel by knowing precisely how they (the needles) vary. And beyond what has just been stated, other uses may result, such as knowing precisely which route they are navigating, which, when known, will be followed precisely without error or detour. Moreover, it will shed much light on the longitude that they are navigating. (Falero 1535, 40r)³¹

This, of course, was derived from his brother's belief that longitude could be determined through magnetic variation, in spite of evidence to the contrary³².

Faleiro also suggested that the problems presented by magnetic variation at sea could be mitigated with a degree of preparation. Accordingly, he suggested the construction of a circular plate, graduated on the circumference, with a hollow in the centre in which the compass could be placed. On top of the compass a semi-circular blade would be placed vertically and fixed to the plate. At midday, the plate was to be oriented until no shadow was cast by the blade – this position would be the meridian. The direction to which the compass needle was pointing would indicate the angle of variation, which could then be read from the graduations around the edge of the plate. Though the instrument was ideal for use at midday, Faleiro also noted that it could be used in the morning and the evening:

Another good way to easily determine the meridian with the same instrument is by taking the shadow of the sun one, two, three etc. hours before midday and noting on which part of the instrument it falls; and at similar times after midday as was undertaken before, measuring the shadow again, ensure that the Sun is at the same altitude after noon as it was before when the first shadow was measured. And having determined both shadows, their mean will be the precise meridian. And this is a very good rule, as much for being true as it is for allowing more times per day than the others; and if its order is well observed, there can be no error in it. (Falero 1535, 42v)

³¹ “El nordestear de las agujas pone a los mareantes en muchas dudas, de las cuales podrán salir con saber precisamente lo que ellas nordestean y noruestean. Y allende de lo dicho se seguirán otras utilidades, así como saber precisamente por qué rumbo navegan, lo qual sabido seguirán precisamente sus derrotas sin yerro ni rodeo. E también les alumbrará mucho para saber lo que navegan por longitud”. Faleiro referred to variation as the ‘north-easting’ and ‘northwesting’ of the needle.

³² In fact, H. D. Harradon has noted that the theory espoused by the Faleiros was stubborn, based on “a belief which persisted throughout the seventeenth century and encouraged the making of many magnetic observations which, although useless as far as longitude-determinations were concerned, at least furnished data of great value in advancing knowledge of geomagnetism” (Harradon 1943, 79).

The chapter on magnetic variation as an obstacle which could be utilised mirrored Faleiro's belief that a navigator had to be much more than an artisan who based his skills on years of practical experience. For Faleiro, the art of navigation had to be, in its essence, derived from scientific principles, which were then applied to the ship. The pilot, therefore, must be a man of learning, with knowledge of the most fundamental tenets of navigation that were to be absorbed at the beginning of his career, because "the sciences or arts do not fit well on those who lack such principles" (Falero 1535, 29r)³³. Outlining sixteen fundamentals of navigation, Faleiro provided a succinct explanation of terms including latitude, longitude, the sun's shadow, the difference between a route and a rhumb, and of course, the 'northeasting' and 'northwesting' of the compass needle (Falero 1535, 29r-v). A pilot who was well trained and well prepared, he noted, could minimise any danger that might present itself at sea, although he was always at the mercy of his apparatus. Therefore, he wrote, "one should strive to bring the most precise instruments, and the more the better" (Falero 1535, 30v)³⁴.

In spite of Spanish cosmographer Alonso de Santa Cruz's accusation in the 1540s that Faleiro "knew only a little about the *Sphere* and judicial astrology", and "presumed to give his opinion just like one who understood better", Faleiro's work displayed his considerable expertise in navigational matters (Sandman 2001, 143)³⁵. This expertise was called upon in the 1530s during the proposed updating of the *Padrón Real* at the *Casa de la Contratación*. The updating of the *Padrón* exposed a number of conflicts and issues related to map and instrument production in Seville, revealed in testimony submitted by Faleiro. Faleiro, among others, protested an agreement between *Piloto Mayor* Sebastian Cabot and cosmographer Diego Gutiérrez, which had created a monopoly on the instrument and map business in Seville, locking out other cosmographers. Resulting from this was a major issue related to the accuracy of the *Padrón Real*, which, by law, had to be used by pilots as a navigational guide. Gutiérrez's charts, however, conformed to different parameters, providing pilots with two-scale charts

³³ "Las ciencias o artes no quadran bien en aquellos que de los principios carecen".

³⁴ "E deve procurar de llevar instrumentos muy precisos e quanto mayores mejores".

³⁵ "Estava Pero Mexia presente que en aquel tiempo en toda su vida avia visto carta de marear ni entendia aquellenguaje y un Francisco Falero que solo sabia un poco de la esfera y de astrologia judiciaria y presumian de dar su parecer como el que mexor 10 entendia..."; AGI Justicia 945, fl. 168v, 6 September 1549. Santa Cruz was levelling a similar charge against cosmographer Pedro Mexía. I have used Alison Sandman's English translation of the text.

instead³⁶. Abiding by the *Padrón Real* was a futile endeavour, according to Gutiérrez, because the pilots often threw their copies of it overboard and sailed with an older chart because it was rooted in baseless theory, which bore no relation to what they encountered on their expeditions (Lamb 1995, 45-46)³⁷.

Interestingly, Faleiro also agreed with Gutiérrez's assertion that the *Padrón Real* was unsuitable as a master chart, though he blamed the fact that there was no standardised system among the pilots for collating the necessary data to compile it. Because they each used their own methods, he argued, they often achieved different and contradictory results. Moreover, because many of them relied upon the accuracy of Diego Gutiérrez's two-scale charts³⁸, Faleiro accused them of pre-empting their own failure:

Because the second graduation that Diego Gutiérrez puts on his charts goes against the art and creates many variations and disorders all of cosmography, being something so unacceptable... I will leave it, so as not to spend time on something so unwise, although to those who do not understand, it carries much weight with a great number of pilots who approve of it, which should only be used to show manifestly how little they understand the art from which they live, and it should be enough to condemn them, having rounded the world with the charts that my brother and Ferdinand Magellan and I created with just one graduation, with which the *Especiería* was discovered.³⁹

Furthermore, Faleiro remarked that "Vespucci and Nuño García never put two graduations on the charts that they made, nor in Portugal do they

³⁶ Gutiérrez created charts with different scales of latitude, which attempted to allow for the problem of magnetic variation. When combined with Gutiérrez's compasses (also adjusted for magnetic variation) however, the errors encountered and recorded by the pilots were often compounded (Lamb 1995, 45-46).

³⁷ The conflict has been oversimplified here for the sake of brevity. For a complete account of the conflict, see Lamb 1995 and Sandman 2001.

³⁸ Gutiérrez created charts with different scales of latitude, attempting to allow for the problem of magnetic variation. When combined with Gutiérrez's compasses (also adjusted for magnetic variation) however, the errors encountered and recorded by the pilots were often compounded (Lamb 1995, 45-46).

³⁹ "Porq la segunda graduacion q d° gutierrez pone en las cartas es cosa contra toda arte y q haze muchas variaciones y desordena a toda cosmografía como a cosa reprova y sin ningun descargo la dexo por gastar tpo. en cosa tan desatinada aunque a quien no lo entiende le haga fuerça contan gran numero de pilotos q lo aprueban lo ql debe solam° aprovechar para q se vea manifestam° quan poco entienden del arte de que viven y debe bastar para condeñallos averse redondeado todo el universo por las cartas q mi hr° y hernando de magallanes y yo hezimos de una sola graduacion con que se descubrio el especiería"; AGI, Justicia 1146, N.3, R.2, Bloque 1, fl. 6v, 5 May 1544.

use them”⁴⁰. The *Padrón*, by its very nature, could not be relied upon if it were founded upon information collected by pilots who were working with materials that were so poor, “because it is well known that everything founded upon two graduations is false”⁴¹.

Faleiro’s contributions to the debates surrounding the *Padrón Real* are notable for their impartiality in contrast to the submissions of the other cosmographers and Cabot, who at times allowed their broadsides to become personal. Although Faleiro accused the two-scale charts of Gutiérrez of being unfit for purpose, he also admitted that any resulting damage during a pilot’s navigation could not be said to be the entire fault of the erroneous chart, because the incompetence of some pilots could at times also be to blame, reflecting his belief in the need for well-educated navigators. To his dismay, he noted that the fundamentals of sound navigation – that is, knowledgeable pilots and well-designed instruments – were not being adhered to at the *Casa de la Contratación*, resulting in the poor quality of the *Padrón Real*, and the pilots’ unfortunate preference for using Diego Gutierrez’s two-scale charts.

Unsurprisingly, he also blamed the pilots’ lack of knowledge of magnetic variation, which led to the inaccurate representation of the routes they plotted. If they were aware of it, he declared, they ignored it, because they lacked the necessary instruments to account for it. Notwithstanding the fact that he had invented an instrument for this, he complained that, despite being in the possession of Diego Gutiérrez for six years, it had never been used by the pilots⁴². He concluded that the most convenient solution for the problems relating to the *Padrón Real* was to send a ship to sea with a cosmographer and the most experienced pilot and master to allow for the most accurate collation of data, combining the learning of the theoretician with the practical expertise of the mariner to produce a chart worthy of the *Carrera de Indias*, which would prevent the loss of ships and lives.

In spite of Faleiro’s confidence in his solution, as well as his desire to educate pilots through the reading of his *Tratado*, it is not clear that his opinion carried much weight among navigators. High levels of illiteracy

⁴⁰ “Vespuche y niño garçia q las dhas cartas fabricaron jamas pusieron en cartas dos graduaciones ni en Portugal tal usan”; AGI, Justicia 1146, N.3, R.2, Bloque 1, fls. 6v-7r. It is unclear to which Vespucci he was referring, though it may have been Juan, because he was placed in charge of the *Padrón* with Juan Díaz de Solís.

⁴¹ “Pues es tan notorio ser tan falso toda cosa fundada sobre dos graduaciones”; AGI, Justicia 1146, N.3, R.2, Bloque 1, fl. 6v.

⁴² AGI, Justicia 1146, N.3, R.2, Bloque 1, fls. 8r-8v, 5 May 1544.

among Spain's seafarers would remain an issue in sixteenth-century navigation, preventing access to the work of Faleiro or other cosmographers. In any case, it is difficult to believe that many pilots would have been willing to concede that a theoretical approach to navigation was the basis for a safer and more efficient *Carrera de Indias*. While the art of navigation became increasingly technical and reliant on scientific input in the sixteenth century, this was the result of land-based theoreticians, most of whom had never been to sea, and who were not in a position to judge accurately the merits of a pilot's less quantifiable abilities, such as his recognition of landmarks, his knowledge of the nature of currents, winds and birds, his reliance on weather markers, and so on. In contrast to other works of cosmography, such as Pedro de Medina's 1545 *Arte de Navegar*, Faleiro's *Tratado* does not seem to have made an impact outside of Spain either (Navarro Brotóns 2000)⁴³. It did influence Pedro de Medina's *Libro de Cosmographía* of 1538, however, which copied entire paragraphs from Faleiro's work (Medina 1972, 27). If Medina's *Arte de Navegar* became the standard that subsequent navigational manuals followed, David Waters has noted that "its pattern was set by Faleiro" (Waters 1970, 14).

Faleiro's only subsequent known contribution to navigational and scientific matters in Spain occurred in 1566 when he was called, with a number of other cosmographers, to offer his advice on Spanish rights in the East in the aftermath of attempts to settle the Philippines, though his testimony appears to have been lost (Collins 2013, 32). He was involved in other non-cosmographical ventures in Seville, which do not seem to have brought him much wealth. These endeavours involved publishing writing books and catechisms for children, as well as an ill-fated attempt to organize an expedition of the Amazon in 1558. There are no references to Faleiro in Seville after 1570, but it is probable that he was still alive by this point⁴⁴. The most significant work undertaken by Faleiro, however, had occurred in the 1530s and 1540s at a time of significant reform and upheaval in navigation and nautical science at the *Casa de la Contratación* in Seville. Faleiro's contributions to this dramatic period are conspicuous in favour of modernisation through scientific theory and the education of seafarers – a familial coda, perhaps, to the comparable ambitions of his brother, as outlined in his ill-fated regiment.

⁴³ Medina's work was translated and re-edited fifteen times in French, Flemish and English. Martín Cortés's 1551 *Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar*, was published six times in English as *The Arte of Nauigation* (Navarro Brotóns 2000, 352).

⁴⁴ Juan Gil has noted that his wife's will did not list her as a widow (Gil 2009, 389–409).

Conclusion

On the 500-year anniversary of Magellan's departure from Seville for south east Asia, it is worth reconsidering whether we should classify his expedition as a Spanish or Portuguese venture. This is hardly a novel proposal: the issue of the expedition's origins has in fact been subject to disagreement in the past, most recently on the pages of *ABC*, Spain's national newspaper. On 10 March 2019, the newspaper published a report, issued by the *Real Academia de la Historia* in Spain, which purported to outline the "objective historical facts that demonstrate the official Spanishness of the maritime feat, which culminated in the first circumnavigation of the Earth"⁴⁵. Compounding the unusual nature of this declaration was the fact that the report by the *RAH* was issued at the request of *ABC* director, Bieito Rubido, in a declared effort to "prevent the commemoration... from becoming a source of dissent between the two neighbouring countries". Without wishing to become entangled in the nationalistic posturing propounded by *ABC* and the *RAH*, it is nonetheless important to challenge the ironic ahistoricism of the report by calling attention to the work of the Faleiro brothers in the Spanish maritime enterprise of the sixteenth century⁴⁶. Indeed, for all of its bravado, the report inadvertently highlights the indifference in popular Spanish history toward the significance of Portuguese knowledge and skill in its imperial affairs during its so-called Golden Age.

Although the expedition of 1519 was funded by the Spanish crown and various private interests, there is no question that it was made possible through the initiative of Magellan and the equally important royal perception of Rui Faleiro as an authority on astronomical and nautical matters (as well as the maps provided by Pedro and Jorge Reinel). Without Faleiro's regiment, without the Reinel charts, without the substantial numbers of Portuguese seafarers, no expedition would have taken place in 1519. The

⁴⁵ "... los hechos históricos objetivos que demuestran la españolidad oficial de la gesta marítima que culminó con la Primera Circunnavegación a la tierra"; 'Informe de la Real Academia de la Historia sobre la Primera Circunnavegación a la tierra', <http://www.rah.es/informe-de-la-real-academia-de-la-historia-sobre-la-primera-circunnavegacion-a-la-tierra/>, accessed 14 August, 2019. Thanks must go to Iris Rodríguez Alcaide for drawing my attention to the report. See 'La 1.^a vuelta al mundo no fue 'plena y exclusivamente española' (artículo-respuesta a ABC y RAH)', in *El Coloquio de los Perros*, <https://coloquiodelosperros.org/2019/03/18/la-primera-vuelta-al-mundo-no-fue-plena-y-exclusivamente-espanola-articulo-respuesta-a-abc-y-rah/>, accessed 14 August 2019.

⁴⁶ It also behoves us to wonder why one should be keen to claim ownership of a venture predicated on the domination, suppression, and exploitation of indigenous peoples in the Philippines and the Moluccas.

repeated failures of the Spanish to locate a western sea route to the Molucas before Magellan and Faleiro serve to highlight the importance of this fact. This points to a larger, ignored issue – that is, Spanish navigation and nautical science of the sixteenth century owes a major debt to the work of the Faleiros, the Reinels, Diogo Ribeiro and countless other named and unnamed Portuguese cosmographers, instrument-makers and seamen.

In spite of this detail, it is clear that the à la carte recognition of Portuguese influence in the *Carrera de Indias* has long been a feature of the Spanish imperial narrative. We see this in the inconsistent treatment of the varied Portuguese actors from the early 1500s. While the Spanish crown was embracing the expertise of individuals such as Rui and Francisco Faleiro, it was simultaneously attempting to restrict those who were perceived to offer less valuable service. Nevertheless, Rui and Francisco Faleiro represent the most important aspects of Portuguese contributions to Spanish nautical and navigational affairs in the early modern period, and in fact serve as a microcosm of this influence. Rui Faleiro's self-assured regiment, in ensuring the success of Magellan's proposal to the Spanish crown, allowed for the emergence of a significant Portuguese element to Spanish maritime affairs through the application of Portuguese theoretical principles, as well as the subsequent migration of significant numbers of pilots, masters, sailors and apprentices into Spanish service from the 1520s. The principles endorsed by Faleiro were continued and developed by his brother Francisco, who formed part of the effort in mid-sixteenth century Spain to modernise and regularise seafaring through theory, improved instrument design, and the education of pilots. While his efforts were apparently valued by the Spanish crown, his relative anonymity compared with his Spanish contemporaries serves as a useful symbol of Spanish disregard of the significance of Portuguese contributions to their maritime, and therefore imperial, power in the sixteenth century. Lachrymose nostalgia for a nebulous Golden Age will do little to change these matters.

Bibliography

- ALBUQUERQUE, Luis de. 1965. *Os guias náuticos de Munique e Évora*. Lisbon: Junta de Investigações do Ultramar.
- ALBUQUERQUE, Luis de. 1981. "O 'Tratado da Agulha de Marear' de João de Lisboa; reconstituição do seu texto, seguida de uma versão francesa com anotações". *Revista da Universidade de Coimbra* XXIX: 129-162.
- ARGENSOLA, Bartholomew Leonardo de. 1708. *The discovery and conquest of the Molucco and Philippine Islands*, trans. John Stevens. London: J. Knapton, A. Bell, D. Midwinter, W. Taylor, A. Collins, and J. Baker.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de. 1979. *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, ed. Manuel Lopes de Almeida. Oporto: Lello & Irmão. 2 vols.
- COELHO, José Ramos, ed. 1892. *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas Portuguezas*. Lisbon: Imprensa Nacional.
- COLLINS, Edward. 2013. "Francisco Faleiro and Scientific Methodology at the Casa de la Contratación in the Sixteenth Century". *Imago Mundi* 65 (1): 25-36. doi: 10.1080/03085694.2013.731202.
- COLLINS, Edward. 2019. "Interactions of Portuguese artisanal culture in the maritime enterprise of 16th-century Seville". *Centaurus: An International Journal of the History of Science and its Cultural Aspects* 60 (3): 203-215.
- CORTESÃO, Armando, and Avelino Teixeira da Mota. 1960. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Lisbon: Comissão Executiva das Comemorações do Quinto Centenario da Morte do Infante D. Henrique. 6 vols.
- DALTON, Heather. 2016. *Merchants and Explorers: Roger Barlow, Sebastian Cabot, and Networks of Atlantic Exchange 1500-1560*. Oxford: Oxford University Press.
- DIFFIE, Bailey W., George D. Winius. 1977. *Foundations of the Portuguese empire, 1415-1580. Vol. I, Europe and the world in the age of expansion*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- FALERO, Francisco. 1535. *El tratado del esfera y del arte del marear: con el regimiento de las alturas: con algunas reglas nuevamente escritas muy necessarias*. Seville: Juan Cromberger.
- FERNÁNDEZ DE ENCISO, Martín. 1519. *Suma de Geographia*. Seville: Juan Cromberger.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. 1825-1837. *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del Siglo XV*. Madrid: Imprenta Nacional, 5 vols.

- GIL, Juan. 2009. *El exilio portugués en Sevilla: de los Braganza a Magallanes*. Seville: Fundación Cajasol.
- HARRADON, H. D. 1943. "Some early contributions to the history of geomagnetism – II and III". *Terrestrial Magnetism and Atmospheric Electricity* 48(2): 79-80.
- HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de. 1601. *História General de los Hechos de los Castellanos en las Islas i Tierra Firme del Mar Océano*. Madrid: Emplenta Real. 2 vols.
- LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. 1975. "Las Longitudes Geográficas de la Membranza de Magallanes y del Primer Viaje de Circunnavegación". In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*, ed. Avelino Teixeira da Mota, 135-178. Lisbon: Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- LAMB, Ursula. 1995. *Cosmographers and pilots of the Spanish maritime empire*. Aldershot: Variorum.
- MARTÍN-MERÁS, Luisa. 2003. "Las enseñanzas náuticas en la Casa de la Contratación de Sevilla". In *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, ed. Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luis González Rodríguez, Enriqueta Vila Vilar, 667-693. Seville: Universidad de Sevilla; Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Fundación El Monte.
- MEDINA, Pedro de. 1972. *A navigator's universe: the Libro de Cosmographía of 1538 by Pedro de Medina*, trans. Ursula Lamb. Chicago; London: University of Chicago Press for the Newberry Library.
- MOTA, Avelino Teixeira da. 1975. "A Contribuição dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro no Campo da Náutica em Espanha". In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*, ed. Avelino Teixeira da Mota, 38-341. Lisbon: Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- MOTA, Avelino Teixeira da. 1986. *O Regimento da Altura de Leste-Oeste de Rui Faleiro: Subsídios para o Estudo Náutico e Geográfico da Viagem de Fernão de Magalhães*. Lisbon: Edições Culturais da Marinha.
- NAVARRO BROTONS, Víctor. 2000. "Astronomía y cosmografía entre 1561 y 1625. Aspectos de la actividad de los matemáticos y cosmógrafos españoles y portugueses". *Cronos* 3 (2): 349-380.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio. 1998. *Spain's men of the sea: daily life on the Indies fleets in the sixteenth century*. London: Johns Hopkins University Press.
- PIGAFETTA, Antonio. 1894. *Il Primo Viaggio Intorno al Globo di Antonio Pigafetta, e le Sue Regole sull'Arte del Navigare*, ed. Andrea da Mosto. Rome: Auspice il Ministero della pubblica istruzione.

- PULIDO RUBIO, José. 1950. *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla: pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos*. Seville: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- RANDLES, W. G. L. 1995. "Portuguese and Spanish Attempts to Measure Longitude in the Sixteenth Century". *Mariner's Mirror* 81 (4): 402-408.
- RANDLES, W. G. L. 1998. "The Emergence of Nautical Astronomy in Portugal in the XVth century". *The Journal of Navigation* 51 (1): 46-57.
- RÊGO, António da Silva. 1960-1977. *As Gavetas da Torre do Tombo*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos. 12 vols.
- SÁNCHEZ, Antonio. 2013. *La espada, la cruz y el Padrón: soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- SANDMAN, Alison. 2001. *Cosmographers vs. Pilots: Navigation, Cosmography, and the State in Early Modern Spain*. PhD dissertation. Madison: University of Wisconsin-Madison.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo. 1969. "Um memorial de Francisco Faleiro ao Imperador Carlos V". *Arquivos do Centro Cultural Português*, vol. I, 451-454.
- SILVA, Luciano Pereira da. 1921. "A Arte de Navegar dos Portugueses desde o Infante a D. João de Castro". In *Historia da colonização Portuguesa do Brasil: edição monumental comemorativa do primeiro centenario de independência do Brasil*, ed. Carlos Malheiro Dias, 27-104. Porto: Litografia Nacional, 1921-1924, vol. I.
- TAYLOR, E. G. R. 1956. *The Haven-Finding Art. A history of navigation from Odysseus to Captain Cook*. London: Hollis & Carter.
- VIGNERAS, L. A. 1962. "The Cartographer Diogo Ribeiro". *Imago Mundi* 16: 76-83.
- WATERS, David. 1970. *The Iberian bases of the English art of navigation in the sixteenth century*. Lisbon: Junta de Investigações do Ultramar.

Habent sua fata libelli.

Elcano y la construcción del relato de la primera circunnavegación, una historia apasionante de errores e imprecisiones

F. Borja Aguinagalde*

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 173-214. ISSN 0874-9671

Resumo

A figura de Juan Sebastián de Elcano é pouco e mal conhecida, no entanto, é possível recuperar novas informações que fazem a sua biografia inteligível. Em 2015 descobriu-se o seu arquivo pessoal, que apesar de modesto, é de grande valor. Um dos aspectos mais importantes a estudar no feito que protagonizou com Magalhães é a forma como se transmitiu o relato da viagem até aos nossos dias, e explorar novos elementos que ilustrem as circunstâncias, formas e conteúdos em que esta ocorreu. É muito importante indagar sobre a economia da informação em 1522, sobre os círculos eruditos e humanistas que recolheram os testemunhos orais dos sobreviventes e os editaram, primeiro em latim e depois em romance. Elcano foi ignorado nas primeiras versões publicadas do relato (Transilvano, Anghiera, Pigafetta), mas o contexto cultural e social do momento dá-nos pistas de possíveis motivos.

Palavras-chave: Juan Sebastián de Elcano, primeira circum-navegação, história do País Basco, relato histórico, literatura de viagens.

Data de submissão: 30/05/2019

Data de aprovação: 23/08/2019

Abstract

The figure of Juan Sebastián de Elcano is little and badly known, but it is possible to recover new information that makes his biography intelligible. In 2015 his personal archive was discovered, and in spite of being modest, it is of great value. One of the most important aspects to study about the feat that Elcano accomplished with Magellan is the way in which the story has been transmitted until today and to explore new elements that illustrate the circumstances, forms and contents in which it occurred. It is very important to inquire about the information economy in 1522, about the scholarly and humanist circles that collect the oral testimonies of the survivors and edit them, first in Latin and then in romance. Elcano was ignored in the first published versions of the story (Transilvano, Anghiera, Pigafetta) but the cultural and social context of the moment gives us clues for possible reasons

Keywords: Juan Sebastián de Elcano, first circumnavigation, history of the Basque Country, historical account, travel writing.

Date of submission: 30/05/2019

Date of approval: 23/08/2019

* Archivo Histórico de Euskadi, España.
Email: b-aguinagalde@euskadi.eus.

Habent sua fata libelli.

Elcano y la construcción del relato de la primera circunnavegación, una historia apasionante de errores e imprecisiones

F. Borja Aguinagalde

“mas sabera tu alta magestad lo que en mas avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo yendo por el oçidente e viniendo por el oriente”
‘Aviso’ de Juan Sebastián de Elcano al emperador, 6.09.1522

1. Presentación

Este trabajo forma parte de un programa de investigación sobre Juan Sebastián de Elcano, el marino de Guetaria que culminó la primera circunnavegación del mundo. Elcano es el gran ausente de la construcción y transmisión del relato de esta hazaña, *qua aeterna memoria celebrentur*¹, y es propósito de quien esto escribe rastrear la información que se ha conservado sobre él y, sobre todo, evaluar desde puntos de vista diferentes tanto su biografía como su participación en esta empresa, además de su posterior actividad profesional al servicio de la monarquía.

Siendo este artículo dirigido a un público portugués, voy a centrarme en varias cuestiones novedosas en relación a Elcano y dejo a plumas mucho más autorizadas que la mía el estudio de la figura del Comendador Magallanes y el desarrollo de esta navegación, que él diseñó y protagonizó hasta su muerte.

Estoy persuadido de que, si cada experto aporta piezas propias a un análisis más multidisciplinar, en unos años tendremos un relato mucho más denso y equilibrado, mejor informado y, sobre todo, colectivo. Como colectiva y ‘universal’ fue la hazaña de la circunnavegación, imposible e ininteligible sin el concurso de portugueses, castellanos, vascos, andaluces, italianos (genoveses, florentinos, venecianos...), griegos, etc.

¹ Como dice el humanista Maximiliano Transilvano en 1522 y repetirán luego otros autores a la letra.

Las fuentes documentales españolas más importantes sobre la circunnavegación han sido publicadas²; y sus copias digitales son, además, accesibles³. Aunque es conveniente hacer algunas matizaciones. Ni todo está digitalizado ni todo ha sido publicado. Hay que cotejar ambos tipos de fuentes. En segundo lugar, se han utilizado de manera algo desenvuelta. Es decir, son fuentes, en principio, fidedignas, pero la naturaleza y origen de las mismas y el objetivo práctico en el momento de ser redactadas imponen algunas limitaciones. Así es el caso de los textos judiciales, interrogatorios, comparecencias, etc. que son particularmente abundantes. Y, en tercer lugar, se trata de fuentes documentales que han sido trabajadas de manera superficial. Al menos en el caso de Elcano, que es mi objeto de estudio. Veo mucho *dato perdido*, mucha referencia no contrastada.

Todo ello ofrece expectativas de trabajo interesantes.

En mi caso, además, voy incorporando algunas fuentes nuevas. Significativas, aunque de modesto volumen, como es el caso del archivo personal de Juan Sebastián de Elcano, que descubrí fortuitamente en marzo de 2015⁴. Archivo formado por nueve documentos, todos ellos originales y alguno inédito. De extraordinario valor, pero escuetos.

2. Algunas referencias biográficas. Elcano hasta 1518

Elcano pertenece a una familia de la villa de Guetaria social y económicamente bien situada. Familia que posee las características propias de las elites de las villas de la costa guipuzcoana y vizcaína. El nacimiento, desarrollo y consolidación de estas élites se produce entre fines del siglo XIV y fines del XV, de forma y manera que en el momento del nacimiento del futuro capitán, su familia y su entorno están bien situados para proponerle una alternativa realista de prosperidad y futuro: el mar, o bien dedicado al comercio, o bien al servicio de las armadas reales.

² Ref. Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 415 sgs.; del mismo, Fernández de Navarrete 1842, 244-271 y 337-352, con los documentos de Elcano; Toribio Medina 1920, 309 sgs; y CGTF 1918-1923. Esta última es la más completa y adecuada para el tema que nos ocupa. Así mismo es de gran utilidad el libro dirigido por Castro et al. 2010 [2ª edic., corregida y aumentada]. Incluye un aparato crítico muy completo y una amplísima bibliografía. Publica los 24 textos básicos sobre el viaje, la cronología del mismo y una útil lista alfabética de participantes. Ha editado después un resumen, Castro 2018.

³ En <http://pares.mcu.es> y <https://dokuklik.euskadi.eus>.

⁴ Se conserva en el Archivo Histórico de Euskadi (EAH-AHE). Fondos de familia. Archivo de la Torre de Laurgain, leg. 15, nº 9. He publicado la historia del archivo de Elcano y la transcripción de sus documentos en Aguinagalde 2017 (<https://www.academia.edu/35865782>).

La familia ya es bien conocida. He publicado en 2018 un largo estudio con los detalles, que no creo pertinente reproducir en este trabajo⁵.

Juan Sebastián nace en 1486/7⁶. Es hijo de Domingo Sebastián de Elcano y doña Catalina del Puerto. La familia Elcano-Puerto está formada por 8 hermanos. Un clérigo, Domingo, dos chicas casadas en la villa, y 5 varones ocupados todos ellos en negocios de mar. Los vecinos de Guetaria, salvo raras excepciones, no conocen otra cosa.

Como es el caso de Sebastián de Elcano, el mayor, quien en 1517 se dirige a negocios a Mesina⁷, en una posición de mercader experimentado.

La familia Elcano se sitúa en un rango intermedio dentro de esta elite. A través de un censo fiscal de los vecinos de Guetaria de 1500, sabemos que Domingo Sebastián ocupa el 13 lugar por riqueza.

Se trata de un dato estático que no refleja la naturaleza extremadamente dinámica e inestable de las élites comerciantes de las villas costeras de la época, en la que el ascenso y descenso social suele operar de forma ágil, brusca incluso. Es la época de la primera juventud de Juan Sebastián.

Por otra parte, conviene tener presente, además de la fragilidad de la situación estamental, que las familias urbanas funcionan en esta época en red. Red comercial y red familiar, además de red transversal, en la que operan los parentescos en todas las direcciones, patrilineares y matrilineares. Los parientes trabajan y hacen negocios en grupo, y los negocios comunes se consolidan a través de alianzas matrimoniales con hermanas, viudas, cuñadas... Los Elcano se sitúan en esta red, en la que su familia materna, los Puerto, notarios de padres a hijos desde hace más de cien años, son mejor conocidos.

Así, por ejemplo, su tío materno, el escribano Domingo Ochoa del Puerto, combina su actividad profesional notarial con los negocios y los viajes comerciales. Sabemos que en 1503 está en Capua, y ante él testa su paisano, el licenciado Pero Díaz de Zumaya e Yraeta (m. 26.2.1504), natural de Zumaya y antiguo corregidor de Málaga, que es el gobernador

⁵ Ref. Aguinagalde 2018.

⁶ Manifiesta su edad en varias ocasiones, interviniendo como testigos en autos judiciales, entre 1518 y 1522.

⁷ En Cestona, el 25.04.1517, el activo comerciante Domingo de Arrona otorga poder a favor de Sebastián de Elcano, vecino de Guetaria, que está presente, para que cobre en Mesina diferentes efectos que están a su nombre, en poder de los herederos de Micer Angelo y Bernardo Faraon consignados por el vicecónsul de los españoles, Juan Antonio Rico, en cumplimiento del testamento de Juan Martínez de Vildayn, suegro de Sebastián, vecino de Guetaria, y factor de Arrona en Mesina, donde ha fallecido. Una vez cobrado, le autoriza a venderlo. Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñati), Cestona, Protocolo 1606, fl. 15.

de la ciudad, además de hombre de confianza del Gran Capitán, Gonzalo Fernández de Córdoba⁸. No está de más recordar que en Guetaria, en 1539, casaría la sobrina del licenciado, y heredera de la torre de los Zumaya, doña Catalina, con el sobrino del notario, Domingo de Urquiola y Puerto, que no es otro que el hijo de maestre Martin, primo carnal y testamentario de Elcano en 1526⁹.

La juventud y primera parte de la vida de Elcano, como la de numerosos marinos y capitanes luego famosos, no es conocida. Desde mi punto de vista, se trata de una laguna que no tiene particular importancia. El curriculum de un marino, previo a que alcance notoriedad, suele ser invariable. Si se conservan referencias y documentos, se puede balizar y mapear con fechas y eventos, pero, de una manera general, estos no suelen aportar datos significativos.

Elcano es parco en confidencias. Su extenso testamento, lleno de detalles, no recoge nada concreto. Pero se pueden espigar algunos detalles. Así, por ejemplo, cuando obtiene diferentes mercedes en los primeros meses de 1523, solicita el perdón por el delito de haber vendido una nave a extranjeros:

[...] acatando el senalado seruiçio que me haueys hecho en el dicho descubrimiento de la especieria y los trabajos que en ello haueys pasado... por la presente vos remito y perdono qualquier pena así çebil como criminal en que ayais caydo e incurrido por hauer vendido la dicha nao a los dichos extranjeros y vos hago merçed de qualquier derecho que nos y nuestra camara ayamos y tengamos y podamos hauer y tener por la dicha causa contra vos y contra vuestros bienes.

Me parece razonable suponer dos cosas: Elcano no tiene antecedentes particularmente significativos, por una parte; y se ha dedicado hasta entonces, con toda probabilidad, a ese conjunto de actividades que conforman la identidad del marino guipuzcoano de la época. Una mezcla de comerciante por cuenta propia o como factor de una empresa ajena, enrolado u ocupado al servicio de la monarquía, de forma directa o a través de iniciativas de terceros, como mercenario, o dedicado al corso. Sus paisanos y amigos

⁸ En 02.1504 sus testamentarios redactan las cuentas (Nápoles y Capua), en una larga relación de asientos. Ref. AHPO, Zumaya, protocolo 2289, fls.41 y ss. El lic. fue «*proveydo al campo de guerra de la governacion*» de Capua por el Gran Capitán. Se citan diferentes criados, todos del entorno de Zumaya: Juan de Acoa, Juan de Epelola, Domingo de Eyçaguirre y un sobrino, Perico de Zumaya. No se nos escape que un Juan de Epelola, de Zumaya, embarcó como piloto en la armada de Loaysa.

⁹ Los detalles genealógicos en Aguinagalde 2018.

se dedican a todo esto en diferentes momentos de su vida, con mayor o menor intensidad y continuidad. Como ya he señalado en algún otro lugar, este es el caso de los Elorriaga o Yndaneta de Zumaia, Sasiola o Irarrazabal de Deba, Arrona de Guetaria y Cestona o Arteyta de Lekeitio, todos ellos próximos a Elcano y su entorno.

Muchos marinos, comerciantes de perfil versátil, pueden pasar sin solución de continuidad de ser acusados de piratería y estar a un paso de ingresar en prisión, a servir a la monarquía en condiciones muy honorables. Y convertirse en respetables miembros de la comunidad urbana. Es el caso, por ejemplo, de Juan Pérez de Indañeta, maestre de nao de Zumaya, bien conocido en la documentación de armadas reales y del comercio de los últimos años del XV e inicios del XVI¹⁰, pero también “corsario vizcaino”, junto a sus hermanos Ochoa y Pero en 1487¹¹, y otra vez en 1495¹². Su próximo pariente, Maestre Andrés Pérez de Indañeta, quien participa en la armada de Nápoles (1504), en Orán, etc., define muy bien este grupo y a sus integrantes en el crepúsculo de su vida (1537), cuando es, además de un respetado miembro de la élite local de Zumaya, quizás el decano de los supervivientes de toda esta generación. Y lo hace, precisamente, en el entorno de las consecuencias de la armada de Loaysa:

[...] de çinquenta e çinco años a esta parte ... ha nabegado por mar en sus propias naos asy en mercadería como de harmada en seruiçio de los reyes católicos e a su sueldo.¹³

Y, en fin, las madres, esposas e hijas juegan, con frecuencia, un papel de primer orden en estas biografías en las que sigue primando el rol masculino, pero en las que ‘operar en red’ es fundamental para que el grupo familiar tenga éxito, o, simplemente, sobreviva. Las ausencias prolongadas obligan a activar las capacidades de todos los miembros de la familia, y es muy frecuente ver a las viudas tomar el relevo y el mando de los negocios. Le tocó a la madre de Elcano, doña Catalina del Puerto, pero fue el caso de otras vecinas coetáneas de Guetaria, como doña Sancha Pérez de Gamboa, viuda muy joven y ‘señora’ de Aldamar (m. casi centenaria cr. 1590, después de conocer a sus biznietos¹⁴), o las hermanas Olazabal-Vildayn.

¹⁰ Ref. Ladero Quesada 2010 y Torre 1960, 110, 124.

¹¹ Archivo Real Chancillería de Valladolid, Ejecutorias, año 1487.

¹² AGS, Registro General del Sello, año 1495.

¹³ Testificando en favor de la viuda de Antón de Elcano. AGI, Patronato, 38, R. 18.

¹⁴ En 1570 se dice de ella que es «bieja decrepita» de más de 80 años en un pleito por bienes y administración de la Casa de Aldamar con doña Inglesa su nieta y heredera, a la que en 1561,

Es razonable suponer que podremos encontrarnos a Juan Sebastián en roles de armadas o en contabilidades minuciosas que no han sido compulsadas todavía. O como otorgante, en la revisión de escrituras de los archivos de protocolos de Sevilla o Málaga, lugares de paso o residencia de una colonia muy importante de ‘vizcainos’ desde mediados del siglo XV¹⁵.

3. El maestro Juan Sebastián, colaborador del Comendador Magallanes. Sevilla, 1518

Para fines de 1518, Elcano ya conoce a Magallanes. Lo afirma él mismo en las probanzas que promueve el Comendador, en agosto de 1519¹⁶, para dejar constancia del fracaso del enrolamiento de naturales de los reinos y la necesidad de echar mano de extranjeros, italianos, franceses, griegos, etc. Pide para ello ayuda a los que, muy probablemente, considera las personas mejor situadas para testificar a su favor; es decir, las que han colaborado de forma directa en la empresa. De los cinco testigos convocados el 8 de agosto, uno es Elcano, ‘guipuscuano’. Dice:

[...] que conoçe al dicho comendador Fernando de Magallanes puede aver ocho meses poco mas o menos y que conoçe a los maestros de las naos de la Armada de que es capitán el dicho comendador del dicho tiempo aca.

Una vez que se cierra el rol de la armada¹⁷, hay un detalle que me parece significativo. Léida la lista, Elcano es el único que figura con el ‘oficio’ vinculado al nombre: «el maestro Juan Sebastián del cano». Sucede esto únicamente con los que son conocidos protagonistas de la empresa desde su inicio (los capitanes Cartagena, Quesada y Mendoza). Unido esto a su precoz entrada en contacto con el Comendador, da la impresión de que el de Guetaria reunía todas las condiciones para entenderse con Magallanes

siendo aún doncella, doña Sancha donó la Casa. El Capitán Aldamar dejó una hacienda de 30.000 ducados al morir (1536) que parece administró mal doña Sancha, que «siempre ha sido mujer gastadora».

¹⁵ Ref. el trabajo de López Beltrán 2003. Basado en los repartimientos de Málaga, es una mina de información.

¹⁶ AGI, Patronato, R. 6, (1). Editado en CDF, nº 77, vol. 2, pgs. 288-304; Elcano, en las pgs. 301-03.

¹⁷ Utilizo el rol (232 personas) inicial, que es una simple lista bajo el título *Relaçion de la gente que ba en las naos que su alteça manda ynvíar para el descubrimiento de la espeçeria*, AGI, Patronato, 34, 6. Como es sabido, el rol tiene diferentes versiones, cuyo contenido no coincide completamente. Ref. al respecto el estudio detallado y definitivo de Gil 2019b. Otros detalles importantes en Gil 2019a. Así mismo el detallado repaso que hace Castro et al. 2010, 477-514.

y colaborar con él en la organización del viaje, empezando por reclutar a la tripulación. Por otra parte, probablemente ambos hombres comparten, además de experiencia y conocimiento en las cosas de la mar, algunos rasgos que facilitarían un cierto entendimiento: voluntad de liderazgo, gusto por la incertidumbre de la aventura, afán, por supuesto, de reconocimiento y enriquecimiento. Solo las cambiantes circunstancias del viaje, el desarrollo casi siempre imprevisible de la larga travesía y toda una suerte de pequeños sucesos del día a día otorgarán a cada uno un protagonismo y una presencia en la circunnavegación, muy diferentes.

Una epopeya como esta requiere dos elementos para adquirir notoriedad literaria, que, en este caso, no se han suscitado. Por una parte, como recuerdan los filólogos interesados en la literatura de viajes, la circunnavegación no ha tenido un poeta que la cantara¹⁸. Ariosto cita la valentía de estos «nuevos argonautas» en el *Orlando furioso*, pero es el Tasso quien se ocupa en el canto XV de su *Gerusalemme Liberata*. Un Tasso, por cierto, que ha leído a Pigafetta y Maximiliano Transilvano. Y, por otra parte, un protagonista absoluto que federe el relato y lo apellide. Y Magallanes, a pesar de ser quien presta su nombre a la empresa, fracasa en su intento, al morir en Mactán.

De una u otra forma, a falta de datos precisos todos especulamos sobre qué sucedió. Es decir, tres largos años de viaje no son inteligibles con los datos que tenemos al respecto. Se ha instalado, por así decirlo, una manera de relatar el viaje que se puede denominar, como poco, de desenvuelta. No en lo que se refiere a la ruta, sus etapas, los diferentes ‘descubrimientos’, etc., sino en las condiciones materiales y personales de la misma. Y, muy particularmente, en el papel que juegan los diferentes protagonistas de la hazaña, que son numerosos.

La circunnavegación, los tres años de peripecias, acaba de ser magistralmente descrita por el prof. Salvador Bernabeu¹⁹, por lo que me dispense aquí de insistir sobre ello. En este momento de la investigación, me interesa detenerme en averiguar sobre cómo se recibe y difunde la noticia.

4. Elcano, improvisado ‘periodista’ de su hazaña. El aviso fechado, precipitadamente, el 6 de septiembre

Según se dice –y yo mismo he repetido en trabajos precedentes–, el 6 de setiembre la nao Victoria, con los 18 supervivientes a bordo, además de

¹⁸ Ref. las referencias en Chemello 1996, 8-23.

¹⁹ Ref. Bernabeu 2018.

su preciosa carga y tres indígenas, llega a Sanlúcar de Barrameda. ¿El 6, sábado, o el día 7, domingo?

Creo que llegan el 7. Volveré luego sobre ello.

El tesorero de la casa de la Contratación, Domingo de Ochandiano²⁰, al hacer la relación de gastos originados por la llegada y descarga de la nao Vitoria, dice que «supimos de su llegada» el día 7. Todos los asientos contables son de esa fecha o posteriores. Entre los más significativos, los que se pagan a Juan de Eguibar, escribano y hombre de confianza del contador Recalde, por vigilar cinco días la nao y su contenido, junto al capitán “Sabastian del cano”, desde el día 7. El mismo día se envía gente para ayudar a traer la nao, porque «la gente della venia enferma y poca», y se les paga el día 10, por el traslado de la misma desde Sanlúcar al puerto de Las Muelas de Sevilla.

Domingo de Ybarrola, marinero, es el encargado del «mantenimiento de la gente de la dicha nao», a los que surte de pan, carne, pescado, vino, etc. desde el lunes día 8²¹.

Volvamos a los supervivientes. Entre el domingo 7 y el 8, lunes, están en Sevilla. Han circunnavegado el globo, pero nadie, salvo ellos, lo sabe.

Me explico. Entonces, como hoy, para que un suceso pase a convertirse en noticia, más aún, para que esto tenga repercusión internacional, se utilizan canales precisos.

En primer lugar, se activan los resortes administrativos. Con más motivo en este caso, en el que regresa una expedición patrocinada por el emperador con un objetivo comercial y político, sobre cuyo dudoso éxito todas las partes implicadas reclaman, ansiosos, noticias: el emperador, particularmente, pero también la Casa de la Contratación, el Canciller y la secretaría; sin perder de vista a los inversores particulares, con el omnipresente Cristóbal de Haro a la cabeza.

En segundo lugar, se produce un rápido consenso sobre el carácter extraordinario del evento y la urgencia de comunicarlo. Por canales más o menos *reservados*: qué otra cosa son, si no, las vías diplomáticas? Es el terreno de actuación de los agentes diplomáticos, pero, sobre todo, el de los factores y agentes comerciales, con el propósito de obtener algún tipo de ventaja sobre competidores y concurrentes. En la Sevilla de la época, florentinos, venecianos, portugueses...

²⁰ Nombrado el 18.01.1522 (AGI, Indiferente general, leg. 420, libro 8, fl. 354 rcto.), «*para que use del oficio*» hasta que se nombre al sucesor de Matienzo, cuyos papeles gestiona (y con cuya sobrina Catalina está casado).

²¹ Todas estas referencias en AGI, Contratación 5090, libro 4, fls. 73 y ss.

Y, en tercer lugar, se pone en marcha ese espacio de comunicación universal reciente todavía en la época de Elcano: la *opinión* pública, a través de la imprenta, con sus canales, lectores y criterios propios. Y, sobre todo, con sus autores. Algunos consagrados y famosos, otros en busca de ese reconocimiento implícito a toda obra de envergadura, por su contenido o por su novedad.

Todos estos elementos se activan el 7 de septiembre de 1522, casi al unísono. En la mayoría de los trabajos publicados hasta la fecha se hace alusión a todo ello con poca atención a los detalles, y el relato resulta algo cacofónico. Intentaré describirlos de una manera ordenada.

He publicado hace unos meses una secuencia muy detallada sobre cómo se han dado a conocer los dos textos de Elcano y las diferentes copias que se conservan en varios archivos y bibliotecas europeas²², por lo que evitaré aquí repeticiones innecesarias. Añadiré algunas novedades que he ido incorporando en el transcurso de la investigación.

Es Elcano quien da la noticia de la hazaña, en primera persona.

Lo hace en un texto brevísimo, en la forma de un '*aviso*'²³, que fecha el 6 de septiembre, es decir, el día en que cree que ha llegado a Sanlúcar. Dirigido al emperador, al que tutea, con una mezcla de desparpajo, improvisación y llaneza marinera. Todo en él es de extraordinario interés, pero señalo solo los párrafos más relevantes:

Sabera tu alta magestad como somos llegado diez e ocho onbres solamente con una de las çinco naos que tu alta nagestad enbio en descubrimiento de la espeçieria con el capitán Fernando de Magalas [sic] que santa gloria aya, e porque tu alta magestad sea seruidora [sic]²⁴ de las cosas prinçipal [sic] que avemos pasado breuemente escriuo aquellas e digo...

[...] primeramente llegamos en çincoenta e quoaatro grados a la parte del sur de la línea equinoçial, donde hallamos estrecho que pasaa [sic] al mar del sur de las yndias e tierra firme de tu magestad, el qual estrecho es de çien leguas, por donde desbocamos y en tiempo de tres meses e veynte días llevando prospero viento non hallamos tierra ninguna sino dos yslas des-pobladas e pequeñas. E después dimos en un arçiplago de muchas yslas

²² Recojo en él la amplia bibliografía y muchísimos detalles. Ref. Aguinagalde 2019. Edito el aviso (Aguinagalde 2019, 232-34) teniendo en cuenta las copias coetáneas, de contrastada precisión, de Venecia y Florencia. En: www.academia.edu/38936874.

²³ Las diferentes formas de comunicación en esta época son un vasto campo de estudio, con una bibliografía muy amplia y especializada. Ref. el repaso que se hace en la obra colectiva Bethencourt et al 2007. Así mismo, para el área hispana, el esquema que propone Pieper 2016; así mismo Pieper 2001.

²⁴ Confuso. En dos frases del texto parece confundir 'seruidora' por 'sabidora'.

muy ricas de oro, e faleçiononos el capitán Fernando de Malagas [sic] con otros muchos por no poder navegar con las tres naos por la poca gente que quedamos desfesimos una nao e con las dos navegamos de ysla en isla descubriendo fasta llegar con la ayuda de Dios a la ysla de Malaco. Y esto fue después de la muerte de Hernando de malaco [sic] ocho meses, donde cargamos las dos naos de clauo...

[...] determinamos por de morir o con grand honrra a servicio de tu alta magestad, por haserla sabidora del dicho descubrimiento con una sola nao partyr...

[...] todas estas yslas están en los limites e marcaçiones e conquistas asi como por nuestras cartas e puntos [sic] se le dara relaçion verdadera a tu alta e poderosa magestad

[...] la paz e amistad de todos los reyes e señores de todas yslas sobre dichas queriendote obedecer como a rey e a señor firmadas de sus propias manos llevo a tu alta magestad.²⁵

[...] partyendo de la postrera isla en cinco meses comiendo solo arroz e beuyendo agua non tomamos tierra ninguna por miedo del Rey de Portugal que tenia proueydo en todas sus tierras de tomar esta armada [...]

[...] asi se nos morieron veynte e un onbres de hanbre e por falta de mantenimiento [...]

[...] tomamos las yslas del cabo verde donde el fator de las dellas nos tomo el batel con trese onbres e quería llevar a mi e a todos los otros presos en una nao que venia de Calecut cargada de espeçieria a Portugal disiendo que ninguno non podía descubrir espeçieria sino los portugueses, e por esto nos armaron quatro naos para nos tomar; mas antes determine con toda la compañía de morir que no yr en manos de portugueses [...]

[...] pasando los tres años llegamos y por tanto suplicamos a tu alta magestad que prouea al rey de Portugal por los trese onbres que tanto tienpo tienen seruido [...]

[...] mas sabera tu alta magestad lo que en mas avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo yendo por el oçidente e viniendo por el oriente [...].

²⁵ Elcano se está refiriendo a uno de los pocos originales conservados del viaje y remitidos desde Sevilla a la Corte, *Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las yslas y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes Gonçalo Gómez Despinosa y Juan Sevastian del Cano, y el maestre Juan Batista, gobernadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martín Méndez, contador della*, AGI, Indiferente, 1528, N.1, editado en CGTF 1918-1923, III: 166-194 (doc. nº. 105).

El 11 de septiembre le responde el emperador. Con una celeridad a la altura de la noticia que acaba de recibir. Y de mano de su secretario, Francisco de los Cobos, quien escribe de su puño y letra la contestación, lo que es infrecuente. El original se conserva en el Archivo de Elcano²⁶. Carlos I acusa recibo de la ‘letra’ de Elcano y le ordena que acuda a su encuentro con dos personas de las que han venido con él, «las mas cuerdas y de mejor raçon». Pero no solo eso. El emperador pone en marcha la maquinaria al uso, y se lo comunica a Elcano: ya ha ordenado a los oficiales de la Casa de la Contratación que los vistan y provean de lo necesario y que hagan autos de lo sucedido. Por último, se apresura a hacerle merced de la cuarta parte y de la veintena que pertenecen a la Corona:

Me escribistes de Sant Lucar en que ... me hazéys saber vuestra llegada en saluamiento con la nao nombrada la Vitoria, una de las cinco naos que fueron al descubrimiento de la especería, de que he holgado mucho ... porque yo me quiero ynformarme de vos muy particularmente del viaje que aveys hecho y de lo en él sucedido, vos mando que luego que esta veays toméys dos personas de las que han venido con vos, las mas cuerdas y de mejor razón, y os partays y vengays con ellos donde yo estouiere, que con este correo escribo a los oficiales de la casa de la contratación de las Yndias que os vistan y provean de todo lo necesario.

Pero esta no es la única referencia documental del evento.

Le acompañan tres asientos contables²⁷ consecutivos que dan fe del trasiego de documentos entre Sevilla y la corte, incluida la recompensa inusual y extraordinaria acordada al correo que acude *a toda furia* a Valladolid, llevando consigo el aviso de Elcano.

Este dicho día [es el 17 de septiembre] se libraron en el dicho tesorero al dicho Pero Ruyz correo quinze ducados de oro que ovo de aver por el viaje que truxo a esta casa en lunes quinze de setiembre deste dicho año con un envoltorio de cartas de su magestad para nosotros en respuesta de lo que a su magestad escriuimos sobre la nueva de la venida de la nao bitoria del espeçeria de la qual vino por Capitan Juan Sabastian delcano, en tres días menos tres oras, y los otros quinze ducados de oro que ha de aver en cumplimiento del dicho viaje le han de pagar los maestros e mercaderes de naos que están en Sanlucar de Barrameda por el despacho que para ellos truxo.

En ocho de octubre del dicho año se libraron en el dicho tesorero a Luys de Castellanos correo treinta e cinco ducados de oro que ovo de aver por el

²⁶ EAH-AHE, loc. Cit. Los detalles en Aguinagalde 2017.

²⁷ AGI, *Libro de cargo y data de los tesoreros de la Casa de la Contratación*. Contratación, 4675, fl. 156 recto. y vltto.

viaje que en domingo syete de setiembre deste dicho año llevo a Valladolid con cartas nuestras para su magestad hasiendole saber de la venida de la nao Bitoria desde la espeçeria. En la qual vino por Capitan Juan Sabastian del Cano. El qual seruio el dicho viaje, en tres días menos seis oras, al qual no se le libraron mas de los dichos treinta e cinco ducados, por razón que su magestad nos mando le diésemos por las albricias de las nuevas que llevo çinquanta ducados de oro como en la partida de vaxo dira. Y por que el dicho Luys de Castellanos fue contento dello, los quales dichos treinta e cinco ducados de oro se le libraron en las espaldas de la cubierta del dicho viaje.

Este dia se pasan en dacta al dicho tesoroero çinquanta ducados de oro que ha de pagar al dicho Luys de Castellanos, los quales su magestad nos mando le pagásemos, por su çedula fecha en Valladolid a honze de setiembre de quinientos e veynte e dos, por las albricias por la nueva que llevo a Valladolid de la venida de la nao Bictoria con la speçeria la qual dicha çedula esta en poder del dicho tesoroero.

La secuencia –y la celeridad– quedan establecidas. El mismo día 7 sale el correo de Sevilla llevando el *aviso* y, al parecer, otras cartas de los oficiales, y llega, en el tiempo récord de 3 días menos 6 horas, el día 10 a la corte. Y el 12 sale de nuevo otro correo, que, tardando tres horas más, está en Sanlúcar el lunes 15 de septiembre, «con un envoltorio de cartas de su magestad para nosotros en respuesta de lo que a su magestad escriuimos sobre la nueva de la venida de la nao bitoria». Lleva la citada contestación para Elcano, convocándole a la corte de inmediato.

El libramiento de 8 de octubre al correo Luis de Castellanos tiene su importancia, porque el *aviso* de Elcano, inédito y desconocido hasta 1827, ha dado lugar a diferentes confusiones. Confusiones que se inician con la noticia que del mismo dio el cronista A. de Herrera, quien afirma en su *Historia* (1601) que Elcano «avia escrito al rey dando aviso de su llegada y suplicando que se le hiziesse alguna merced». Añade que «se mandó que fuesse luego a la Corte, con algunas personas de las de mayor razón de las que avían venido en la nao, y que llevasse todas las escrituras, relaciones y autos del viage» (Herrera 1601, II [déc. III, lib. IV, cap. IV]).

Me referiré luego al memorial en el que solicita mercedes, pero Herrera mezcla ambos documentos. Herrera, quien, como es sabido, es el cronista mejor informado y más fidedigno de cuantos han escrito sobre esta época, sintetiza, por así decirlo, los hechos, para dar agilidad a su relato, pero, en nuestro análisis de detalle, resulta confuso. De hecho, todavía hoy día se siguen confundiendo ambos textos de Elcano, tradicionalmente denominados «la carta de Elcano».

5. La recepción de la noticia. La *economía de la información* en 1522

Como he señalado, el *aviso* no se convierte en noticia, en gran noticia, hasta que su información no se distribuya por los canales apropiados.

En un primer momento, este tipo de documento se sitúa, no tanto en la frontera entre público y privado²⁸, sino entre público y secreto. La difusión del mismo es restringida y reservada, pero no así la noticia de la hazaña. De hecho, el *aviso* se va filtrando y copias del mismo llegan a diferentes capitales europeas. Ello es resultado de una agitación diplomática que es posible reconstruir con cierto detalle. El contexto es muy importante, como ya he analizado en el trabajo antes citado²⁹.

Si, en lo que toca a la llegada de Elcano, los datos que proporcionan los documentos administrativos que he citado hasta ahora son ilustrativos, con todo y con eso no permiten palpar el ambiente. Los historiadores sabemos que la recreación del pasado requiere de otras fuentes: memorialistas, cronistas, autores de relatos y correspondencia particular.

Tenemos varios para estas fechas. Uno de ellos, magnífico: Martín de Salinas (cr. 1475/80-1548), secretario, embajador y *agente*, al decir de Pedro Martir de Anghiera³⁰, del infante don Fernando, futuro rey de Hungría, además de Rey de Romanos y emperador. Salinas, miembro de una de las más relevantes familias de vascos servidores de la monarquía entre fines del siglo XV e inicios del XVI, ha llegado a Valladolid en el séquito del Emperador, tras haberlo acompañado en su periplo europeo. La correspondencia que remite a su amigo el burgalés Gabriel de Salamanca Ortenburg (1489-1539)³¹, tesorero del infante, además de la que cruza con el propio don Fernando, es el relato minucioso de lo que sucede en la corte y, particularmente, en el entorno inmediato del Emperador³².

El emperador acaba de llegar a Castilla después de su larga ausencia con motivo de su viaje para la elección a Rey de Romanos (Aquisgrán, 23.10.1520), y tras dos años de intensísima actividad diplomática. Le acom-

²⁸ Ref. una visión global en el magnífico libro de Pettegree 2014; traducción italiana, 2015.

²⁹ Ref. Aguinalde 2019.

³⁰ Ref. Anghiera 1953-1957, IV: 304 [epístola 780]. El epistolario de Anghiera es una de las fuentes más ilustrativas, además de entretenidas, para conocer y entender esta época. Las cartas corren desde el 1.01.1488 hasta el 25.05. 1525. Se editó póstumo en Anghiera 1530b.

³¹ Ref. sobre su fracasada política hacendística en Austria y su carrera política, Rill 2003.

³² Se conserva en la Real Academia de la Historia, bajo la signatura M-RAH, 9/5492. Se trata de un copiadore de varias manos diferentes, con 420 fls. de letra apretada. Las cartas datan del 1.05.1522 al 11.11.1539. Fue editado parcialmente por A. Rodríguez Villa en el *Boletín de la Real Academia de la Historia* y luego en un grueso volumen, Rodríguez Villa 1903-1905.

pañan la corte, diferentes embajadores, secretarios, oficiales y un largo séquito.

Valladolid es un hervidero de gentes, en un ambiente entre revuelto y ansioso. En una corte recién instalada, en la que, al decir de algún diplomático extranjero³³, «reina la mas pura pobreza por todas partes» ... «son tantas las necesidades que con frecuencia se ven y oyen aquí .. que no pueden escribirse todas con facilidad». El emperador está muy ocupado en la guerra con Francia; y, en el orden interno, derrotada la revuelta de las comunidades, como afirma el cronista Fray Prudencio de Sandoval, está «perdonando los excesos de sus vasallos»³⁴.

El *aviso* de Elcano llega a manos del emperador a través, o a la vez, que a su secretario Francisco de los Cobos (1477-1547)³⁵ y a su canciller, y antiguo mentor, el piemontés Mercurino Arborio di Gattinara (1465-1530)³⁶. Ambos son los pilares de la gestión de la administración y la política exterior de Carlos I, pero en 1522 la relación entre ambos está deteriorada. Cobos, que es ya la sombra del emperador, se está convirtiendo a pasos agigantados en el hombre clave en la gestión de los asuntos de Indias. Donde, por cierto, tanto él como Gattinara tendrán intereses particulares importantes³⁷.

Pero los asuntos de política internacional se sitúan en el ámbito de influencia del Canciller Gattinara «porque al fin todas las cosas han de pasar por su mano» (Rodríguez Villa 1903-1905, 74); distante y austero, no está hecho, ni por temperamento ni por visión, para entenderse con el castellano. Gattinara, además, lleva más de un mes enfermo, y se llega a temer por su vida. Como contaría algún tiempo después su viejo amigo Pedro Mártir, el canciller se tenía que defender de las intrusiones del agresivo Cobos y su entorno³⁸. Su declive como mentor del joven emperador es simétrico al ascenso de Cobos.

Como ya he señalado, Cobos redactará de su puño y letra la cédula del día 11 en respuesta a Elcano. Es el secretario del emperador y es quien lleva el peso de la gestión de los asuntos corrientes. Y, desde 1518, de los de

³³ Ref. Fontán et al. 1994; carta de 25 de febrero de 1523 a Segismundo I, rey de Polonia (Ayer 1994: 153).

³⁴ Cf. Sandoval 1681, I: 419 [lib. XI, cap. IV]. Sobre el conflicto, cf. el clásico libro de Perez 1977.

³⁵ Sobre Cobos véase el estudio clásico de Keniston 1980 [edición original inglesa de 1960]. Curiosamente, Keniston utiliza muy poco el enorme fondo del secretario que se conserva en el AGS.

³⁶ Cf. Headley 1983

³⁷ Ref. Avonto, 1981. Edita varios documentos del archivo de Gattinara, que se conserva en el Archivio di Stato de esa ciudad.

³⁸ Ref. resumen de todo ello en Headley 1984, 40ss. y en Keniston 1980, 96ss.

Indias, para los que cuenta con la ayuda de dos estrechos colaboradores, su primo Pedro y, sobre todo, el riojano Juan de Sámano (1490-1558)³⁹. Se ha dicho de Sámano, con razón, que fue un «oficial de la pluma especializado en los negocios de Indias»⁴⁰. A la llegada de Elcano, es, con toda probabilidad, el interlocutor imprescindible⁴¹. A él acudirá de inmediato, como recordará en octubre ante el licenciado Leguizamón, y luego comentaré.

Cobos, Sámano y los demás colaboradores de la secretaría forman el primer círculo que recibe la noticia de la hazaña. Pero es un círculo de estricta gestión, diríamos que administrativa, de lo sucedido. Preocupado y ocupado en la contabilidad, la rentabilidad y la trazabilidad de lo que sucede. Que atiende a los supervivientes y desea conocer y, si fuere el caso, hacer justicia con lo que hubiera podido suceder. Que conoce el motín de San Julián y que es perfectamente consciente de los previsibles conflictos jurisdiccionales en las aguas *del Moluco* con la vecina Portugal. Elcano, desde luego, se refiere a ellos con rotundidad en el aviso.

Es el segundo círculo el que va a proporcionar brillo internacional a la circunnavegación. Un segundo círculo que está formado por diplomáticos y humanistas, en cuya actividad diaria ambos roles son las dos caras de una misma identidad. Un grupo de amigos y contertulios cuya componente italiana es mayoritaria, y alguno de cuyos miembros, como es el caso de Anghiera, poseen ya un prestigio europeo.

El ámbito de los diplomáticos depende del canciller Gattinara, quien se desenvuelve en otro nivel. Lo suyo es el Imperio⁴², y, por su experiencia y su visión universal, estoy persuadido de que comprende perfectamente el alcance de lo que cuenta Elcano. Gattinara maneja los hilos de la política internacional, y se apresura a divulgar el *aviso* en los círculos diplomáticos. Cuenta para ello con un aliado excepcional, a quien le cabe, además, un papel muy especial en toda esta historia: Gaspar Contarini (1483-1542)⁴³, embajador de la república de Venecia ante el emperador. Contarini, de la rama de los *Contarini della Madonna Dell'Orto*, pertenece a una de las fami-

³⁹ Al partir para Alemania como secretario del emperador, encomendó el oficio a Sámano. Real cédula del 26.09.1520, en AGI, Indiferente general, 420, Libro 8, fl. 302r. Cobos delegó en Sámano y en su primo carnal Pedro de los Cobos (cf. Keniston 1980, 60).

⁴⁰ Cf. Gómez Gómez 2012.

⁴¹ Al igual que su mentor Cobos, Samano va adquiriendo intereses cada vez mayores en los negocios de Indias. Ref. en AGI, Patronato, leg. 246 la documentación de Cobos y Samano.

⁴² Para entender esta visión, y la política consecuente, es de lectura obligada Rivero 2005.

⁴³ Sobre Contarini, la obra de referencia es la de Gleason 1993 (cf. especialmente 29ss.). Véase asimismo el detalle de su política religiosa en Fragnito 1988.

lias más eminentes, además de ricas, de la República⁴⁴. Celebrado por su integridad y su talante discreto, franco y honesto, con el paso de los años se convertirá en uno de los más prestigiosos y célebres diplomáticos europeos. Será adalid de la fracasada política de entendimiento con los reformistas alemanes, y, a pesar de no ser clérigo, obtendrá el capelo (1535⁴⁵), con disgusto de la República: «caga sangue vegna a sti pretri ladri, al sacramento de Dio! Ne hanno robado il meglor cittadino che havessamo»⁴⁶.

Contarini había llegado en el séquito del emperador, en compañía precisamente de Gattinara, con quien está negociando, en nombre de la Serenísima, el apoyo de esta a la política imperial. Junto a la correspondencia de carácter personal de Salinas, los despachos diplomáticos de Contarini, que cubren toda su embajada (desde 23.03.1521 hasta el 28.07.1525), son una fuente de primera mano para conocer los entresijos de la política de Carlos I desde la atalaya de la corte⁴⁷. Continúan inéditos, pero su contenido se conoce gracias al trabajo extraordinario del erudito británico Rawdon L. Brown (1806-1883)⁴⁸, quien los extractó y publicó con detalle⁴⁹.

⁴⁴ Los Contarini «della Madonna dell'Orto» construyeron una suntuosa capilla en esta iglesia monasterio, donde todavía hoy se conserva. Una de las seis tumbas con su respectiva efigie, es la de Gaspar (cf. Cicogna 1827, 226-250). Como es habitual en él, Cicogna proporciona noticias de primera mano sobre Gaspar, además de una larga lista de sus obras. Su archivo fue donado a la Marciana. Después de la del fundador, el cardenal Bessarión, es una de las donaciones más importante en volumen y calidad. Cf. Zorzi 1987, 381; para el catálogo, Zorzanello 1967.

⁴⁵ Quince años después, le cabrá intervenir a favor del otro vasco universal del siglo XVI, su amigo Iñigo de Loyola: Contarini, «nostro padron osservantissimo», como afirma Loyola en 1540, será uno de los principales valedores de la instauración de la Compañía de Jesús. Cf. Loyola 1903, 156.

⁴⁶ Ref. Fragnito 1988, 38, nota 90. Así se expresaba Alvise Mocenigo, *una domenica dopo pranzo*, en el Maggior Consiglio, reflejando el parcial disgusto del Senado veneciano.

⁴⁷ Se conservan en la Biblioteca Marciana de Venezia, BNM, Manoscritti Italiani, Classe VII (Historia política), n.º MIX (= 7447), encuadernados en un grueso volumen de 477 fls., copiados de mano del secretario de su embajada, Lorenzo Trevisán.

⁴⁸ Ref. los detalles de todo esto en Aguinagalde 2019. Brown fue uno de los pioneros en la investigación sistemática de la documentación diplomática veneciana de los siglos XV-XVI, a la que dedicó toda su vida, desde su llegada a Venecia en 1833. Su voluminosa colección de transcripciones, documentos inéditos y archivo personal está repartida entre The National Archives (antes Public Record Office), bajo la signatura PRO30/25, 1 al 20 (con cerca de 1.000 referencias) y el British Museum (hoy en la British Library). En 1864 se editó el primer volumen del *Calendar*, que cubre 1202 a 1509. Le precede una larga introducción en la que se describe y se hace la historia del Archivo de la República de Venecia. El texto tuvo tanto impacto que fue editado al año siguiente, con una nota introductoria del conde Agustino Sagredo (Brown 1865).

⁴⁹ Cf. Brown 1869, 276.

En el despacho fechado el 24 de septiembre⁵⁰ Contarini comunica a la Serenísima:

[...] a dí 6 del instante giunse a Siuilla una delle cinque nave [...] [...] de ditta nave zonta ha havuto la maestá cesarea una lettera, della quale mando la copia a vostra serenità, et la traduttione in italiano dattame dal magnifico cancelliere.

El despacho no incluye la copia de la ‘lettera’ de Elcano.

Pero se conserva una segunda copia de este despacho, incorporada en un volumen misceláneo procedente de la misma colección, en el que Trevisan sí transcribe el *avviso* de Elcano⁵¹. Por el contexto del volumen en el que va incorporada, me parece lo más probable que se trate de una copia que Gaspar envía a su hermano mayor Marco, mercader como su padre, y con quien mantuvo una estrecha y cálida relación hasta su muerte:

[...] a dí 6 del instante giunse a Sybilia una delle 5 nave [...] [...] de ditta nave zonta ha avuto la maestá cesarea una lettera, della quale mando la copia a vostra serenità, et la traduttione in italiano, la qual ho avuta del magnifico cancelliere.⁵²

Es interesante observar la relativa demora en la transmisión de la noticia (si bien es cierto que entre los días 7 y 26, Contarini remite solo dos despachos), si se compara con la veloz comunicación en la corte.

El interés del veneciano es elemental. En el panorama de las potencias europeas de la época, la Serenísima es una de las que más –si no la que más– interés tiene en todo lo que ocurre en el nuevo mundo⁵³.

El despacho llega al Palacio ducal el 3 de noviembre. Proporciona los detalles el irremplazable Marino Sanudo, en su célebre *Diario*. Dice que el despacho de Contarini es de 1 de octubre, y que «manda una lettera

⁵⁰ Folios 265v-266v del citado manuscrito n° 7447.

⁵¹ BNM, Manoscritti Italiani, Classe XI (Códices Miscelaneos), n° CXLIII [= 6676], en los fls. 14-17.

⁵² N° 556 del *Calendar* de Brown. Una vez que relata la llegada de Elcano el día 6, se refiere a la carta en estos términos: «the Emperor has received a letter, of which he (Contarini) encloses a copy, as likewise the italian translation given him by the Chancellor». Lo editó en 1892 el erudito veneciano Guglielmo Berchet (1833-1913), en el volumen de correspondencia diplomática publicada como parte de la colección documental que auspició el gobierno italiano en el cuarto centenario colombino; Cf. Berchet 1892, I: 102-104.

⁵³ Ref. el magnífico estudio de Horodowich 2018.

copiosa di nove de India, ut in ea. La copia di la qual scriveró qui avanti». Incluye copia literal del despacho y el *aviso* de Elcano⁵⁴.

De manera que Contarini se va a convertir en el gran ‘patrono’ del *aviso* de Elcano. Gracias a él, el texto circula por los canales a los que me he referido anteriormente: el diplomático (la República), el comercial (la propia familia), y un tercero, el erudito: Alvise Zorzi (cr.14***-cr.1538), cartógrafo veneciano y «viaggiatore erudito», se hace con una copia que incorpora en el volumen segundo, conocido como «Códice Alberico», de su colección de documentos sobre los descubrimientos, la «Raccolta Zorzi», conservada en la Biblioteca Nacional Central de Florencia⁵⁵.

Este códice es una recopilación de textos, impresos y manuscritos, reunidos, copiados y anotados por Zorzi entre aproximadamente 1507 y 1538. Inserta una copia⁵⁶, de su mano, del despacho diplomático de 24 de septiembre de Contarini, al que adjunta copia del «aviso» de Elcano: «copia di Lettera mandata per il sopra scripto Imbasator a di sopra scripto, alla Signoria di Venesia: hauuta dal conseier^[57] dilla Maesta Cesarea di le spetie trouate...».

La traducción italiana que Gattinara comunica a Contarini (o que este transcribe y remite a Venecia) no es ‘literal’, a diferencia de la que se procuraron Sanudo y Zorzi, quienes, como hemos visto, la denominan «copia» de la de Contarini. Los textos se tratan como pequeños ‘relatos’, y los copistas se toman las libertades al uso, con correcciones e interpolaciones a su gusto.

Este ejemplar de Zorzi es el utilizado en 1827 por el conde Giovanni Battista Baldelli Boni (1766-1831), erudito toscano autor de diferentes trabajos de arqueología e historia, para dar a conocer por primera vez el ‘aviso’ de Elcano. Lo publica íntegro en su conocido libro *Il milione di Marco Polo*, señalando que «la crediamo inedita»⁵⁸.

La de Contarini no es la única copia del *aviso*.

⁵⁴ Ref. Sanudo 1879-1902: XXXIII, 497; la copia en 501-505.

⁵⁵ La *raccolta* formaba parte de la colección del erudito senador florentino Carlo Strozzi (1587-1670), a la que se ignora cómo llegó. Cf. el estudio y catálogo de Almagià 1936, así como el catálogo revisado en Formisano 2014. Incluye copia digital del *Códice Alberico*.

⁵⁶ Antigua signatura XIII, n° 81, fls. 93r-96v.

⁵⁷ Por «Canciller», como señala Contarini.

⁵⁸ Baldelli Boni 1827: LXVI-LXVIII. El ejemplar de la Marciana no es traducción literal del texto de Elcano, y esto tiene su importancia. Entre otros motivos porque es la versión que, traducida al castellano, editó en 1920 el erudito chileno J. Toribio Medina (1852-1930). Versión que es la utilizada después por los estudiosos. Ref. Toribio Medina 1920, 291ss.

Ha transcurrido solo un mes y medio desde la llegada de Elcano y Benedetto Fantini, embajador de Ferrara acreditado en Florencia ante el cardenal Giulio de Medicis –un año después Papa Clemente VII–, a la sazón gobernador de la ciudad, remite copia del aviso, anejo a su despacho de fecha 27 de octubre⁵⁹, a su patrono, el duque Alfonso I d’Este. Dice que se la ha proporcionado «Monsignor di Capua», que no es otro que el dominico sajón Niklaus von Schönberg auf Roth-Schönberg (1472-1537), diplomático políglota y erudito, amigo de Nicolás Copérnico y obispo de Capua (1520-1536), a la sazón en corte de Roma.

Como diplomático experimentado que es, Fantini añade una expresión que resume bien un cierto estado de ánimo común a quienes han tenido el aviso en sus manos: «se sono vere le cose che in essa se contengono, sono grande»⁶⁰.

Coetáneamente, el aviso circula también entre eruditos y diplomáticos alemanes. Nada más natural, siendo esta área de influencia preferente de la política imperial.

En abril de 1523, el humanista Jacov Banicevic (1466-1532) (Jacopo Bannisio), de origen dalmata, miembro de la secretaria de los emperadores Maximiliano y Carlos I, retirado a la sazón en Trento, remite una copia del aviso a la República de Ragusa (hoy Dubrovnik). Como en el caso de Con-tarini, el texto va incorporado a un despacho diplomático⁶¹.

Esta rápida difusión de copias atestigua que el texto de Elcano tuvo cierto éxito en los ambientes eruditos y humanistas. Viene a confirmarlo que se tradujera al latín, por mano de Wolfgang Sedelius (1491-1562), predicador contra-reformista radicado en el ducado de Baviera, autor de estudios en disciplinas tan diversas como la astronomía, la teología o la anatomía.

Sedelius redacta, en fecha indeterminada, un largo texto que titula *Due epistole historice de Insulis Indie de mandato divi Caroli Hispanie Regis Romanique imperii Caesaris nuper inventis, quas vocant modo Novam Hispaniam*⁶².

⁵⁹ Cf. Berchet 1892, I: 155.

⁶⁰ Se conserva en el Archivo di Stato de Modena, ASE, Carteggio ambasciatori, Firenze busta 13: *Dispaccio di Benedetto Fantini, 27 ottobre 1522 con allegato dispaccio Elcano*.

⁶¹ Se conserva en el Archivo de Dubrovnic (Ragusa), en aquella época tributaria de Venecia, que era etapa habitual en las rutas de los comerciantes guipuzcoanos y vizcaínos. De todo ello hay abundantes testimonios documentales. Cf. Gavrilovic 1965. Los detalles en Aguinagalde 2019.

⁶² Cod. Teg. 695, hoy *Catalogus codicum Latinorum Bibliothecae*, n° 18695, fls. 326-378. Al margen del código, de otra mano, se señala que las glosas pertenecen a Sedelius: «*annotatis hec ex fratris Vudfgangi Sedelii monachi hic professi qui et has epistolas propria manu scripsit*» (f. 326r).

Está compuesto de tres textos consecutivos, el primero de los cuales es el aviso de Elcano⁶³, traducido, como digo, al latín. Fue editado en 1844 por Johan Andreas Schmeller (1785-1852), prolífico erudito y filólogo bávaro⁶⁴.

En 2014 surgió en el mercado español una copia coetánea del aviso, incorporada en un bifolio junto a la conocida memoria para la fundación de una casa de contratación en la Coruña. Fue adquirida por el Ministerio de Cultura⁶⁵.

6. Elcano en Valladolid. Transmisión oral y escritura de un relato

Hasta que Elcano y su variopinta compañía (en la que tienen cabida marineros analfabetos y medio ilustrados, jóvenes y adultos, vascos, andaluces, italianos, griegos, alemanes; o humanistas en ciernes y desenvueltos y experimentados hombres de mar) empiecen a contar lo que ha sucedido, no hay relato.

El emperador es muy tajante con el capitán:

[...] vos mando que luego que esta veays toméys dos personas de las que han venido con vos, las mas cuerdas y de mejor razón, y os partays y vengays con ellos donde yo estouiere.

La primera urgencia es administrativa: descargar, pesar y contabilizar la preciosa carga, atender a los supervivientes, y, al hacerlo, formar un expediente con escrituras, relaciones y autos. Lo reclamará el emperador unas semanas después a Domingo de Ochandiano, por cédula de 10 de octubre:

[...] vos mando que luego que esta rreçibays me enbieys todos los libros y escrituras que en esa casa houiere de los gastos y asientos y capitulaciones que se hizieron ... y qualquier otra relación tocante a esto ... para que tengays cuenta de los salarios que se han de pagar ... y asi mismo me enviad todas las relaciones y escripturas que vos entrego el capitán Juan Sebastian delcano capitan de la nao vitoria y los padrones y relaciones del viaje y descubrimiento que hizieron lo qual todo trayga Domingo de Ochandiano a quien yo envio por otra mi carta a mandar que venga a mi para cosas de mi seruiçio.⁶⁶

⁶³ Los detalles sobre este manuscrito en Aguinagalde 2019.

⁶⁴ Ref. Schmeller 1844, 243-273. Schemeller edita la *Epistola prior* completa y, refiriéndose a la cita de Herrera sobre la 'carta' de Elcano, la identifica con la traducción latina de Sedelius; dice darla a conocer, ignorando la edición de 1827 del ejemplar de Zorzi.

⁶⁵ Según nota del AGI: *Documento adquirido por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte en la subasta celebrada por la Casa de Subastas Abalarte, de Madrid, el día 2 de julio de 2014, donde se ofrecía como lote nº 517. Incorporado al Archivo General de Indias el 29 de octubre del mismo año.* Hoy en AGI, Patronato, 48, R. 20.

⁶⁶ AGI, Contratación, 5090, Libro 4, f. 58 r.

Nuevamente es en el libramiento al correo donde tenemos los detalles:

En veynte e uno de octubre del dicho año de mil e quinientos e veynte a dos se libraron en el dicho tesorero a Jacome Fantony mercadero seis ducados de oro que ovo de aver por el portar de un envoltorio de cartas de su magestad que este día nos entrego, que vino despachado desde Valladolid en tres días y medio, mandándonos que luego fuese yo el tesorero a donde su magestad estuviese con los libros del armada de la espeçeria y las otras escrituras y relaciones que truxo el capitán Juan Sabastian delcano.⁶⁷

El viaje ha estado lleno de peripecias. Y algunas de ellas que, como poco, podríamos denominar de irregulares, y es preciso aclarar todo esto. De la misma manera que es preciso valorar cómo interfieren las tierras ‘descubiertas’ en las ya conflictivas relaciones con Portugal, cuya mala voluntad subraya el aviso de Elcano.

A Valladolid no acude únicamente lo que podríamos denominar la ‘representación oficial’ de los supervivientes, Elcano, Bustamante y Albo, es decir, los tres reclamados por Carlos I. Van con ellos al menos otros cinco⁶⁸: Sánchez de Rodas, Rodríguez de Huelva, Hernández Colmenero, el genovés Giudice (que es al único que cita Anghiera por su nombre como su informante en las *Decadas*) y el vicentino Pigafetta. Se van a encontrar una corte atiborrada de gente, al decir de Salinas: «de otros caballeros y gente de Corte ha acudido tanto, que no cabemos de piés»⁶⁹.

Es lógico suponer que su llegada estaría rodeada de expectación. Lo que sí es cierto es que serán interrogados, una y otra vez, en situaciones y entornos muy diferentes. Por el emperador, en primer lugar; probablemente en grupo y en privado. Por los funcionarios encargados de averiguar los detalles de la hazaña, que tienen que aclarar diferentes puntos confusos y conflictivos. Y, en fin, por un tercer grupo, este más heterogéneo y formado por humanistas y curiosos, que van a ser los promotores de la difusión de la noticia a través de la imprenta.

No sabemos cuándo llegan. Ni si van juntos. Hay orden de tomarles declaración sobre lo sucedido con el Comendador Magallanes. Tanto a los

⁶⁷ AGI, *Libro de cargo y data de los tesoreros de la Casa de la Contratación*. Contratación, 4675, fl. 156 vto.

⁶⁸ Como ellos mismos afirman, dando diferentes detalles sobre ello, cuando acuden en mayo de 1524 a Badajoz a testificar en las negociaciones diplomáticas entre las delegaciones de Castilla y Portugal. Ref. el expediente en AGI, Patronato, 48, R. 13 y 15. Los diferentes documentos que forman el dossier, editados en CGTF 1918-1923: IV: 303-367 y V: 3-191 [docs. 194-196].

⁶⁹ Cf. Rodríguez Villa 1903-1905, 58.

que vienen como a los que quedan en Sevilla. El 18 de octubre el licenciado Sancho Díaz de Leguizamón (ca. 1480-1543), del Consejo real, y alcalde de Casa y Corte, toma declaración a los tres, no a los demás. O no consta así⁷⁰. En esta declaración, Elcano afirma cómo «mientras fue vivo Fernando de Magallanes, este testigo no ha escrito cosa ninguna, porque no osaba; e después que a este testigo eligieron por capitán e tesoroero lo que paso tiene escrito, e parte dello tiene dado a Samano, e parte dello tiene en su poder».

Es decir, Elcano redactó un texto, pero este cubriría solo el último año del viaje. Es un dato muy importante, en el sentido de que, caso de existir un relato salido de su pluma que tuviera alguna consistencia, este serviría de forma limitada a los diferentes autores a los que luego me referiré.

Pero, en este momento, creo que lo realmente importante es que la llegada de los marineros activa y estimula el relato oral. Un relato que va a tomar la forma de texto escrito de la mano de diferentes eruditos. Y, para este propósito, la corte castellana no anda falta de humanistas, literatos y personajes curiosos. Más bien, está repleta de ellos. He citado ya a Gattinara y Contarini. Hay que añadir al menos otros tres, el cronista oficial de indias, Pedro Martir de Anghiera (1457-1526); uno de los oficiales de la secretaría imperial, Maximiliano van Zevenbergen (ca. 1480/90-1538), más conocido como Maximiliano Transilvano (del apodo que él mismo, fino humanista, adopta latinizando⁷¹ su apellido paterno)⁷², quien va a adquirir un protagonismo de primer plano en la transmisión del relato de la primera circunnavegación hasta hoy día; y, en tercer lugar, el entorno del embajador del rey Segismundo I de Polonia, el culto humanista de renombre europeo Jan von Höfen, o Dantyszek (1485-1548), conocido, por la versión latinizada de su apellido, como Dantisco⁷³.

⁷⁰ Aunque si se consulta con atención el documento con los autos de estas tres declaraciones, se puede leer al dorso una nota muy ilustrativa: «las preguntas que se an de preguntar a los que aquí y en Sebilla estan». Ref. AGI, Patronato, 34, r. 19; editado en CGTF 1918-1923: III, 353-367 [n. 125].

⁷¹ En 1538 fue admitido, como «van Transil», en el linaje de T'Ser-Roelofs, uno de los siete linajes de Bruselas, del que formaba parte la familia de su segunda mujer, Catalina de Mols.

⁷² Ref. los detalles sobre su biografía y un resumen sobre el viejo debate sobre sus orígenes en Aguinalde 2019. Cf. la breve biografía definitiva –con bibliografía importante– de Rolet 2011, así como las numerosas referencias en el estudio de Vocht 1928.

⁷³ Es un personaje de gran envergadura en el contexto de la política y la cultura del primer tercio del siglo XVI, sobre el que existe una abundante literatura sobre todo en relación a su condición de humanista. La Academia de Ciencias de Polonia está editando su epistolario, que es realmente significativo. Ref. la presentación, con cantidad de información de gran interés, en Fontán et al. 1994. Sobre su importancia en Polonia, ref. Frost 2015, 386ss.

Maximiliano, nacido en Bruselas, es hijo del orfebre Lucas van Zevenbergen, *valet de chambre* del emperador Maximiliano (cuyo nombre le es impuesto en su bautismo), y de Jeanne Meert. Su mujer es doña Francisca de Haro (m. 1530), sobrina del comerciante y financiero de la expedición de Magallanes Cristóbal de Haro, como hija de su hermano Diego, establecido en Amberes. Transilvano es un poeta y humanista de primera línea. Próximo de Erasmo de Rotterdam, su influencia en la Corte irá creciendo y pasará al servicio de la regente de Países Bajos, Margarita, quien le empleará en diferentes misiones diplomáticas⁷⁴.

Como es natural, escribe en latín y para un público culto y erudito.

El 24 de octubre fecha, en Valladolid, el primer relato conocido de la hazaña: *De Moluccis insulis, itemque alijs pluribus mirandis, quæ nouissima Castellanos nauigatio sereniss. Imperatoris Caroli V auspicio suscepta, nuper inuenit: Maximiliani Transyluani ad Reuerendis. Cardinalem Saltzburgensem epistola lectu per quam iucunda.*

Dedica el texto, al que, de forma intencionada, da forma de ‘*epístola*’, a Mateo Lang von Wellenburg (1468-1540), consejero del emperador Maximiliano, cardenal (1511) arzobispo de Salzburgo y erudito humanista, de quien fue Secretario en los inicios de su carrera, y lo manda imprimir a Colonia, en donde se edita en enero de 1523⁷⁵.

Diez meses después, en noviembre de 1523, se imprime una segunda edición en Roma, por mano de Francesco Miniti Calvi, y dedicada al Datario Gian Matteo Giberti (1495-1543).

No es una dedicatoria fortuita.

La situación de la corte de Roma este mes de noviembre es de gran excitación y cierta euforia, por la elección del cardenal de Médicis como Papa, el día 18. Giberti, que es criatura de Médicis, de cuya corte (como los ya citados Fantini y Schomberg) forma parte desde 1514, es nombrado inmediatamente Datario de *Sancta Romana Chiesa*.

⁷⁴ En 1520 había publicado un opúsculo sobre la recepción (1519) del nombramiento de Carlos a Rey de Romanos, que dedicó a Jean Lallemand (ca. 1470-1560), su entonces poderoso secretario borgoñón: *Legatio ad Sacratissimum ac inuictum Caesarem Deum Carolum semper Augustum & Regem Hispaniarum Catholicum, ab Reverendissimis & illustrissimis Principibus Sacri Romani Imperij electoribus: qua functus est illustrissimus princeps Federicus comes Palatinus &c, in Molendino regio Die ultimo Novembris. Anno M.D.XIX*, 9 pgs., Augsburgo, 1520. Convertido en influyente miembro del entorno de la regente, adquirirá en 1537 el magnífico castillo de Bouchout, cerca de Bruselas, que se mantendrá en su descendencia hasta 1590.

⁷⁵ Los detalles en HARRISSE 1866, 224-232 [n. 122]. El texto de Transilvano se incorporó en diferentes obras recopilatorias posteriores.

El editor dice haber recibido el libro de Transilvano a través de Francesco Chiericati (cr. 1480-1539), a la sazón embajador de la Santa Sede (desde septiembre de 1522) ante la Dieta de Nuremberg. Chiericati, quien también se mueve en el entorno del cardenal de Médicis, y es conocido por su naturaleza curiosa, particularmente en las aventuras americanas, fue legado en España en 1518, ocasión en la que llevó a Barcelona como criado a un medio pariente suyo, vicentino como él, Antonio Pigafetta.

El librito debió de tener éxito, pues mereció una reimpresión en febrero de 1524.

Se editó nuevamente, pero esta vez traducido al italiano, en Roma en 1536. Esta edición, en cuyo proemio se señala que va dirigida a un «lettore humanissimo», incluye la traducción italiana del relato de Pigafetta, a la que me referiré luego.

El texto de Transilvano es extremadamente interesante. De una u otra forma, la sustancia de los relatos posteriores ya está recogida en el suyo, aunque haya sido el menos trabajado hasta la fecha. Tarda menos de un mes: Elcano y sus compañeros están hasta mediados de septiembre, al menos, en Sevilla, organizando la descarga y tomando fuerzas. Estimo que, como pronto, estarían en la corte la última semana de septiembre.

Dice Transilvano que, siendo *maravillosísima* la navegación, ha decidido escribirla *fidelísimamente*. Y que, con este propósito, con toda diligencia ha buscado hacerse relatar

[...] toda la verdad del capitán de la nave⁷⁶ y de cada uno de los marineros que ha regresado con él, quienes han referido lo mismo tanto al Cesar como a muchos otros, y de manera tan fidedigna y sincera que no solamente se ha juzgado que han dicho la pura verdad, sino que su testimonio ha dado a conocer que son fabulosas todas las demás cosas que hasta ahora han sido dichas y escritas por antiguos escritores.⁷⁷

El proceso de oralidad *versus* escritura se rige por unas normas literarias bien precisas. Y el propósito expreso por Maximiliano de contar la verdad de lo sucedido es cualquier cosa menos gratuita. Como sabe y, sobre todo, el público lector asume: «cosa stampata voleva dir cosa vera».

⁷⁶ Las ediciones en castellano de Transilvano reproducen la de Fernández de Navarrete 1925-1937: IV, 249-284), que se basa en un manuscrito conservado en la Real Academia de la Historia. Es un texto flojo, con interpolaciones y añadidos, como la referencia (250) a un Miguel de Elcano, entre paréntesis, en esta línea: «procuré con mucha diligencia de saber y me informar de la verdad de todo ello, ansi del capitán de la nao que agora volvió (*que se llama Miguel del Cano*) como de los...».

⁷⁷ Transilvano 1536, sin paginar, al inicio.

Leído con atención, da la impresión que su texto se construye a partir de una yuxtaposición entre testimonios orales y un texto que va copiando y/o interpretando: continuamente mezcla la descripción en tercera persona, «los españoles», con el plural en primera persona, «los nuestros», más propio de quien ha participado en lo que se relata. Tengo por seguro que uno de sus informadores es Elcano. Quien, por cierto, le regala uno de los cinco papagayos que ha traído consigo, que, junto a diversas especias, envía a su patrono Lang, como cuenta en su relato

La celeridad del belga, miembro de la cancillería, creo que se puede poner en relación con un cierto ambiente en el entorno de Gattinara⁷⁸, preocupado por publicar cuanto antes en los círculos políticos y eruditos europeos un punto de vista ‘político’ de la circunnavegación, que atribuye a «los españoles» no solo el mérito exclusivo, sino un escrupuloso respeto a los límites geográficos con la vecina Portugal en el desarrollo del viaje.

Otro humanista recopila la información del viaje. Pero con un punto de vista diferente. Pedro Martir de Anghiera, además de ser el cronista de indias desde hace tres décadas, es el decano, junto con su viejo amigo Gattinara, de este cenáculo de eruditos y curiosos. Goza de gran prestigio, y es probablemente el personaje mejor informado de lo que ocurre, por su calidad de intermediario entre la gestión de las ‘cosas de indias’ (de cuyo Consejo formará parte en su creación, 1524) y el pujante mundo, reservado todavía solo a una élite letrada, de la imprenta y la difusión. Todos le consultan, y de todos y para todos recibe y distribuye noticias y avisos. El citado Salinas, por ejemplo, «siempre me... da a leer»⁷⁹ la correspondencia que recibe del infante Fernando. Nadie mejor que él para manipular esta economía de la información en la que Sevilla-Valladolid son ejes europeos de primera magnitud en esta época.

Para Anghiera se trata de dar continuidad a su obra literaria. Que tiene un público lector fiel y bien identificado. Anghiera es consciente de que la hazaña requiere de ‘estudio’ aparte. En carta⁸⁰ remitida a su viejo amigo el arzobispo de Cosenza –y antiguo patrón de Chierichati–, Giovanni Rufo dei Theodoli (m. 1527), antiguo embajador de la Santa Sede en España, le comunica:

⁷⁸ Es sabido, por otra parte, que el latín del Canciller era relativamente deficiente, por lo que el papel de Transilvano es doblemente acertado.

⁷⁹ Ref. Anghiera 1953-1957, IV: 284 [epístola 772].

⁸⁰ Sobre sus cartas relativas a los descubrimientos, ref. Gaffarel et al. 1885.

Tendrás ocasión de ver una admirable y extensa narración sobre este asunto, pues dio la vuelta a todo el mundo siguiendo siempre la ruta del sol poniente.⁸¹

Su propósito es consagrarle una *Década*, y dedicarla a su viejo amigo Adriano VI, como le escribe a éste el 13 de agosto de 1523:

Dentro de poco saldrán de mi escritorio otras tres *Décadas*, a más de las impresas, que llevarán al frente el nombre de vuestra Beatitud. Los españoles han recorrido un paralelo entero y han encontrado las islas que crían aromas... lo demás te lo referirá el arzobispo de Cosenza, que es el ojo derecho de tu pontificado.⁸²

La citada edición romana de Transilvano y Pigafetta de 1536 dedica a Anghiera y su obra parte de su prólogo, que nos informa que el texto que escribió «hauendolo mandato a stampare a Roma nel miserabil sacco di quella citta egli si smarri».

El texto que Anghiera dedicará a la circunnavegación, el capítulo VII de la *Década V*, no es muy extenso. Se edita póstumo en 1530, siete años después de Transilvano.

Se conserva la referencia a un tercer texto que relata la circunnavegación, pero cuya pista se pierde en seguida. El embajador de Polonia Dantisco⁸³ está en estrecha relación con el diplomático de origen tirolés Girolamo, Conde Nogarola (m. 1527), quien, aunque nacido en Verona, está exiliado de su patria y se mueve en ambientes venecianos⁸⁴. Nogarola es un humanista de vasta cultura, antiguo embajador de Maximiliano I en el Concilio de Pisa (1517) y compañero de Dantisco en su breve embajada ante Carlos I, a Barcelona, en enero de 1519. En diciembre de 1522, Dantisco regresa a España nuevamente como embajador, pero no consta que Nogarola le acompañe. Sin embargo, mantiene estrecha relación con su hijo Leonardo, también diplomático. En carta de 25.09.38 (Fontán et al. 1994, 328), este le solicita el envío, a través de Juraj Zyska, vicescanciller del Reino de Bohemia, de una copia del ejemplar del libro que escribió su padre Girolamo y le remitió, titulado *Navis Victoria. De nova navigatione hispanorum*.

⁸¹ Anghiera 1953-1957, IV: 274 [epístola 767]. Carta fechada erróneamente por los editores (como sucede en algún otro caso) en 30 de agosto.

⁸² Anghiera 1953-1957, IV: 316 [epístola 782].

⁸³ Ref. Fontán et al. 1994; así mismo, Brody 1970.

⁸⁴ Su matrimonio con Cristina (m. 1520), hija del senador de la Serenísima, Pedro Michiel de San Polo, es significativo.

Sabemos poca cosa de lo que los marinos cuentan y tenemos que guiarnos por lo que Transilvano y Anghiera publican. Pero sí conocemos un par de detalles interesantes.

Las entrevistas son probablemente colectivas, todos cruzan informaciones y opiniones, y es Anghiera quien señala lo que suena a un cierto consenso sobre lo que escuchan estos humanistas, y a lo que ya ha aludido Transilvano:

Sunt hi octodecim superstites litterarum penitus expertes. Ita successiue inquirunt
[los 18 supervivientes son prácticamente todos ignorantes, según sucesivamente [han sido] interrogados].⁸⁵

Y añade un detalle que desde entonces ha sido repetido insistentemente. Los marinos han errado en un día el cálculo de la circunnavegación, y Anghiera acude a consultar a su erudito amigo Contarini, *vir omni genere litterarum illustris atque moribus egregiis ornatus*⁸⁶.

Agitatus ea cura conueni Gasparem Contarinum oratorem apud Caesarem pro sua Illustri Republica Veneta omni litterarum genere non mediocriter eruditum
[Sorprendido por esto acudí a Gaspar Contarini, embajador de su ilustre república de Venecia ante el emperador, erudito insigne en todo género de materias].

En este caso, cuando Elcano llega a Sanlúcar y escribe precipitadamente el emperador, confunde por un día la fecha de su llegada. Llegaron el 7, no el 6 de septiembre, cuando fecha su *aviso*.

La edición de Pigafetta de 1536 lo expresa con claridad: «il giugner loro al porto si Sibilìa, che fu adi 7 di settembre, per lo conto tenuto per loro era alli 6».

Lo confirma la contabilidad de la Casa de la Contratación, que fecha a día 8 el finiquito del sueldo de los integrantes de la expedición.

7. Literatura de viaje y relato autobiográfico. El texto de Pigafetta

Dos de los supervivientes han dejado un testimonio escrito detallado de la circunnavegación⁸⁷. Se trata de textos completamente diferentes.

⁸⁵ Cf. Anghiera 1530a, 80v [déc. V, cap. VIII].

⁸⁶ Cf. Anghiera 1530b: CLXXXV-CLXXXVI [epístola DCCLXVI].

⁸⁷ Hay otras relaciones, descripciones parciales y textos, pero de menor relevancia. Ref. la recopilación citada de Castro et al. 2010.

Francisco Albo, griego de la isla de Chios, embarcado como contra-maestre de *la Trinidad* (10.08.1519 a 25.11.1520), y luego maestre (26.11.1520 a 18.04.1521) y piloto (18.04.1521 a 8.09.1522) de *la Victoria*⁸⁸ que es uno de los personajes tan importantes como desconocidos de la hazaña, desde el 19 de noviembre de 1519 va redactando día a día el derrotero del viaje⁸⁹. Texto preciso, con poco sitio para la literatura. Escrito para dar cuenta de su empleo y su profesionalidad.

El segundo es el vicentino Antonio Pigafetta, «Antonio lombardo», quien ha contado siempre con la animadversión hispana, en la medida en que su relato del viaje ignora a Elcano, a quien ni siquiera cita⁹⁰. En perfecta simetría, por cierto, con la documentación conservada sobre el viaje, en la que jamás figura Pigafetta, aparte en los roles y contabilidad de la expedición. Un curioso cruce de “invisibilidades” que me parece llamativo.

¿Cómo no se le toma declaración a la vez que a los demás? ¿O, teniendo un ‘relato’ escrito del viaje, por qué no acompaña ‘oficialmente’ a Elcano? Y, en fin, estando la corte llena de paisanos suyos, ¿cómo es que ninguno se refiere al vicentino en los diferentes textos que conservamos y voy citando?

Contarini, como él, ha sido discípulo de Pomponazzi, cuyo magisterio en la universidad de Padua no deja indiferente a nadie, y parece razonable que Pigafetta le resultara familiar y próximo. Máxime, como es el caso, siendo criado de Chiericati, a quien se le guardan todas las deferencias. El mismo Anghiera solo cita en su *Década*, entre sus informantes, al genovés Martín de Judicibus. Pero, ni Pigafetta es marino, ni, quizás, su manera de ser es la idónea para entenderse con los demás supervivientes. O, como yo creo, el italiano tiene otras prioridades e intereses, otra forma de entender e interpretar lo que ha sucedido y la manera de transmitirlo. Marginal, por voluntad propia y por circunstancias inesperadas.

En cualquier caso, hay un elemento muy importante que le hermana al de Guetaria. Ninguno de los dos tuvo el éxito y reconocimiento que perseguían a su llegada. Si acaso, pasado un tiempo, y, de cualquier forma, de manera mitigada.

⁸⁸ AGI, Contratación 425, r. 1, n. 1, fl. 2 recto.

⁸⁹ En AGI, Patronato, nº 34, r. 5.

⁹⁰ La edición de referencia de su ‘relación’ es la del Canova 1999. Es así mismo muy valiosa y llena de detalles la precedente de Pozzi 1994. Incluye el facsímil del manuscrito de la Ambrosiana. Ref. así mismo el conjunto de trabajos recogidos en la obra colectiva de Chemello 1996.

Antonio Pigafetta pertenece a una de las familias de la élite de notables de Vicenza⁹¹. Sabemos poca cosa de él. Sabemos que no es un marino, que llega a Barcelona (1518) como criado de Chiericati, y que su propósito es correr mundo, para lo que, sin duda recomendado por su patrón, es enrolado como «criado del capitán y sobresaliente» por el Comendador Magallanes.

No se sabe a ciencia cierta la edad de Pigafetta a su llegada a España, y es un dato que tiene su importancia. Tengo la impresión de que es más joven de lo que se suele suponer⁹². Nacido quizás a finales de la década de 1490, luego con cerca de 20 años cuando embarca. Sí sabemos que ha cursado estudios con el citado humanista Pietro Pomponazzi⁹³, a quien escribirá a su vuelta, para contarle la hazaña recién cumplida. Pomponazzi refiere en el curso que dicta el 18 de marzo de 1523:

Dovete sapere che ho ricevuto una lettera a me diretta da un mio amico veneto che a accompagnato il nuncio papale presso il re di Spagna, e che, trovandosi colà, è andato in spedizione ... Ora egli mi scrive...⁹⁴

Pigafetta posee esa cultura humanista propia de su siglo, y la proyecta en su relato de la circunnavegación. Está al tanto de la producción impresa relativa a los descubrimientos, que tiene en Venecia al principal foco editor de la época: se acaba de imprimir en Vicenza (1507) la traducción italiana de la obra de A. Vespuccio *Mundus Novus* (1504), la primera recopilación impresa ‘americanista’, además de primer *best-seller* que haya visto la luz en Europa. Una obra que, sin duda, conoce⁹⁵.

Las familias de las élites locales de la Italia urbana en estas generaciones se organizan –al estilo de la de Elcano, como he señalado más arriba– como grupos parentales en los que se distribuyen los roles de sus integrantes; los de los varones, de manera muy precisa. Todos trabajan en red para acrecentar la fama y prosperidad del linaje, de cuyas ventajas todos se benefician. Este reparto de roles incluye la mercadería, el notariado, las carreras administrativas o eclesiásticas. En este ecosistema familiar y

⁹¹ Cf. sobre la familia Pigafetta los estudios de la experta vicentina M. Petrizzelli, particularmente el magnífico trabajo, definitivo en lo que se refiere a la familia, Petrizzelli 2006, 54-63 resume lo que se sabe de Antonio.

⁹² Se le supone hijo de primer matrimonio de su padre, pero en los roles y en el libro del sueldo se dice hijo de Anzola, que es la segunda. Ref. Petrizzelli 2006. Esto retrasaría la fecha de su nacimiento y le rejuvenecería, algo que no gusta a los que se han ocupado de él.

⁹³ Ref. sobre Pomponazzi, Martin, Pine 1986.

⁹⁴ Ref. Pigafetta 1995, 12-13.

⁹⁵ Ref. Masetti 2014.

parental, en la Italia de Pigafetta la Orden de san Juan de Jerusalén (Malta) ofrece a estas elites, además de una identidad y una posición económica, un *cursus honorum* privilegiado: servicio militar, defensa de la fe y carrera socio-profesional de prestigio, mezcla de milicia y diplomacia⁹⁶.

Al regreso de su viaje, Antonio ingresará en san Juan, en el Priorado de Venecia, que es su entorno natural, lo que es un dato muy revelador en referencia a lo que digo. Ingreso al que, por cierto, a falta de datos sobre su vida, se le ha otorgado gran relevancia, a pesar de lo impreciso de su fecha. Creo que es razonable suponer que su experiencia constituye un activo de gran valor para una Orden en situación crítica en este momento, abandonada Rodas, después de un asedio épico, el 1 de enero de 1523. Lo más probable es que, según era la costumbre en san Juan, obtuviera el hábito en 1523, y en 1524 hiciera las pruebas de nobleza de ingreso, como consta por minuta del Gran Maestre de 22.10.1524⁹⁷.

Como él mismo cuenta –y suele tenerse por cierto–, recorre media Europa a la búsqueda de editor, es decir, de patrono que asuma los gastos de la imprenta⁹⁸. Dice que fue a Valladolid desde Sevilla, y que entregó su texto al emperador. Pero no un texto indeterminado, sino un diario:

[...] presentai a la sacra magestà de don Carlo non oro né argento, ma cose da essere assai apreciati da un simil signore. Fra le altre cosi li detti uno libro scripto de mia mano de tucte le cose passate de giorno in giorno nel viaggio nostro.

Diario que nunca se ha encontrado, pero cuya estructura se rastrea en los manuscritos conservados, por lo que hay que suponer que sirvió de base para su relato.

Será nuevamente su antiguo patrono Chiericati quien acuda a su auxilio. Se mueve entre Mantua, Vicenza y Roma, donde por fin Clemente VII se interesa por su trabajo. Otra vez el viejo cardenal de Medicis, con el que

⁹⁶ Hay una extensísima bibliografía sobre esta cuestión, que es uno de los temas clásicos de la historiografía italiana. El trabajo fundamental sigue siendo el de Spagnoletti 1988. Un caso similar al de Vicenza, en Pazzagli 1996.

⁹⁷ Ref. Pettrizzelli 2006, 359. El rol de sanjuanistas de Pozzo induce a error. Pigafetta está inscrito como Comendador de Norcia con fecha 3 de octubre de 1524. Ref. Pozzo 1738, 74-75. Pero, como es sabido, cuando presenta su opúsculo al Senado veneciano, en noviembre de 1523, es citado ya como sanjuanista.

⁹⁸ Tenemos pocos detalles nuevos sobre estas peripecias, la mayor parte de ellos editados ya por Da Mosto 1898. Ref. el resumen citado de Pettrizzelli 2006, y la cronología (62-63); así mismo el repaso biográfico de las ediciones de Pozzi 1994 y Canova 1999.

nos hemos encontrado ya en repetidas ocasiones, y que viene a resultar una suerte de fortuito e ignorado patrono en toda esta historia.

La redacción definitiva de su relato va dedicada, finalmente, al gran Maestre de San Juan de Jerusalén, Philippe Villiers de l'Isle Adam. Es natural, pues es esta Orden la única institución que atiende sus demandas.

Con esa dedicatoria se editará en París una versión francesa de su texto por el conocido tipógrafo Simón de Colines, aunque sin fecha. Se imprime entre 1526-36, que es el año de la edición romana –traducción de esta de París– a la que me he referido más arriba, que forma un único opúsculo junto con la traducción, también italiana, de Transilvano. Esta edición es, más bien, una “interpretación”⁹⁹, en la que el traductor-autor, J. F. Fabre, se refiere siempre a Pigafetta en tercera persona, concluyendo su texto: «Cy finit lextraict dudict liure translate de Italien en Francois».

Lo que sabemos de la participación de Pigafetta en la hazaña colectiva es lo que él, de un modo u otro, quiere que sepamos.

No creo necesario insistir en que el vicentino ha sido maltratado por una historiografía miope empeñada en tratar su texto como una especie de relación de sucesos, que nunca fue, y no como un relato de autor nacido de la fascinación de lo que ve y descubre. Y escrito en el contexto de la literatura italiana de la época: a medio camino entre la autobiografía¹⁰⁰ y el memorial, fiel intérprete de un género literario particular, el de la *literatura de viajes*¹⁰¹ que se abre camino desde hace años. De una literatura que está evolucionando a la lengua común –en la que escribe el vicentino, a diferencia de Transilvano o Anghiera– y cuyo horizonte es la imprenta.

Esto es, Pigafetta no escribe para sí, menos para el emperador u otros posibles patronos; redacta, trabaja y modifica un texto para ser publicado, incentivado, además, por el deseo del hombre renacentista de ser recordado. Lo había dicho ya Vespuccio¹⁰², refiriéndose a uno de sus textos: «quando staró di riposo, mi possa in essa occupare per lasciare di me dopo la

⁹⁹ Con estas versiones llenas de errores, además de mutiladas, comienza la atribulada historia del texto de Pigafetta. Los detalles en Canova 1999, 49-63.

¹⁰⁰ Ref. el magnífico estudio de Genovese 2009.

¹⁰¹ Ref. Formisano 1996; así mismo los diferentes trabajos editados en el volumen de actas citado Pinto 2014, en el que se cita la bibliografía precedente. Para el ámbito peninsular, quien, desde mi punto de vista, mejor ha interpretado estos textos es Soler 2015.

¹⁰² Las similitudes entre lo sucedido con Vespuccio y lo que sucede con Pigafetta, y la manera frecuentemente inadecuada en que han sido tratados es un tema de estudio muy interesante. En este sentido, es magnífico el libro de Caraci 2007. Así mismo, Chegal 2014.

morte qualche fama»¹⁰³. Así se expresa Pigafetta en el proemio: «potessero parturirmi qualche nome apresso la posterità»¹⁰⁴.

Se busca notoriedad, dejar *memoria de sé*, pero para un determinado público:

L'importante era assecondare il gusto dei lettori... persone di assai mediocre cultura, molto curiose riguardo alle novità... orgogliose di appartenere a una civiltà "superiore".¹⁰⁵

¿Conserva realmente las notas diarias de su viaje? Así lo afirma cuando se refiere a la demanda recibida de Clemente VII en 1524, «che gradita cosa le avrei fatta copiando le note da me serbate». Algo similar afirma en su solicitud al senado veneciano en 1523: que ha «composto un libretto de tutto el ditto viazo».

Es joven, y la ocasión es perfecta para cimentar una carrera profesional, de quien, no lo olvidemos, acaba de adquirir (1524) la calidad de Comendador de San Juan de Jerusalén; un título muy preciado en la *koiné* aristocrática de la que forma parte por sus orígenes. Que, por cierto, le arrima a su admirado Comendador Magallanes.

Creo que es preciso indagar sobre las claves de lectura adecuadas para el texto del vicentino. Él mismo nos da algunas pistas. Pigafetta se mueve entre el relato memorial y la evocación autobiográfica; y, a todas luces, sus referencias se sitúan en el sistema literario italiano, un laboratorio en el que se están ensayando las bases de géneros nuevos, «che, alla prova della stampa, e con l'ingresso del volgare, stava mutando le propie gerarchie... [y] spianó la strada alla cristallizzazione di forme e generi nuovi quali il saggio, il romanzo e l'autobiografia»¹⁰⁶.

Tengo la sospecha de que el vicentino no cerró, por así decirlo, un texto definitivo. Se conservan diferentes versiones, reflejo de un trabajo evolutivo de creación-corrección. Textos que mantienen una estructura similar, pero cuyos 4 ejemplares conocidos incorporan numerosas variantes¹⁰⁷.

Los textos impresos incorporan un dato casi irrelevante que, sin embargo, a mí me resulta significativo: en la versión impresa de Paris (y

¹⁰³ Ref. Caraci 2007, 165; *Lettera a Lorenzo di Pierfrancesco dei Medici*, de 1502.

¹⁰⁴ Edición de Canova 1999, 159.

¹⁰⁵ Ref. Caraci 2007, 177.

¹⁰⁶ Ref. Genovese 2009, 44.

¹⁰⁷ La edición de Canova 1999 es un minucioso trabajo que recoge estas variantes. Este análisis filológico permite asegurar que el ejemplar de la Biblioteca Ambrosiana (Milán) es la versión más fidedigna de un texto más elaborado, quizás el definitivo.

romana de 1536), se produce una corrección o baile de fechas en relación al día de llegada, que no tendría ningún sentido. En la edición de Transilvano el texto no se toca y se mantiene el día 6. Pero en la de Pigafetta se señala como fecha de llegada, al final del texto, el 7 de septiembre, pero se encabeza este en la francesa con el día 8 como fecha definitiva y en la italiana con el 7. En todos los manuscritos, figura la fecha, fruto de la conocida confusión de un día, el 6 de septiembre. Debía de tratarse de una referencia a la que se le daba importancia, y por eso es inestable y se va ajustando. ¿Quién y cuándo la corrige?

8. Epílogo

Mi relato concluye aquí. En un ambiente algo desilusionado.

¿Por qué digo esto? Porque los objetivos y expectativas inmediatas de los supervivientes se van a frustrar.

En primer lugar, la difusión de la noticia se hará al margen de los protagonistas, probablemente porque ni tienen un patrono que defienda sus intereses, ni, al estilo de otros célebres navegantes como Vespuccio o el mismo Colón, carecen del talento y las destrezas comunicadoras necesarias para protagonizar también el relato y su transmisión¹⁰⁸. Máxime en un entorno como el suyo, en el que la literatura de viajes es un producto de alto interés.

Y, por otra parte, en este ‘encuentro’ cortesano, en el que sabemos que son tenidos por rústicos, los marinos no pueden sentirse más que fuera de lugar, en un ambiente que, sin duda, ni estiman ni comprenden.

En segundo lugar, tampoco obtienen el premio que reclaman. O no lo obtienen de la manera que desean. Pigafetta no tiene ningún éxito con la oferta de edición de su relato. Y, de hecho, desaparece de la documentación castellana, como ya he comentado.

Los marinos tienen que esperar varios meses para obtener las mercedes que solicitan: rentas y armerías o aumentos de armerías; estas últimas, prometidas por el emperador, en la larga batería de alicientes que ofrece para animar el enrolamiento, por cédula de 5 de mayo de 1519¹⁰⁹.

El 5 de noviembre, con toda probabilidad, Elcano presenta al emperador, a través de Cobos, una solicitud personal de mercedes, que se consideraba perdida y apareció en su archivo personal, citado al inicio de este estudio: nombramientos en armadas futuras, mercedes para parientes (que

¹⁰⁸ Ref. al respecto Pettegree 2014, 79-85.

¹⁰⁹ AGI, Contratación, 5090, Libro 4, fl. 14 r.; CGTF 1918-1923, II: 40-41 [n. 70].

no son tales), un hábito de Santiago «conforme e como lo dio a Fernando Magallanes». Todas ellas rechazadas y respondidas al margen del documento¹¹⁰.

El relato inmediato de la circunnavegación margina e ignora a los supervivientes, Elcano y sus compañeros. Por motivos que, desde mi punto de vista, convendría repensar, huyendo de la banal y socorrida supuesta animadversión, por ejemplo, de Pigafetta por Elcano. Que podría ser, pero me parece insustancial.

Tiene que pasar un tiempo hasta que la hazaña comience a divulgarse. De otra manera y para un público lector que prefiere la lengua romance. Es un cambio de escenario que va a propiciar el éxito de diferentes autores que, curiosamente, forman también una red de corresponsales que se estiman y crean vínculos afectivos, amigos que se intercambian textos propios y ajenos, noticias y novedades literarias, hasta el punto de llegar, en algún caso, a hacer negocios en Indias (1537)¹¹¹. Es el caso del veneciano Giovanni Battista Ramusio (1485-1557)¹¹², uno de los más eminentes cosmógrafos del siglo XVI, y del español Gonzalo Fernández de Oviedo (1478-1557), Cronista de Indias desde 1532; en cuyo círculo operan figuras de primera línea, como Andrea Navagero, embajador en España, o el célebre humanista Pietro Bembo.

Ramusio edita la que se considera la *vulgata* del texto de Pigafetta¹¹³, y Fernández de Oviedo publica en 1557¹¹⁴ el primer relato detallado en castellano sobre la circunnavegación, de la que no había dado más que unas referencias en su *Historia general y natural de las Indias*.

Oviedo, como él mismo afirma, tiene a su disposición archivos y expedientes para escribir su texto, pero, leído atentamente, no aporta, realmente, datos muy diferentes a los que hoy tenemos. Su valor y enorme interés residen, paradójicamente, en la importancia de la transmisión oral. Trató continuamente a Elcano, y afirma con rotundidad:

[...] en lo de suso yo he seguido la relación que Juan Sebastian del Cano me dio, que es aquel capitán que bolvió a España con la nao Victoria.

¹¹⁰ He analizado los detalles en Aguinagalde 2019, donde edito el documento.

¹¹¹ Los detalles de todo ello en Donattini 1980.

¹¹² Ref. Ramusio 1978-1988, II: 837.

¹¹³ Ref. sobre la obra de Ramusio el estudio de Romanini 2007, en el que se desarrolla un importante análisis filológico sobre su obra. Así mismo Horodowich 2018.

¹¹⁴ Cf. Fernández de Oviedo 1557: IXr [cap. I].

Porque, en lo demás, como minucioso cronista que es, reconoce que «quasi la misma relación que yo sigo escriuió el bien enseñado secretario de Cesar llamado Maximiliano Trassilvano al cardenal Salzeburgense; y por tanto acabaré la relación del dicho Juan Sebastian del Cano y, después della dire algunos pasos notavles que dize el Pigafetta que me parece que no se deuen dexar en silencio».

Elcano evoluciona desde su vuelta en 1522. Aprende a capitalizar su prestigio, obtiene diferentes mercedes en 1523, y estará asociado, de una manera u otra, a las empresas de Indias. Acude a las negociaciones de Badajoz-Chelvas de 1524, y el 25 participa de manera activa en la armada de Loaysa, la segunda que va a la especiería, y en la que fallece.

Una experta italiana ha sintetizado de manera brillante estas vidas dedicadas al mar:

[...] il prezzo da pagare per tanta coraggiosa intraprendenza e tanto spirito di avventura era, però, quello di un talento che si spendeva in una sola vita, difficile a capitalizzarsi e soprattutto a dinastizzarsi. Un talento che, diversamente del capitale sociale.... era piú arduo a trasmettersi... l'arte del navigare era una moneta che si consumava lontano della città di origine e rischiava di esaurirsi a via di impiegarla.¹¹⁵

¹¹⁵ Ref. Tripodi 2014, 128.

Bibliografía

- AGUINAGALDE, Francisco Borja. 2017. “El Archivo personal de Juan Sebastián de Elcano (1486-1526), marino de Guetaria”. In *In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*, ed. Manuel J. Parodi Álvarez, 65-94. Sevilla: Junta de Andalucía; Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.
- AGUINAGALDE, Francisco Borja. 2018. “La Guetaria de Juan Sebastián de Elcano. Una encuesta genealógica y de cartografía social (1430-1530)”. In *Primus circumdediti me. Claves de la primera globalización*, ed. Carlos Martínez Shaw, 125-150. Madrid: Ministerio de Defensa.
- AGUINAGALDE, Francisco Borja. 2019. “Las dos “cartas” que escribió el capitán Juan Sebastián de Elcano a su regreso”. In *La primera vuelta al mundo. Edición conmemorativa del V Centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-2019*, ed. Juan Gil et al., 145-176 y 232-234. Madrid: Taberna Librería.
- ALMAGIÀ, Roberto. 1936. “Intorno a quattro codici fiorentini e ad uno ferrarese dell'erudito veneziano Alessandro Zorzi”. *La Bibliofilia* XXXVIII: 313-347.
- ANGHIERA, Pedro Mártir de. 1530a. *De Orbe novo decades*. Alcalá de Henares: Miguel de Eguía.
- ANGHIERA, Pedro Mártir de. 1530b. *Opus Epistolarum*. Alcalá de Henares: Miguel de Eguía.
- ANGHIERA, Pedro Mártir de. 1953-1957. *Epistolario*, ed. / trad. José López de Toro [Documentos para la Historia de España, tomos IX a XII]. Madrid: Góngora. 4 vols.
- AVONTO, Luigi. 1981. *Mercurino Arborio di Gattinara e l'America. Documenti inediti per la storia delle Indie nuove nell'archivio del gran cancelliere di Carlo V*, Vercelli: Società Storica Vercellese.
- BALDELLI, Giovanni Battista (ed.). 1827. *Il milione di Marco Polo: testo di lingua del secolo decimoterzo ora per la prima volta pubblicato ed illustrato* – Vol. I. Firenze: Giuseppe Pagani, 1827.
- BERCHET, Guglielmo (ed.). 1892. *Fonti italiane per la storia della scoperta del nuovo mondo*. Roma: Il Ministero della Pubblica Istruzione. 2 vols.
- BERNABEU, Salvador. 2018. “La primera circunnavegación del mundo. Tragedia humana y triunfo de una empresa imposible (1519-1522)”. In *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522*, ed. María Dolores Higeras Rodríguez, 53-89. Barcelona: Lunwerg.
- BETHENCOURT, Francisco, y Florike Egmond (eds.). 2007. *Cultural Exchange in Early Modern Europe – Vol. III: Correspondence and Cultural Exchange in Europe, 1400-1700*. Cambridge: Cambridge University Press.

- BRODY, Ervin. C. 1970. "Spain and Poland in the age of the renaissance and the baroque: a comparative study". *The Polish Review* 15 (4): 86-105.
- BROWN, Rawdon. (ed.). 1865. *L'archivio di Venezia, con riguardo speciale alla storia inglese*. Venezia; Torino: G. Antonelli e L. Basadona.
- BROWN, Rawdon. (ed.). 1869. *Calendar of Papers and Manuscripts Relating to English Affairs Existing in the Archives and Collections of Venice, and in the Libraries of Northern Italy* – Vol. III. London: Longmans, Green, Reader and Dyer.
- CANOVA, Andrea, ed. 1999. *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*, Padova: Antenore.
- CARACI, Ilaria Luzzana. 2007. *'Per lasciare di me qualche fama'. Vita e viaggi di Amerigo Vespucci*. Roma: Viella.
- CASTRO, Xavier (ed.). 2018. *Le voyage de Magellan, 1519-1522: La relation d'Antonio Pigafetta*. Paris: Éditions Chandeigne.
- CASTRO, Xavier, Jocelyne Hamon, y Luís Filipe Thomaz, eds. 2007. *Le voyage de Magellan: La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*. Paris: Éditions Chandeigne. 2 vols.
- CHEGAL, V. 2014. "Amerigo allo specchio della critica moderna. I riflessi di 500 anni di ricerca storica, geográfica e letteraria". In *Vespucci, Firenze e le Americhe. Atti del Convegno di studi (Firenze 22-24 novembre 2012)*, ed. Giuliano Pinto, Leonardo Rombai y Claudia Tripodi, 285-299. Firenze: Leo Olschki.
- CHEMELLO, Andrea. 1996. "Introduzione". In A. Chemello (ed.), *Antonio Pigafetta e la letteratura di viaggio nel Cinquecento*, 8-23. Verona: Cierre edizioni.
- CHEMELLO, Andrea. (ed.) 1996. *Antonio Pigafetta e la letteratura di viaggio nel Cinquecento*. Verona: Cierre edizioni.
- CICOGNA, Emmanuele A. *Delle iscrizioni veneziane* – Vol. II. Venezia: Giuseppe Orlandelli.
- CGTF 1918-1923 = COMPANÍA GENERAL DE TABACOS DE FILIPINAS (ed.). 1918-1923. *Colección general de documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*. Barcelona: Tipografía de la Viuda de Luis Tasso. 5 vols.
- DONATTINI, Massimo. 1980. "Giovanni Battista Ramusio e le sue "Navigazioni". Appunti per una biografia". *Critica Storica* 17: 55-100.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (ed.). 1825-1837. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Imprenta Nacional. 5 vols. [2ª edición, Buenos Aires 1945-1946].
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (ed.). 1842. *Colección de Documentos Inéditos par la Historia de España* – Vol. I. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero.

- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. 1557. *Libro XX de la segunda parte de la general historia de las Indias*. Valladolid: Francisco Fernández de Córdoba.
- FONTÁN, Antonio., y J. Axer, eds. 1994. *Españoles y polacos en la Corte de Carlos V. Cartas del embajador Juan Dantisco*. Madrid: Alianza Universidad
- FORMISANO, Luca. 2014. “La compilazione di viaggi di Alessandro Zorzi. Firenze, Biblioteca Nazionale Centrale, B. R. 233-236”. In *Vespucci, Firenze e le Americhe. Atti del Convegno di studi (Firenze 22-24 novembre 2012)*, ed. Giuliano Pinto, Leonardo Rombai y Claudia Tripodi, 441-456. Firenze: Leo Olschki.
- FORMISANO, Luca. 2015. “La scrittura di viaggio come “genere” letterario”. In A. Chemello (ed.), *Antonio Pigafetta e la letteratura di viaggio nel Cinquecento*, 25-45. Verona: Cierre edizioni.
- FRAGNITO, Gigliola. 1988. *Gasparo Contarini. Un magistrato veneziano al servizio della Cristianità*. Firenze: Olschki.
- FROST, Robert. 2015. *The Oxford History of Poland-Lithuania – Vol. I: The making of the Polish-Lithuanian Union, 1385-1569*. Oxford: Oxford University Press.
- GAFFAREL, Paul, y Abbé Louvot (eds.). 1885. *Lettres de Pierre Martyr Anghiera relatives aux découvertes maritimes des espagnols et des portugais*. Paris: Institute Géographique de Paris.
- GAVRILOVIC, Stoyan. 1965. “Documents in the Archives of Ragusa on Magellan’s Voyage”. *The Hispanic American Historical Review* 45: 595-608.
- GENOVESE, Gianluca. 2009. *La lettera oltre il genere. Il libro li lettere, dall’Aretino al Doni, e le origini dell’autobiografia moderna*. Roma; Padova: Antenore.
- GIL, Juan. 2019a. “La propuesta de Magallanes y Faleiro y el apresto de la armada”. In *La primera vuelta al mundo. Edición conmemorativa del V Centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-2019*, ed. Juan Gil et al., 17-38. Madrid: Taberna Libraria.
- GIL, Juan. 2019b. “El rol del viaje” en *La primera vuelta al mundo. Edición conmemorativa del V Centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-2019*, ed. Juan Gil et al., 39-79. Madrid: Taberna Libraria.
- GLEASON, Elisabeth G. 1993. *Gasparo Contarini. Venice, Rome and Reform*, Berkeley: University of California Press.
- GÓMEZ GÓMEZ, Margarita. 2012. “Secretarios y escribanos en el gobierno de las Indias. El caso de Juan de Samano”. *Revista de Historia del Derecho* 43: 30-63.
- HARRISSE, Henry. 1866. *Bibliotheca Americana Vetustissima. A Description of Works Relating to America, Published Between 1492 and 1551*. New York: Geo. P. Philes.
- HEADLEY, John. 1983. *The Emperor and his Chancellor: a Study of the Imperial Chancellery under Gattinara*, New York: Cambridge University Press.

- HERRERA, Antonio. 1601. *Historia general de los hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano que llaman Indias Occidentales*. 4 vols. Madrid: Imprenta Real.
- HORODOWICH, Elisabeth. 2018. *The Venetian Discovery of America. Geographic Imagination and Print Culture in the Age of Encounters*, Cambridge: Cambridge University Press.
- KENISTON, Hayward. 1980. *Francisco de los Cobos, secretario de Carlos V*. Madrid: Castalia.
- LADERO QUESADA, M. A. 2010. *Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos. Nápoles y el Rosellón, 1494-1504*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- LÓPEZ BELTRÁN, María Teresa. 2003. “Vascos y navarros en el reino de Granada en la época de los Reyes Católicos (Málaga, 1487-1518)”. *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia* 25: 475-504.
- LOYOLA, Sancti Ignatii de. 1903. *Epistolae et Instructiones – Monumenta Ignatiana*, Vol. I. Madrid: Gabriel López del Horno.
- MASETTI, Carla. “L’immagine del nuovo mondo nelle xilografie delle lettere a stampa vespuciane”. In *Vespucci, Firenze e le Americhe. Atti del Convegno di studi (Firenze 22-24 novembre 2012)*, ed. Giuliano Pinto, Leonardo Rombai y Claudia Tripodi, 183-216. Firenze: Leo Olschki.
- PAZZAGLI, Carlo. 1996. *Nobiltà civile e sangue blu. Il patriziato volterrano alla fine dell’età moderna*. Firenze: Leo Olschki.
- PEREZ, Joseph. 1977. *La Revolución de las Comunidades de Castilla (1520-1521)*. Madrid: Siglo XXI.
- PETTEGREE, Andrew. 2014. *The invention of news. How the world came to know about itself*, New Jersey: Yale University Press.
- PETRIZELLI, Michela. 2006. ‘*Il n’est rose sans épine*’. *Studi sulla nobile famiglia Pigafetta*. Vicenza: Istituzione Biblioteca Civica Bertoliana.
- PIEPER, Renate. 2001. “Cartas, avisos e impresos: los medios de comunicación en el imperio de Carlos V”. In *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*, Vol. IV, ed. J. Bravo Lozano y C. J. de Carlos, 431-441. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V.
- PIEPER, Renate. 2016. “News from the New World: Spain’s monopoly in the European Network of Handwritten Newsletters during the Sixteenth Century”. In *News Networks in Early Modern Europe*, ed. Johad Raymond, Noah Moxham, 495-511. Leiden; Boston: Brill.

- PINE, Martin L. 1986. *Pietro Pomponazzi. Radical philosopher of the Renaissance*. Padova: Antenore.
- POZZI, Mario (ed.). 1994. *Il primo viaggio intorno al mondo di Antonio Pigafetta*. Vicenza: Neri Pozza. 2 vols.
- POZZO, Bartolomeo del. 1738. *Ruolo generale de Cavalieri Gerosolimitani ricevuti nella Veneranda Lingua d'Italia*. Torino: Insegna de S.Teresa de Gesù.
- RAMUSIO, Giovanni Battista. 1978-1988. *Navigazioni e viaggi*, ed. Marica Milanese. Turin: Einaudi.
- RILL, Gerhard. 2003. *Fürst und Hof in Österreich – Band 2: Gabriel von Salamanca, Zentralverwaltung und Finanzen*. Viena: Böhlau Verlag.
- RIVERO, Manuel. 2005. *Gattinara: Carlos V y el sueño del Imperio*. Madrid: Silex.
- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio. 1903-1905. *El emperador Carlos V y su corte según las cartas de Don Martín de Salinas*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de Fortanet.
- ROLET, Anne, y Stephane Rolet. 2011. “De la quête d’Orphée à la naissance d’Athena, sous le regard de la Divina Sophia: essai d’interprétation symbolique du décor de façade du palais de Maximilien Transylvain à Bruxelles”. *Humanistica Lovaniensia* 60: 161-193.
- ROMANINI, Fabio. 2007. “Se fussero più ordinate, e meglio scritte...”. *Giovanni Battista Ramusio correttore ed editore delle ‘Navigazioni et viaggi’*. Roma: Viella.
- SANDOVAL, Prudencio de. 1681. *Historia de la vida y hechos del Emperador Carlos V*, Amberes: Geronimo Verdussen, 2 vols.
- SANUDO, Marin. 1879-1902. *I Diarii di Marino Sanuto, 1496-1533*, ed. Rinaldo Fulin et al. Venezia: F. Visentini.
- SCHMELLER, Johann Andreas. 1844. *Ueber einige ältere handschriftliche Seekarten*. München: Bayerische Akademie der Wissenschaften.
- SOLER, Isabel. 2015. *El sueño del rey. Viajes y mesianismo en el Renacimiento peninsular*. Barcelona: Acantilado.
- SPAGNOLETTI, Angel Antonio. 1988. *Stato, aristocrazia e Ordine di Malta nell’Italia moderna*. Roma: École Française de Rome; Université de Bari.
- TORIBIO MEDINA, José. 1920. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana.
- TORRE, Antonio de la. 1960. *Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, Vol. V. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- TRANSILVANO, Maximilano. 1536. “Epistola di Massimiliano Transilvano”. In *Il viaggio fatto da gli spagnuoli a torno a’l mondo* [ed. Giovanni Battista Ramusio]. Venezia: s.e.

- TRIPODI, Claudia. 2014. "Mercanti scrittori, mercanti viaggiatori tra città e famiglia: Firenze e le famiglie Vespucci, da Empoli, Corsali, da Verrazzano". In *Vespucci, Firenze e le Americhe. Atti del Convegno di studi (Firenze 22-24 novembre 2012)*, ed. Giuliano Pinto, Leonardo Rombai y Claudia Tripodi: 123-139. Firenze: Leo Olschki.
- VOCHT, H. de. 1928. *Literae virorum eruditorum ad Franciscum Craneveldium (1522-1528)*. Louvain: Librairie Universitaire.
- ZORZANELLO, Pietro. 1967. *Manoscritti delle biblioteche d'Italia*, Vol. LXXXVII. Firenze: Leo Olschki.
- ZORZI, Mateo. 1897. *La Libreria di San Marco, Libri, lettori, società nella Venezia dei Dogi*. Venezia: Mondadori.

Maximilianus Transylvanus et Pietro Martire d'Anghiera. Deux humanistes à la cour de Charles Quint

Emmanuelle Vagnon*

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 215-246. ISSN 0874-9671

Resumo

A primeira navegação à volta do mundo, entre 1519 e 1522, liderada por Fernão Magalhães e alcançada sob o comando de Sebastião Elcano, deu origem a muitos relatos. Os dois mais antigos são as cartas redigidas em latim pelos secretários de Carlos V, Pietro Martire d'Anghiera (1457-1526) e Maximilianus Transylvanus (ca. 1485-1538), que recolheram e anotaram os testemunhos orais dos sobreviventes da expedição em Valladolid e os enviaram, a partir de 1523, aos seus correspondentes na Alemanha e na Itália. A importância destas duas cartas reside não apenas na qualidade dos factos reportados, mas também no ponto de vista de que estes cortesãos tinham contactos humanistas por toda a Europa. Este artigo analisa como estes autores contribuíram para a invenção do discurso moderno sobre as “grandes descobertas”, apresentando a expedição de Fernão Magalhães e seus tripulantes como um avanço científico que superou os saberes herdados da Antiguidade; demonstra como estas duas cartas continham igualmente as sementes de uma crítica moral das sociedades europeias e da procura utópica por mundos melhores.

Palavras-chave: Magalhães, circum-navegação, humanismo, grandes descobertas, história da cartografia, história global.

Data de submissão: 11/07/2019

Data de aprovação: 15/11/2019

Abstract

The first navigation around the world, between 1519 and 1522, led by Fernand Magellan and achieved under the command of Sebastião Elcano, gave rise to many accounts. The two oldest ones are the letters written in Latin by two clerks of Charles V, Pietro Martire d'Anghiera (1457-1526) and Maximilianus Transylvanus (ca. 1485-1538), who collected and wrote down the oral testimonies of the survivors of the expedition in Valladolid and sent them to their correspondents, in Germany and Italy starting in 1523. The importance of these two letters resides not only in the quality of the reported facts, but also in the point of view of these courtiers that had connections with humanists from all over Europe. The article analyzes how these authors contributed to inventing the modern discourse on “great discoveries”, by presenting the exploit of Magellan and his sailors as a scientific progress surpassing the knowledge inherited from Antiquity; it shows how these two letters also contain the seeds of a moral critique of European societies and of the utopian search for better worlds.

Keywords: Magellan; circumnavigation; humanism; great discoveries; history of cartography; global history.

Date of submission: 11/07/2019

Date of approval: 15/11/2019

* Centre National de la Recherche Scientifique, LAMOP-Université Paris 1, France.
E-mail: emmanuelle.vagnon-chureau@univ-paris1.fr

Maximilianus Transylvanus et Pietro Martire d'Anghiera. Deux humanistes à la cour de Charles Quint

Emmanuelle Vagnon

6 septembre 1522. Les vestiges de la flotte de Magellan arrivent à Sanlúcar de Barrameda après une épuisante aventure de presque trois ans autour du globe. Les dix-huit survivants de la *Victoria* rentrent à bon port au prix de souffrances inouïes. À peine réconfortés, les chefs des marins sont convoqués à Valladolid, à la cour de Charles Quint, pour faire le récit du voyage et apporter les preuves de leurs découvertes. Ils doivent aussi rendre compte des événements tragiques qui ont conduit à la perte d'hommes, de navires et de la plus grande partie de leur précieuse cargaison. En plus de l'exploit technique consistant à effectuer le premier tour du monde, et des progrès des découvertes géographiques, les enjeux politiques, diplomatiques et économiques sont immenses.

Les témoignages directs sur cette expédition sont nombreux et variés. Le plus connu d'entre eux est la relation d'Antonio Pigafetta, mise par écrit en français et diffusée à partir de 1526, puis éditée en italien en 1536 et en anglais en 1579. Mais il existe aussi d'autres récits, des interrogatoires dans le cadre de procédures judiciaires, ainsi que des journaux de bords et des lettres qui précisent certains éléments de ce récit et permettent de reconstituer assez fidèlement les faits¹. Cependant, les deux plus anciens textes écrits et publiés dans toute l'Europe ne sont pas ces témoignages directs, mais les rapports rédigés en latin par deux hommes de cour, conseillers de Charles Quint, Pietro Martire d'Anghiera (1457-1526) et Maximilianus Transylvanus (v. 1485-1538)². Ceux-ci mettent en forme une première fois le récit des témoins avant de les envoyer à leurs correspondants, l'un vers l'Allemagne, l'autre vers l'Italie, dès 1523, assurant immédiatement un

¹ L'ensemble de ces documents est disponible en traduction française avec de nombreux commentaires dans l'édition suivante : Castro et al. 2007, Tome II : *Lettre de Maximilianus Transylvanus*, traduction en français par Anne-Lise Worms (883-918) ; *Chronique de Pietro Martire d'Anghiera*, traduction de Paul Gaffarel, révisée par Xavier de Castro (919-942). Voir aussi l'édition de Gaffarel 1907, 48-509.

² Je citerai désormais les textes de Maximilianus Transylvanus (MT) et de Pietro Martire d'Anghiera (PMA), dans l'édition et traduction française de Castro et al. 2007, avec la pagination correspondante. Les citations en latin proviendront de Transylvanus 1523 (Bibliothèque nationale de France, département des Cartes et plans, GE FF-7600 (RES)) ; Anghiera 1587, 377-395 [déc. V, ch. 7].

retentissement européen à l'événement. Les deux auteurs ont rédigé leur témoignage au même moment, à partir des mêmes sources orales, quelques jours après l'arrivée des survivants de l'expédition. Leurs récits convergent donc naturellement sur de nombreux points, mais diffèrent par leur style et l'attention à certains détails. Les étapes et péripéties de ce voyage autour du monde, telles qu'elles sont rapportées par ces deux auteurs, sont bien connues : après le départ de Séville et la traversée de l'Atlantique, puis l'arrivée au Brésil dans la baie de Santa Maria, ils évoquent les difficultés de l'hivernage dans le golfe de San Julián et l'insurrection sévèrement punie par Magellan. La deuxième étape est consacrée à la recherche du détroit, avec la perte de deux navires : le Santiago qui est emporté sur des rochers par la tempête, et le San Antonio qui déserte lors de l'exploration du passage. Les trois navires restants atteignent l'océan Pacifique et effectuent une longue et douloureuse traversée de trois mois et vingt jours. Les deux récits racontent l'arrivée dans les Philippines, et l'accueil d'abord favorable des populations locales, puis les négociations avec les chefs de tribus, les conditions de la mort de Magellan dans l'île de Mactan, le massacre d'une partie de l'équipage et l'abandon du malheureux capitaine Juan de Serano entre les mains des indigènes révoltés. L'un des trois navires est brûlé faute de marins en nombre suffisant pour le manœuvrer. La dernière partie décrit l'arrivée dans l'archipel des Moluques, six mois après la mort de Magellan : le but de l'expédition est enfin atteint. La *Trinidad* doit rester en arrière car en trop mauvais état pour naviguer. Le dernier navire, la *Victoria*, chargé d'épices, en particulier de girofle, effectue le terrible voyage de retour avec un équipage affamé. Les pertes en hommes sont nombreuses. Traversant l'océan Indien d'est en ouest, les marins franchissent le Cap de Bonne Espérance sans trouver sur la côte africaine aucun refuge, et évitant soigneusement les ports portugais. Cependant, l'ultime escale de ravitaillement aux îles du Cap Vert, possession portugaise, tourne mal, et plusieurs marins sont fait prisonniers. Les dix-huit derniers rescapés parviennent péniblement à leur point de départ, à Sanlúcar de Barrameda, le 6 septembre 1522.

L'intérêt de ces deux témoignages réside non seulement dans la qualité des faits rapportés, recoupés et complétés depuis longtemps par les historiens de la période, mais aussi dans le regard de ces hommes de cour et humanistes que furent Pietro Martire d'Anghiera et Maximilianus Transylvanus. Nous verrons tout d'abord comment ces textes reflètent leur formation intellectuelle et leur milieu professionnel. Leurs fonctions à la cour impériale, leur culture, leurs relations avec les hommes de lettres de

leur époque, la diffusion de leur correspondance, donnent une dimension résolument européenne à leur récit³. De plus, leurs comptes rendus du voyage autour du monde témoignent de leur excellente connaissance des enjeux politiques et scientifiques de l'expédition, liés à l'essor de la cartographie (Woodward 2007; Hofmann et al. 2012; Hofmann et al. 2019). Ces textes témoignent enfin d'une rhétorique et de thèmes de réflexion humanistes, partagés entre l'éloge de l'exploration du monde et la critique morale de la société de leur époque⁴.

I. Une correspondance humaniste à l'échelle de l'Europe

Bien que différents par leur âge, leur origine géographique et leurs correspondants, les deux auteurs, qui se connaissaient et se fréquentaient, sont très proches par leur formation intellectuelle et leur milieu professionnel de la chancellerie impériale espagnole du début du XVI^e siècle.

Pietro Martire d'Anghiera (Petrus Martyr Anglerius, en français Pierre Martyr d'Anghiera) est le mieux connu des deux auteurs, en particulier pour sa contribution à l'histoire de l'Amérique⁵. Né en 1457, il était déjà un homme de cour et un chroniqueur expérimenté à l'époque de l'expédition de Magellan. Fidèle serviteur des rois catholiques Ferdinand II et Isabelle dès avant l'avènement de Charles Quint, il était devenu l'historien officiel de la découverte du Nouveau Monde⁶. Il connut personnellement Christophe Colomb, ainsi que les autres navigateurs et conquérants de son temps, Vasco de Gama, Amerigo Vespucci, Hernán Cortès, ainsi que Fernand de Magellan lui-même. Italien, originaire d'Anghiera près du lac de Côme, et formé à Milan, il se rendit à Rome en 1477, alors âgé de vingt ans, avec la recommandation d'Ascanio Sforza et de l'évêque de Milan Giovanni Arcimboldo. Il devint alors le secrétaire de Francesco Negro, puis en 1486, il se mit au service du comte de Tendilla, ambassadeur d'Espagne à Rome. C'est avec l'appui de ce protecteur qu'il vint faire fortune en Espagne, à la

³ Pour un aperçu général, et au sein d'une très vaste bibliographie, signalons la synthèse de Bénat-Tachot et al. 2005 ; Horodowich et al. 2017 ; Crouzet et al. 2019.

⁴ Sur le contexte intellectuel de l'exploration du monde, voir par exemple Mollat 1975 ; Broc 1986 ; Besse 2003 ; Bouloux et al. 2010. Pour la remise en cause de l'idée de « grandes découvertes », voir notamment Boucheron 2009 ; Bertrand et al. 2019.

⁵ La biographie de Pietro Martire d'Anghiera a été établie dès le XIX^e siècle. La traduction des huit décades et l'introduction de Paul Gaffarel font toujours référence. Anghiera 1907. Voir aussi Almagià 1961 ; Anghiera 2003.

⁶ Pietro Martire d'Anghiera est le plus souvent cité pour ses livres concernant la découverte de l'Amérique, beaucoup moins pour son témoignage sur Magellan. Voir notamment AISA 1980 ; Benzoni 2006 ; Benzoni 2012.

cour de Ferdinand II d'Aragon et d'Isabelle de Castille, à l'époque de la conquête de Grenade dont il fut le témoin et le narrateur. Pietro Martire d'Anghiera entra alors dans les ordres mineurs et obtint une prébende de chanoine de la cathédrale de Grenade. Parallèlement à ses activités à la cour de l'empereur, il poursuivit sa course aux honneurs religieux⁷. Vers 1492, il fut rappelé à la cour par la reine Isabelle et devint gentilhomme de la chambre et précepteur des pages du palais, parmi lesquels se trouvaient les fils de Christophe Colomb. Il se lia d'amitié avec le grand navigateur et témoigna de ses voyages. Reconnu pour ses qualités d'érudition, il enseigna un temps à l'université de Salamanque. Il reçut des missions diplomatiques, en Bohême en 1497, puis en Égypte en 1501. Narrateur attentif des voyages de découverte ibériques, il demeura à la cour des rois catholiques jusqu'au décès de Ferdinand II, puis continua sa carrière de chroniqueur officiel de la Cour sous le règne de son petit-fils, Charles de Habsbourg, devenu en 1519 l'empereur Charles Quint. Au moment de l'expédition de Magellan, Pietro Martire avait acquis une situation privilégiée pour comprendre la portée du récit des survivants. En 1518, il avait été nommé à la commission chargée de l'administration des Indes occidentales, et en 1524 il entra au Conseil des Indes. Il faisait donc partie des fonctionnaires de la cour impériale qui écoutèrent et interrogèrent dès leur arrivée les rescapés du tour du monde. Le chroniqueur transcrivit leur récit dans une lettre envoyée au pape Adrien VI, qu'il avait connu avant son élection au pontificat, alors que celui-ci était le précepteur du futur Charles Quint. Pietro Martire d'Anghiera mourut à Grenade en 1526, sans avoir achevé son œuvre historique, qui fut éditée en grande partie après sa mort.

Maximilianus Transylvanus (ou Maximilien Transylvain, écrit parfois Transsylvain), né entre 1485 et 1490, fut l'élève de Pietro Martire d'Anghiera et apprit auprès de lui l'art de la chronique épistolaire comme les subtilités de la cour d'Espagne⁸. Vers 1514 ou 1515, Pietro Martire avait accueilli ce protégé de l'influent archevêque de Salzbourg Matthäus Lang von Wellenburg⁹. Il assura sa formation à la fois politique et littéraire. C'est

⁷ Almagià 1961, donne quelques autres précisions sur cette carrière ecclésiastique qui semble avoir été surtout honorifique. Il est présenté comme archevêque de Grenade (ce qui n'est pas avéré) et protonotaire apostolique dans l'édition de ses lettres, Anghiera 1670. À la fin de sa vie, en 1524, il fut nommé par le pape Clément VII, à la demande du roi, abbé de Santiago en Jamaïque, où il ne se rendit jamais en personne.

⁸ Sa biographie est bien résumée dans Tournoy 2005 ; Rolet 2011. Voir aussi Lefèvre 1947 et Ravenstein 1947.

⁹ Matthäus Lang von Wellenburg (v. 1468-1540), d'abord au service de Maximilien I^{er}, évêque de Gurk en Carinthie en 1505, puis cardinal archevêque de Salzbourg en 1519, était un puis-

en ces termes qu'il parle de lui dans une lettre à Matthäus Lang : « Et par la suite, si j'ai accueilli ton jeune secrétaire allemand Maximilien comme un fils, si je l'ai reçu dans ma maison et à ma table pendant longtemps, si je l'ai dirigé, non sans l'aider, je pense que lui-même te l'a dit » (Anghiera 1670, 311 [lib. XXVIII, lettre 563, janvier 1515])¹⁰. À cause de cette formule « in filio », on a dit parfois que Maximilianus devait être le fils naturel de l'archevêque¹¹. Les études récentes affirment néanmoins une généalogie plus ordinaire. Il serait issu d'une famille d'orfèvres de Bruxelles, donc d'une bourgeoisie artisanale et marchande au service de l'empereur. Son nom humaniste « Transylvanus » ne proviendrait nullement d'une naissance en Europe centrale, comme le pensait A. Roersch (Roersch 1933 et Roersch 1928), mais de la latinisation d'un patronyme germanique, Siebenbürgen ou Zevenbergen (les sept montagnes), nom qui désigne aussi en Allemand et en Flamand la province de Transylvanie. Son père, Lucas van Zevenbergen, était orfèvre et valet de chambre de Maximilien I^{er}, ce qui peut expliquer le choix de ce prénom.

Maximilianus Transylvanus eut assurément accès à l'instruction et à la vie de la cour dès son jeune âge. Sa première apparition documentée, bien que peu signifiante en elle-même, témoigne d'une bonne culture classique : à la diète de Constance, en 1507, il prononce un poème en latin, bien tourné et parsemé des références antiques au goût du jour, sur les jeunes filles de la ville. Il devait avoir alors une vingtaine d'années. Quelques années plus tard, il devint secrétaire de l'archevêque de Salzbourg, auprès de qui il paracheva sa formation et commença à nouer des relations sociales avec les personnages les plus influents de son temps. Maximilianus Transylvanus effectua d'abord des missions en Angleterre auprès d'Henri VIII en 1511, puis en Italie en 1512, et séjourna en Espagne, comme nous l'avons vu, auprès de Pietro Martire d'Anghiera, dans les années 1514-1515. En 1519, attaché à la chancellerie impériale, il se trouvait à la cour au moment où Charles Quint reçut la nouvelle de son élection

sant personnage du Saint-Empire germanique. Il intervint dans l'élection de Charles Quint en 1519 et fut son proche conseiller. Ulmann 1884 ; Sallaberger 1997.

¹⁰ « Dehinc si in filium advenientem Maximilianum juvenem germanum tuum a secretis suscepi, si hospitio ac mensa longo illum tempore collegi, si direxi, si iuvi necne, ipsum arbitror retulisse ».

¹¹ L'historien de la cartographie Raleigh A. Skelton le présente comme le jeune fils du cardinal-archevêque de Salzbourg et l'élève de Pierre Martyr d'Anghiera, dans Skelton 1969, 4. Mais en 1522, Transylvanus est déjà un homme accompli et le secrétaire de Charles Quint. La lettre n'est pas un simple « exercice de latin » comme le suggère Paige 1969, XI.

comme empereur et il rédigea un compte rendu de l'événement¹². Présent à la diète de Worms, le 17 avril 1521, lorsque Luther comparut devant la cour, Maximilianus Transylvanus fut chargé de lire à haute voix les titres des ouvrages condamnés du réformateur, puis le 25 de lui signifier son congé au nom de l'empereur¹³. Il rencontra Erasme et fit partie de ses correspondants par la suite (Erasme 1909)¹⁴.

Il semblerait donc qu'entre les années 1514 et 1522, il partageât son temps entre l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Espagne. Il épousa en effet Francisca de Haro, la fille de Diego de Haro, marchand espagnol établi à Anvers, et nièce de Cristóbal de Haro, le principal financier de l'expédition de Magellan. Lorsque la *Victoria* revint en Espagne, en septembre 1522, il put ainsi recueillir à Valladolid le récit des survivants (représentés par à Valladolid par Juan Sebastián Elcano, Francisco Albo, Hernando Bustamante et Antonio Pigafetta), en tant que secrétaire de Charles Quint mais aussi parce que ses liens familiaux l'intéressaient personnellement à l'expédition. Quelques jours après l'arrivée du navire à Séville, il commença à rédiger un rapport sous forme de lettre en latin. Il la termina le 24 octobre 1522 et l'adressa à son protecteur, Matthäus Lang. La lettre fut publiée au début de l'année suivante à Cologne sous le titre *De Moluccis insulis*, et connu plusieurs éditions que nous détaillerons plus loin.

La suite de sa carrière est également connue : à la fin des années 1520 il rejoignit les Pays-Bas où il se mit au service de Marguerite d'Autriche. En 1530, il perdit sa première épouse, Francesca de Haro, en mémoire de laquelle le poète néerlandais Jean Second consacra deux élégies. La même année il se remaria avec Catherine de Mol dont il eut deux filles. Maximilianus Transylvanus, anobli au cours de sa carrière, possédait deux résidences, d'une part un bel hôtel particulier à Bruxelles, reconstruit en 1529 dans un style Renaissance, d'autre part la seigneurie et le château de Bouchout près de Meysse. Dans les années 1530, il fréquentait les cercles

¹² *Legatio ad sacratissimum ac invictum divum Caesarem Carolum semper augustum, ac Hispaniarum regem catholicum, ab reverendissimis ac illustrissimis sacri Ro. impe. principibus electoribus qua functus fuit... comes Palatinus ad Rhenum... in Molendino regio. Die ultimo Novembris, anno 1519* [Antverpiae : apud J. Theobaldum, 1520, die 18 Martii]. (Notice BnF <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33450763b>). Une autre édition est signalée par Roersch 1933, 38, note 3.

¹³ Deutsche Reichstagsakten, Jüngere Reihe, t. II, Gotha, 1896 et t. III, 1901, d'après Roersch 1933.

¹⁴ Par exemple, lettre d'Erasme, Bâle, 2 juillet 1525, adressée à Maximilianus Transylvanus, où Erasme s'informe des voyages et des décès de certaines connaissances communes, cité par Nève 1890, 192 et 222 ; Lettre de MT à Erasme, 28 mars et 6 novembre 1527, dans Erasme 2010 ; voir aussi Margolin 1977, 533 ; Bataillon 1952. Une étude précise des relations entre Maximilianus Transylvanus et Erasme serait intéressante à conduire.

humanistes de Bruxelles, mais nous n'avons pas conservé d'écrit littéraire. Il mourut en 1538. En somme, il est l'exemple même de ce milieu social en plein essor au début du XVI^e siècle dans les pays du Nord, nouveau noble issu de l'artisanat et d'un milieu marchand initialement relativement modeste, mais élevé par l'éducation et le mérite intellectuel. Il fut un lettré humaniste au service de l'empire de Charles Quint, membre de cette élite qui fut le levier financier et culturel de l'expansion européenne du XVI^e siècle et qui contribua, directement et indirectement à l'essor de l'imprimerie et de la cartographie¹⁵.

Les lettres de Pietro Martire d'Anghiera et de Maximilianus Transylvanus sur le premier tour du monde, bien qu'écrites presque en même temps et selon les mêmes sources, connurent un destin éditorial différent. En 1522, Pietro Martire d'Anghiera était un chroniqueur déjà célèbre pour les récits de son ambassade en Égypte, de la prise de Grenade, et de la vie à la cour d'Espagne¹⁶. La lettre de Pietro Martire d'Anghiera fut adressée au pape Adrien VI dès 1522 ou 1523 (Anghiera 1587, 377 [déc. V, ch. 7])¹⁷. Elle était destinée à figurer dans son œuvre épistolaire et historique, le *De orbe novo*, dont les premières décades avaient été publiées quelques années auparavant¹⁸. Paradoxalement, alors que Maximilianus Transylvanus cite cette lettre de Pietro Martire d'Anghiera et la présente comme un modèle, les circonstances des guerres d'Italie retardèrent sa publication. Giovanni Battista Ramusio affirme qu'elle fut perdue durant le sac de Rome de mai 1527 (Ramusio 1550: I, 373v). Retrouvée par la suite, elle fut finalement publiée en Espagne dans le chapitre 7 de la cinquième décade du *De Orbe*

¹⁵ Voir en particulier Häberlein 2015.

¹⁶ Pierre Martyr d'Anghiera, *Petri Martyris Angli [sic] Opera: Legatio Babylonica, Oceani Decas, Poëmata Epigrammata-Hispali per Iacobum Corumberger Alemanum MDXI* (cette édition de 1511 ne contient que la Première décade, ou Décade océane) ; *Legatio Babylonica*, Paris, 1532 (avec les trois premières décades), Cologne, 1574 ; Traduction italienne de Carlo Passi, *Pietro Martire Milanese. Delle cose notabili dell'Egitto*, Venezia 1564. Sa correspondance concernant la vie à la cour a été publiée sous le titre *Opus Epistolarum Petri Martyris Anglerii Mediolanensis*, apud Michaelem de Egnia, 1530 ; réédition corrigée, Anghiera 1670.

¹⁷ « Adriani pontifici maximo. De orbe ambito ». Adrien d'Utrecht, né en 1459, fut le précepteur de Charles Ier d'Espagne, futur Charles Quint. Le 9 janvier 1522, l'empereur l'impose comme successeur de Léon X. Il meurt en 1523.

¹⁸ *De Orbe Novo decades, cura et diligentia Antonii Nebrissensis...*, Compluti quod vulgariter dicitur Alcalà..., 1516 (trois premières décades, puis éditions avec la quatrième en 1521 et 1533). Anghiera note dans une lettre datée de Valladolid le 4 novembre 1522 qu'il prépare une Quatrième Décade. Dans une autre lettre du 12 juillet 1524 à l'archevêque de Cosenza, Anghiera rappelle qu'il a envoyé au pape Adrien une relation du voyage de Magellan. Voir Castro et al. 2007, 920, note 1.

Novo, à partir de 1530, puis rééditée à Paris en 1587 seulement¹⁹. Le récit du voyage de Magellan dans l'œuvre de Pietro Martire d'Anghiera n'est donc en rien isolé. Non seulement il fait suite aux aventures de précédents navigateurs (notamment João de Solis dont il est question dans la lettre même), mais il est joint dans la cinquième décade à celui de la prise de Tenochtitlán au Mexique par Hernán Cortés.

La situation éditoriale et narrative est différente pour le *De Moluccis*, une œuvre relativement mineure dans la carrière de Maximilianus Transylvanus, mais très bien diffusée, et qui contribua certainement à la notoriété de son auteur. Elle s'inscrit essentiellement dans une carrière diplomatique à l'échelle de l'Europe et témoigne d'une culture humaniste qu'il cultiva tout au long de sa vie. La diffusion de la lettre de Maximilianus Transylvanus fut rapide et connut un succès immédiat en Allemagne, en Italie et en France. La première édition fut imprimée à Cologne chez Eucharius Cervicornus (Hirschhorn) en janvier 1523²⁰, la seconde à Paris en juillet 1523, la troisième à Rome en novembre 1523 avec un texte légèrement différent²¹. Cette dernière édition fut éditée par Francesco Minizio Calvo d'après une copie transmise par Francesco Chiericati (1480-1539), le légat du pape Léon X auprès de Charles V. Nommé en 1522 évêque de Terramo dans les Abruzzes par Adrien VI et envoyé à la diète de Nuremberg, il y rencontra Matthäus Lang, qui lui donna une copie de la lettre originale de Maximilianus Transylvanus, à l'origine de la version de Rome²². Plusieurs éditions et traductions suivirent dans les années 1530 (Tournoy 2005, 85-86). Giovanni Battista Ramusio contribua à sa diffusion en même

¹⁹ Les huit décades furent imprimées pour la première fois ensemble à Alcalá de Henares, Anghiera 1530. Comme le fait remarquer X. de Castro, il s'agit du premier récit imprimé en Espagne du voyage de Magellan ; il fut réimprimé à Paris par Richard Hakluyt : Anghiera 1587, 377-395. Traductions en français : Anghiera 1907 ; en anglais : Anghiera 1912.

²⁰ Transylvanus 1523a = *De Moluccis insulis itemque aliis pluribus mirandis quae novissima Castellano- rum navigatio... imperatoris Caroli V auspicio suscepta nuper invenit, Maximiliani Transylvani ad... cardinalem Salzburgensem epistola lectu per quam jucunda.* – Coloniae, in aedibus Eucharii Cervicorni, anno virginei partus MDXXIII, mense januario, In-8° (<https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb309139428>).

²¹ Transylvanus 1523b = *Maximiliani Transylvani Caesaris a secretis Epistola de admirabili et novissima Hispanoru[m] in Orientem navigatione, qua variae et nulli prius accessae regiones inventae sunt cum ipsis etiā[m] Moluccis insulis beatissimis [...] inauditi quoque incolarum mores exponuntur ac multa quae Herodotus, Plinius, Solinus atque alii tradiderunt fabulosa esse arguunt[ur], contra, nonnulla ibide[m] vera, vix tamen credibilia, explicant[ur], quibuscum historiis insularibus ambitus describit[ur] alterius hemisphaerii, qua ad nos tandem Hispani redierunt incolumes.* Romae, in aedibus F. Miniti Calvi, anno MDXXIII, mense novembri (<https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30913940k>).

²² Ces informations sont données dans la préface de l'édition de Rome, Transylvanus 1523b, 3.

temps que le récit de Pigafetta, dans le premier volume des *Navigazioni e Viaggi*, édité à partir de 1550²³. Au cours du XVI^e siècle, la lettre a connu pas moins de treize éditions en latin et en italien, et constitua pendant plusieurs années la principale source d'information sur le voyage de Magellan auprès d'un large public²⁴. Maximilianus Transylvanus a sans doute prêté attention, même à distance, aux éditions de sa lettre. Le texte relativement bref, dans un langage très clair et rapidement disponible en traductions, imprimé dans de petits livrets illustrés, contribua rapidement à la notoriété de son récit. Le texte de Pietro Martire d'Anghiera fut moins facilement diffusé : son format et son style, plus personnel, étaient conçus pour un projet historique et autobiographique d'une autre ampleur, les volumes du *De Orbe Novo*, publiés en grande partie après son décès.

Les lettres dont il est question ici diffèrent des lettres de marchands ou des rapports d'officiers qui circulaient à l'époque et qui s'attachent surtout aux faits. Le genre épistolaire en œuvre est un genre littéraire à part entière, qui s'inscrit dans une tradition humaniste, d'abord médiévale et italienne, avec par exemple les lettres de Pétrarque ou de Boccace au XIV^e siècle, renforcée et formalisée au XVI^e siècle, notamment sous l'influence d'Erasme²⁵. Dans sa correspondance lettrée, l'auteur humaniste ne se contente pas de renseigner son correspondant, mais cherche à l'instruire et à le divertir. La construction de la lettre, le rythme du récit, les références érudites, le style du latin, sont également soignés et calculés pour plaire au premier destinataire de la lettre, mais aussi pour atteindre un public plus large, auquel sera transmis le texte. Ce sont ces mêmes caractéristiques qui apparaissent dans la courte lettre de Maximilianus Transylvanus, correspondant et assurément admirateur d'Erasme. D'un point de vue rhétorique, sa lettre est même davantage construite que le propos, plus libre, de Pietro Martire d'Anghiera, qui s'autorise quelques digressions et dont le latin est peut-être moins soigné²⁶. Les deux auteurs rendent ainsi compte

²³ « Epistola di Massimiliano Transilvano, secretario della maestà dello imperatore, scritta allo illustrissimo e reverentissimo signore il signore cardinal Salzburgense, della ammirabile e stupenda navigazione fatta per gli Spagnoli » dans Ramusio 1550 : I ; l'édition la plus récente est Ramusio 1978-1988 : II, 846 et suiv.

²⁴ La première traduction en français est celle de l'édition de Castro et al. 2007, 884 et suiv.

²⁵ Erasme publie son manuel d'art épistolaire précisément en 1522 ; bien entendu son enseignement et son exemple ont précédé la parution du livre (Érasme, *De conscribendis epistolis*, Bâle, Froben, 1522). Voir AAVV 1985 et les travaux d'Aloïs Gerlo, éditeur de la *Correspondance* d'Erasme, notamment Gerlo 1971, 103-114.

²⁶ Pierre Martyr d'Anghiera introduit ainsi une digression assez obscure pour le lecteur actuel, mais tout à fait typique des débats linguistiques des humanistes, à propos du nom latin

d'une perspective européenne sur les voyages d'exploration dont s'enorgueillissent les couronnes portugaises et espagnoles. Par leur origine et par leur formation, par leurs réseaux dans l'Empire de Charles Quint et en Italie, ils ouvrent le récit et tentent de lui donner une ampleur universelle.

II. La construction d'un discours historique et géographique

Sans surprise, de la part de deux hommes qui ont écouté les mêmes récits et qui ont travaillé ensemble, la structure du récit est assez proche dans les deux textes, et suit l'ordre chronologique des événements. Maximilianus Transylvanus fait d'ailleurs référence à l'œuvre de Pietro Martire d'Anghiera, qui avait déjà publié plusieurs *décades* du *De Orbe Novo* et était en train de rédiger la suite²⁷. La relation de Maximilianus Transylvanus repose essentiellement sur le témoignage d'Elcano, d'après Fernández de Oviedo qui dit que pour son propre récit, il a suivi « la relation que Juan Sebastián Elcano m'a donnée [...] laquelle est quasi la même que celle rédigée par Maximilianus Transylvanus » (Castro et al. 2007, 1034)²⁸. Bien que rédigées au plus près du témoignage des survivants, les deux lettres n'en constituent pas moins déjà une analyse historique des faits.

Les deux textes précisent chacun à leur manière les circonstances du voyage dès l'introduction. Les auteurs se présentent comme témoins des conseils où furent prises les décisions concernant l'organisation de l'expédition de Magellan. Pietro Martire d'Anghiera est particulièrement bien documenté sur les expéditions précédentes, qu'il a déjà racontées dans le *De Orbe Novo*. S'adressant au pape, il souligne le rôle de l'autorité pontifi-

d'une plante (PMA – Castro et al. 2007, 932-933). Maximilianus Transylvanus exprime quant à lui son admiration pour le style de son maître (MT – Castro et al. 2007, 888).

²⁷ MT – Castro et al. 2007, 888 : l'auteur fait allusion à la découverte du Mexique et de la ville de *Tenostica* Tenochtitlán, « située au milieu d'un lac, de la même façon que Venise, sur laquelle Pierre Martyr d'Anghiera, auteur très soigneux tant pour la fidélité des faits que pour l'élégance de son style, a écrit de nombreuses choses très grandes et cependant véritables ». MT – Castro et al. 2007, 905 : A propos de l'attaque contre Mactan, l'auteur mentionne le succès d'Hernán Cortés, qui a lieu au même moment. Il cite implicitement ici le récit de d'Anghiera, que Magellan lui-même ne pouvait évidemment pas connaître : « C'est pourquoi [Magellan] exhorta les siens à faire preuve de courage et de fermeté d'âme, et à ne pas se laisser effrayer par la foule des ennemis : comme on l'avait souvent vu et entendu, en particulier quelques jours seulement auparavant, dans l'île de Yucatán les Espagnols au nombre de 200 avaient vaincu au combat 200 000 ou même 300 000 hommes. »

²⁸ Contrairement aux autres sources sur le voyage de Magellan, les deux chroniqueurs passent rapidement sur l'épisode de la mutinerie de la baie de San Julián et ne mentionnent ni l'un ni l'autre le rôle d'Elcano parmi les insurgés, et il n'est à aucun moment nommé. Du reste, mis à part Magellan, très peu de noms de marins ni de capitaines apparaissent dans les deux récits.

cale dans les prémices du projet : « C'est à Barcelone, alors que l'empereur présidait les États de Catalogne, et que votre Sainteté dirigeait les affaires dans notre conseil impérial de l'Inde que, s'il vous en souvient, fut donnée au Portugais Fernand de Magellan, qui avait abandonné le service du Portugal, la mission de visiter l'archipel des Moluques où poussent les aromates [...] Notre conseil, celui même que présidait Votre Sainteté, confia cette mission à Magellan » (PMA – Castro et al. 2007, 921)²⁹. Maximilianus Transylvanus, qui adresse sa lettre à un proche conseiller de Charles Quint, met quant à lui l'accent sur l'initiative impériale dès les premiers mots du texte : « Voici qu'est revenu ces jours-ci l'un des cinq navires que l'empereur, tandis qu'il se trouvait à Caesar Augusta [Saragosse], avait envoyés ces dernières années dans un monde étranger et resté jusque-là inconnu durant tant de siècles, pour aller à la découverte de ces îles dans lesquelles poussent les épices » (PMA – Castro et al. 2007, 884)³⁰.

L'expédition de Magellan avait pour motivation première la question de la position des Moluques sur le globe terrestre et la répartition des terres nouvellement découvertes entre les couronnes de l'Espagne et du Portugal. Maximilianus Transylvanus expose clairement la situation dans l'introduction de sa lettre, tandis que Pierre Martyr reporte le débat en conclusion de son récit. Ces événements sont bien connus³¹. Rappelons qu'en 1488, Bartolomeu Dias avait doublé le Cap de Bonne Espérance et ouvert la voie de l'océan Indien pour les navires portugais ; quatre ans plus tard Christophe Colomb navigant vers l'ouest, pensait avoir atteint des îles proches de la Chine. Inquiet d'une confrontation entre Espagnols et Portugais, le pape Alexandre VI (1492-1503) leur demanda de répartir leurs aires d'influence et de conquête selon un méridien qui traverserait l'Atlantique à « 100 lieues à l'ouest des îles des Açores et du Cap-Vert » et diviserait la sphère terrestre en deux hémisphères, « du pôle Arctique septentrional

²⁹ « Ex urbe Barchinona, cum Caesar illic Laletanis (*sic*) intenderet comitiis, tua Beatudine in nostro rerum Indicarum Caesaro Senatu praesidente : data fuit, uti meminisse oportet, Fernando Magagliano Portugalensis, a sua rege transfuga, Maluchis insulis aromatum nutricibus perquirendis cura [...] Dimissus Magaglianus a nostro Senatu ipso, cuius erat princeps tua Beatitudo. » Les documents relatifs à cette assemblée et les instructions données à Magellan sont édités dans Fernández Navarrete 1825-1937, IV : 110 et suivantes.

³⁰ Incipit du récit de Transylvanus 1523, 9 : « Rediit his diebus una ex quinque navibus, quas Caesar superioribus annis dum Caesareae Augustae esset, in alienis et tot iam saeculis incognitum orbem miserat, ad inquerendum Insulas in quibus Aromata proveniunt ». « Aromata » est traduit indifféremment par « aromates » ou « épices » dans l'édition de Castro et al. 2007.

³¹ Nous renvoyons à l'abondante bibliographie sur les voyages de Magellan de l'édition de Castro et al. 2007, 1017-1051.

vers le pôle Arctique austral jusqu'à ce qu'elles se rejoignent » (Castro et al. 2007, 888). Finalement, le Portugal négocia directement avec l'Espagne pour aboutir le 7 juin 1494 à la signature du traité de Tordesillas, et ce n'est qu'ensuite que la papauté ratifia le traité³². Le méridien était alors fixé à 370 lieues à l'ouest du Cap-Vert, ce qui permettait au Portugal de manœuvrer plus aisément dans l'Atlantique autour de l'Afrique. Mais de l'autre côté de la sphère terrestre, l'emplacement de l'antiméridien était particulièrement difficile à déterminer. Vasco de Gama atteint l'Inde en 1498, et deux ans plus tard, en 1500, la flotte portugaise commandée par Pedro Álvares Cabral découvrait par hasard le Brésil en dérivant vers l'Occident. Une partie de l'Amérique du Sud entrait ainsi dans l'hémisphère portugais. C'est ce que montre et revendique la mappemonde qui ouvre le splendide « Atlas Miller », offert au roi du Portugal Manuel Ier, précisément en 1519, et qui figure de manière splendide l'état des connaissances géographiques et des possessions portugaises sur le globe terrestre³³. En Asie, dès 1511, les Portugais avaient mis la main sur Malacca (que nos deux auteurs humanistes continuent à situer sur la « Chersonèse d'or » de Ptolémée), et eurent rapidement accès aux Moluques, les fameuses îles aux épices où poussent « la cannelle, le clou de girofle et la noix que nous appelons « noix de muscade » et son enveloppe, que nous appelons « fleur de muscade » (Castro et al. 2007, 886), autant d'épices très convoitées.

Pour les Espagnols qui pensaient avoir la main sur tout le Nouveau Monde à l'ouest de l'Atlantique, la découverte du Brésil à l'est du méridien de Tordesillas, et le succès de la route asiatique des épices pour les Portugais, sont deux éléments particulièrement contrariants. Au moment même où Hernán Cortés lance ses *conquistadores* à la conquête brutale des empires du Mexique, Fernand de Magellan, aventurier portugais passé au service de l'Espagne, propose au nouveau roi et empereur, Charles Quint, une solution pour atteindre les Moluques par l'ouest. Il s'agit de vérifier si les îles si recherchées ne se trouveraient pas finalement dans l'hémisphère dévolu à la couronne espagnole (Castro et al. 2007, 889-890). A ce point de son introduction, Maximilianus Transylvanus se met en scène, et montre qu'il était personnellement concerné par le projet. Fernand de Magellan, dit-il était

³² Les deux chroniqueurs simplifient tous les deux ce récit en attribuant la décision au pape. En réalité la ratification du traité fut demandée par Manuel I^{er} et acceptée par Jules II en 1506 seulement (Castro et al. 2007, 888, note 1).

³³ Atlas Miller, BnF, GE D-26179 RES, f. 1. *Atlas Miller. Bibliothèque nationale de France* (fac-simile et volume de commentaires par Marques et al. 2006). <http://expositions.bnf.fr/marine/albums/miller/index.htm>

venu en Espagne « par ressentiment à l'égard de son roi, dont il se plaignait de la très grande ingratitude. C'est-ce que fit également, cette même année, un marchand nommé Cristóbal de Haro, qui était frère de mon beau-père et lui aussi s'estimait victime des injustices du roi portugais ».

Les deux auteurs mentionnent une rivalité politique présentée en termes psychologiques, la « haine » entre les Portugais et les Espagnols, un sentiment qui est supposé être à l'origine de la méfiance des marins envers Fernand de Magellan et finalement de la mutinerie du golfe de San Julián. Dans l'esprit de Juan de Carthagená et de ses complices, Fernand de Magellan ne serait-il pas un espion portugais décidé à saboter l'expédition castillane pour nuire aux intérêts espagnols ? Cette opinion est développée en particulier par Maximilianus Transylvanus, au discours indirect, mais assez prudemment (Castro et al. 2007, 898)³⁴ Fernand de Magellan apparaît bien dans les deux récits comme le héros de la narration (à l'exclusion des autres capitaines, à peine mentionnés), et cela malgré sa sévérité, son imprudence face aux indigènes et son destin tragique.

Seul Pietro Martire d'Anghiera tire pleinement les conséquences géopolitiques de l'expédition vers les Moluques : le rattachement des îles à la souveraineté espagnole. Tout en soutenant par ses arguments les intérêts de l'empereur, il soumet sa conclusion à l'appréciation du pape « Les Portugais affirment que les Moluques se trouvent dans les limites qui leur ont été assignées, lors du passage établi par le souverain pontife Alexandre VI entre le roi de Castille et celui du Portugal [...] Nous prétendons au contraire que les Moluques ont été usurpées par les Portugais, attendu qu'elles se trouvent en dehors de la ligne partant d'un pôle à l'autre et séparant l'orient de l'occident. Aussi bien vous connaissez parfaitement la question, puisqu'elle a été plus d'une fois discutée devant vous » (Castro et al. 2007, 940).

Par ailleurs, l'un et l'autre texte soulignent les fondements scientifiques du projet de Magellan et la portée de la circumnavigation pour les progrès de la géographie³⁵. Les connaissances géographiques et cartographiques des deux auteurs, informés des plus récentes découvertes, appa-

³⁴ L'auteur critique surtout l'atteinte à l'autorité de l'empereur : « il infligea à son capitaine et aux autres instigateurs le supplice suprême qu'ils subirent courageusement, même si cela ne pouvait être fait à bon droit : il y avait là en effet des officiers de l'empereur contre lesquels personne, sauf l'empereur ou son sénat, ne pouvait infliger la peine capitale ». En réalité, seuls Gaspar de Quesada et Luis de Mendoza furent exécutés. Magellan, à cause de cet interdit impérial, décida d'abandonner Juan de Carthagená et un complice sur une plage, comme le précise PMA – Castro et al. 2007, 923-924.

³⁵ Pour une présentation générale des connaissances géographiques et cartographiques de l'époque, voir Woodward 2007, spécialement Fernandez-Armesto 2007 ; Hofmann et al. 2012.

raissent clairement dans les deux lettres, bien que par endroit les auteurs confessent leur incapacité à bien comprendre les questions les plus techniques. La mission initiale de Magellan consistait non pas à faire le tour du monde, mais à chercher un passage vers l'océan Pacifique et les Moluques par l'ouest, puis à revenir par le même chemin sans passer par les territoires dévolus aux Portugais. L'existence de la « mer du Sud » avait été reconnue par Vasco Nuñez de Balboa en 1513, guidé par les Indiens au-delà de l'isthme de Panama. C'est d'ailleurs en connaissance de ce fait qu'à leur retour des Moluques, les malheureux marins de la *Trinidad* tentèrent en vain de rebrousser chemin à travers le Pacifique pour gagner les colonies espagnoles d'Amérique centrale³⁶. Ils furent finalement obligés de revenir aux Moluques et certains d'entre eux retournèrent plus tard en Espagne.

La cartographie de l'Amérique se dessinait à cette époque encore timidement. Les planisphères de la première décennie du XVI^e siècle, copiés de modèles portugais, tels la carte de Cantino (1502) et la carte de Caverio (1504-1505), laissent ouverte l'hypothèse du passage au-delà du Nouveau Monde. En effet, les terres nouvellement découvertes semblent flotter comme des îles dans un espace abstrait où plusieurs détroits navigables sont envisageables. La carte de Martin Waldseemüller et du gymnase de Saint-Dié, datée de 1507, la première à donner son unité au nouveau continent et à le baptiser « America », réduit déjà les possibilités de passage. Comme le rappelle Maximilianus Transylvanus, on découvre rapidement que la terre de Floride et la « Terre des Morues » (Terre-Neuve) se rejoignent, et sont également reliées à l'isthme de l'Amérique centrale et au Brésil. Mais au sud du continent, la côte s'incurve vers l'ouest, et ses limites sont inconnues : c'est sur cette incertitude que se joue toute l'expédition de Magellan. « Il avait pour mission de naviguer vers le sud en direction des côtes de la Terre ferme, jusqu'à ce qu'il trouvât soit les limites de cette terre, soit un quelconque détroit qui permettrait de parvenir à ces îles Moluques odoriférantes » (MT – Castro et al. 2007, 891). Rappelons que Magellan n'avait aucune assurance de l'existence de ce passage. La mappemonde de l'Atlas Miller (1519), réalisé pour le roi du Portugal Manuel I^{er}, exclut (peut-être à dessein) toute possibilité de franchir le continent américain, fermé au sud par un continent austral (Marques et al. 2006)³⁷. Maximilianus

³⁶ Pietro Martire d'Anghiera le raconte dans un chapitre précédent du *De Orbe Novo* et y fait allusion, PMA – Castro et al. 2007, 925-930.

³⁷ Au sujet des hypothèses à la disposition de Magellan, voir Relano 2005. Pietro Martire d'Anghiera rapporte, mais de manière fantaisiste, que Magellan aurait entendu parler du détroit dans son enfance (PMA – Castro et al. 2007, 924).

Transylvanus, peut-être témoin de la scène, rapporte les doutes du conseil impérial face au projet présenté par Magellan : « Le principe de navigation était de partir vers l'occident, de passer en bas de l'hémisphère inférieur et de naviguer ensuite en direction de l'orient. La chose parut assez difficile et vaine, non pas de rejoindre l'orient par l'occident en passant par le bas de l'hémisphère, mais on ne savait pas comment l'ingénieuse nature, qui ne décide rien sans la plus haute prudence, avait séparé l'occident de l'orient par la mer, ou par la terre, ni s'il était possible d'atteindre l'orient en suivant cette route par la navigation. En effet, on ne savait pas encore de façon certaine si cette immense contrée, que l'on appelle la *Terre ferme* [le Nouveau Monde], séparait la mer occidentale de la mer orientale, et il était clair que cette terre ferme s'étendait vers le midi et ensuite vers l'occident » [...] De même il n'y avait aucun indice d'un quelconque détroit par lequel on pût traverser, et bien que l'on eût déployé un grand soin et de grands efforts, il n'avait jamais été découvert » (MT – Castro et al. 2007, 890).

Pietro Martire d'Anghiera fait plusieurs fois appel aux cartes pour aider son correspondant à se représenter les distances parcourues et le trajet des navires. Décrivant le détroit entre l'océan Atlantique et le Pacifique, il use ainsi de la comparaison suivante : « De même que sur les cartes d'Europe nous remarquons vers l'Hellespont deux étroits passages qui donnent accès à une mer intérieure, de même dans ce détroit se trouvent trois passages donnant accès à des mers intérieures, mais plus considérables » (PMA – Castro et al. 2007, 925). A la fin de son texte, il demande explicitement l'usage d'un globe terrestre pour suivre visuellement le parcours maritime de la *Victoria* : « Cherchons maintenant à faire comprendre comment les Espagnols ont fait le tour du monde car c'est difficile à croire. Que Votre Sainteté se fasse apporter une sphère terrestre, où soient figurés les divers continents... » (PMA – Castro et al. 2007, 937). Les globes, connus dans l'Antiquité mais encore rares jusqu'au milieu du XV^e siècle, sont fabriqués en plus grand nombre au début du XVI^e siècle, et servent à la fois à fixer les connaissances géographiques établies et à anticiper de nouvelles découvertes (Hofmann et al. 2019, 104-109). Le globe de Behaim, réalisé vers 1492 à Nuremberg, ne montre pas encore le continent américain, tandis que le globe vert permet déjà d'imaginer ce passage au sud de l'Amérique en fonction des plus récentes données géographiques³⁸. La plus ancienne

³⁸ Le globe de Behaim est conservé à Nuremberg, le globe vert fait partie des collections des Cartes et Plans de la Bibliothèque nationale de France ; il a été attribué par Monique Pelletier à Waldseemüller et son entourage.

sphère terrestre faisant figurer le premier tour du monde est le globe doré de la BnF, attribué parfois à Schöner, et daté de quelques années après le retour de la flotte de Magellan (Hofmann et al. 2019, 110-111, 124-125, 128-129)³⁹. Les rapports et les cartes géographiques, contrôlés de près par l'administration impériale à la Casa de Contratación à Séville, s'appuyaient sur les observations et estimations de distances des marins. De ce point de vue, le récit de Pigafetta, assez proche des journaux de bords, est mieux informé que les lettres des deux humanistes. A plusieurs reprises dans son récit, Pietro Martire d'Anghiera fait référence à des mesures de latitude et de longitude fournies par les témoignages des marins de la *Victoria*. Malgré ce souci de précision et de rigueur mathématique, il confesse à la fois son incompetence en ce domaine et ses doutes quant à la cohérence des calculs rapportés par les marins « En vue de ces îles se trouvaient les Moluques si désirées. On les trouve à 175 lieues de l'équateur et à 10°, d'après leur compte, mais j'avoue ne rien comprendre à leurs calculs [...] Comprenez qui voudra, pour moi j'y renonce » (PMA – Castro et al. 2007, 930)⁴⁰.

C'est également Pietro Martire d'Anghiera qui rapporte, avec emphase, une découverte scientifique mémorable, car elle touche au calcul du temps et relève d'un raisonnement mathématique et astronomique complexe pour l'époque. Il en appelle aux philosophes pour en mesurer la portée : « Il me reste à mentionner un fait qui frappera d'étonnement les lecteurs, surtout ceux qui s'imaginent avoir la connaissance parfaite des phénomènes célestes » (PMA – Castro et al. 2007, 940). En effectuant le tour de la terre vers l'ouest, et suivant en cela la révolution apparente du soleil, les marins de la *Victoria* ont perdu un jour entier par rapport au calendrier européen (ils arrivèrent un jeudi alors que, selon leur décompte des jours, ils pensaient qu'on était mercredi). Cet événement est d'ailleurs mentionné comme un fait particulièrement remarquable dans l'introduction de Ramusio en 1550⁴¹.

Enfin, l'apport scientifique de l'expédition réside aussi dans l'observation de la faune et de la flore des pays découverts. La recherche des épices est présentée comme la principale motivation de l'expédition de Magellan⁴². Nos deux auteurs accordent donc un soin particulier à la description

³⁹ Sur le globe doré, Horst 2009.

⁴⁰ Sur l'explication de ces mesures et les autres sources qui s'y rapportent, voir Castro et al. 2007, 662-668. Maximilianus Transylvanus mentionne aussi quelques mesures, mais sans commentaire, MT – Castro et al. 2007, 892.

⁴¹ Le phénomène a inspiré Jules Verne dans *Le tour du monde en 80 jours* (1873), où les héros au contraire gagnent une journée en voyageant vers l'Est.

⁴² La lettre de MT commence par une longue digression sur l'origine de la cannelle et des autres épices selon les auteurs de l'Antiquité, MT – Castro et al. 2007, 886.

de nouvelles plantes et fruits, tels le palmier et la noix de coco. L'expertise visuelle joue un rôle dans l'authentification du récit. Ils décrivent les épices tant convoitées (cannelle, muscade, gingembre etc.) et la manière dont elles sont cultivées, notamment le clou de girofle aux Moluques (MT – Castro et al. 2007, 915 ; PMA – Castro et al. 2007, 930-933)⁴³. Pierre Martyr rapporte la curiosité des courtisans devant les épices et les branches chargées de fruits rapportés par les navigateurs de la *Victoria* (PMA – Castro et al. 2007, 936)⁴⁴. Maximilianus Transylvanus s'émerveille devant la fraîcheur – sans doute toute relative ! – des plants et envoie des échantillons, ainsi qu'un oiseau exotique, à l'illustre destinataire de sa lettre (MT – Castro et al. 2007, 916)⁴⁵.

Ainsi les deux auteurs, faisant consciemment œuvre d'historiens, prennent-ils soin d'analyser les circonstances économiques et politiques de l'événement. Au service de la gloire impériale, ils mettent en forme un récit de mémoire pour la postérité, analysent les conséquences des faits au regard de la politique internationale de l'époque, et s'efforcent de souligner l'apport scientifique de l'expédition. Tout cela est rendu par une rhétorique humaniste, par laquelle l'exploit des marins est présenté dans la continuité d'une histoire héroïque de l'Occident, mais comportant également des éléments de critique.

III. La rhétorique humaniste : entre modèle antique et jugement moral

Cette perspective universaliste du récit est soutenue par une culture caractéristique de ces humanistes de ce début du XVI^e siècle, et commune à nos deux auteurs, l'Italien comme le Flamand. Le premier aspect est la comparaison constante avec l'Antiquité (Bouloux et al. 2010). Elle apparaît tout d'abord dans les noms antiques donnés aux parties du monde, souvent d'après la *Géographie* de Claude Ptolémée (II^e siècle après J. C.), et cela malgré des anachronismes et quelques flottements. Les îles Canaries sont les « îles For-

⁴³ Cet intérêt pour les épices précède la Renaissance. La culture du poivre est décrite et représentée dans le célèbre manuscrit du *Livre des Merveilles* (XV^e siècle), contenant le récit de Marco Polo et de d'autres auteurs médiévaux sur l'Orient. Bnf, Ms. Français 2810, f. 84.

⁴⁴ « Ce fut un bonheur pour tous les courtisans de voir ces branches et de sentir les fruits encore attachés au tronc nourricier. Aussi bien l'odeur des girofles frais ne diffère pas beaucoup de celle des girofles que vendent les pharmaciens. On m'a donné beaucoup de ces branches. J'en ai distribué un grand nombre et envoyé de divers côtés ».

⁴⁵ « J'envoie à Votre Révérendissime Seigneurie un peu de cannelle, de muscade et de girofle, afin qu'elle voie que ces épices, non seulement ne sont pas inférieures à celles que rapportent les Vénitiens et les Portugais, mais sont même bien meilleures, car elles sont plus fraîches ».

tunées », les îles du Cap Vert sont appelées « l'archipel des Gorgades » par Pietro Martire, mais les « Hespérides » par Maximilianus ; la péninsule de Malacca est identifiée à la « Chersonèse d'Or » et « Cattigara », tandis que l'Afrique de l'Est, toujours d'après Ptolémée, est le « pays des Troglodytes » (MT – Castro et al. 2007, 886-889). Depuis sa traduction en latin par Jacopo d'Angelo en 1409, la *Géographie* de Ptolémée est devenue la référence obligée de tout discours savant sur le monde (Besse 2003 ; Gautier Dalché 2009). Les nouvelles découvertes prennent place sur un canevas de compréhension et de représentation établi dans l'Antiquité, et la rhétorique humaniste impose de « passer par le filtre des Anciens pour fonder l'existence de réalités nouvelles » (Bénat-Tachot et al. 2005, 77). Les deux récits de la circumnavigation du globe utilisent ainsi le vocabulaire et les notions géographiques antiques pour expliquer le trajet de la flotte de Magellan à leurs interlocuteurs. Mais le savoir antique est aussi un repoussoir, et le rappel des erreurs et ignorances du passé permet aux deux auteurs d'exposer, sur un ton dithyrambique, la nouveauté inouïe des découvertes de leurs contemporains.

De la sorte, les marins sont comparés dans les deux textes à Jason et ses Argonautes, et leur exploit surpasse ceux de tous les héros de l'Antiquité, comme l'affirment nos deux auteurs ; Maximilianus Transylvanus en fait même la conclusion de sa lettre⁴⁶. A la cour des Habsbourg, héritiers des ducs de Bourgogne, l'allusion à Jason n'est pas anodine. Elle renvoie à l'ordre de la Toison d'Or fondé à l'occasion du mariage de Philippe le Bon et d'Isabelle du Portugal en 1430 (Van den Bergen-Pantens 1996). La référence est d'abord rhétorique, parce qu'elle s'adresse à une instruction partagée avec les interlocuteurs des deux historiens et plus largement le public visé par la publication de leur récit. Mais cette référence a aussi pour résultat d'ancrer l'histoire des « grandes découvertes » dans une continuité civilisationnelle avec le passé gréco-romain de l'Europe, ce qui est l'une des caractéristiques de la culture humaniste qui influença profondément

⁴⁶ « Si c'était un Grec qui avait accompli cet acte inouï, que n'auraient écrit les grecs à ce propos ! Le navire des Argonautes qui, d'après la tradition, fut porté au ciel (et on l'a raconté sérieusement et sans dérision), qu'a-t-il donc fait ? si nous y réfléchissons un tant soit peu, il est parti de la ville d'Argos pour s'avancer vers le Pont-Euxin jusqu'auprès du roi Aïétés et de Médée ; qu'a fait sa cargaison de héros, Hercule, Thésée, Jason ? On l'ignore et on ne sait pas encore ce qu'était au juste la fameuse Toison d'or. » (PMA – Castro et al. 2007, 937) ; « Ces marins méritent davantage une gloire éternelle assurément que les Argonautes qui naviguèrent avec Jason jusqu'en Colchide. Leur navire lui-même en est encore plus digne et mérite davantage d'être élevé parmi les étoiles que cette vieille Argo, qui a seulement navigué entre la Grèce et le Pont-Euxin, tandis que le nôtre, parti d'Hispalis en direction du midi, a traversé tout l'occident, est passé en bas de notre hémisphère, puis a pénétré en orient, pour revenir ensuite en occident » (MT – Castro et al. 2007, 918).

l'historiographie occidentale. En cela, cette représentation de l'histoire des explorations ibériques comme continuatrice de l'histoire de l'Occident depuis l'Antiquité est également fondatrice de la pensée coloniale européenne, telle qu'elle se définit au début de l'époque moderne. Or cette vision héroïque faisant des Européens les principaux acteurs de l'exploration du monde et des progrès de la géographie, domine les livres d'histoire et d'histoire de la cartographie au moins jusqu'à la première moitié du XX^e siècle⁴⁷. L'historiographie actuelle nuance ce point de vue, non pas pour nier l'expansion territoriale, technique et scientifique de l'Europe de la première modernité, mais pour souligner la pluralité des acteurs et des interactions culturelles opérées à cette époque⁴⁸.

Or les héros de la flotte de Magellan sont présentés, dans les lettres des deux humanistes, à la fois comme les successeurs des explorateurs de l'Antiquité, mais aussi comme des personnages de rupture, de ceux qui mettent fin à l'ignorance des siècles passés en s'appuyant sur l'observation directe de la réalité. Ce point de vue a eu également une influence durable sur certains historiens de la géographie qui ont repris sans critique l'idée d'une « mutation épistémologique » telle qu'elle est revendiquée à la Renaissance⁴⁹. Ainsi les commentateurs du récit de Transylvanus n'ont-ils pas manqué de souligner son « objectivité » jugée très « moderne » et son refus des « fables » antiques et médiévales. En parlant des témoins de l'expédition, Maximilianus Transylvanus remarque : « Ceux-ci ont en effet fait le récit à l'empereur et à bien d'autres personnes avec une telle fidélité et une telle sincérité qu'ils semblaient non seulement ne rien raconter de fabuleux, mais aussi réfuter et contredire, par leur narration, toutes les choses fabuleuses que les auteurs anciens nous ont transmises » (MT – Castro et al. 2007, 887)⁵⁰. Il faut ici souligner que ce *topos* de l'authenticité et de l'expertise visuelle n'est pas propre à l'époque moderne : elle traverse déjà les récits médiévaux d'exploration qui ne sont pas toujours, comme on le croit souvent, imprégnés de fables et de superstitions⁵¹. Rappelons inversement que les récits du XVI^e siècle, ainsi que les cosmographies et

⁴⁷ Cf. Saint-Martin 1874, 2 : « C'est à cette disposition native des peuples de notre race que sont dues les découvertes successives qui nous ont donné la connaissance complète du globe terrestre ». Les cartes scolaires produites à la fin du XIX^e siècle témoignent également de ce point de vue, par exemple Vuillemin 1884 (Paris, Bnf, Cartes et Plans, GE C-432).

⁴⁸ Cf. Gruzinski 2004 ; Bertrand 2011 ; Boucheron 2009 ; Vagnon et al. 2017 ; Bertrand et al. 2019.

⁴⁹ Ainsi Mollat 1975, et encore Randles 1980, qui a entrete nu les préjugés sur « l'ignorance » médiévale. Cf. Gautier Dalché 2013, 163, 166-170.

⁵⁰ « Qui pourrait croire que les Monoscèles, les Sciapodes, les Scyrites, les Spitamées, les Pygmées et bien d'autres créatures plus monstrueuses qu'humaines, aient jamais existé ? ».

⁵¹ Voir par exemple Bouloux 2010.

les cartes, couvertes de monstres et de merveilles, se complaisent volontiers dans les récits fabuleux⁵². Les rapports de nos deux auteurs n'en sont d'ailleurs pas totalement exempts : peuples de géants en Patagonie et humains à longues oreilles surgissent bien au détour de leurs pages (MT – Castro et al. 2007, 911)⁵³. Le but est ici, sans doute possible, de divertir le lecteur, d'apporter une pointe d'humour au récit. Cela dit, comme le souligne Surekha Davies, Maximilianus Transylvanus récuse avec mépris l'existence de races monstrueuses de la tradition antique et médiévale : tout en les mentionnant, il affirme qu'il n'a pas le temps de s'attarder sur ces bêtises (*nugis*)⁵⁴.

Les deux chroniqueurs proposent donc tous les deux un récit héroïque de ce premier tour du monde, dont Magellan, nouvel Ulysse et nouveau Jason, serait le héros principal. Par ailleurs, le style même du récit historique est également imprégné de culture antique, en particulier dans la lettre de Transylvanus, louée dès son époque pour son « excellent latin et son élégance ». Par exemple, Maximilianus Transylvanus reconstitue les débats entre Magellan et les capitaines révoltés lors de l'insurrection du golfe de San Julián. Tous les arguments de Magellan sont rapportés en de longues phrases au discours indirect, dignes de la *Guerre des Gaules* de Jules César (MT – Castro et al. 2007, 896). La figure du général autoritaire mais génial, la vision stratégique à long terme et les arguments présentés point par point correspondent à la rhétorique latine la plus classique. Pietro Martire d'Anghiera fait d'ailleurs lui aussi allusion à une culture scolaire élémentaire attendue de ses futurs lecteurs « Quant à la distance qui sépare la Grèce du Pont-Euxin, les enfants l'apprennent dans les plus basses classes. Elle est plus petite que l'ongle d'un géant » (PMA – Castro et al. 2007, 937)⁵⁵. Les deux humanistes prennent ainsi pour modèle le savoir mais aussi le style des historiens antiques pour construire leur récit.

⁵² Lestringant 1991 ; Lestringant 2013 (ainsi que son édition de 2012) ; Davies 2016.

⁵³ « Ils arrivèrent ensuite à l'île de *Gilona* où ils virent des hommes dont les oreilles étaient si longues et pendaient si bas qu'elles atteignaient leurs épaules ; comme ils s'en étonnaient, les indigènes leur apprirent qu'il y avait, non loin de là, une île où les hommes avaient des oreilles non seulement si longues mais aussi si larges et si grandes qu'ils pouvaient recouvrir leur tête tout entière avec l'une des deux, ce qu'ils faisaient régulièrement ».

⁵⁴ Cf. Davies 2016, 160-162. MT – Castro et al. 2007, 912 : « Nos hommes cependant, puisqu'ils étaient à la recherche non de monstres, mais d'épices, laissèrent de côté toutes ces bagatelles et continuèrent leur route en direction des Moluques », manière pour l'auteur d'enchaîner sur la suite du récit.

⁵⁵ « Ungue gignanteo multo minor est ea distantia » (Anghiera 1587, 391). Nous n'avons pas trouvé de référence à un texte scolaire antique pour cette amusante formule qui compare le monde entier au corps d'un géant. Il s'agit sans doute d'un trait d'esprit de Pierre Martyr d'Anghiera lui-même.

Les récits du voyage de Magellan ont été également commentés pour leur contenu ethnographique, qui a alimenté à son tour de nombreux récits et illustrations des Nouveaux Mondes. Certains passages nous donnent de précieux indices sur la réaction des peuples indigènes à l'arrivée des Européens⁵⁶. À cet égard, les lettres de Transylvanus et de Pierre Martyr d'Anghiera sont beaucoup moins riches que le témoignage détaillé d'Antonio Pigafetta sur les Indiens du sud de l'Amérique ou sur les tribus indonésiennes. Le discours de nos deux humanistes courtisans sur les peuples indigènes comporte une tonalité toutefois bien différente. L'attitude des deux courtisans n'est pas univoque : ils oscillent sans cesse entre la condescendance et la dérision envers les peuples indigènes, notamment les peuples les plus sauvages de l'Amérique, et au contraire un certain intérêt pour d'autres organisations sociales qui permettent de critiquer leurs contemporains⁵⁷. L'historiographie postcoloniale, et actuellement, les menaces qui pèsent sur les peuples indigènes et les écosystèmes des forêts vierges, renouvellent l'intérêt pour ces premiers récits et atténuent considérablement le discours naguère triomphaliste sur la conquête des nouveaux mondes⁵⁸. De fait, la pensée de l'âge d'or perdu et la critique morale de l'ancien monde sont déjà présents dans ces lettres d'humanistes célébrant par ailleurs l'exploit des marins européens. Les îles lointaines sont les miroirs inversés des turpitudes du XVI^e siècle européen, et la rencontre entre les peuples révèle la noirceur de l'âme humaine mais aussi l'utopie de mondes meilleurs⁵⁹.

D'une part, le ton ironique et supérieur (stigmate d'un esprit de cour ?), est commun aux deux lettres, et appelle à la connivence du lecteur. Maximilianus Transylvanus par exemple divertit son audience en décrivant de manière grotesque les premiers « Indiens » de grande taille de l'Amérique du Sud (ceux que Pigafetta nommera, pour la postérité, les Patagons (Lestringant 1987 ; Davies 2016, 148-182, sp. 152-162)) : « Ceux-ci entamèrent un

⁵⁶ Ce point de vue intéresse particulièrement les historiens actuels de la mondialisation du XVI^e siècle, qui s'appuient le plus possible sur des sources autochtones pour fournir un contrepoint aux témoignages européens. Cf. Bertrand 2011.

⁵⁷ Pietro Martire d'Anghiera revient plusieurs fois dans ses lettres sur le mythe de l'âge d'or ovidien, notamment dans la première Décade à propos des Indiens Taïnos découverts par Christophe Colomb.

⁵⁸ Sur le regard ethnographique et la dimension planétaire et comparative des observations faites par les colons ibériques, je renvoie aux nombreux travaux de Serge Gruzinski. Par exemple Gruzinski 2001. L'auteur met notamment en garde contre la tentation naïve de voir dans les sociétés du Nouveau Monde des héritiers directs d'un âge d'or fantasmé, et encourage à observer les métissages interculturels.

⁵⁹ Voir par exemple Lestringant 2002.

chant rauque et confus et dansant autour d'eux, puis, pour provoquer leur admiration, se mirent à enfoncer des flèches d'un coude et demi depuis leur bouche en passant par leur gorge jusqu'à l'estomac. Puis ils les retirèrent, comme pour prouver leur force, et parurent être contents ». Ce ton moqueur n'apparaît pas en revanche dans la relation de Pigafetta qui semble s'intéresser sincèrement aux modes de vie des indigènes, jusqu'à transcrire leur langage⁶⁰. Pigafetta rapporte la même anecdote mais analyse cette pratique très sérieusement, comme une forme intéressante de médecine : ils s'enfoncent des flèches dans la gorge pour se faire vomir en cas d'intoxication (Castro et al. 2007, 102). De la même façon, Maximilianus Transylvanus rapporte l'allure terrifiante et sauvage des guerriers, pour mieux se moquer de leur peur devant les armes à feu : « Bien que ce coup eût été tiré en l'air, ces remarquables géants qui, peu de temps auparavant, semblaient prêts à vaincre Jupiter au combat, furent à ce point terrorisés par ce bruit qu'ils commencèrent aussitôt à parler de paix. » Les Espagnols tentent de capturer certains d'entre eux pour les ramener en Europe comme un objet de curiosité ; Transylvanus constate froidement que le captif se laisse mourir de faim « comme le font souvent les Indiens ». En revanche, le thème du cannibalisme des tribus amérindiennes, pourtant très présent dans les autres récits de découverte de l'Amérique, est ici à peine rappelé, à propos de la mort de João de Solis dans la baie du Rio de la Plata, racontée dans un chapitre précédent de la chronique de Pietro Martire d'Anghiera.

D'autre part, les populations des îles de l'océan Pacifique sont décrites à la fois comme plus civilisées (moins proches de la nature sauvage, plus organisées socialement et plus urbaines), et par conséquent moins primitives et naïves, jusqu'à être capables de ruse et de trahison. Le thème cher à Jean-Jacques Rousseau du « bon sauvage » corrompu par la société ne trouve-t-il pas son origine dans ce genre de récit ? À ce point de la narration, les lettres des deux humanistes prennent une tournure plus nettement moralisatrice, et s'adressent ici à leurs contemporains. L'attitude des insulaires est présentée comme une réponse aux erreurs, ou aux déviances, des marins européens. Par exemple, Pietro Martire d'Anghiera (PMA – Castro et al. 2007, 929) s'interroge sur les raisons du massacre des marins à

⁶⁰ Notons que la différence de perception des Occidentaux entre les peuples « sauvages » d'Amérique et ceux plus « civilisés » d'Asie tient aussi à une question de communication. Arrivés aux Moluques et à Bornéo, les marins peuvent négocier grâce à des interprètes, tel l'esclave Enrique, et comprennent mieux les formes d'organisation sociale et les mœurs des habitants. Antonio Pigafetta est quant à lui très attentif à ces questions linguistiques.

Cebu, lorsque ceux-ci, après la mort de Magellan, sont invités à un soi-disant banquet de réconciliation. Pourquoi un tel revirement de la part du roi de Cebu, une « si vilaine action » (« tam crudele facinus ») ? Il interroge un des survivants, le jeune Génois Martino de Giudici, qui mentionne des viols de femmes indigènes (*stupra foeminarum*). Ces exactions - tristement ordinaires dans un contexte de conquête - pouvaient de fait constituer un *casus belli*⁶¹. Le commentaire du chroniqueur, une fois de plus, est abrupt : « De fait [ces insulaires] sont jaloux ». Banalisant la violence faite aux femmes et la révolte légitime des populations agressées, l'expression sonne comme un ironique euphémisme (Anghiera 1587, 384)⁶². Maximilianus Transylvanus, de son côté, élabore un scénario plus dramatisé, fondé sur la psychologie de l'esclave Enrique que Magellan avait demandé d'affranchir à sa mort (MT – Castro et al. 2007, 906). Maltraité par le nouveau capitaine Juan Serrano, il fomente avec le roi de Cebu une vengeance contre les Espagnols ingrats⁶³. Dans les deux cas, l'échec des Occidentaux est présenté comme dû à des fautes morales : haine, envie, luxure, gourmandise, orgueil, mensonge, sans pourtant utiliser de vocabulaire précisément religieux : la notion de péché ou la punition divine ne sont jamais évoqués par les deux auteurs⁶⁴. La mort de Magellan elle-même, dans les deux récits, est interprétée comme la conséquence de son orgueil, que l'on peut aussi rapprocher de l'*ubris* antique, une volonté de puissance excessive le poussant à la témérité d'une attaque inutile et maladroite contre les habitants de l'île de Mactan. La conclusion de Pietro Martire d'Anghiera, de nou-

⁶¹ Les instructions reçues par Magellan avant son départ interdisent explicitement toute atteinte aux femmes indigènes, afin d'éviter une réaction belliqueuse des populations : « Mandaremos castigar a los que hicieren delito e acometimiento con las mugeres de la tierra, e sobre todo en ninguna manera habéis de consentir que ninguna persona toque a muger ». Instructions de Charles Quint à Magellan, paragraphe 28, dans Fernández Navarrete 1828-1837 : IV, 139.

⁶² « Foeminarum stupra causam perturbationi dedisse arbitrantur. Sunt namque Zelotypi » (texte latin). Le terme latin de *stupra*, est-il bien traduit ? Il désigne de manière très large un comportement sexuel illicite – mais l'expression *stuprum dare* (ou *inferre*) semble bien désigner en effet des agressions. Le récit d'Antonio Pigafetta mentionne longuement les mœurs sexuelles des habitants des îles, et mentionne aussi la « jalousie » (en français) des autochtones malgré une apparente liberté de mœurs. Cf. Castro et al. 2007, 410, note 169. Paul Gaffarel 1907 omet pudiquement *stupra* et traduit « Les Espagnols pensaient que c'était à cause des femmes », ce qui change évidemment le sens de la phrase.

⁶³ Cette explication, donnée également par Pigafetta (Castro et al. 2007, 168-169) proviendrait du témoignage d'Elcano. Elle est reprise dans la narration romancée de Stefan Zweig.

⁶⁴ On notera l'absence totale de référence religieuse dans les lettres des deux humanistes, alors même que Pietro d'Anghiera s'adresse au pape. Au contraire, le récit de Pigafetta rapporte fréquemment les prières des marins adressées aux saints protecteurs pendant les tempêtes, les messes célébrées une fois à terre et les tentatives d'évangélisation des autochtones.

veau d'une ironique brièveté, est impitoyable : « C'est ainsi que ce brave Portugais assouvit sa soif d'aromates » (PMA – Castro et al. 2007, 928)⁶⁵.

La critique de la conduite des Occidentaux s'étend plus largement à la question de la guerre entre les Espagnols et les Portugais, présentée en termes moraux et non de rivalités politiques. Les deux auteurs, qui ne sont ni l'un ni l'autre des Ibériques, insistent tous deux sur la « haine » et l'avarice, à l'origine, pensent-ils, de la mutinerie des capitaines espagnols de la flotte, des guerres ou encore de l'arrestation des marins de la *Victoria* lors de leur escale au Cap Vert durant le voyage de retour (PMA – Castro et al. 2007, 939)⁶⁶. Par opposition, Transylvanus vante le respect de la concorde et le règlement pacifique des conflits en vigueur dans l'île de Bornéo (MT – Castro et al. 2007, 910). En effet, au regard de l'attitude des marins occidentaux, de leur violence et de leur cupidité, les mœurs et la philosophie des habitants des îles du Pacifique, tout païens qu'ils soient, sont présentées comme des modèles d'une vie vertueuse, où dominant, au contraire, le désir de paix et la sobriété. Transylvanus offre ainsi une longue digression sur les institutions de l'île de Bornéo « Ils honorent la piété et la justice, aiment tout particulièrement la paix et la tranquillité, et détestent au plus haut point la guerre » (MT – Castro et al. 2007, 909-910). Aux Moluques, de même : « Tout chez eux est modeste et sans grande valeur, hormis la paix, la tranquillité et les épices » (MT – Castro et al. 2007, 913). Transylvanus développe cette observation en comparant ce désir de paix aux défauts des Européens : « Le premier de ces biens, qui est le plus beau et le plus grand de tous, l'immense méchanceté des hommes semble l'avoir relégué de notre monde dans le leur. Quant aux épices, c'est notre cupidité et notre gourmandise insatiable qui nous poussent à les rechercher dans ce monde encore inconnu. » Pietro Martire d'Anghiera quant à lui insiste plutôt sur le bonheur de ces peuples malgré leur extrême pauvreté, d'après le récit des marins espagnols : « Ils ont raconté que les insulaires étaient heureux, bien que ne connaissant ni de notre pain, ni du vin, ni de la chair des bœufs et des moutons » et d'ajouter plus loin : « N'est-ce pas la règle pour l'inconstante Fortune qu'un petit nombre soit rassasié et que beaucoup aient faim, que les plaisirs et les délicatesses de la table soient réservés à une infime minorité ? On finit pourtant par vivre, car la nature se contente

⁶⁵ « Ita bonus Portugalensis Magaglianus suae cupiditati aromatariae finem imposuit ».

⁶⁶ Non sans humour : « Mais les fonctionnaires portugais, qui s'imaginent qu'on leur arrache l'œil droit, si quelque prince autre que le leur tire quelque revenu des épices, retinrent la barque et l'équipage ».

de peu, et on s'habitue à se suffire avec presque rien » (PMA – Castro et al. 2007, 931-932).

Cette critique morale de la société européenne, et le vain appel à la paix, parcourent la littérature humaniste du XVI^e siècle, en particulier les écrits d'Érasme et seront repris plus tard, comme on le sait, par Montaigne. Mais c'est plus spécifiquement le motif de l'île, préservée des péchés du reste de l'humanité, qui nous semble entrer en écho avec la célèbre *Utopie* de Thomas More, éditée pour la première fois à Louvain en 1516 et trois autres fois avant 1518 (More 1516; More 1583). En s'inspirant des récits de découverte du Nouveau Monde d'Amerigo Vespucci et de navigateurs portugais, le philosophe et homme politique anglais proposait en effet dans son *Utopia* une critique de la corruption européenne par la métaphore d'une île idéale, dont les habitants cultiveraient soigneusement la paix et la justice⁶⁷. Il est très probable que Maximilianus Transylvanus, formé dans les Pays-Bas Espagnols et correspondant d'Érasme, ait eu lui aussi connaissance de l'œuvre de Thomas More et ait pu contribuer à le faire connaître à Pietro Martire d'Anghiera, ainsi qu'en Espagne et au Portugal⁶⁸.

En conclusion, Pietro Martire d'Anghiera fait partie de cette génération d'Italiens en exil au tournant des XV^e et XVI^e siècles, au moment des guerres d'Italie ; cette génération contribua activement à l'expansion maritime européenne, mais aussi à sa publicité et à sa mise en scène, et à la diffusion des connaissances géographiques et cartographiques de la Renaissance. Maximilianus Transylvanus, son élève, d'une génération plus jeune, incarne la continuité de l'humanisme dans le nord de l'Europe et son succès dans des milieux de l'administration et de la bourgeoisie urbaine de l'empire des Habsbourg, en particulier dans les Pays-Bas et les Flandres où se développent à cette époque une réflexion et un art de la cartographie et, bientôt, des atlas imprimés. En définitive, l'origine nationale des deux auteurs revêt moins d'importance que leurs fonctions à la cour impériale des Habsbourg et leur place dans l'internationale « République des Lettres » rêvée par Érasme. Par leur correspondance auprès du pape et d'un conseiller de l'empereur, et plus tard par la publication et la traduction de leurs lettres, les deux auteurs avaient conscience de jouer un rôle

⁶⁷ Sur l'imaginaire de l'île, cf. Bouloux 2004 ; Lestringant 2002 ; Besse et al. 2019. Sur l'*Utopie* et le savoir géographique de son temps, Van der Stock 2016.

⁶⁸ Sur les relations entre Érasme, Thomas More et le Portugal, voir Mancel 2012. L'auteur note la référence répétée à Jason et la Toison d'Or dans l'*Utopie* de Thomas More.

dans la diffusion de l'information à l'échelle européenne, par des moyens rhétoriques, mais aussi techniques, au moyen du livre imprimé.

La culture géographique de ces deux hommes leur a permis de mesurer la portée de l'exploit et de la mettre immédiatement en perspective au regard du contexte de leur époque. Les termes mêmes employés par nos deux auteurs, la curiosité dont ils font preuve et la rhétorique de l'exploit inspireront ensuite tous les apôtres du progrès scientifique à l'époque moderne et jusqu'au XX^e siècle. Ce sont ces chroniqueurs qui, par leur récit, firent d'une expédition suscitée par des intérêts privés, et troublée par des rivalités nationales entre Espagnols et Portugais, un événement global, décisif pour le progrès universel scientifique et philosophique de l'humanité, et amorcèrent ainsi la mythologie des grandes découvertes⁶⁹.

Néanmoins, la portée morale du récit, évoquant la rencontre entre l'Ancien et le Nouveau monde et l'intérêt anthropologique pour d'autres formes d'organisation sociale, suscita également au XVI^e siècle des thèmes de réflexion qui sont réactivés dans l'historiographie d'aujourd'hui : la critique d'une histoire héroïque de l'expansion européenne, marquée surtout par les guerres et la quête avide de richesses ; la diversité et la fragilité des peuples indigènes ; la recherche d'une utopique authenticité dans les îles et les forêts sauvages du bout du monde.

⁶⁹ C'est d'ailleurs dans cette perspective progressiste et universaliste que Stephan Zweig a écrit ses biographies romancées des grands explorateurs, en particulier de Magellan : « Mais ce n'est pas l'utilité d'une action qui en fait la valeur morale. Seul enrichit l'humanité, d'une façon durable, celui qui en accroît les connaissances et en renforce la conscience créatrice. Sous ce rapport l'exploit de Magellan dépasse tous ceux de son époque. C'est pourquoi la magnifique entreprise de ces cinq petits et faibles navires partant pour la guerre sainte de l'humanité contre l'inconnu restera à jamais inoubliable. » (Zweig 1938, 288 - conclusion). Le même jugement imprègne encore l'article de Mollat 1975.

Bibliographie

- AISA – Associazione internazionale di Studi Americanistici. 1980. *Pietro Martire d'Anghiera nella storia della cultura. Secondo convegno internazionale di studi Americanisti. Gênes-Arona 16-19 ottobre 1978*. Genova : Associazione internazionale di Studi Americanistici.
- AAVV. 1985. *La Correspondance d'Erasmus et l'épistolographie humaniste*. Bruxelles : Editions de l'Université de Bruxelles.
- ALMAGIÀ, Roberto. 1961. « Anghiera, Pietro Martire d' ». *Dizionario Biografico degli Italiani*, 257-260. Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani – Vol. 3.
- ANGHIERA, Pietro Martire d'. 1587. *De orbe novo*, éd. Richard Hakluyt. Paris : G. Avray.
- ANGHIERA, Pietro Martire d'. 1670. *Opus epistolarum*. Amsterdam : Typis Elzevirianis.
- ANGHIERA, Pietro Martire d'. 1907. *De orbe novo de Pierre Martyr d'Anghiera. Les huit décades traduites du latin avec notes et commentaires*, éd. Ernest Leroux, Paris : Ernest Leroux.
- ANGHIERA, Peter Martyr d'. 1912. *De Orbe novo. The eight Decades of Peter Martyr d'Anghiera*, éd. / trad. F. A. Mc Nutt. New York ; London : G. P. Putnam's Sons.
- ANGHIERA, Pierre Martyr d'. 2003. *De orbe novo decades, I oceana decas | Décades du nouveau monde I, la décade océane*, éd. Brigitte Gauvin. Paris : Les Belles Lettres.
- BÉNAT-TACHOT, Louise, et Bernard Lavallé. 2005. *L'Amérique de Charles Quint*. Bordeaux : Presses Universitaires de Bordeaux.
- BATAILLON, Marcel. 1952. « Les Portugais contre Erasme à l'assemblée théologique de Valladolid (1527) ». In *Études sur le Portugal au temps de l'humanisme*, 9-48. Coimbra : Acta universitatis Conimbrigensis.
- BENZONI, Maria Matilde. 2006. « *L'apertura del Mondo* » : *Pierre Martyr d'Anghiera et les réseaux d'information sur le Mexique, l'Amérique Espagnole et le Monde dans l'Italie du XVI^e siècle*. Paris : EHESS (thèse de doctorat).
- BENZONI, Maria Matilde. 2012. « “Pensare il mondo” nella prima età moderna. Un itinerario fra umanesimo, diplomazia e pedagogia edificante ». In *Americhe e modernità: un itinerario fra storia e storiografia dal 1492 ad oggi*, éd. M. M. Benzioni, 97-166. Milan : Franco Angeli.
- BERTRAND, Romain. 2011. *L'histoire à parts égales. Récits d'une rencontre Orient-Occident*. Paris : Seuil.
- BERTRAND, Romain, Hélène Blais, Guillaume Calafat, et Isabelle Heullant Donat (éds.). 2019. *L'exploration du monde. Une autre histoire des Grandes Découvertes*. Paris : Seuil.

- BESSE, Jean-Marc. 2003. *Les grandeurs de la Terre. Aspects du savoir géographique à la Renaissance*. Lyon : ENS Éditions.
- BESSE, Jean-Marc, et Guillaume Monsaingeon (éds.). 2019. *Le temps de l'île*. Marseille : MUCEM.
- BOUCHERON, Patrick (éd.). 2009. *Histoire du monde au XV^e siècle*. Paris : Fayard.
- BOULOUX, Nathalie. 2004. « Les îles dans les descriptions géographiques et les cartes du Moyen Âge ». *Médiévales* 47 : 47-62.
- BOULOUX, Nathalie. 2010. « Les formes d'intégration des récits de voyage dans la géographie savante. Quelques remarques et un cas d'étude : Roger Bacon, lecteur de Guillaume de Rubrouck ». In *Géographes et voyageurs au Moyen Âge*, éd. Henri Bresc et Emmanuelle Tixier du Mesnil, 119-146. Nanterre : Presses Universitaires de Paris Nanterre.
- BOULOUX, Nathalie, Patrick Gautier Dalché, et Angelo Cattaneo (éds.). 2010. « Humanisme et découvertes géographiques » *Médiévales* 58.
- BROC, Numa. 1986. *La géographie de la Renaissance*. Paris : Éditions du CTHS.
- CASTRO, Xavier de, Jocelyne Hamon, et Luís Filipe Thomaz (éds.). 2007. *Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*. Paris, Chandeigne, 2007. 2 vols.
- CROUZET, Denis, Elisabeth Crouzet-Pavan, Philippe Desan, et Clémence Revest (éds.). 2019. *L'humanisme à l'épreuve de l'Europe. XV^e-XVI^e siècles. Histoire d'une transmutation culturelle*. Ceyzérieu : Champ Vallon.
- DAVIES, Surekha. 2016. *Renaissance Ethnography and the Invention of the Human. New Worlds, Maps and Monsters*. Cambridge : Cambridge University Press.
- ÉRASME, Didier. 1909. *Opus epistolarum Des. Erasmi Roterodami*, éd. J. Allen. Oxford: Clarendon Press.
- ÉRASME, Didier. 2010. *The correspondance of Erasmus, Letters 1802 to 1925*, éd. / trad. Charles Fantazzi, James K. Farge. Toronto ; Buffalo ; London : University of Toronto Press.
- FERNANDEZ-ARMESTO, Felipe. 2007. « Maps and Exploration in the Sixteenth and Seventeenth Centuries ». In *The History of cartography, Vol. 3, Pt. 1 : Cartography in the European Renaissance*, éd. David Woodward, 738-759. Chicago : Chicago University Press.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. 1825-1837. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid : Imprenta Nacional. 5 vols.

- GAUTIER DALCHÉ, Patrick. 2009. *La Géographie de Ptolémée en Occident (V^e-XVI^e siècle)*. Turnhout : Brepols.
- GAUTIER DALCHÉ, Patrick (éd.). 2013. *La terre. Connaissance, représentations, mesure au Moyen Âge*. Turnhout : Brepols.
- GERLO, A. 1971. « The Opus de conscribendis epistolis of Erasmus and the tradition of the ars epistolica ». In *Classical influences on European Cultures AD 500-1500*, éd. R. R. Bolgar, 103-114. Cambridge: Cambridge University Press.
- GRUZINSKI, Serge. 2001. « Les mondes mêlés de la Monarchie catholique et autres 'connected histories' ». *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 56 (1) : 85-117.
- GRUZINSKI, Serge. 2004. *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*. Paris : Seuil.
- HÄBERLEIN, Mark. 2015. « Maximilianus Transsylvanus. Fürstendienst, Finanzkapital und humanistische Gelehrsamkeit im Zeitalter Karls V ». In *Geschichte(n) des Wissens. Festschrift für Wolfgang E. J. Weber*, éd. Mark Haberlein, 381-395. Augsburg: Wissner-Verlag.
- HOFMANN, C., et F. Nawrocki (éds.). 2019. *Le Monde en Sphères*. Paris : Bibliothèque nationale de France / Seuil.
- HOFMANN, Catherine, Hélène Richard et Emmanuelle Vagnon (éds.). 2012. *L'âge d'or des cartes marines. Quand l'Europe découvrait le monde*. Paris : Bibliothèque Nationale de France / Seuil.
- HORODOWICH, Elizabeth, et Lia Markey (éds.). 2017. *The New World in Early Modern Italy, 1492-1750*. Cambridge : Cambridge University Press.
- HORST, Thomas. 2009. « Traces of Voyages of Discovery on early 16th Century Globes ». *Globe Studies* 55/56 : 23-38.
- LEFÈVRE, Placide. 1947. « A propos de Maximilien Transylvanus et de sa famille ». In *Miscellanea historica in honorem Leonis van der Essen, Histoire diplomatique du Luxembourg*, éd. Léon Ernest Halkin, 549-551. Bruxelles : Éditions Universitaires.
- LESTRINGANT, Frank. 1987. « La flèche du Patagon ou la preuve des lointains : sur un chapitre d'André Thevet ». In *Voyager à la Renaissance*. éd. Jean Céard y Jean-Claude Margolin, 468-496. Paris : Maisonneuve et Larose.
- LESTRINGANT, Frank. 1991. *L'Atelier du cosmographe ou l'image du monde à la Renaissance*. Paris : Albin Michel.
- LESTRINGANT, Frank. 2002. *Le livre des îles. Atlas et récits insulaires de la Genèse à Jules Verne*. Genève : Droz.

- LESTRINGANT, Frank. 2013. « La cosmographie universelle de Guillaume Le Testu (1556). Au croisement de la géographie savante et de la science nautique des portulans ». *Revue du Comité français de Cartographie* 216 : 91-107.
- MANCEL, François. 2012. « Raphaël Hythlodée et l'utopique Cité des Anges ». *Moreana* 49 : 183-205.
- MARGOLIN, Jean-Claude. 1977. *Neuf années de bibliographie érasmienne (1962-1970)*. Paris : Vrin.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro, et Luís Filipe F. R Thomaz, (éds.). 2006. *Atlas Miller*. Barcelona : M. Moleiro Ed.
- MOLLAT, Michel. 1975. « Humanisme et grandes découvertes (XV^e-XVI^e siècles) ». *Francia* 3: 221-235.
- MORE, Thomas. 1516. *De Optimo reipublice statu, deque nova insula Utopia*, éd. Pierre Gilles. Louvain : Theodoricus Martinus (Thierry Martens).
- MORE, Thomas. 1983. Thomas More, *L'Utopie ou Le Traité de la meilleure forme de gouvernement*, éd. Marie Delcourt. Genève : Droz.
- NÈVE, Félix. 1890. *La Renaissance des lettres et l'essor de l'érudition ancienne en Belgique*. Louvain : Peeters.
- PAIGE, Paula S. 1969. *The voyage of Magellan: the Journal of Antonio Pigafetta*. Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice Hall.
- RAMUSIO, Giovanni Battista. 1550. *Primo volume delle nauigationi et viaggi*. Venise : Giunti.
- RAMUSIO, Giovanni Battista. 1978-1988. *Navigazioni e viaggi*, éd. Marica Milanese. Turin: Einaudi.
- RANDLES, W. G. L. 1980. *De la terre plate au globe terrestre. Une mutation épistémologique rapide (1480-1520)*. Paris : A. Colin.
- RAVENSTEIN, B. de Meester de. « Les origines de Maximilien Transsylvanus ». In *Miscellanea historica in honorem Leonis van der Essen, Histoire diplomatique du Luxembourg*, éd. Léon Ernest Halkin, 540-547. Bruxelles : Éditions Universitaires.
- RELAÑO, Francesc. 2005. « Le plan secret de Magellan ». In *Connaissances et pouvoirs : les espaces impériaux (XVI^e-XVIII^e siècles)*, éd. Charlotte de Castelneau-L'Estoile, François Regourd, 25-38. Bordeaux : Presses Universitaires de Bordeaux.
- ROERSCH, A. 1928. « Nouvelles indications concernant Maximilien Transsylvain ». *Revue Belge de Philologie et d'Histoire* 7 (3) : 871-879.
- ROERSCH, A. 1933. « Le conseiller de Charles Quint, Maximilianus Transsylvanus ». *Humanistica Lovaniensia* 3 : 33-54.

- ROLET, Anne, et Stéphane Rollet. 2011. « De la quête d'Orphée à la naissance d'Athéna, sous le regard de la divina sophia : essai d'interprétation symbolique du décor de façade du palais de Maximilien Transsylvain à Bruxelles ». *Humanistica Lovaniensia* LX: 161-193.
- SALLABERGER, Johann. 1997. *Kardinal Matthäus Lang von Wellenburg (1468-1540). Staatsmann und Kirchenfürst im Zeitalter von Renaissance, Reformation und Bauernkriegen*. Salzbourg : Pustet.
- SAINT-MARTIN, Louis Vivien de. 1874. *Histoire de la géographie et des découvertes géographiques*. Paris : Librairie Hachette.
- SKELTON, R. A. 1969. *Magellan's voyage: a narrative account of the First Circumnavigation*. New York: Dover Publications.
- TOURNOY, Gilbert. 2005. « Il primo viaggio intorno al mondo di Magellano nella relazione di Massimiliano Transilvano ». *Camoenae Hungaricae* 2: 79-92.
- TRANSYLVANUS, Maximilianus. 1523. *De Moluccis insulis*. Rome : F. Minitii Calvi.
- ULMANN, Heinrich. 1884. « Matthäus (Kardinal) ». *Allgemeine Deutsche Biographie* 20 : 610-613.
- VAGNON, Emmanuelle, et Eric Vallet (éds.). 2017. *La fabrique de l'océan Indien (Antiquité-XVI^e siècle)*. Paris : Publications de la Sorbonne.
- VAN DEN BERGEN-PANTENS, Christiane (éd.). 1996. *L'ordre de la Toison d'or de Philippe le Bon à Philippe le Beau (1430-1505) : idéal ou reflet d'une société ?*. Turnhout : Brepols.
- VAN DER STOCK, Jan (éd.). 2016. *In Search of Utopia. Art and Science in the Era of Thomas More*. Amsterdam : Amsterdam University Press.
- WOODWARD, David (éd.). 2007. *The History of cartography, Volume 3: Cartography in the European Renaissance*. Chicago : Chicago University Press.
- ZWEIG, Stefan. 1938. *Magellan*. Paris : Grasset.

artigos

Fortifying the city of Salvador:
municipal constraint or ‘informal imposition’?
State-building and long-distance governance
in early 17th century Brazil (c. 1604)*

Irene María Vicente Martín**

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 249-278. ISSN 0874-9671

Abstract

This paper examines the Portuguese empire’s political administration by studying the negotiations between the local and royal authorities in the city of Salvador, capital of Brazil, during the so-called Iberian Union (1581-1640). By focusing on Salvador’s defense plan, implemented by Philip III in 1604, this article deals with the role of cities in colonial Brazil, studies the boundaries and overlapping of royal authority and municipalities in America, and proposes new insights on the control of space as an essential dimension of early modern state formation. In conclusion, the article claims that local power joined the defense of the city pursuing its own benefits: since there was a need to ensure territorial protection, Bahian municipality sought to obtain concessions and high status while enlarging royal sovereignty.

Keywords: Salvador da Bahia, cities, power, Hispanic Monarchy, Union of the Crowns.

Date of submission: 27/11/2018

Date of approval: 31/07/2019

Resumo

Este artigo estuda a administração política do Império Português no Brasil, com enfoque na relação entre as autoridades locais e régias na cidade de Salvador da Bahia no período da União Ibérica (1581-1640). Centrando-se no plano defensivo implementado por Filipe III de Espanha em Salvador (1604), este artigo analisa o papel das cidades no Brasil colonial ao estudar as fronteiras e a sobreposição das autoridades real e municipal. Deste modo, traz uma nova perspectiva sobre o controle do espaço como sendo uma dimensão essencial do Estado moderno. No final, argumenta-se que, apesar de o poder local consentir a intromissão do poder régio na política da cidade, o fazia perseguindo o objetivo de obter concessões e um maior status no grande império sob o domínio dos Habsburgos.

Palavras-chave: Salvador da Bahia, cidades, poder régio, Monarquia Hispânica, União de Coroa.

Data de submissão: 27/11/2018

Data de aprovação: 31/07/2019

* This study was first presented as “Fortifying Bahia: Local obligation of informal imposition? Political relationship and overseas governance in Bahia, Brazil (c. 1604-1610)” in the I Workshop *Is there Space in Cities for State Building? Early Modern political processes in an urban global scope: agents, practices and discourses*, organized by the European University Institute on 8th February 2018. I owe a special thanks to José Manuel Santos Pérez and Eduardo Fernández Guerrero for providing careful readings and crucial feedback at an early stage in the writing of this article.

** European University Institute, Italy.

ORCID:<https://orcid.org/0000-0002-0075-0966>. *Email:* irene.vicente@eui.eu.

**Fortifying the city of Salvador:
municipal constraint or ‘informal imposition’?
State-building and long-distance governance
in early 17th century Brazil (c. 1604)**

Irene María Vicente Martín

The city was the main tool of the Spanish and Portuguese Crowns to occupy and politically control America in the Early Modern period (Munck 2016, 1-19). Towns such as Santo Domingo, Mexico or Lima were founded by Spain with the goal of creating new population centers in New Spain and Peru, while Portugal established São Vicente (1532) and Olinda (1535) to strengthen its dominion in Brazil. To complement the occupation, local governments – Spanish *cabildos* and Portuguese *Senados da Câmara* – were also instituted, in order to administer the space and control the increasing population (Parry 1966, 192-212; Boxer 1969, 273-295)¹. Nevertheless, in the specific case of Portuguese America, towns were initially conceived as commercial settlements, in a similar way to the Asian *feitorias*, rather than political entities. Its coastal location made them important spots for the overseas traffic system that had been evolving since 1500 (Polónia 2011, 382). The main investments in Brazil were thus made in warehouses, docks and defensive towers to guarantee the trading of goods, leaving aside the central *plazas*, the large churches and the impressive fortresses typical of Spanish colonial metropolises (Lockhardt and Schwartz 1983; Kagan 2000; Sánchez Gómez and Santos Pérez 2010).

The foundation of Salvador da Bahia as capital city of Brazil changed the occupation pattern substantially in Portuguese America in 1549². During the previous decades, the mercantile nature of the colonization had resulted in private land grants and thinly populated towns. In the Bay of All Saints, the failure of the *Vila do Pereira* (1534-1536), together with

¹ According to Renaissance patterns, politics materialized in cities, also seen as synonymous with political communities.

² In this text, the terms Bahia and Salvador are used to indistinctly refer the city, as contemporaries did. When referring to the captaincy of Bahia or the Bay of All Saints instead of the city, it will be stressed. At the same time, Portuguese kings are referred by their English name. However, the Habsburg monarchs that ruled over Portugal are referred according to their Spanish order, since this is the English-language convention (i.e. Philip II of Portugal and III of Spain is just Philip III in the text, and so on).

the increasing trade of Brazilwood and sugar generated a renewed interest in the area. With the purpose of founding a capital city, king John III dispatched Tomé de Souza as Governor General, equivalent in status to a Viceroy in 1549. Salvador was born with a strong administrative character: it was created as the center for providing justice, defending the land and supporting populations. However, by this nature of city-fortress (“povoação e fortaleza”), Salvador also emerged as a *res publica* in the sense of a community of citizens governed by law (Kagan 2000, 132)³. Progressively, it became the heart of the *Estado do Brasil*, the seat of a wide-range of executive bodies and an organized citizenship from then onwards (Marques 2016, 26; Puntoni 2009, 372; Salvador 1627, 90).

For decades, the royal character within the creation of Salvador was read as an attempt to place the Brazilian territories under the direct rule of the Portuguese Crown (Cosentino 2009, 67). By the establishment of the Governorate General, comprised of the Governor, the Royal Magistrate (*Ouvidor-geral*) and the Royal Treasurer (*Provedor-mor*), the presence of the Crown materialized in Portuguese America (Puntoni 2008, 45-47). However, by using the city as the spatial and political framework of these ends, all the urban tradition inherited from Portugal was transferred to Brazil (Magalhães 1986; Monteiro and Oliveira 1996). The *Senado da Câmara* therefore emerged in Salvador as a corporate entity with strong decision-making capacities (Bicalho 2000, 125-127), and the conflicts the Crown was facing to regulate towns in Portugal were, if possible, aggravated by the distance, the colony frontier conditions of Bahia and the increasing power and status of the municipality and society it represented⁴.

Collision between the authorities and their potential contradictions within Salvador existed from the moment of its foundation, but strongly increased at the dawn of the 17th century (Schwartz, 2008; Krause, 2014b). At that moment, Portugal and its empire were firmly in the hands of the Habsburg kings, who also ruled in Spain and its American territories. The Agreements of Tomar (1581) maintained all Portuguese previous institutions, freedoms and privileges in both the mainland and its domains, spread across Africa, Asia and America (Cardim 2017, 43-78). Theoretically,

³ “Ordenei ora de mandar nas ditas terras, fazer uma povoação grande e forte, em um lugar conveniente, para daí se dar favor e ajuda às outras povoações, e se ministrar justiça”. Arquivo Historico Ultramarino [AHU], Cód. 112, fls. 1-9 (*Regimento do Governador e capitão General Tomé de Sousa, dado em Almeirim, Portugal, a 17 de dezembro de 1548*).

⁴ In this text, “colony” or “colonial world” has the meaning of “social universe based on traditional Portuguese patterns yet molded to accommodate and overcome the peculiarities of a society and economy in formation” (Schwartz 1973, 171).

Brazil did not undergo significant changes in its internal organization during the Habsburg rule. And in Salvador, the unique initial alteration was the appointment of a new Governor General in 1583, much more connected with a power vacuum than with the dynastic change in Lisbon. However, this seemingly changeless situation was not as immutable as it may appear. Political and institutional reforms in Portugal modified the institutional framework in Brazil (Serrão 1994; Schaub 2001; Stella 2000). For its part in Bahia, administrative bureaucratization, increase of royal officers and even the establishment of the High Court (1609-1626) were policies issued by the Habsburg kings. They all responded to Brazil's own needs, but were undoubtedly related to the political situation resulting from Portugal's incorporation into the Hispanic Monarchy (Marques 2002, 8; Marques 2009, 121-146).

When the Agreements were signed in 1581, Habsburg Spain was facing wars against England, France, and the Netherlands, while Portugal was experiencing a long and painful drought that resulted in epidemics and political crisis. By taking advantage of this situation, European enemies started to attack key positions in both Spanish and Portuguese overseas possessions with the aim of obtaining economic and military benefits. The Caribbean Sea, the Mexico gulf and the Pacific coast were the main objectives. Brazil, the buoyant Portuguese colony because of its sugar production, was deliberately attacked as well. Specifically Salvador, one of the less defended enclaves at the time, was the target of English and Dutch attacks in 1587, 1599 and 1604. The political and socio-economic role of Salvador within the Portuguese empire was well known in Lisbon, but after the attacks the Crown also found out that the capital of Brazil was crucial to maintain the integrity of its empire in the Americas (Schwartz 1968).

During the Habsburg's rule, Salvador revealed itself as a key link for the defensive chain of Spanish American possessions. Improvements regarding the construction of fortresses, the pacification of Indian populations and the supply of weapons and artillery were common during the terms of Governors Teles Barreto (1582-1587) and Francisco de Sousa (1592-1602). This process, however, was far from finished when the English attacked Salvador in 1587, and then the Dutch in 1599 and 1604. Initially, it was up to a wide-range of authorities in Brazil, such as the Governor, the municipality and the local militias, to protect the city under some guidance of the king. However, right after the third attack in 1604, Philip III launched a new defense plan for Salvador that went beyond his colonial representative and the local powers (Santos Pérez 2012; Santos Pérez 2016). To prevent further

assaults, the plan consisted in the appointment of two royal engineers, the construction of new fortifications and the use of income from the sale and distribution of wine from Salvador in order to finance it all. In the logic of the empire, Salvador, the Bay and thus the American domains would be protected. In the logic of the city, on the contrary, it meant a direct intervention of the king into its local affairs and municipal competencies.

At the time Philip III's project reached the city, communications between the municipal council and the Crown started. A series of letters were sent to Lisbon demanding the repeal of the disposition and the removal of the engineers, requiring compliance with the local statutes and challenging the desires of the king. The initial issue was the use of the municipal wine tax to fund the fortifications, but the dispute very soon showed the limits of royal authority in Brazil, as well as its dependence on local powers and vice versa.

Compared to the little interest that the urbanization of colonial Brazil has received from scholars, the role that Brazilian cities like Salvador, Natal or the current João Pessoa played in the Hispanic Monarchy's defensive system has been a well-studied subject (Oliveira 2008; Gomes 2006; Moura Filha 2004). Accordingly, authors have highlighted the active role of the Spanish kings in drawing up castles and forts as a tool of empowerment and reaffirmation of their dominion in Brazil (Ruiz González 2002, 107-125; Cámara Muñoz 2005). At the same time, the expenses of such an undertaking have been studied under both qualitative and quantitative approaches (Lenk 2009; Magalhães 2016). And further, the construction and design of forts has been the topic of analyses about space, urbanism and military architecture style in Spanish Brazil (Reis 2000; Mattoso 2010; Moureau 2011). Nevertheless, studies that look at the multicontinental or polycentric nature of empires and the process of state building 'from below' seek to go beyond those approaches (Fragoso and Gouvêa 2009, 36-50; Holenstein, Blockmans and Mathieu 2009; Cardim et al. 2012; Gitlin *et. al* 2013). According to all this, it is true that the fortresses making up the defenses of Salvador constitute the most emblematic representation of the Crown's presence in cities, due mainly to their imposing design, their dominant position in the urban landscape and their role as symbols of occupation (Mattoso 2010, 175). But concepts as overlapping or negotiated authorities, together with latest studies about local sovereignty and representation, royal presence in the Americas and Early Modern state-building forces us to introduce fresh insights in such questions (Pike 1958; Green 1994).

The aim of this paper is to find what the city of Salvador can tell us about the political role of Brazilian cities at the moment the Dutch began to challenge Habsburg territorial dominance in the Americas. The case study will be the conflict that arose between the king Philip III and the municipality of Salvador regarding the defense plan of 1604, especially about the use of a local income on wine sales to fulfill what was supposed to be a royal responsibility, i. e. the construction of fortresses and the salary of royal engineers. Following an updated reading of the state-of-the-art, the objectives are to approach the role that the city played in supporting the authority of the Crown; to offer insights into the planning of space and its control by the different powers with jurisdiction over it; and to see how local and royal power joined for common political purposes in colonial Bahia. Further, together with filling the historiographical gap and proposing new insights for understanding the policies towards Salvador, this article attempts to improve the understanding of the Early-Modern state building in Portuguese America, using the city of Salvador as a mirror to study some of the effects Portugal's incorporation in the Hispanic Monarchy had in Brazil.

The local scenario: the city of Salvador and its municipality

At the beginning of 17th century, Salvador's opposition to the new defensive plan of 1604 was due to the strength of the Bahian society and its municipality within the Habsburg Empire. As mentioned, Salvador was born as a city oriented towards centralizing the forces of the Portuguese royal authority in Brazil. Models coming from Portugal and its overseas holdings became central pillars of its early colonization. However, as the city evolved, the character of those models changed from those initially conceived in Tomé de Sousa's Instructions (*Regimento*) to another strongly influenced by the specificities of Salvador (Russell-Wood 1977, 25-27). Its unique geographical, demographical, and political features would change the initial pattern of its institutions. At the same time, the economic importance of the Bay of All Saints within the empire determined a new set of responsibilities and duties for its municipality (Russell-Wood 1977, 33). It also provided greater privileges and capacities for its members, which would result in an improved status for the entire society they all represented (Novais 1997, 13-39; Ricupero 2008, 55-92; Krause 2014b, 205-207; Raminelli 2015, 65).

At the moment of its creation, the municipal council of Bahia had a wide range of prerogatives and competencies. In a similar way to those

in Goa, Macao, Porto or Luanda, the Bahian council was the ruler of the local life. It supervised the distribution and leasing of municipal lands, fixed the scale-price of commodities, dispensed building licenses, maintained roads, bridges, jails, and other public works, regulated over public festivities and was responsible for public health, while funding this by municipal taxes (Boxer 1965, 73-74). In case of need, the municipality also had the capacity to impose new levies for its own expenses, something that resulted in a strong capacity for handling fiscal affairs in a similar way to the Spanish *cabildos* (Grafe 2017, 169-180). In that sense, the *Câmara* of Salvador could levy certain indirect taxes on sales of wine and other products, oriented to construct the Cathedral, the council building or grain stores for the population⁵. This set of competences displayed an undeniable tendency towards *decentralization*, making the municipality acquire a leading position at the local level of governance (Bicalho 2001, 189-222; Raminelli 2015, 10). Nevertheless, the character of the city as seat of the royal authorities implied that the municipality had also a crucial role in the Crown's overseas rule (Magalhães 2016, 18-21; Bicalho 2001, 194-201). In addition to responding to local needs, the Bahian *Câmara* was the fiscal entity entitled to levy royal taxes in the city, its surroundings and the entire captaincy. This was not just a handful of duties. Among all the taxes enacted to support the Crown in Brazil, it was the tithe, traditionally used to pay the clergy⁶; several port customs, especially on sugar and whale oil, and the third part of the municipal income (*terça*). The municipality of Salvador was the institution in charge of collecting these crown taxes, but it was the Royal Treasurer who supervised it and organized its expenditure.

As time went by, the Recôncavo, which is the coastal region surrounding the Bay of All Saints, came into profitability with the sugarcane industry, the construction of sugar mills and the subsequent population movement from the city to the countryside (Schwartz 1986). This phenomenon not only enlarged the territorial horizons of the city itself, but also the political prerogatives of the local municipality. From the urban

⁵ Biblioteca Nacional de Rio de Janeiro [BNRJ], Ms. I-4, 3, 4, n. 16. (*Carta da Câmara da Bahia, a El-Rei, em que dá conta em como puseram os moradores sobre si a imposição dos vinhos sem colherem até o presente algum fruto disso por lhe impedirem os que mais senhoreando-se do dinheiro e dando informações a Sua Majestade conforme a sua tentação e se tirou à Câmara a administração do dito dinheiro e se conferiu nos Governadores, sem dêle usar coisa alguma proveitosa a terra e sobre os Soldados, dada em Bahia a 27 de janeiro de 1610.*)

⁶ Arquivo Nacional de Rio de Janeiro [ANRJ], Cód. 538, vol. 1, doc. c-200. fls. 1r-1v. (*Arrecadação do 1% das obras pias, s. l., 10 de abril ano 1592*)

planning standpoint, Salvador was a settlement initially divided in the *Alta* (Upper city), where Civil and Ecclesiastical buildings were emplaced, and the *Baixa* (Low city), with the seaport and the same mercantile character as a *feitoria*. Salvador became a city dispersed beyond its own walls. Settlers engaged in sugar production were the same as those occupying seats on the municipality. Explorers in search of mines into the interior lands (*sertão*) were part of the people involved in decision-making as well. Rich traders, who arrived in the city for business reasons, did not take long to become cattle ranchers in the islands of the Bay (Flory and Smith 1978, 571-591), and this new social configuration created a specific juncture of the capital, its social body and thus the municipality (Schwartz 1986; Krause 2015). Connections between the city and its surroundings became habitual. Salvador became a city spread across both urban and rural areas, and its municipality acquired greater prerogatives in order to rule over this growing territory and population, both bigger than originally conceived in 1549.

This economic evolution, territorial expansion and demographic growth of Salvador gave its citizenship a strong corporate entity. Leaving aside slaves and foreigners, the citizens of Salvador were asymmetrically divided into two groups. The first one consisted primarily of sugar planters, slavers, landowners and rich traders. They were the so-called 'principal persons' of Salvador and their municipal functions, properties, local status and personal proximity to the Governor General gave them a specific life-style that was not easy to imitate (Schwartz 1986, 91-92; Krause 2015, 75-79). The second group were the 'people' (*povo*), which included Indians, *mestiços*, New Christians and the rest of the Portuguese inhabitants. Their economic activities and properties could be diverse, but what held them together as a body was that they enjoyed no representation in the municipality: the duty and the privilege of the 'principal persons' were to elect and, being elected, to speak on behalf of the entire community (Schwartz 1986, 97). For the people it meant that their administration was unrepresentative and that dialogue or cooperation was simply impossible. However, for the highest ranks, aware of their significance and their rights, it implied being the unique intermediates between the urban republic and the king. Councilors were not just the staff of the municipality. They were individuals whose power emanated from speaking on behalf of the capital of Brazil, soon-to-be a point of interest for the king of Spain and its European competitors (Raminelli 2015, 65-67).

The global situation: Bahia in the Hispanic Monarchy

Salvador's importance within the empire was firmly reinforced during the first decade of the 17th century. It was the direct consequence of the economic growth of the Bay and the increasing status of Salvador as capital city (Marques 2016, 17-22). But it was also due to the interest shown by the European powers in it, motivated by the profitability of the Recôncavo and the geostrategic benefit of its ports. Bahia's location right between the Atlantic Ocean and the Spanish possessions in South America awakened the ambitions of English and Dutch, who regarded it as an achievable capture due its lack of defenses. For its part, the Hispanic Monarchy, afraid of losing its silver mines in Potosí to its two great political enemies, began to turn its attention to Brazil. From that moment onwards, Salvador was considered one of the crucial enclaves for Spanish geopolitics in America, position confirmed when the English attacked it in 1587 (Santos Pérez 2016). That year, a fleet commanded by Robert Withrington and Christopher Leister unsuccessfully besieged the city, bringing the concern of its protection to the Habsburg court (Andrews 2011).

Despite the English withdrawal, the attack revealed some features concerning Salvador's citizens and the defensive needs of the city in the late 1580s. First, it strengthened the self-conscience of the Bahian inhabitants due to their participation in the militias that defended the port and the Recôncavo. Individuals such as Cristóvão de Barros, Gaspar de Freitas de Magalhães and Miguel González Bravo obtained substantial remunerations because of their involvement in the fights (Sousa 2010 [1587], 158; Novoa 2016, 127-184). They were *nobres e fidalgos* in Portugal, but their high status in Bahia made them stay in there, giving rise to three powerful local lineages: the Cardoso de Barros, the Freitas Magalhães, and the Bravos, which would henceforth hold a wide range of powers and properties (Salvador 2008 [1627], 127; Calmon 1985, 120, 127, 699). Such compensations in exchange for services greatly enhanced the 'principal persons' of Bahia, whether allowing some of the 'people' to become part of their community or expanding the capacities of those already considered *principais* (Raminelli 2015, 86-87). Due to the greater powers and status of the only group who had the vote and could be elected to the local government, the municipality came out as a reaffirmation of the community branding, a matter of local pride and a personification of the city in front of its enemies.

Second, the 1587 attack also revealed that the Europeans had strong interests in Salvador and the Bay of All Saints. It was the first time that

Brazil became the focus of the English-Spanish war (1585-1605) that was taking place in Europe. As a result of the attempt, Philip II enacted the 1591 ban on non-Spanish ships docking in American ports. In reply, the English attacked Azores (1591), Trinidad (1595), and Caracas (1595), even devising an expedition to capture Recife and Olinda in 1606 (Andrews 2011, 77)⁷. But third, it also became clear that apart from European's interests in the Bay, defenses existing in the city and its surroundings were not enough to prevent counterattack or expel the invaders, but just to resist them.

Some months after the attack new defensive improvements started. The fort of Santo António da Barra, right in the mouth of the Bay, was enlarged and fitted with long-range artillery. In the northern part of the city, Governor General Francisco de Sousa (1592-1602) started the construction of the Fort of São Filipe – what is today the fort of Our Lady of Monserrate – projecting its canyons to cover both the sea and the land. Finally, a new wall was designed around the perimeter of the city (Mattoso 2010, 176). However, as landowner and municipal councilor Gabriel Soares wrote, no such works were necessary: just the geographical layout of the Bay would prevent future attempts to take Salvador (Sousa 2010 [1587]). He also stated that as long as local militias were ready to defend the seaport, the city and the Bay would be able to continue with its everyday activities, like sugar production, livestock farming or searching for minute traces of precious metals in the shores of rivers. In this sense, it is true that some construction commenced. But it is even truer that the lack of interest in Salvador's defense was shared among the inhabitants and the Crown representatives in Salvador. The large majority of them were focused on sugarcane farming and its quick benefits. In fact, both councilor Gabriel Soares and Governor Francisco de Sousa were about to make history, mainly because of their large farms and their attempts to find silver, rather than the military improvements made during their terms in Salvador (Vilardaga 2010, 103-143)⁸.

At the crux of this situation, a second army appeared in front of the city in 1599. Dutch commanders Hartman and Broer reached the port and attacked warehouses and sugarmills along the entire Bay. It was the second European attack, but it was the first Dutch army that had sacked and bombed Salvador,

⁷ Arquivo Nacional da Torre do Tombo [ANTT], Corpo cronológico, Parte 1, Maç. 112, doc. 27 (*Carta de João de Teive sobre os danos à Fazenda Real por irem estrangeiros comerciar ao Brasil, dada em Lisboa a 9 de setembro de 1587*); ANRJ, Cód. 798, fls. 1-3 (*Cópia do Alvará de 9 de Fevereiro de 1591, sobre a proibição de ida de navios estrangeiros aos Estados do Brasil, e portos da Guiné, Ilhas de Cabo Verde, e São Tomé, sem licença Régia, dada em Lisboa a 23 de março de 1591*).

⁸ Archivo General de Simancas [AGS], Secretarias provinciales, Liv. 1466, fl. 288 (*Alvará de Felipe II concediendo privilegios a Gabriel Soares de Sousa, s. l. a 1 de abril de 1581*).

something that would become habitual during the next three decades in Brazil. The objectives of attacking Bahia were many. First, the Dutch would be fighting an enemy, since the Habsburg Empire was at war against the Netherlands, and Portugal was part of that vast Spanish empire at that time (Mauro 1960; Schwartz 1986; Ruiz González 2002, 135-137). Second, by reaching America, the invaders sought to force Philip III to divert resources away from its attempts to quell the ongoing revolt in the United Provinces. But lastly, as long as the defense of Salvador was just a local militia, the city would be an achievable capture, as well as an unprotected path to the silver mines of Potosí, into the eyes of the Dutch (Schwartz 1973, 171; Santos Pérez 2012, 143-145).

Even though the attack ended, once again, with the withdrawal of the invaders, the arrival of the Dutch army motivated a new set of measures, not only towards the fortifications in Salvador, but towards the Portuguese empire as part of the Hispanic Monarchy. The enactment of the *Ordenações Filipinas* (1603) and the creation of the *Conselho da Índia* (1604-1614) should be understood within this context, as well as the second embargo on Dutch trade with America in 1603 (Ebert 2008, 48)⁹. To rule over Brazil and replace Francisco de Sousa, Philip III appointed Diogo Botelho as the new Governor General (1602-1607). Together with him, Francisco Frias da Mesquita was to go to Brazil as Chief Engineer of Brazil, with the task of supervising the construction of forts and garrisons, managing the stock of weapons, and increasing expenditure on military and coastal surveillance¹⁰.

In such a context, the need for new defensive measures was as clear as the inability of the Crown to afford them (Moreira 1989; Bueno 2001)¹¹. Remembering the statutes of the municipality of Salvador, the defense of the colony was the responsibility of the king and should be paid for by royal taxes. These taxes aimed to subsidize public works, repairing fortresses and building trenches, together with paying for coastguard ships, troops and garrisons, repelling indigenous attacks or assisting cities under siege. Even its

⁹ Biblioteca da Ajuda [BA], Cód. 51-VIII-6, fl. 105v. (*Carta do Conde de Bicalho, sobre uma provisão que S. Mage mandou fazer, proibindo a ida de navios estrangeiros ao Brasil e outras partes de conquista, dada e Lisboa a 2 de abril de 1605*).

¹⁰ “Provisão régia de 24 de janeiro de 1603 de Francisco de Frias, engenheiro, pela qual se declara o ordenado que ha de ter”, *Documentos Históricos da Bibliotheca Nacional de Rio de Janeiro*, vol. XV, 1930, pp. 155-157; BA, Cód. 51-V-48, fl. 90. (*Certidão que D. Martim dos Diáquez passou depois de ter sido Tesoureiro Geral de todo o Estado do Brasil, em como o Governador Geral Diogo Botelho fêz duas armadas de sete navios grossos cada uma, e mandou correr a costa por nela andarem navios de corsários, dada em Lisboa a 5 de julho de 1603*).

¹¹ The fortification of the city was a common issue in the 16th century, as demonstrated with the writings of Diogo de Campos Moreno, like “Relação das Praças Fuertes” (1609) or “Livro que da razão ao Estado do Brasil” (1612).

collection was up to the *Câmara*, the Royal Treasurer had to orchestrate its expenditure together with governor Diogo Botelho. The municipality, as customary, was involved in its own constructions paid for by its local incomes.

At the time Governor Botelho and Engineer da Mesquita started their activities towards the improvements of the fortifications, the municipality of Salvador was involved in the expansion of the Cathedral (*Sé Catedral*). According to the founding premises of Salvador, the city was not only the political capital of the colony. It had also been conceived as the religious center, its Bishopric being the first of Brazil and its cathedral the symbol of such status (Hoornaert 1990, 208-220). The religious building was thus a matter of concern for the settlers, the Church and the Crown, and for almost fifty years the municipality had been taxing sales on wine to pay for its maintenance. At this point, it could be said that both the Crown and the municipality had clear and well-defined sovereignty over Salvador. But this would soon be a matter of conflicts, especially when the city became not only the stage of the war against the Dutch, but also that of the local response to a very remote king's desire in 1604.

The project of Philip III: local funding for royal needs

On the morning of July 20, 1604, Salvador woke to a second Dutch army, this time commanded by Paulus van Caerden. As happened in 1587 and 1599, the city of Salvador got ready for another round of struggle¹². Throughout forty-two days Dutch troops bombed the city, sunk Portuguese boats and looted coastal warehouses. They also jumped into the *Recôncavo* and sacked and burn sugar mills and crops. Finally, in a desperate intent to take the city, some forces even landed near the main port. To face this last assault, Governor Botelho brought together the experienced militias in the port and bravely fought until forcing the invaders to leave the *Baixa*¹³.

¹² BA, Cód. 51-V-48, fl. 2 (*Carta do Bispo Conde, em nome de El-Rei, ao Governador Diogo Botelho, avisando que o inimigo se aprestava com trinta navios nas Ilhas de Holanda e Zelandia, com muita gente e munições para ir acometer o Brasil pela Baía ou Rio de Janeiro, e pelas duas carabelas que se mandam e levam este aviso, vá uma a Pernambuco e outra à Baía, com cartas para os Capitães estarem prevenidos, enviando cem quintaes de pólvora para repartir pelas outras capitánias, feita em Lisboa 12 de dezembro de 1603*).

¹³ BA, Cód. 51-VII-15, fl. 5 (*Carta de El-Rei ao Conselho da Índia, tocando ao aviso que Alexandre de Moura enviou de terem chegado ao porto da Baía sete naus inimigas; e que por Diogo Botelho o avisar que estava prestes para lhas defender, feita em Lisboa 24 de novembro ano 1604*); BA, Cód. 51-V-48, fl. 8 (*Carta de El-Rei ao Governador Diogo Botelho, e pelos relevantes serviços e esforço como procedeu agradece, feita em Lisboa 21 de março ano 1605*); “Declaração de serviços de Diogo Botelho em Salvador, feita a 20 de dezembro de 1607” (Botelho 1910 [1609], 4).

After two months of siege, the Dutch went back to the Netherlands, mainly as a result of a lack of supplies rather than a military defeat¹⁴.

Despite the Dutch retreat, the attack showed both the municipality and the king that Salvador remained unprotected (Behrens 2013, 80; Santos Pérez 2012, 141-171). According to letters sent by Governor Botelho to inform king Philip III, the city lacked weapons, ammunitions and explosives¹⁵. The two fortresses – Saint Anthony of Barra (fig. 1), and the fort of Saint Philip – and the two batteries – the Saint Albert and Saint James towers – seemed to serve more to demarcate Salvador's boundaries than for its effective protection¹⁶. And the local militias could not prevent the Dutch from either entering the Bay or disembarking. After rewarding Governor Botelho for having resisted the invaders with little human resources¹⁷, pre-existing concerns about defense and city fortifications deepened in the court of Philip III¹⁸.

¹⁴ BA, Cód. 51-V-48, fl. 8. (*Carta de El-Rei ao Governador do Brasil Diogo Botelho, respondendo à 8 de setembro de 1604, em que daba conta em como a 5 de julho do dito ano chegara àquele porto da Baía uma armada de corsários holandeses de sete naus grossas e um patacho, com intento de saquear e pela dita carta se entende o bom ânimo com que resistiu, provendo de gente e artilharia por onde os ditos corsários podiam desembarcar, assistindo pessoalmente sem se recolher à cidade durante os quarenta e dois dias que estiveram naquele porto, e pelos relevantes serviços e esforço como procedeu, agradece. Dada em Lisboa a 21 de março de 1605*).

¹⁵ “Carta de 28 de fevereiro de 1606, respondendo às cartas vindas por Diogo de Campos, onde trata do estado em que ficou a Bahia depois da partida da armada holandesa, sem munições nem meios de defesa, e manda por o dito Diogo Moreno, duzentos mosquetes, trezentos arcabuzes, duzentos picas, 50 quintães de morrão e chumbo e pólvora” (Botelho 1910 [1609], 44).

¹⁶ “El-Rei responde a carta escripta por Botelho em 4 de setembro de 1604, dada em Lisboa em 10 de maio de 1605” (Botelho 1910 [1609], 42-43); Mattoso 2010, 46.

¹⁷ BA, Cód. 51-VIII-6, fl. 58v. (*Carta de El-Rei a D. Pedro de Castilho, louvando os serviços de Diogo Botelho, gentil homem de bôca, e Governador do Brasil, sobre o procedimento que teve contra a armada holandesa que foi à Baía de todos os Santos, s. l., a 2 de fevereiro ano 1605*); BA, Cód. 51-VII-15, fl. 22 (*Carta de El-Rei ao Conselho da Índia, sobre o sucesso da Armada dos rebeldes da Holanda, que foi à cidade do Salvador, se agradeça o procedimento com que Diogo Botelho, Governador do Brasil, se houve. Em 22 de fevereiro de 1605*).

¹⁸ BA, Cód. 51-VII-15, fl. 5 (*Carta de El-Rei ao Bispo D. Pedro de Castilho, respondendo a duas Consultas do Conselho da Índia, uma sobre as doncelas órfãs [...], e outra sobre o sucesso da Armada holandesa que foi ter à cidade do Salvador, feita em Valladolid 15 de novembro ano 1605*).



1 Map of the city and the Bay of All Saints, with the floor of the four fortresses built around 1610.
Source: *Cartografia de Albernaz*.

In a letter dated July 1604, Philip III announced his decision to get involved with a new defensive plan¹⁹. For the Crown, the attack had showed the Dutch interest in Brazil. But it had also highlighted the inefficiency of the colonial emissaries to carry on with the defensive system of the city²⁰. Continuing with his strategy of enlarging royal control on the matter, Philip III sent the Chief Engineer of Castile, Tiburcio Spanocci, together with the Chief Engineer of Portugal Leonardo Turriano, to be responsible for the fortifications of Bahia. Their mission was to devise the new fortresses and oversee its construction, leaving the Brazilian Engineer Frias da Mesquita with no real decision-power. Their mission also included the construction of a coastal network of batteries, the conclusion of those forts still in the making and the building of at least four towers fully provided

¹⁹ Evidence of that “royal decree” only appears in a letter – and its copy – dated in January, 1605, when saying “como tenho mandado por carta em junho passado de seiscentos e quatro”. BA, Cód. 51-VII-17, fl. 17 and Cód. 51-VIII-6, fl. 38v (*Carta de El-Rei ao Conselho da Índia, mandando continuar a execução da provisão para os moradores pagarem o direito da imposição dos vinhos para a fábrica da Sé da Baía, e sera justo aplicá-lo a outras obras, principalmente á fortaleza de Lagem, no Recife, s. l., a 31 de janeiro ano 1605*).

²⁰ BA, Cód. 51-VIII-6, fl. 80. (*Carta de El-Rei ao Conselho da Índia, ordenando se veja as cartas, informações e petições que o governador Diogo Botelho enviou pelo Sargento-môr do Brasil, Diogo de Campos, sobre o pedido de artilharia, mosquetes e outras munições que deseja para a fortificação e defesa da cidade de Salvador, dada em 15 de março de 1605*).

with artillery²¹. However, expenditure on engineers, construction works, and other military support items implied costs, and thus new measures, to defray the plan and sustain the garrisons²². That is why, justified by the vulnerability of the city and the common good of the *res publica*, Philip III decreed that the municipal council should use its indirect tax on the sales and distribution of wine in Salvador for the next six months to afford all of the above²³. Theoretically, this new usage of the wine imposition would bring benefits for the two parts involved²⁴. It would allow the Crown to have a properly fortified Bay of All Saints; while resulting in in privileges, grants and concessions for the councilors and the citizens²⁵. On paper the agreement seemed to work, but reality very soon proved that it was not as simple as it may have appeared: it showed that what really was at stake was the sovereignty of the two institutions involved in Salvador's taxation system.

It did not take long for tensions to arise over who had the prerogative to use the money from the wine sales and how it should be spent. In January 1605, only six months after the promulgation of the royal decree, a letter of complaint signed by the local councilors of Bahia arrived directly to the Council

²¹ Cód. 51-VIII-19, fl. 166v. (*Carta do Bispo a El-Rei, tocante à consulta do Conselho da Índia, sobre as fortificações que Diogo Botelho, Governador do Brasil, lembra que se devem fazer na Bahia, e com esta vão os traços delas, parecendo-lhe que antes de se-resolver esta materia, deve ir àquele Estado, Leonardo Turriano, para ver os sítios e informar do que houver mais conveniencia, e depois mandar escrever às Câmaras sobre as imposições dos vinhos para as despesas, dada em Lisboa a 2 de junho de 1605*).

²² It is clearly difficult to discern the cost of the fortifications works around 1604 with the remaining sources. First, because no fiscal surveys have been kept for Bahia before 1607; and second because the total values of such surveys did not include taxes administered by the municipality. Estimations from other cities, like Rio de Janeiro or Pernambuco, are also complicated, since preserved sources only refer to late 1620s. For further information about these three cities, see Carrara 2009, 61-72.

²³ It has not been possible to find evidences on the wine tax revenues for this period, either actual ones nor expected. As this was a tax levied by the municipality, it is most likely that the records were lost during the Dutch invasion of 1624-5. The only reference in this regard is made by Diogo de Campos Moreno when he informs that 1\$000 réis were obtained from each pipe (around 15 liters) of wine in 1612. However, information about wine consumption is lacking. For more information about mid1-17th century wine revenues, see Lenk 2009, 201-204.

²⁴ “Os moradores pagarem o direito da imposição dos vinhos [...] para outras obras, principalmente fortalezas”, in BA, Cód. 51-VII-17, fl. 17 (*Carta de El-Rei ao Conselho da Índia, mandando continuar a execução da provisão para os moradores pagarem o direito da imposição dos vinhos para a fábrica da Sé da Baía, e sera justo applicá-lo a outras obras, principalmente á fortaleza de Lagem, no Recife, s. l., a 31 de janeiro ano 1605*).

²⁵ From that moment on, a lot of fortresses appeared along the Bay of All Saints, such as Santa Maria and São Diogo (1614), São João, and São Bartolomé (1615) (Moureau 2011).

of India, in Lisbon²⁶. As the institution in charge of the Portuguese overseas territories, the Council transferred the grievances from the Bahian municipality to the king. In the letter, municipal officers, wealthy men and many others involved in the local administration and decision-making refused not the new defensive plan but the way in which it was being funded. Tax on the sales of wine, they said, could be used for the fortresses and the garrisons, but only after a local decision, not via royal decree. At its core, grievances arose not because of the imposition itself, or even against the forts, the engineers or the garrisons. Rather, they were contrary to the use of the wine tax to pay all that, since it meant removing the income for the Cathedral construction. And thus, it also meant depriving the municipality of the ability to pursue its own decisions. Exchanges of letters between the Council, the Crown and the city of Salvador started then, giving rise to a debate about jurisdiction, limits of sovereignty and the capacity of local institutions within the city limits. After all, Salvador was not willing to accept this Crown's intrusion into the local arrangements established in its founding statutes.

In order to understand what was at stake in this conflict between the municipal council and the Crown regarding the payment of the fortifications, it is necessary to address three issues beyond the facts already mentioned. First, contrary to what might be believed, defense of the urban territory was the responsibility of the municipal council, not of the Crown. The Royal Treasury had to pay for the naval forces and maintain maritime security and defense in the rural areas, but the defense of towns was the responsibility of the local municipalities (Costa 1985). For instance, Bahian citizens were required to have their own weapons and gunpowder to be used in case of necessity, while remaining documents show that the *Câmara* often received private funds to pay the militias²⁷. And that is pre-

²⁶ A copy of that letter can be found in BA, Cód. 51-VIII-19, f. 182 (*Carta do Bispo D. Pedro de Castilho a El-Rei, sobre a consulta do Conselho da Índia, tocante a uma provisão que se passou a fim de continuar o pagamento da imposição dos vinhos que os mercadores da Baía puseram para que a fábrica da Sé, passasse para a do Forte do Recife, dada em Lisboa 2 de junho de 1605*).

²⁷ The ordinations of Governador General Gaspar de Sousa, enacted in 1612, was the first compendium in referring the Ordinations of 1570, in which Brazilian inhabitants were compiled to receive military instructions on Sundays and storage the powder initially conceived for fests and celebrations, under penalty of exile in Angola (Salvado and Miranda 2001, 109); ANRJ, Cód. 538, vol. 2, doc. 33-35 (*Carta régia del príncipe regente al Provedor-mor da Fazenda Real. Arrecadação de donativos dos senhores de engenho e proprietários de embarcações para o aperfeiçoamento na infantaria da praça da Bahia, 26 de Maio de 1582*), ANRJ, Cód. 538, vol. 2, doc. F-66 (*Lei de proibição do uso de fotos de pólvora em festas, sob penalidade de degredo para Angola, cópia feita em 1610*); AHU, Bahia-Luiza Fonseca, Cx., 1. doc.4-5 (Requerimento de António Cardoso de Barros ao rei, solicitando o dinheiro que seu pai emprestou para a fortificação da cidade da Bahia, dada em Lisboa a 28 de maio de 1603).

cisely the reason why Philip III initially tried to improve Bahian defense appointing Frias da Mesquita and suggested the necessity to build new fortresses. However, the critical juncture in Europe, together with the Dutch arrival, made the Crown require a properly defended Bay of All Saints.

Since both Philip III and the municipal council shared the purpose of defending and protecting Bahia, the royal disposition of 1604 could seem fairly reasonable. As explained, Salvador was a city spread in both urban and rural areas, so it did not seem unfair to use the municipality to pay for defenses in the Recôncavo. However, the direct involvement of the Crown in the protection of territory also fitted in with a royal strategy for improving its dominion over the city, not only in terms of defense, but of jurisdiction too. Other ways to finance the plan could have been implemented, like a new set of taxes or an increase in the existing duties. But the use of the municipal income for the fortresses was clearly an informal appropriation of the institution in charge of municipal affairs, including its taxation system. Apart from halting the Cathedral works for six months, it meant a direct challenge to the management capacity of the *Câmara* of Salvador within its own sphere of power.

The second issue to address is that even if the urban defense was the responsibility of the *Câmara*, its rejection of the new use of wine-tax money was fair and well sustained. As the institution in charge of fortifying the city, it was the municipality's duty to bear the expenses of the constructive works, as was previously done with the Fort of Saint Philip and Santo Antônio da Barra. For these fortresses, the council used other indirect taxes, mainly from textile and salt sales and exports, since the wine tax had been conceived specifically for the Cathedral²⁸. Moreover, after the attack of 1599, the municipality was already paying further taxes to the Crown for the defense of the coastal enclaves, such as the above-mentioned tithe, the *terça* and many other indirect taxes on sugar and whale oil. In that sense, the new use of the incomings from the wine tax meant not only an unscheduled change on how the colonial fiscal system was built and maintained, but also a direct attack on the decision-making powers of the council of Bahia, one of the strongest and most important municipalities within the Portuguese empire.

²⁸ BA, Cód. 51-VIII-7, fl. 111 (*Carta de El-Rei ao Bispo D. Pedro de Castilho, tocante a uma consulta do Conselho da Índia, sobre se continuar o pagamento da imposição dos vinhos que os moradores daquelas partes puseram para a fábrica da Sé da Baía, e para também se continuar na Capitania de Pernambuco a fortificação do Recife, dada em Lisboa a 16 de agosto de 1605*).

Since neither the letters nor the minutes from the municipality are available for this period, it is difficult to assert what was the first reaction of the council, regardless of the ‘reluctance that the inhabitants showed while paying’²⁹. However, it is appropriate to think that, aside from the formal complaints sent to the king, it was perceived as something both unfair and abusive, a feeling that strongly conditioned the Crown itself. In order to be respectful as much as possible of council’s jurisdiction, the use of wine tax to pay for the fortresses was initially established as something temporal, with a duration of 6 months. The fact that Philip III did not manage to establish it for a longer period, even if it was well known that Bahia could not be properly fortified in six months, allows us to think that the respect for the freedoms of the city was essential. The tax was thus initially conceived – both for the Crown and for the city – as a ‘provisional sacrifice’ the Bahian people should make in order to protect the land from the attacks in 1604³⁰.

As could not be otherwise, just a month after its expected expiration the king renovated the imposition for another six months in January 1605 for the time being³¹. The motivations were basically the same: the slowness of the fortresses construction and the rumors about another Dutch attack on Brazil, soon to be joined with the costs of occupying the recently discovered lands of Maranhão³². However, this time the plan included a new clause: together with a specific order to use the money to pay for the construction of the fortresses, it also said that it would be ‘fair’ (*justo*) to use it to build fortifications in other captaincies, such as the Fortress of Lagem

²⁹ BA, Cód. 51-V-48, fls. 9-10v. (*Carta de El-Rei ao Governador do Brasil Diogo Botelho, aprovando as plantas das fortificações e o pagamento da imposição dos vinhos para a Fábrica da Baía e Igreja Matriz de Pernambuco, dada em Lisboa a 19 de maio de 1605*).

³⁰ BA, Cód. 51-VII-15, fl. 22 (*Carta de El-Rei ao Conselho da Índia, sobre o sucesso da armada dos rebeldes da Holanda, que foi à cidade do Salvador, dada em Lisboa a 22 de fevereiro de 1605*).

³¹ BA, Cód. 51-VII-15, fl. 17 (*Carta de El-Rei ao Conselho da Índia, mandando continuar a execução da provisão para os moradores pagarem o direito da imposição dos vinhos para a fábrica da Sé da Baía, e se será justo aplicá-lo a outras obras, principalmente à fortaleza da Lagem do Recife, dada em Lisboa a 31 de janeiro de 1605*); BA, Cód. 51-VII-15, fl. 23 (*Carta de El-Rei ao Conselho da Índia, ordenando se veja as cartas, informações e petições que o governador Diogo Botelho, enviou, dada a 15 de março de 1605*).

³² BA, Cód., 51-VIII-7, fl. 31 (*Carta de El-Rei sobre o papel dos avisos que os navios das ilhas de Holanda e Zelândia estavam prestes a sair com destino à Índia e mais conquistas da Coroa deste reino, e estarem os seus governadores prevenidos de pólvora. Dada em Lisboa a 24 de maio de 1605*); BA, 51-VIII-6 fls. 233-235 (*Carta de El-Rei ao Bispo D. Pedro de Castilho, informando que teve aviso que em Holanda se aprestavam com toda a pressa trinta e seis navios com o intento de passar ao Brasil a acometer à Baía de Todos os Santos, por ter conhecimento que está muito falta de ordem e fortificação e munições, s. l., s. d.*).

in Pernambuco³³. As expected, complaints were not long in coming. And the reaction of the Bahian municipality was now stronger, especially when the tax was renewed for a third time in June³⁴, and a fourth in December 1605³⁵. It was at this moment that Turriano and Spanocci's designs were approved and the works, thus the costs, started. This implied not only that the imposition became regular and involved paying for other captaincies as well, but also that a direct presence of Royal authority – and not in the form of a Governor – became explicit from then onwards in Salvador³⁶.

This tug-of-war over the use of the money, the capacity of the Bahian citizens to protests against the new rules, and the Crown's necessity to proceed cautiously and in a logical manner towards the development of the regulations demonstrates two things. The first is that the use of the money for anything else than the Cathedral was something perceived as unfair and unscheduled for both institutions involved. Bahian citizens and its municipality knew which were their prerogatives and obligations, and so did the Crown: this can be seen in the temporary nature of the first royal decree, as opposed to a permanent one. The second is that the municipality of Bahia started to appear in the documents as a corporate entity, always referring itself as the institution speaking in name of the people ('*povo*') and having its letters signed not only by the councilors, but by other inhabitants with no formal representation³⁷. It is for this reason that the municipal council cannot be simply understood as a political institution, having in mind that it was comprised of people who had been elected by the worthy men of Bahia and many others with informal decision-making capacities. Thus, at this criti-

³³ BA, Cód. 51-VII-15, fl. 17; BA, Cód. 51-VIII-7, fl. 111.

³⁴ BA, Cód. 51-VIII-19, fl. 182 (*Carta a El-Rei, sobre a Consulta do Conselho da Índia, tocante a uma provisão que se passou a fim de continuar o pagamento da imposição dos vinhos que os mercadores da Baía puseram para a fábrica da Sé, e passase para o Forte de Recife, dada em Lisboa a 2 de junho de 1605*).

³⁵ Cód. 51-VIII-7, fls. 227-229, 230. (*Carta de El-Rei ao Bispo D. Pedro de Castilho, relativa as fortificações de Salvador, Bahia, ordenando que se ponha em efeito, ordenando que se ponha em efeito pela ordem e maneira declarada nos apontamentos do comendador Tibúrcio Spanocci, conforme a suas traças, e quanto a despesa necessária para esta obra se continue com a imposição dos vinhos em Bahia e Pernambuco, dada em 24 de dezembro de 1605*).

³⁶ BA, Cód. 51-VIII-19, fl. 23. (*Carta do Bispo D. Pedro de Castilho a El-Rei, relativa à consulta do Conselho da Índia sobre o que escreveram os oficiais da Camara da Cidade da Baía de Todos os Santos, acerca da imposição que está posta nos vinhos para as obras da fortificação daquela cidade, dizendo que a cobrança dos direitos deve ser feita pela Câmara, dada em Lisboa, a 13 de outubro de 1607*); AHU, Bahia-Luiza Fonseca, Cx., 1. doc. 81. (*Carta do desembargador da Relação do Brasil, Afonso Garcia Tinoco ao rei, D. Filipe III, sobre a obra pia que se paga na Bahia, refere-se à baixa dos açúcares e à imposição dos vinhos, dada em Bahia a 6 de setembro de 1614*).

³⁷ BA, Cód. 51-VIII-19, fl. 23.

cal moment, the Hispanic Monarchy, understood as the king and its closest institutions, had to face the city of Salvador, understanding it as a more or less corporate entity with its own rights, privileges, and self-perception.

The facts presented above are a direct route to the third issue, which is no more than the clear existence of a contractual relationship between the Crown and the Bahian municipality. Since Middle Ages, *consensus populi* and corporatism had been fundamental conditions for legitimate government in Castile and Portugal (Annino 1995, 28-29; Hespanha 1984). According to this theory, it is not possible to understand Salvador as either a despotic nucleus contrary to the Crown, nor the policies of the Crown as the instruments of a centralizing government of the Habsburg kings. In that sense, the municipal obligation of using the wine tax to pay the fortresses should be defined not as an informal imposition, but as a product of a consensual government that united peripheral administration and central policies to achieve local protection, which resulted in imperial prosperity and wealth for the king and the empire.

As explained, around 1605 the use of the money from the wine and its renewal were extraordinary and temporal measures. However, its renovation continued indefinitely. From six to six months, the royal decree was extended, and it eventually became a responsibility of the Governor³⁸. During the 1630s it was jokingly known as the ‘old imposition’, and its continual and periodical renovation became more or less accepted by everybody, since complaints about the wine tax ceased to be the central matter of the letters (Krause 2014a). Fortification and protection of the Bay were still necessary for the Crown, especially when the Dutch occupied Pernambuco in 1630-54 and tried repeatedly to conquer Salvador³⁹. The fact that the Laje Fort, which was the main project of Frias da Mesquita, was still under construction when the Dutch took Salvador in 1624-5, allows us to think that constructions within the city were not being carried out as expected (Moureau 2011, 166-168). Financing the constructions and the

³⁸ “Eu tenho encomendado [...] que se fortifique a cidade da Baya [...] e tenho dado as ordens necessarias pera se tirar o dinheiro que convira despender nestas fabricas [...] vos encomendo que as faças continuar”. (Salvado and Miranda 2001, 109).

³⁹ BA, Cód. 51-X-1, fls. 97v-98 (*Carta de El-Rei, ordenando que a imposição que se por na Baía, de dois reais no vinho, or tempo de seis meses, se estenda também às mais Capitánias do Brasil, assim como um vintém por cada arroba de açúcar para o mesmo sustneto dos presidíos, dada em Lisboa a 19 de novembro de 1631*); BA, Cód. 51-X-1, fls. 274-275 (*Consulta do Conselho de Estado acerca do que avisou o Governador Diogo Luís de Oliveira, tocante à despesa que ali faz o presidío da Baía, e imposição que a Câmara pús de dois reais em cada canada de vinho, e um vintém em cada arroba, dada em Lisboa a 20 de novembro de 1631*).

defenses led the citizens to obtain privileges (Raminelli 2015, 62). So, it was precisely the relationship, the negotiation, and the contractual association between the municipality of Bahia and the Crown that allowed the Habsburgs to guarantee its dominion over the ultramarine territories, at least at the beginning of the 17th century.

A municipal constraint or an 'informal imposition'?

Struggles, negotiation and changes in institutions' competencies were common in the 17th century, both in Europe and the Americas. It was all part of the evolution in the relationship between the *res publica* and the governments, a critical shift that would eventually define what is called today the Modern State. From big mainland cities to small colonial towns, episodes of paper-based disputes like the one analyzed above actually evidence such dynamics. However, historiography has traditionally conceptualized state formation as the result of the increasing capacity of centralized administrations to impose themselves over local powers, by limiting their decision capacity and forcing them to compete against each other. The making of states has therefore been understood as the emergence of a political superstructure with the capacity to enforce its jurisdiction within a given territory. And struggles, negotiation and transformations have been defined as challenging outcomes, whether as resistance, corruption or direct opposition to the central forces.

The case study presented here contributes to shifting the focus towards the relationship between local actors and central governments, while trying to identify who took part in decision-making in Salvador during early 17th century. Analyzing the reasons why the Crown decreed a new defensive plan in the city in 1604, and the reluctance with which the *Câmara* paid it through the wine tax contribute to understanding the competencies within different levels of Brazil's colonial administration. At the same time, the dialoguing nature between the two institutions involved is manifested by the amount of letters exchanged, the progressive renewal of the tax and the gradual acceptance by the municipality thereof. Finally, regardless of initial disputes and later tolerance, the fact that the imposition was maintained and the defenses gradually improved proves another thing: central government and local institutions had similar concerns, reflecting to different solutions to solve shared problems.

Salvador's foundation changed the role of cities within Brazil in 1549, while later Portugal's incorporation to the Hispanic Monarchy gave Salva-

dor a new part within the empire. From 1581 onwards, the city joined the global scenario that was emerging in the Atlantic. This opening towards the world implied transformations in the city, such as a higher level of urbanization in rural areas and the formation of a community organized according to its own patterns. However, these shifts in Salvador, along with the progressive economic development of its nearby Recôncavo, also implied a change in the politics that had previously ruled over it. Governors acquired greater prerogatives over the militarization of the town; the *Câmara* communicated directly with the *Conselho da Índia* without mediators; and the Crown appropriated part of city politics through its changes in local taxation. All of this, coupled with the challenges the Spanish Empire was facing, gave new meanings to the relationship between Salvador and the monarchy of the Habsburg in the early 17th century in Brazil.

This case study brings us closer to the dynamics of this political and social relationship, as well as the balance of power in the colony over the length of this period. However, due to the lack of sources, it is not possible to access the complete image of this relationship for later decades. Letters from the municipality are scarce for the period prior to 1625, and Biblioteca da Ajuda in Lisbon only treasures some of them for the period 1604-5 and 1610 that raise the question of the wine tax, the arrival of the engineers and the Dutch threads. Since this documental collection is not enough to draw a complete picture of all parties involved, it was thus necessary to complement the study with royal decrees and correspondence between the Crown and the leading authority in Portugal, speaking on behalf of the *Conselho da Índia*, or the Crown and his Governor General in Brazil. In an attempt to study how the capital of Brazil was integrated within the empire, how the municipality reacted to Philip III's plan and what the final outcome was, all available sources were addressed.

An initial and non-contextualized reading of the letters exchanged between the municipality and the Crown about the wine-tax and the works it should finance, could lead to the idea that Philip III imposed his solution on Salvador to overcome two problems in one. Since the defense of Potosí needed to be done as soon as possible, and Salvador lacked defenses, protecting the city against future assaults became a priority. The economic and population growth that Bahia was undergoing suggested that the fastest and most convenient way to fund the defense was by using an already existent tax. With the incomes from the sales on wine, a new set of positions, fortresses and bastions could be built, the city would thus be protected without unforeseen expenses and the Crown would ensure over-

all defense on its silver mines in America. Under this perspective, the Hispanic Monarchy would be functioning as motor for political centralization, since Bahian municipality paid for the Crown's fortifications as soon as the king ordered it. Such practices would directly lead to the later Modern State, understood as the domination of a unique central power over a given and well-defined territory.

However, a more exhaustive study as the one conducted here demonstrates a very different reality in the case of Salvador. After the previous analysis it is clear that Philip III could not have handled the situation without respecting local practices and municipal prerogatives, or he would have created a very new imposition. At the same time, the *Câmara's* capacity to take action against the decree or, at least, send its grievances directly to the king demonstrates that the institution was essential in policymaking, something known in Madrid. Further, the impossibility of changing the use of the money earned through the tax is visible as well. From the very beginning it was intended as an extraordinary and temporary measure, something that needed to be renewed each six months and that would fall into oblivion as soon as the circumstances changed.

The situation of the city of Bahia within the Hispanic Monarchy as a Brazilian enclave was therefore more complex than traditionally proposed. On the one hand, as the rest of the Portuguese colonial settlements, Bahia was subject of the Crown in administrative or jurisdictional terms, something reinforced by the presence of the Governor General within the walls of the city. On the other, however, the council of Bahia achieved to maintain its prerogatives, even extending them over the years. In fact, granting the wine tax and the supervision of its expenditure to the municipality together with the Royal Treasurer, encouraged the enlargement of its political prerogatives. From 1604 onwards it was up to the councilors – and therefore, to the main citizens – to determine what types of local and royal taxes prevailed, who should pay them and what they should be used for.

According to this, it was fragmented authority, in terms of custom tariffs and taxes, and negotiation the essences of government in Salvador at the beginning of the 17th century. It is true that relationship and communications between Bahia and Madrid was at this time troubled and with setbacks, but that didn't impede progress and agreement. If the overall picture was one of dialogue and understanding, governance in the capital of Brazil thus relied on continuous negotiations, making the Hispanic Monarchy have one of its basic pillars in the local powers and its own prerogatives in there.

This new reading of the situation may be sounder than others traditionally supported by scholars. It contributes to surpassing the ‘centralization’ of the Hispanic Monarchy in this period, and restores the position the municipality of Bahia had as the other side of the coin of the government of the empire. This also allows the assertion that the Bahian society was dominated by local agents that had abdicated political power on the imperial level while maintaining a position of control over the sources of power. Nonetheless, this ‘contractual’ notion could also lead to a more in-depth elucidation. In fact, the weaknesses of the Crown strongly contrast with the large autonomy of the Bahian municipality. This notion gives a great insight into the mechanisms through which power was produced. Looking from a long-term historical perspective, the result of this situation was that the *Câmara* lost its wine income but Bahia ended up fortified.

Thus, after the analysis of the tax initially levied to afford the Cathedral but then used for the fortifications, it is possible to claim that negotiations were the mechanism that the Hispanic Monarchy, an Early Modern State in the making, had to rule in Salvador, understood as an increasingly defined corporate city with its own rights and privileges. This case study demonstrates that the dynamics of state building did not emanate from the top down, nor were they scheduled simply from below. Rather, it was a process that simultaneously involved both sides, strongly conducted in compliance with the interests of the two parties involved. Within this tricky scenario, the municipal council of Salvador, as the one in charge of defending the colony itself, became the crucial tool of a Crown’s empire spread all over the known world. The city, which had for so long stood as a bulwark against royal power in medieval Europe, became in a welcomed way, the most effective tool for maintaining the Habsburg dominion in Brazil at the time of Philip III.

Manuscript sources

BIBLIOTECA DA AJUDA [BA]

BA, Cód. 51-VIII-6; 51-V-48; 51-VII-15; 51-VIII-6; 51-VIII-19; 51-VII-17; 51-VIII-7;
51-X-1.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO [ANTT]

ANTT, Corpo cronológico, Parte 1, Maç. 112, doc. 27

ARQUIVO HISTORICO ULTRAMARINO [AHU]

AHU, Códices – Cód. 112.

AHU, Bahia – Luiza Fonseca, Cx. 1, docs. 4, 5, 81.

ARQUIVO NACIONAL DE RIO DE JANEIRO [ANRJ]

ANRJ, Cód. 538, vol. 1, doc. c-200.

ANRJ, Cód. 798, fls. 1-3

ANRJ, Cód. 538, vol. 2, doc. 33-35.

BIBLIOTECA NACIONAL DE RIO DE JANEIRO [BNRJ]

BNRJ, Ms. I-4, 3, 4, n. 16.

Printed sources and Bibliography

ANDREWS, Kenneth R. 2011. *Elizabethan privateering: English privateering during the Spanish war 1585-1603*. Cambridge: Cambridge University Press.

ANNINO, Antonio. 1995. "Some reflections on Spanish American constitutional and Political History". *Itinerario* 19 (2): 26-47.

BEHRENS, Ricardo H. 2013. *Salvador e a invasão holandesa de 1624-25*. Salvador: Editora Pontocom.

BICALHO, Maria F. 2000. "Centro e periferia: pacto e negociação política na administração do Brasil colonial". *Leituras Brasil-Portugal – Revista da Biblioteca Nacional* 6: 17-39.

BICALHO, Maria F. 2001. "As Câmaras ultramarinas e o Governo do Império". In *O Antigo Regime nos Trópicos*, organized by João Fragoso, Maria F. Bicalho and Maria F. da Silva Gouvêa, 189-222. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

BOTELHO, Diogo. 1910 (1607). "Declaração de serviços de Diogo Botelho em Salvador, feita a 20 de dezembro de 1607". *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* 1 (1): 1-258.

BOXER, Charles R. 1965. *Portuguese society in the tropics: the municipal councils of Goa, Macao, Bahia and Luanda (1510-1800)*. Madison: University of Wisconsin Press.

- BOXER, Charles R. 1969. *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*. New York: Knopf.
- BUENO, Beatriz. 2001. *Desenho e desígnio. O Brasil dos engenheiros militares (1500-1822)*. São Paulo: EDUSP.
- CALMON, Pedro. 1985. *Introdução e notas ao Catálogo Genealógico das Principais famílias de Jaboaão* (2 vols). Salvador: Empresa Gráfica da Bahia.
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia. 2005. *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- CARRARA, Angelo Alves. 2009. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil, século XVII*. Juiz de Fora: Editora UFJF.
- CARDIM, Pedro *et al.* 2012. *Polycentric Monarchies: How Did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?* Brighton: Sussex Academic Press.
- CARDIM, Pedro. 2017. *Portugal y la Monarquía Hispánica (ca. 1550-ca.1715)*. Madrid: Marcial Pons Historia.
- COSENTINO, Francisco. 2009. *Governadores-gerais do Estado do Brasil (séculos XVI-XVIII)*. São Paulo; Belo Horizonte: Annablume, FAPEMIG.
- COSTA, Cleonir. 1985. "Receita e despesa do Estado do Brasil no periodo filipino: aspectos fiscais da administração colonial". M.A. diss. Universidade Federal de Pernambuco.
- EBERT, Christopher. 2008. *Between empires: Brazilian sugar in the Early Atlantic Economy, 1550-1630*. Leiden: Leiden Brill.
- FLORY, Rae and David Grant Smith. 1978. "Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth centuries". *The Hispanic American Historical Review* 58 (4): 571-591.
- FRAGOSO, João, and Maria F. da Silva Gouvêa. 2009. "Monarquia pluricontinental e repúblicas: algumas reflexões sobre a América lusa nos séculos XVI-XVIII". *Tempo* 14 (27): 36-50.
- GITLIN, Jay, Barbara Berglund, and Adam Arenson. 2013. *Frontier cities: Encounters at the crossroads of Empire*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- GOMES, Lourenço C. 2016. "O valor simbólico das fortalezas reais de S. Filipe da Ribeira Grande de Cabo Verde e dos Três Reis Magos do Natal no Brasil". *Saeculum, Revista de História* 15: 159-170.
- GRAFE, Regina. 2017. *Distant tyranny: markets, powers, and backwardness in Spain, 1650-1800*. Princeton: Princeton University Press.
- GREEN, Jack. P. 1994. *Negotiated authorities. Essays in colonial political and constitutional history*. Charlottesville: University Press of Virginia.

- HESPAÑA, António M. 1984. *As Vésperas Do Leviathan. Instituições e Poder Político. Portugal No Século XVIII*. Coimbra: Livraria Almedina.
- HOLENSTEIN, André, Wim Blockmans and Jon Mathiey. 2009. *Empowering Interactions: Looking at Statebuilding from Below*. Farham: Ashgate.
- HOORNAERT, Eduardo. 1990. "La Iglesia católica en el Brasil colonial". In *Historia de América Latina*, edited by Leslie Bethell, 208-220. Barcelona: Crítica.
- KAGAN, Richard. 2000. "A world without walls: city and town in colonial Spanish America". In *City Walls: The Urban Enceinte in Global Perspective*, edited by Tracy, James, 117-154. Cambridge: Cambridge University Press.
- KRAUSE, Thiago. 2014a. "Comunicação política e fiscalidade: a Bahia e a Coroa no século XVI". *Anais de História de Além-Mar* 15: 337-371.
- KRAUSE, Thiago. 2014b. "De homens da governança à primeira nobreza: vocabulário social e transformações estamentais na Bahia seiscentista". *História* 179: 201-232.
- KRAUSE, Thiago. 2015. "A formação de uma nobreza ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista". PhD diss., Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- LENK, Wolfgang. 2009. "Guerra e Pacto Colonial: Exército, Fiscalidade e Administração Colonial da Bahia (1624-1654)". PhD diss., Universidade Estadual de Campinas.
- LOCKHARDT, James M. and Stuart B. Schwartz. 1983. *Early Latin America: A History of Colonial Spanish America and Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press.
- MAGALHÃES, Joaquim. 1986. "Reflexões sobre a estrutura municipal portuguesa e a sociedade colonial portuguesa". *Revista de História Econômica e Social* 16: 17-30.
- MAGALHÃES, Pablo. 2016. "A guerra defensiva na capitania da Bahia (1625-1654)". *Revista do IAHGP* (69): 87-161.
- MARQUES, Guida. 2002. "O Estado do Brasil na União Iberica: Dinâmicas políticas no Brasil no tempo de Filipe II de Portugal". *Penélope* 27: 7-35.
- MARQUES, Guida. 2009. "L'invention du Bresil entre Deux Monarchies: Gouvernement et pratiques politiques de l'Amérique portugaise dans l'union ibérique (1580-1640)". PhD diss., École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- MARQUES, Guida. 2016. "Por ser cabeça do Estado do Brasil: as representações da cidade da Bahia no século XVII". In *Salvador da Bahia: retratos de uma cidade atlântica*, organized by Evergton Sales Souza et al., 17-45. Salvador, Lisboa: Edufba, CHAM.
- MATTOSE, José. 2010. *Portuguese Heritage around the world: architecture and urbanism*. Lisboa: Calouste Gulbenkian.

- MAURO, Frédéric. 1960. *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle, 1570-1670*. Paris: S.E.V.P.E.N.
- MONTEIRO, Nuno, and César Oliveira. 1996. *História dos municípios e do poder local (dos finais da Idade Média à União Europeia)*. Lisboa: Círculo dos Leitores.
- MOREIRA, Rafael. 1989. *História das fortificações portuguesas no mundo*. Lisboa: Alfa.
- MOURA FILHA, Maria B. de Barros Lima e. 2004. "De Filipéia à Paraíba: uma cidade na estratégia de colonização do Brasil, séculos XVI-XVIII". PhD diss., Universidade do Porto.
- MOUREAU, Filipe E. 2011. "Arquitetura militar em Salvador da Bahia, sécs. XVI a XVIII". PhD diss., Universidade de São Paulo.
- MUNCK, Bert. 2016. "Disassembling the City: A Historical and an Epistemological view on the Agency of Cities". *Journal of Urban History* 4: 1-19.
- NOVAIS, Fernando. 1997. "Condições da privacidade na Colônia". In *História da vida Privada no Brasil*, edited by Laura de Mello e Souza, 13-39. São Paulo: Companhia das Letras.
- NOVOA, James. 2016. "The many lives of two portuguese 'conversos': Miguel Fernandes and Rui Teixeira in the Tribunal of the Holy Office in Rome". *Hispania Judaica* 12: 127-184.
- OLIVEIRA, Mário M. de. 2008. *As fortalezas e a defesa de Salvador*. Brasília: Iphan.
- PARRY, John H. 1966. *The Spanish Seaborne Empire*. Berkeley: University of California Press.
- PIKE, Frederick B. 1958. "The Municipality and the System of Checks and Balances in Spanish American Colonial Administration". *The Americas* 15 (2): 139-158.
- POLÓNIA, Amélia. 2011. "Seaports as centers of Economic Growth: the Portuguese case, 1500-1800". In *Shipping Efficiency and Economic Growth, 1350-1800*, edited by Richard W. Unger, 379-409. Leiden: Brill.
- PUNTONI, Pedro. 2008. "O Governo-Geral e o Estado do Brasil: poderes intermédios e administração (1549-1720)". In *O Brasil no império marítimo português*, organized by Stuart B. Schwartz and Eric Myrup, 39-73. Bauru: EDUSC.
- PUNTONI, Pedro. 2009. "'Como coração no meio do corpo': Salvador, capital do Estado do Brasil". In *O Governo dos Povos*, organized by Laura de M. E Souza, Junia Furtado and Maria F. Bicalho, 371-387. São Paulo: Alameda.
- RAMINELLI, Ronald. 2015. *Nobrezas do Novo Mundo: Brasil e ultramar hispânico, séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: FGV Editora.

- REIS, Nestor. 2000. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil, 1500-1700*. São Paulo: PINI.
- RICUPERO, Rodrigo. 2008. *A formação da elite colonial (Brasil c. 1530-c.1630)*. São Paulo: Alameda.
- RUIZ GONZÁLEZ, Rafael. 2002. "The Spanish-Dutch War and the Policy of the Spanish Crown towards the Town of São Paulo". *Itinerario* 26: 107-125.
- RUSSELL-WOOD, Anthony J. R. 1977. "O Governo Local Na América Portuguesa: Um Estudo de Divergência Cultural". *Revista de História* 109: 25-79.
- SALVADO, João Paulo and Susana Münich Miranda. 2001. *Cartas para Álvaro de Sousa e Gaspar de Sousa (1540-1627)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- SALVADOR, Fr. Vicente. 2008 (1627). "*História do Brasil*". In *A história do Brasil de Frei Vicente Salvador: História e política no Império Português do século XVII*, edited by Maria Lêda Oliveira. Rio de Janeiro: Versal.
- SÁNCHEZ GÓMEZ, Julio and José Manuel Santos Pérez. 2010. *De Urbe indiana: ensayos sobre ciudades y urbanismo en Brasil y en la América Hispana*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- SANTOS PÉREZ, José Manuel. 2012. "Filipe III e a ameaça neerlandesa no Brasil: medos globais, estratégia real e respostas locais". In *Brazilië in de Nederlandse archieven / O Brasil em arquivos neerlandeses (1624-1654)*, vol. 5, edited by Marianne Wiesebron, 140-171. Leiden: Leiden University Press.
- SANTOS PÉREZ, José Manuel. 2016. "Os holandeses no Brasil em tempos de Felipe II de Portugal: a preparação do 'grande desafio' ou uma presença planejada?". *Revista do IAHGP* 69, 15-39.
- SCHAUB, Jean-Frédéric. 2001. *Portugal na Monarquia Hispanica (1580-1640)*. Lisboa: Livros Horizonte.
- SCHWARTZ, Stuart B. 1968. "Luso-Spanish relations in Habsburg Brazil, 1580-1640". *The Americas* 25: 33-48.
- SCHWARTZ, Stuart B. 1973. *Sovereignty and Society in Colonial Brazil: The High Court of Bahia and Its Judges, 1609-1751*. Los Angeles; London: University of California Press; Berkeley.
- SCHWARTZ, Stuart B. 1986. *Sugar plantations in the formation of Brazilian society. Bahia, 1500-1835*. Cambridge: Cambridge University Press.
- SCHWARTZ, Stuart B. 2008. "The King's procession: municipal and Royal Authority and the Hierarchies of Power in colonial Salvador". In *Portuguese colonial cities in the Early Modern World*, edited by Liam Matthew Brockey, 177-203. Farnham: Ashgate.

- SERRÃO, Joaquim. 1994. *O tempo dos Filipes em Portugal e no Brasil (1580-1668): estudos históricos*. Lisboa: Colibri.
- SOUSA, Gabriel Soares. 2010 (1587). “*Tratado descritivo do Brasil em 1587*”, edited by Fernanda Luciani. São Paulo: Hedra.
- STELLA, Roseli Santaella. 2000. *Brasil durante el gobierno español, 1580-1640*. Madrid: Fundación Histórica Tavera.
- VILARDAGA, José Carlos. 2010. “‘Manhas’ e redes: Francisco de Souza e a governança em São Paulo de Piratininga em tempos da União Iberica”. *Anais de História de Além-Mar* 11: 103-143.

Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)

Poliana Cordeiro de Farias*, Hyllo Nader de Araújo Salles**

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 279-318. ISSN 0874-9671

Resumo

O presente artigo constitui-se num estudo das potencialidades das fontes presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal para o estudo da construção naval na Bahia entre 1773 e 1794. Trata-se de um texto alicerçado nos «Livros de registro de cartas e ordens expedidas pela Contadoria da Baía, entre 1764-1804». Selecionamos as provisões enviadas para a Junta da Real Fazenda da capitania da Bahia ordenando o não pagamento de direitos alfandegários dos materiais para a construção de embarcações, enviados do Reino. As provisões permitem identificar as embarcações, suas dimensões, os negociantes/armadores e fazer um exercício para mensurar a desoneração fiscal por eles recebida.

Palavras-chave: indústria naval, fiscalidade, fomentismo, instituições, negociantes/armadores.

Data de submissão: 31/05/2019

Data de aprovação: 19/11/2019

Abstract

This article is a study of the potential use of the documents held at the Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal for the study of shipbuilding in Bahia between 1773 and 1794. It is based on the «Livros de registro de cartas e ordens expedidas pela Contadoria da Baía, entre 1764-1804». We selected the provisions sent to the Board of the Royal Treasury of the captaincy of Bahia ordering the exemption of customs duties of materials sent from the Kingdom of Portugal for the construction of vessels. The provisions made it possible to identify the merchants/shipowners, the vessels and their dimensions, and to carry out an exercise to measure the tax relief received by the merchants/shipowners.

Keywords: shipbuilding industry, taxation, developmentalism, institutions, merchants/shipowners.

Date of submission: 31/05/2019

Date of approval: 19/11/2019

* Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Bahia (UFBA), Brasil.

E-mail: policfarias@yahoo.com.br.

** Professor da Rede Básica de Ensino do Estado da Bahia, Brasil.

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-4801-372X>. *E-mail:* hyllo.nader@gmail.com.

Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)*

Poliana Cordeiro de Farias, Hyllo Nader de Araújo Salles

[...] a maior comodidade e aumento p.^a o commercio. Hé a construção dos Navios a máxima mais importante aos augmentos da Republica, pois q.^o alem do acrescensam.^{to} da Marinha, pello lucro suaviza os trabalhos da Agricultura, fáz uteis os riscos do commercio.¹

Introdução

No Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal, encontra-se no Fundo do Erário Régio, Contadoria Geral da África Ocidental, do Maranhão e das Comarcas do Território da Relação da Bahia, um conjunto de documentos assaz importantes para a História Econômica dos espaços geográficos abrangidos pela Contadoria. O inventário foi realizado por Alzira Teixeira Leite Moreira (1977) e as potencialidades de pesquisa referentes ao território ultramarino foram destacadas pela arquivista Judite Cavaleiro Paixão (1997), através da realização de estudos de vários conjuntos documentais existentes naquele arquivo.

Neste texto, restringiremos nossas análises às fontes relativas à construção naval que se encontram no acervo, nomeadamente, nos «Livros de registo de cartas e ordens expedidas pela Contadoria da Baía, 1764-1804»,

* Agradecemos ao professor Evergton Sales Souza, que gentilmente cedeu as fontes em que se baseia este artigo e por ressaltar a importância dos fundos presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal. Aos professores doutores Angelo Carrara e João José Reis agradecemos pela leitura, críticas e sugestões. Aos funcionários do Arquivo e Biblioteca do Tribunal de Contas de Portugal pela presteza. Agradecemos também aos pareceristas anônimos pela arbitragem e aos editores dos Anais de História de Além-Mar. Isentamos-lhes, obviamente, de quaisquer imprecisões que, por ventura, existam nestas páginas.

¹ Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Eduardo Castro e Almeida (CA), cx. 49, Doc. 9123 (*Representação dos commerciantes da Bahia, na qual pedem licença para construir um Estaleiro de pedra desde a Cortina do Forte da Ribeira até às pedras que estão da parte da Barra. Anexo ao número 9122*).

principalmente no que concerne aos índices quantitativos². Trata-se de provisões enviadas para a Junta da Real Fazenda da capitania da Bahia, ordenando a isenção de direitos alfandegários dos materiais enviados do Reino para a construção de embarcações.

Inicialmente, fizemos uma reunião das provisões supracitadas, dispondo-as de «forma arbitrária», o que nos permitiu conhecer os negociantes/armadores, as embarcações e suas dimensões³. Posteriormente, realizamos um exercício de aproximação: mensurar a desoneração fiscal recebida pelos negociantes/armadores.

A investigação nos permitiu perceber que a manufatura de embarcações de grande porte nos estaleiros da Bahia durante a segunda metade do século XVIII contou com forte presença dos interesses particulares, não se restringindo a uma iniciativa do Estado, conforme apontou José Roberto do Amaral Lapa, no clássico artigo «História de um navio (1755-1808)», que oferece valiosa contribuição para a compreensão do funcionamento da indústria de construção naval na capitania da Bahia. Entretanto, os limites impostos pelas fontes e pelo estado da arte naquele momento levaram-nos a asseverar que, no Brasil colonial, a «construção de navios de maior porte foi sempre, ou quase sempre, de iniciativa oficial». Afirma ter encontrado apenas uma autorização, em 1776, pela qual o marquês de Pombal autorizava a um particular a importação de materiais necessários à construção de dois navios. Haveria, assim, um «desinteresse particular em face dos grandes dispêndios que a empresa demandava» e o estímulo estatal ocorria apenas em relação à navegação de cabotagem e as armadas guarda-costas e não em relação à navegação de longo curso, visto que o Estado almejava a «movimentação interna das riquezas» (Lapa 1973, 235-236). Longe de pretender deitar por terra a contribuição do autor, apresentamos dados quantitativos sobre a desoneração fiscal visando o fomento da construção naval, o que evidencia novos indícios.

² Arquivo Histórico do Tribunal de Contas (AHTC). «Livro de Registo de ordens expedidas para a Bahia». Cód. 4218 (1766-1778); 4219 (1778-1789); 4220 (1789-1803).

³ A documentação que trazemos a lume permite-nos conhecer alguns indivíduos que participaram ativamente da construção naval na capitania da Bahia. Isso não significa que eles eram os únicos proprietários de embarcações. Para maior clareza sobre o assunto, seria necessário uma laboriosa investigação nos documentos notariais, tanto da capitania da Bahia quanto do Reino.

Embarcações armadas na capitania da Bahia: a coadunação dos interesses estatais e particulares

Entre 1773 e 1794, na documentação do Arquivo Histórico do Tribunal de Contas de Portugal, encontramos quarenta e nove embarcações armadas na capitania da Bahia (fig. 1): quarenta e dois navios; duas galeras; três embarcações, sendo duas corvetas e uma provisão que não contém a definição do tipo de embarcação⁴. Participaram sessenta e três homens de negócio⁵, residentes na Bahia, Lisboa e Porto (apenas um homem de negócio, José Miranda Outeiro, declara ser do Porto), compondo quarenta e três consórcios. Desses, cinquenta e quatro homens armaram nominalmente apenas uma embarcação. Theodósio Gonçalves da Silva, de longe, foi o maior armador do período, com cinco embarcações (apenas uma em sociedade). João Antonio de Amorim Vianna, João de Araújo Vianna, Antonio José da Costa, João Francisco da Costa e Luiz dos Santos da Costa armaram três embarcações⁶. Jacinto Fernandes Bandeira, Joaquim Pedro Quintella, Pedro Gonçalves de São Romão, João Machado de Miranda armaram duas embarcações. Foge ao escopo da investigação uma análise da trajetória dos negociantes/armadores abaixo listados, uma vez que boa parte deles figura entre os grandes homens de negócio

⁴ AHTC. Cód. 4218; 4219; 4220. Sabe-se, conforme Frédéric Mauro, que a noção de navio é «bastante obscura», sendo «tomado no sentido geral de navio» ou para «designar uma embarcação de transporte inferior à nau, [...] e que os próprios construtores e utilizadores hesitavam em classificar numa categoria determinada» (Mauro 1997, 67). Na documentação compulsada aparece, por vezes, como sinônimo de embarcação, igualmente desprovida de uma definição mais precisa. As dimensões são descritas em toneladas, caixas, caixas de açúcar ou extensão: quilha, boca, pontal do porão. Quanto ao peso das caixas de açúcar, Antonil indica que uma caixa equivalia a 30 até 35 arrobas (Andreoni 2007 [1711], 164). Por outro lado, Stuart Schwartz trata das dificuldades de padronizar os pesos das mesmas, variando muito ao longo dos séculos XVI e XVII. Entretanto, afirma que, em princípios do século XVIII, o padrão parece ter sido o apontado por Antonil, padronizado em meados do século XVIII, em quarenta arrobas (Schwartz 1988, 113). Como alertou Frédéric Mauro, são muitas as dificuldades em medir-se as tonelagens das embarcações, assunto que merece aprofundamento historiográfico (Mauro 1973, 99).

⁵ Por negociante ou homem de negócios durante a segunda metade do século XVIII, entende-se, conforme Jorge Pedreira, aquele que possui um quadro de atividades econômicas altamente diversificadas, não tendendo a especialização, isto é, «recusa deixar-se aprisionar numa qualquer especialização» (Pedreira 1992, pp. 416-417). Ainda segundo o autor, a sua singularidade «estava na vastidão dos seus horizontes, na condução de um largo espectro de especulações mercantis, e a sua especialização residiria, passe o aparente paradoxo, na diversificação de actividades, isto é, numa particular combinação de funções, que contribuía para a formação do grupo mais diferenciado na esfera comercial» (Pedreira 1996, 356). Ou como afirma Fernando Braudel, «tornar-se e sobretudo ser negociante é ter, não o direito, mas sim a obrigação de mexer, quando não em tudo, pelo menos em muitas coisas.» (Braudel s.d., 334).

⁶ Em uma das provisões, o nome de Luiz dos Santos da Costa aparece grafado Luis dos Santos Costa.

do Império, e este exercício já foi realizado por memorialistas, cronistas e alguns trabalhos monográficos (Alves 1965; 1967a; 1967b; 1968a; 1968b; 1970; 1971; Caldas 1931; Flory 1978; Flory, Smith 1978; Mascarenhas 1998; Pedreira 1995; Ribeiro 2005; 2006; Souza 2011; Ximenes 2012).

Negociante/armador	Ano da provisão	Tonagem da embarcação
Tomaz Vieira da Silva ⁷	1773	Navio do lote de 600 caixas
João Machado de Miranda (Bahia) ⁸	1774	Navio do porte de 600 toneladas
Clemente José da Costa (Bahia)	1775	Navio do lote de 400 toneladas
Custódio Ferreira Dias (Bahia) e João Antonio de Amorim Vianna (Lisboa)	1775	Navio do lote de mil caixas de açúcar
Capitão José Felix de Almeida	1775	Curveta do lote de 500 caixas
Francisco Antonio da Costa (Lisboa) e Antonio José da Costa (Bahia)	1775	Navio de 800 caixas
Antonio da Rocha Ferreira e mais companheiros	1776	Embarcação
Joaquim Pedro Quintella (Lisboa)	1776	Navio de 29 pés de boca
Joaquim Pedro Quintella (Lisboa)	1776	Navio de 28 pés de boca
Domingos Francisco de Penna	1776	Navio do lote de 130 palmos
João Antônio de Amorim Vianna (Lisboa) e Custódio Ferreira Dias (Bahia) ⁹	1776	Navio do lote de novecentas até mil caixas de açúcar
João Antônio de Amorim Vianna (Lisboa), João Francisco da Costa (Bahia) e outros negociantes da Bahia	1776	Navio do lote de novecentas até mil caixas de açúcar
Gualter Martins da Costa Guimaraens (Bahia) e José Martins da Luz (Lisboa)	1776	Navio do lote de seiscentas caixas de açúcar ou seiscentas toneladas
João Teixeira de Barros e Companhia ¹⁰	1776	Navio do lote de 550 toneladas
Theodósio Gonçalves da Silva	1776	Navio do lote de 700 toneladas
Antonio José Coelho (Bahia) e Luis dos Santos Costa (Lisboa) ¹¹	1776	Navio do lote de 600 toneladas

⁷ A construção da embarcação de Tomaz Vieira da Silva, por invocação Rosário e Santo Antônio, iniciou-se em 1773 e encontrava-se, em 1777, ainda em andamento.

⁸ Os materiais necessários para a construção da embarcação foram expedidos da cidade do Porto.

⁹ Cremos tratar-se da mesma embarcação iniciada por provisão de 27 de novembro de 1775. Tal hipótese apoia-se no fato de constar na primeira provisão (27 de novembro de 1775) apenas o envio de ferro (420 quintais), ser o mesmo consórcio e descrição de tamanho semelhante. Na segunda provisão são passados gêneros necessários à construção, ausentando-se o ferro.

¹⁰ Na provisão, informa-se que os materiais discriminados foram enviados de Lisboa e manufaturados da cidade do Porto.

¹¹ Os negociantes só conseguiram a provisão e, conseqüentemente, a retirada do material da Alfândega da Bahia, em 1778. A Ordem de 26 de agosto de 1776, exigida pelo Juiz na Alfândega, não se encontrava em posse dos mesmos, visto que a Corveta Conceição, pela qual fora remetida, havia sido capturada por um navio argelino.

Antonio José da Costa e Cia.	1776	Navio de mil caixas
Antonio José da Costa e Pedro Gonçalves de São Romão (Bahia) ¹²	1776	Dois Navios
João Machado de Miranda (Bahia) e Antonio Martins Bastos (Lisboa) ¹³	1777	Navio do lote de 800 toneladas
Díogo Francisco dos Santos (Bahia) e Joaquim Manoel dos Santos (Lisboa)	1777	Navio do lote de 400 toneladas
João Antonio de Amorim Vianna e João de Araújo Vianna (Bahia)	1778	Navio do lote de 1000 toneladas
Marcos Fernandes (Bahia) e Francisco Paliart (Lisboa)	1778	Navio do lote de 600 caixas de açúcar
Matheus Porthier, José Antonio Ribeiro (Lisboa) e José Antonio Pinheiro (Bahia) ¹⁴	1778	Navio do lote de 800 caixas
Jacinto Fernandes Bandeira (Bahia) e Estevão Gomes da Silva	1778	Navio do lote de 800 caixas
Theodosio Gonçalves da Silva (Bahia)	1778	Navio do lote de 1200 caixas
Luis dos Santos Lima e Antonio da Fonseca Silva	1778	Navio do lote de 450 caixas de açúcar
Antônio Martins Pedra e Companhia	1779	Navio de 140 palmos de quilha e 46 de boca
Affonso Airão e Companhia (Lisboa) e Caetano Maurício Mahado e outros negociantes (Bahia)	1779	Navio de 500 a 700 caixas
Pedro Xavier Ferreira (Lisboa), Domingos José Carvalho e Paulo Amado Coitinho (Bahia)	1779	Navio do lote de 800 caixas
José de Carvalho Araújo e irmão (negociantes da Praça da Bahia)	1780	Navio do lote de 140 palmos de quilha
João de Araújo Vianna (Lisboa) e João Francisco da Costa (Bahia)	1780	Navio do lote de 900 caixas de açúcar
Manoel do Ó Freire (Bahia) e Matheus Potier (Lisboa) ¹⁵	1780	Navio do lote de 600 caixas

¹² Cabe destacar que Antonio José da Costa e Cia e Pedro Gonçalves de São Romão receberam provisão para armação de duas embarcações que causaram dúvidas ao governador-geral, quanto à faculdade da licença de construir uma segunda, nos estaleiros do Real Arsenal da Marinha. Entretanto, a licença para a construção da segunda embarcação dos negociantes foi confirmada pela rainha D. Maria I, por provisão de Julho de 1777. No mesmo ano, receberam ainda, a mercê da desobrigação da fiança dos direitos na alfândega de Salvador dos gêneros necessários. Curioso, ser irrisório os gêneros desobrigados constantes na provisão: dez barris de pólvora, um caixão com ornamento para missa e outro com medicamentos e 128 vidros. Há possibilidade de ser uma lacuna documental, visto tratar-se de um período de transição no Erário Régio com a saída do marquês de Pombal e a nova estruturação do órgão.

¹³ Trata-se da última provisão referente à construção naval, assinada pelo marquês de Pombal, como presidente do Erário Régio, em 16 de Janeiro de 1777.

¹⁴ Por invocação Jesus, Maria, José.

¹⁵ Para a construção da embarcação, utilizaram materiais (cabos e poleame da mastreação) do navio inglês Guilherme, encalhado na praia de Santo Amaro, Bahia.

Theodósio Gonçalves da Silva (Bahia)	1780	Navio do lote de mais de 1200 caixas
José Coelho Guimarães (Lisboa), Thomas Vieira da Silva (Lisboa) e Antônio Ribeiro Guimaraens (Bahia)	1781	Navio de 132 palmos de quilha e 44 de boca
Joaquim dos Santos (Lisboa) e Manoel Ferreira Alves (Bahia)	1781	Navio de 800 caixas
Marcos Gonçalves de Faria (Lisboa) e Manoel Francisco Serra (Bahia)	1781	Navio de 120 palmos de quilha e 42 de boca
João da Costa Maia (Lisboa) e Francisco Antonio de Etre (Bahia)	1781	Galera de 123 palmos de quilha, 40 de boca e 14 de pontal do porão
Jacinto Fernandes Bandeira (Lisboa) e Hermenegildo Neto da Silva (Bahia) ¹⁶	1781	Galera de 500 caixas
José Miranda Outeiro (Porto)	1781	Navio do lote de 360 toneladas
Luiz dos Santos Costa (Lisboa), Manoel Lourenço da Costa e José Moreira Duarte (Bahia)	1782	Embarcação de 105 palmos de quilha e 34 palmos de boca
João Vieira Caldas (Lisboa) e José de Oliveira Rapozo (Bahia)	1782	Embarcação de 103 palmos de quilha e 34 palmos de boca
Jacinto Fernandes Bandeira (Lisboa)	1782	Navio do lote de 700 caixas
João de Araújo Vianna (Lisboa) e João Francisco da Costa (Bahia)	1783	Navio de 120 palmos de quilha
Theodósio Glz' da Silva (Bahia)	1783	Navio de 132 palmos de quilha
João Vieira Caldas (Lisboa) e Manoel Ferreira Alves (Bahia)	1783	Navio de 130 palmos de quilha, 43,5 de boca, 14,5 de ponta no porão
João Antonio de Amorim Vianna (Lisboa) e Agostinho Gomes (Bahia) ¹⁷	1783	Navio de 117 palmos de quilha limpos
José Alz' Vianna (Lisboa) e Manoel José Froes (Bahia)	1785	Navio do lote de 140 palmos quilha e 49 de boca e 15,5 de pontal
Luiz dos Santos da Costa (Lisboa) e Manoel Lourenço da Costa (Bahia)	1786	Curveta do lote de 116 palmos e 38 de boca
João Antonio Vieira Caldas (Lisboa) e Theodosio Glz' da Silva (Bahia)	1794	Navio de 144 palmos de quilha e 49 de boca

1 Embarcações construídas na capitania da Bahia por provisões do Erário Régio, 1773-1794
Fonte: AHTC. Cód. 4218, 4219, 4220.

Os homens de negócio da capitania da Bahia e do Reino gozaram dos privilégios do fisco para construir embarcações e dinamizar suas atividades econômicas. Tais benefícios contribuíram para o crescimento da indústria de construção naval (que exigia investimentos demasiadamente elevados para um particular), mobilizando capitais para o desenvolvimento de atividades ancilares, como o estabelecimento de fábricas de cordoaria, enxárcia,

¹⁶ A embarcação por invocação Nossa Senhora da Conceição e São Francisco Xavier.

¹⁷ A embarcação estava sendo construída no Sítio das Alagoas.

lona, entre outras, além da criação e consertos de estaleiros¹⁸. Para Marieta Alves, a força do comércio marítimo e a profusão de construções navais decorriam do tráfico de escravos (Alves 1965, 139), «engrenagem do sistema mercantilista de colonização» e grande gerador de acumulação de capitais (Novais s.d., 105)¹⁹.

É eloquente a proposta de construção de um estaleiro de pedra por iniciativa dos principais comerciantes da Bahia, em 1776, recomendada ao marquês de Pombal pelo governador Manuel da Cunha Menezes, como iniciativa «de grande interesse, não só para os sobreditos Negociantes, más ainda para a Real Fazenda, e deferença desta Cidade». A autoridade noticia o caráter provisório dos estaleiros de madeira²⁰, cuja despesa para se fabricarem seria de «seiscentos mil réis e mais», sendo utilizados apenas para a construção de um vaso, pois «huma vés servidos, ficão totalmente incapazes, e elles Negociantes com o dezembolço, daquelas quantias» (fig. 2)²¹.

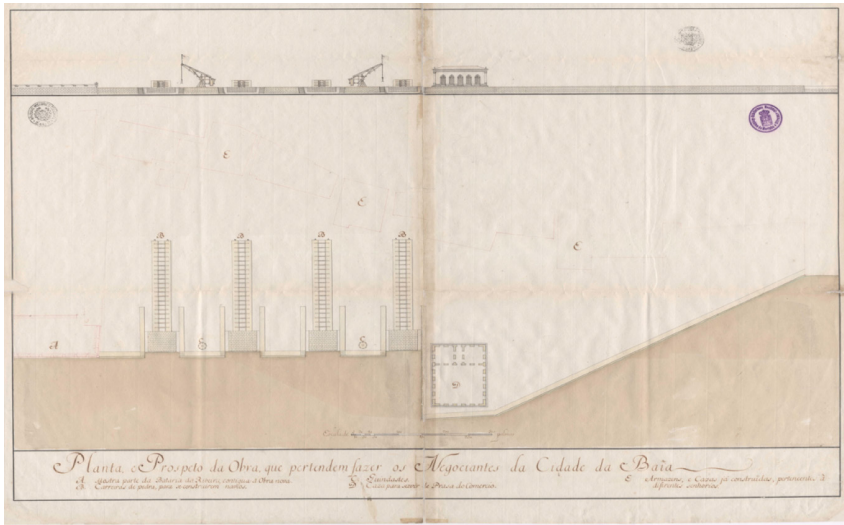
A proposta é citada por Lapa como elucidativa de que os interesses particulares uniam-se ou complementavam aos estatais (Lapa 1973, 235). Marieta Alves, por outro lado, em artigos sobre o comércio marítimo e

¹⁸ Tal desenvolvimento já foi fartamente apontado (Lapa 1968; 1973). Merece destaque, entretanto, a proposta, exposta por Marieta Alves, do patrão-mor da Ribeira das Naus, Thomaz de Souza, que conhecendo as avultadas despesas geradas pela importação de materiais para a construção naval, propôs à Coroa, em 1759, o estabelecimento de uma fábrica de enxárcias, lonas, amarras, trem e outros da mesma natureza, utilizando o linho de espécies locais, gravatá e ticum, alternativas ao cordame europeu (Alves 1965, 135; AHU, CA, cx. 24, Doc. 4662-4664: Ofício do Vice-Rei Conde dos Arcos para Thomé J. da Costa Corte Real, no qual informa favoravelmente acerca da concessão, pedida pelo Capitão Thomaz de Souza e outros, para o estabelecimento de uma fábrica de enxárcias, amarras, lonas, etc. Bahia, 12 de agosto de 1759).

¹⁹ Apesar da maioria dos negociantes/armadores aqui abordados estarem envolvidos com o tráfico de escravos, desenvolviam uma diversidade de atividades econômicas. O rigor metodológico não permite afirmar que o seu êxito econômico se assentava no tráfico, sem um estudo minucioso das atividades financeiras de cada um. Como destacou Maria José Rapassi Mascarenhas, ao investigar os elementos da riqueza dos homens de negócio na capitania da Bahia, durante a segunda metade do século XVIII, «para manter e acumular riquezas, era necessária a multiplicidade de atividades, pois, quando uma delas, ou um setor entrasse em crise, ou por qualquer motivo declinasse, as outras cobririam a diminuição ou ausência de rendimentos. Essa diversificação dava estabilidade à riqueza.» (Mascarenhas 1998, 250).

²⁰ Confirma-se, pela assertiva de Frédéric Mauro, de que os estaleiros da Época Moderna «são, o mais frequentemente, efêmeros». F. MAURO. *op. cit.*, 1973, 93.

²¹ AHU, CA, cx. 49, Doc. 9122 (*Ofício do Governador Manuel da Cunha Menezes para o Marques de Pombal, no qual recommenda e elogia a iniciativa dos commerciantes da Bahia para a construção de um Estaleiro de Pedra, a que se refere a representação seguinte. Bahia, 18 de Abril de 1776*). A proposta de criação do estaleiro é citada algumas vezes por Marieta Alves em artigos sobre o comércio marítimo e seus armadores na Bahia setecentista, elucidando o espírito empreendedor dos homens de negócio da capitania da Bahia (Alves 1965; 1967a; 1967b; 1968a; 1968b; 1970; 1971).



2 Planta do Estaleiro de Pedra. Fonte: AHU, CA, cx. 49, Doc. 9124. (Planta e prospecto da obra que pretendiam fazer os negociantes da cidade da Bahia (Caes, guindastes, armazéns e carreiras para a construção de navios). Anexo ao n. 9122)

seus armadores na Bahia setecentista, toma-a como ilustrativa do espírito empreendedor dos homens de negócio da capitania da Bahia (Alves 1965; 1967a; 1967b; 1968a; 1968b; 1970; 1971). Importante notar, conforme afirma Marcos Câmara, que «a centralização das atividades econômicas nas áreas portuárias e, portanto, a concentração de investimentos públicos e privados nas mesmas», é uma das «consequências mais visíveis [...] das formas de administração colonial, e do controle do espaço urbano» (Câmara 1988, 14).

Assim, a edificação de um estaleiro com materiais mais resistentes concorreria para benefício da Real Fazenda e para a diminuição dos gastos dos negociantes, pois a pedra possui um desgaste muito menor do que a madeira ao longo do tempo, representando uma redução de gastos na manutenção do estabelecimento. Baseados nos Actos de Navegação de Cromwell, «grande político da Europa», argumentaram sobre a necessidade de estabelecer um estaleiro eficiente, capaz de produzir vasos nacionais para transportar as mercadorias entre o reino e suas colônias, e o «Capp.^m com parte da equipagem seus Nascionaes». A equipagem de navios contribuiria para aprimorar a Marinha nacional²².

²² AHU, CA, cx. 49, Doc. 9123 (*Representação dos commerciantes da Bahia, na qual pedem licença para construir um Estaleiro de pedra desde a Cortina do Forte da Ribeira até ás pedras que estão da parte da Barra. Anexo ao número 9122*).

Para a construção do estaleiro, a Mesa de Inspeção trataria da arrematação ao «Pedr.^o que a fizer mais segura e barata, cobrando o seu embolso pello rendimento aplicado», que seria uma Contribuição Voluntária, com preço de arrematação «à maneira da Mesa do Bem Comum da Cidade de Salvador», já extinta. A contribuição deveria ser cobrada pelo Tesoureiro da Alfândega, sem que percebesse ordenado, como comerciante da Praça de Salvador. Recairia sobre:

[...] fardos e pacotes com capa (\$060 réis); caixa ou caxote de seco (\$050 réis); pipas de V.^o, Vin.^e e agoard.^e (\$060 réis); barr.cas de secos e molhado (\$040 réis); fundos de cobre, chapas e tudo o mais q' não traz capaz (\$020 réis); barras de ferro e chumbo (\$010 réis); escravos da Costa da Mina, Ang.^a ou nilra q.^l.q.^l.p.^{te}. q' se despachem na Alfândega (\$060 réis).²³

Os exemplos de coadunação dos interesses particulares e estatais são abundantes. Antonio José da Costa e Companhia, receberam mercê para a construção de um segundo navio na Bahia, através da provisão de 16 de Dezembro de 1776, por terem feito «avultadas despesas em favor de um dos estaleiros do Real Arsenal da Marinha da cidade».²⁴ Em 1782, António da Silva, morador da cidade da Bahia, visando o «bem comum da Praça», propõe à construção de um estaleiro na «porção de Marinha pertencente à Fazenda Real de V. Mag.^e, que se acha entre o Caes do Sodré e propriedades dos Padres de S. Felipe Nery, por se achar a mesma porção de Marinha devoluta». Pagaria a Real Fazenda, a mesma importância que o antigo inquilino, Manuel Glz' da Silva²⁵.

Também são dignas de notas, as propostas visando diminuir os gastos da Coroa com as construções reais. Em 1761, Manoel Al'z Barua propunha um longo arbítrio para a redução dos custos da produção de naus pela Coroa

²³ A proposta foi assinada pelos seguintes homens de negócio: Antonio Cardoso dos Santos, Clemente José da Costa, Fran.^{co} Borges dos Santos, Luis Coelho Ferreira, Manoel do Ó Fr.^e, David de Oliveira Lopez, Fructuoso Vic.^{co} Vianna, Mel. Glz' Alz', Antonio Alz' Vianna, Teodósio Glz' da Silva, Manoel Per.^a de Andr.^{de}, Antonio Lopes Alz', M.^{el} Alz' Monteiro, Manuel Joze de Carvalho, Gualter Miz' da Costa G.^{es}, Jozeph Carn.^{no} de Campos, Joaq.^{no} Caetano do Couto, Innocencio Jozé da Costa. Convém destacar, que não encontramos nenhuma resposta oficial para a iniciativa. Ao que tudo indica, não obtiveram êxito. (AHU, CA, cx. 49, Doc. 9122).

²⁴ AHTC, Cód. 4218, fl. 288. Lisboa, 16 de Dezembro de 1776. Provisão para a Junta da Real da Bahia.

²⁵ AHU, Bahia Avulsos (BA), cx. 138, Doc. 13521 (*Requerimento de António da Silva á Rainha, [D. Maria I], solicitando espaço de marina pertencente á Fazenda real, entre o Caes do Sodré e a propriedade dos Padres de São Filipe Neri, para ali construir um Estaleiro naval. Bahia, ant. 1782, Janeiro, 7*).

na capitania da Bahia, «importando menos cincoenta mil cruzados corendo a administração pello supp.^{te}». Em que consistiria? A economia começaria pela correta administração dos cortes de madeiras (concebida como a principal causa da carestia); jornais recebidos pelos oficiais, que deveriam ser capazes de fazer «andar direita a fabrica»; compra dos aprestos em Lisboa pela relação elaborada pelo mestre da Ribeira da Naus e pelo patrão-mor, ao invés de se realizar na capitania da Bahia, em mãos de negociantes, que levavam vultosas quantias na transação; maior controle institucional com o estabelecimento de dois livros de receita e despesa; e o estabelecimento de uma consignação que se faria suprir a despesa. A proposta foi apresentada a Mendonça Furtado e não encontramos devolutiva oficial²⁶.

Feitas estas exemplificações, retomamos a sugestão de Frédéric Mauro sobre as relações entre o Estado e os proprietários privados na construção naval na época moderna: «o triunfo de uma forma, entre outras, do capitalismo comercial [...] Este capitalismo comercial se mescla ou se junta amiúde com o capitalismo de Estado, sendo, por vezes, difícil fazer distinção entre os dois.» (Mauro 1973, 97). Ainda como ressaltou Nuno Madureira ao explicar o papel do Estado na regulação econômica:

[...] o estado monárquico e absolutista desempenhou um papel activo nos direitos de participação nos mercados, com decisões que atingiram, directa e indirectamente, todos os segmentos da sociedade. A concessão de prerrogativas a indivíduos e a grupos norteou-se por um duplo objectivo: por um lado, arrecadar novos rendimentos para a fazenda e melhorar a cobrança de receitas; por outra, alterar a distribuição dos rendimentos de modo a drenar recursos para sectores económicos e interlocutores privados, cujo interesse estratégico coincide a curto e médio prazo com os interesses da coroa. (Madureira 1997, 25)

Portanto, faz-se mister relativizar a ideia de uma ausência de «planejamento e previsão metropolitana» concernente à construção naval, uma incapacidade para o «racional aproveitamento das facilidades que a colônia oferecia» (Lapa 1973, 236)²⁷. Referindo-se aos navios que perfaziam o roteiro da Carreira da Índia, Charles Boxer aponta os esforços da Coroa

²⁶ AHU, BA, cx. 28, doc. 5403 (*Proposta de D. Manuel Alvares Barua para dirigir e administrar o fabrico das naus no estaleiro da Bahia, garantindo em cada uma a economia de 50 mil cruzados. Bahia, 12 de setembro de 1761. Anexo ao n. 5401*).

²⁷ Evaldo Cabral de Mello, tratando da capitania de Pernambuco, no século XVII, afirma que as práticas abusivas da Câmara e do Provedor da Fazenda Real, quanto ao valor dos fretes e carga dos navios, originou o desinteresse dos homens de negócio pela construção naval (Mello 2007 [1975], 130).

portuguesa para desenvolver a construção naval no Brasil, apesar da carência de construtores, desde o século XVII, visto que as madeiras brasileiras eram consideradas mais resistentes que a teca indiana (Boxer 2017 [1969], 210). Frédéric Mauro, entretanto, destacou que essa crescente importância, teve suas bases estabelecidas em finais do século XVI, pelo governador Francisco de Sousa, com as «fundações do arsenal da Marinha e do novo estaleiro naval, construído por engenheiros que o governador anterior, Manuel Telles Barreto, tinha mandado vir [para Salvador]» (Mauro 1997, 74). Importância inquestionável para Russell-Wood, devido à localização marítima, «a Bahia de Todos os Santos era excepcional: um soberbo porto natural com 200 kms. de circunferência, uma área de 1.050 km² de superfície, e uma barra muito larga». Principal porto do Brasil entre os séculos XVI e XVIII, Salvador se constituía, por volta de 1700, na «mais importante cidade do Império português, o principal exportador de açúcar e fumo para a Europa e a capital da colônia mais rica de Portugal» (Russel-Wood 2001, 84, 86).

O Estado, as instituições e a construção naval: um panorama de sua estrutura e funcionamento

Nos primórdios da colonização do Estado do Brasil, a Coroa tratou da organização da construção naval e organização portuária, jurisdições do governador-geral, do provedor-mor e da Companhia de Comércio do Brasil. O Regimento dado a Tomé de Sousa, em 1548, incentivava a construção naval no ultramar, com isenções e subsídios. No capítulo 15, trata-se da construção, armação e aparelhamento para «serviço da terra e defesa do mar»; no capítulo 29, disserta-se acerca da construção realizada por particulares, quase uma repetição do capítulo 22 do Regimento do provedor-mor, destacando os tipos de navio a serem construídos, sendo que «os de quinze bancos ou daí para cima, e que tenham de banco a banco três palmos de guoa», não deveriam pagar «direitos nas alfândegas do Reino; de todas as munições e aparelhos que para os ditos navios forem necessários». Mais ainda, as embarcações de «dezoito bancos e daí para cima, hajam mais quarenta cruzados de mercê, à custa da minha Fazenda, e para ajuda de os fazerem [...]». No capítulo 30, trata-se da construção de navios pelas capitanias, realizadas à custa da Fazenda Real, por ordem do governador e execução do provedor (Mendonça 1972a, 35-51). No Regimento dado a Roque da Costa Barreto, em 1677, observa-se uma maior preocupação com a fiscalização dos portos. A construção de embarcações é comentada ape-

nas, quando se reporta a conservação das matas no capítulo 25 (Mendonça 1972b, 739-871)²⁸. Assim, recaía sobre o provedor da capitania da Bahia o cuidado com a construção naval, mediado, sem dúvida, pelo governador-geral.

A Companhia Geral do Comércio do Brasil, criada, em 1649, nos quadros da Guerra de Restauração, foi uma sociedade anônima, a primeira em Portugal, nascida da necessidade da Coroa em «privatizar» a defesa da navegação do Brasil. Pelo seu estatuto, sua única obrigação era a de construir e manter uma armada de trinta e seis vasos de guerra (divididos em duas esquadras de dezoito navios cada, correspondentes às frotas comerciais do Brasil), embora barcos de guerra não deixaram de transportar mercadorias. Tinha o estanco da introdução no Brasil dos quatro principais gêneros alimentícios importados: vinhos, farinhas, azeites e bacalhau, além do estanco do corte e transporte do pau-brasil. A Companhia detinha também autorização para fabricar navios onde fosse mais conveniente, inclusive nas conquistas. Nunca teve em ação os trinta e seis vasos de guerra, sempre com uma atuação irregular nas frotas, alcançando uma média de uma frota a cada dois anos. Após a morte do rei D. João IV, as críticas se asseveraram, passando, em 1662, por uma reforma do estatuto, na qual se tentou manter ainda o caráter de empresa privada. No entanto, em 1664, transformou-se em Tribunal Régio e foi incorporada ao Estado como Junta Geral do Comércio, existindo até o ano de 1720 (Freitas 1951a; 1951b; 1951c; Costa 2002).

Elucidativo do papel da Junta Geral do Comércio na construção naval, na Bahia, é a ordem de Sua Majestade para o provedor-mor da Fazenda Real do Estado do Brasil, Francisco Lamberto, para se estabelecer a fábrica de navios naquela capitania em 1683:

[...] as madeiras se façam por ajustamento e daqui [do Reino] se vos remeterá a ferragem, pregadura massame e um mestre para que os navios se façam pela bitola dos que se obram nesta ribeira [de Lisboa] e hei por bem aplicar o donativo dos açúcares e a despesa que se fizer no benefício do estaleiro que orçais em cinco para seis mil cruzados havendo de se fabricar também navios para a Junta Geral do Comércio, se poderá fazer metade por esta e também o donativo da paz de Holanda para o que tudo receberéis ordens pelo Conselho da Fazenda.²⁹

²⁸ Sobre os diversos regimentos dados aos governadores-gerais, ver: Santos 2009.

²⁹ Ministério da Educação e Saúde. Biblioteca Nacional. Documentos Históricos. Livro 1.º de Regimentos. 1653-1684. vol. LXXIX. Rio de Janeiro: Tip. Baptista de Souza, 1948, p. 371.

A provedoria estabelecida na capitania da Bahia, nas palavras de Pedro Puntoni, constituía-se numa «ramificação do sistema centralizado que tinha a cabeça em Salvador» e teve a construção naval entre as suas jurisdições (Puntoni 2013, 119). Nas notas preliminares ao Regimento do provedor-mor e dos provedores de Fazenda, Marcos Carneiro de Mendonça destaca o incentivo à construção naval presente no Regimento dado a Antonio Cardoso de Barros, encarregado provedor-mor: «Esboça-se [...] um incentivo fiscal para a indústria de construção naval, isentando-a de impostos desde que obedeça essa construção a determinadas prévias de tamanho e forma para bem servir à Colônia em caso de Guerra» Dispõe o Regimento sobre a construção naval, sua organização e hierarquia: o capítulo 21, determina que somente podiam construir embarcações aqueles com autorização do provedor ou do governador-geral, as licenças seriam concedidas a pessoas abastadas e seguras; o capítulo 22, trata sobre o tamanho das embarcações de remo, que deviam ter quinze bancos ou mais, obtendo a isenção dos direitos alfandegários as munições e aparelhos necessários, embarcações com mais de dezoito bancos teriam, ainda, 40 cruzados de mercê, se fabricadas em um ano; o capítulo 23, estipula que se o governador-geral julgar necessário construir alguma embarcação em outra capitania, expediria as ordens necessárias e o custo de tal navio será carregado em receita sobre o almoxarife da capitania, em que se fizer a construção; por fim, o capítulo 24, estabelece que aqueles que construírem, no Estado do Brasil, embarcações de cento e trinta tonéis ou mais recebam mercê e gozem da mesma liberdade dos que constroem no Reino, «porque será meu serviço e proveito dos meus Reinos, pela abundância de madeiras que há nas ditas terras do Brasil, fazerem-se lá naus» (Mendonça 1972a, 90-98). Dessa forma, pelo regimento do provedor-mor e do governador-geral, observa-se que a mercê para construção de embarcações por particulares era concedida a pessoas abastadas, seguras e honradas.

Elucidativo do papel central da capitania da Bahia nos quadros do império ultramarino, em 1714, Sua Majestade, atendendo ao bem comum de seus vassallos, aumento e conservação de suas fazendas e comércio, foi servido resolver que, em todo o Estado do Brasil, houvesse fragatas de guarda-costas, para com elas evitar os importantes e continuados roubos e insultos que, nos mares da mesma costa, têm feito e cometido os corsários inimigos e levantados que ali iam piratear. O marquês de Angeja, então vice-rei do Estado do Brasil, recebeu a incumbência de produzir duas fragatas de trinta peças de artilharia cada uma, para cumprir esta tarefa. No entanto, o vice-rei achou por bem ajustar a compra de uma fragata de vinte

peças, que estava surta no porto da cidade do Salvador, e mandar produzir outra, de quarenta. O Conselho Ultramarino, em consulta de cinco de Dezembro de 1716, afirma serem:

[...] excessivas [as] despesas que o marquês tem feito e vai fazendo, para estabelecer esta fábrica de navios que diz lhe mandou Vossa Magestade assentar naquela cidade, assim para nela se fabricarem como para mandar madeiras para esta ribeira, e que os armazéns que faz baixos e altos são de tal capacidade e grandeza que parece excedem os desta Corte, pois têm de frente 530 palmos e que a consignaço de cento e vinte mil e quinhentos cruzados cada ano [sobre a dízima da Alfândega e Direito dos Escravos que vão para as Minas] que impôs para esta fábrica não poderiam chegar para metade dela, e será necessário pôr nisso a moderação devida [...].³⁰

Na segunda metade do século XVIII, são reconhecidas por ampla historiografia as medidas de Carvalho e Melo para estimular, controlar e alargar o comércio do Reino e de suas possessões³¹. Não são negligenciáveis as informações do governador e capitão general da capitania da Bahia, Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro:

Estando persuadidos os comerciantes desta Praça dos desejos de Sua Magestade no aumento da navegação e construcção de navios, se tem animado de tal forma os mesmos que, havendo-se já neste anno lançado a agua três, se achão actualmente seis quilhas sobre os picadeiros, além de outras tantas ideidas para que se juntão madeira. Hum destes hé o honrado Theodosio Gonçalves da Sylva, dono de dous navios já fabricados nos estaleiros da Marinha desta Cidade, e ao qual eu persuadi a fazer hum terceiro de maior lote que os dois que tem para que o Serviço de Sua Magestade se podesse delle utilizar [...].³²

Uma análise mais detida mostra-nos que a atuação estatal, fundamental à manutenção do sistema mercantil, antecedeu a segunda metade do século XVIII, embora a historiografia tenha se voltado, por vezes, com certo pessimismo, para o reinado de D. João V, «o reinado do ouro em Portugal», nas

³⁰ AHU, BA, cx. 09, doc. 778 (*Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o vice-rei e governador geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa sobre duas fragatas que se considera necessário para guardar a Costa. Lisboa, 7 de janeiro de 1715*).

³¹ No que diz respeito à construção naval, ver: Godoy 2007; Malvasio 2009; Fonseca 2010; Almeida, Faust 2014.

³² AHU, CA, cx. 48, doc. 8951 (*Ofício do Governador Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro, no qual diz que tomara grande desenvolvimento a construção de navios mercantes e informa favoravelmente acerca do seguinte requerimento de Theodosio Gonçalves da Silva. Bahia, 18 de Outubro de 1775*).

palavras de Vitorino Magalhães Godinho, caracterizado por «rápida diminuição da agricultura, e da nascente indústria dos tecidos, das indústrias náuticas e do comércio marítimo» (Godinho 1975, 212). Aqui vale ressaltar a advertência de Joaquim Romero Magalhães para quem, desde o início, «as cousas do mar permitiram fazer-se Portugal», isto é, a formação e coesão do Reino só foi possível a partir da circulação marítima (Magalhães 2012, 11).

Ora, a Marinha descrita na década de 1770 pelo intendente da Marinha, Rodrigo da Costa e Almeida, constituiu-se em períodos anteriores. Cumprindo as ordens do marquês de Pombal, apresentou informações gerais sobre a empresa marítima baiana: o número de oficiais empregados, nomeados por provisões régias e pelas autoridades coloniais, seus ordenados e emolumentos; os materiais existentes na Ribeira das Naus e os que precisavam ser adquiridos para a manutenção da mesma e a relação de todas as embarcações existentes na capitania da Bahia, pertencentes à Fazenda Real. Remeteu a relação das 15 embarcações grandes e pequenas que se achavam em serviço na Ribeira, pertencentes a Sua Majestade:

A Curveta por invocação N. Sr.^a do Crato S. Roque e Almas, do serviço das Ilhas de Santo Thomé e Príncipe; um Bergantim de dezoito remos de Palameta, com seu Camarim de Vidraças, Ornato, e Coxins de Damasco, o qual não serve por carecer de concerto; um Escaler chamado Dourado, de dezoito remos, em que nelle embarca o Il.^{mo} e Ex.^{mo} S.^r Conde governador, por não se estar capaz o dito Bergantim; um escaler dito por nome Espaldarte de dez remos em que nele embarca o intendente da Marinha; um Escaler dito chamado Tubarão de dez remos, que serve de [estado] quando vai ao mar o Il.^{mo} e Ex.^{mo} S.^r Conde Gov.^{or}; um Escaler dito de oito remos chamado o Lisboa, do serviço actual da Ribeira em que nele anda o Patrão-mor; um Escaler de seis remos, equipado com Gallez, do serviço da Fortaleza do Mar; uma Barca com Velas Latina, que não serve por carecer de concerto grande, e com sua Lanxinha, que serve a dita Barca das conducoens das Madr.^{as} da Villa de Cayru, para este Arsenal; um Batelão grande de fazer e suspender amarraçoens que tão bem serve de conduzir Artelharias para as Fortalezas da Marinha; um dito mais pequeno que serve para carga, e descarga das Naus p.^a a factura das agoadas das ditas; um dito mais pequeno, que serve para ajudar o mesmo serviço; uma lanxa com oito remos de Boga, que serve p.^a conduzir Carpinteiros, e callafates, para bordo das Naus, quando carecem de concertos; uma lanxa de Palameta, que serve para a alimpar o [molhe] e betar o [Ló do fora] e tão bem para reboques chamada á Olandeza; duas Lanxinhas pequenas que servem de Alvarenga das Naus quando vem a este Porto.³³

³³ AHU, CA, cx. 44, doc. 8263 (*Relação de todas as embarcações grandes e pequenas, que havia na Ribeira da Bahia, pertencentes á Fazenda Real. Bahia, 28 de Julho de 1770. Anexo ao n. 8254*).

Por seu turno, em 1775, o governador da capitania da Bahia, Manuel da Cunha Menezes, informava a Martinho de Mello e Castro, as embarcações que existiam nas capitanias sob governo da Bahia, indicando as Freguesias e qualidades. Freguesias da Cidade da Bahia: 7 navios, 37 curvetas, 3 galeras, 55 sumacas, 3 barcos, 50 lanchas, 35 saveiros, 188 canoas, 61 jangadas; Freguesias no Subúrbio da Cidade: 3 sumacas, 5 barcos, 61 lanchas, 71 saveiros, 405 canoas, 75 jangadas; Vila de São Francisco: 8 barcos, 45 lanchas, 35 saveiros, 228 canoas; Vila de Santo Amaro: 2 barcos, 28 lanchas, 5 saveiros, 121 canoas; Vila de Cachoeira: 1 sumaca, 16 barcos, 27 lanchas, 1 saveiro, 123 canoas; Vila de Maragogipe: 2 barcos, 32 lanchas, 4 saveiros, 144 canoas; Vila de Jaguaripe: 2 barcos, 92 lanchas, 4 saveiros, 113 canoas; Vila da Abadia: 8 sumacas, 70 canoas, 5 jangadas; capitania e Comarca dos Ilhéus e suas Vilas e Freguesias: 2 sumacas, 6 barcos, 126 lanchas, 1559 canoas, 10 jangadas; capitania e Comarca de Porto Seguro e suas Freguesias: 10 sumacas, 62 lanchas, 2 saveiros, 1 canoa; capitania e Comarca de Sergipe de El Rei e suas Freguesias: 14 sumacas, 666 canoas, 4 jangadas; capitania do Espírito Santo e suas Freguesias: 10 sumacas, 8 barcos, 33 lanchas, 70 canoas. No total, contavam as do governo da capitania da Bahia com 7 navios, 37 corvetas, 3 galeras, 76 sumacas, 52 barcos, 556 lanchas, 157 saveiros, 3688 canoas, 155 jangadas. Ressalta que as embarcações mencionadas não totalizam aquelas que entram e saem do porto da Bahia diariamente, mas aquelas cujos donos são residentes na cidade³⁴.

Entretanto, apenas para a segunda metade do século XVIII dispomos de documentação serial capaz de nos oferecer uma aproximação da indústria naval, as fontes fiscais, mais especificamente, as provisões com as isenções dos direitos alfandegários antes referidas³⁵. A produção dessas fontes seriais deve-se as reformas de D. José I, com a criação de instituições

³⁴ AHU, CA, cx. 47, doc. 8837-8844 (*Ofício do Governador Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro no qual se refere a remessa dos seguintes documentos. Bahia, 05 de outubro de 1775*); (MAPPAS (4) semelhantes aos que já se achão descriptos sob os ns. 8812-8815); (*MAPPAS geral de toda a qualidade de embarcações que há nas Capitanias do Governo da Bahia e navegação para os Portos da Europa, África e América e de todas as embarcações que navegam de porto a porto pela Costa do Brasil, como também dos barcos, lanchas e outras pequenas embarcações que navegam pelos rios e ribeiras pertencentes a este governo na condução dos víveres e pescado para a sua sustentação, com o número dos marinheiros e pescadores forros e captivos, que há em cada uma das freguesias, com distinção das comarcas a que pertencem. Bahia, 30 de Agosto de 1775. Anexo ao n. 8837*). Quanto a importância da navegação de cabotagem, ver: Dias 2011.

³⁵ Aproximação, pois não necessariamente constituem-se na totalidade, uma vez que pode ter havido construção de embarcações sem a graça régia das isenções. Entretanto, não encontramos referências as mesmas em nossas pesquisas.

centralizadoras como o Erário Régio no Reino, as Juntas da Fazenda no Ultramar e a Intendência da Marinha e Armazéns Reais na capitania da Bahia³⁶.

O Erário Régio foi criado por Carta Lei de 22 de Dezembro de 1761 e funcionou até 1832, substituindo a Casa dos Contos, com o propósito de centralização das finanças e «conservação da Monarquia»³⁷. Concebido por Jacome Ratton como um «monumento que por si só bastaria para eternizar a memória do monarca D. José I», sua primazia vem sendo destacada por ampla historiografia (Ratton 2007 [1813], 226), sobretudo durante o período em que teve como presidente e inspetor geral Sebastião José de Carvalho e Melo, cujo consulado caracterizou-se pelo estímulo e proteção «as iniciativas particulares com uma significativa ampliação das prerrogativas concedidas a sectores da indústria e do comércio» (Madureira 1997, 24). Para Fernando Tomaz, a importância do Tesouro Régio ocorre

[...] não só pela eficácia revelada como, sobretudo, pelo alcance político de que se revestiu. Teve por finalidade instituir um sistema de centralização de receitas e despesas do Estado, dotando, deste modo, o poder central de um instrumento de controle eficaz das finanças públicas. (Tomaz 1988, 355)

As Juntas da Fazenda Real, na concepção de Arno Wehling, constituíram-se nos «eixos coloniais de toda a política econômica (e não apenas fazendária) do Império português» até a chegada de D. João, em 1808 (Wehling 1986, 111).

³⁶ Virgínia Rau, em seus estudos da economia marítima portuguesa, após exaustivo trabalho de pesquisa arquivística, conclui que apesar da reconhecida importância do tráfico marítimo para Portugal, «é somente a partir do século XVIII, e em especial do segundo quartel desse século, que os estudiosos têm à sua disposição material suficiente e em séries contínuas [...]» (Rau 1961, 65-66).

³⁷ Em ordem cronológica, os presidentes do Erário Régio: Sebastião José de Carvalho e Melo - nomeado em 29 de Dezembro de 1761, tomou posse em 11 de janeiro de 1762 e ocupou o cargo até 05 de março 1777; Pedro José de Noronha Camões Albuquerque Moniz e Sousa, 4º Conde de Vila Verde e 3º marquês de Angeja - nomeado em 14 de março de 1777, tomou posse em 15 de março de 1777 e ocupou o cargo até 11 de março de 1788, quando de seu falecimento; Tomás Xavier de Lima Nogueira Vasconcelos de Teles e Silva, 13º Visconde de Vila Nova Cerveira e 1º marquês de Ponte de Lima - nomeado em 12 de março de 1788, tomou posse em 18 de março de 1788 e ocupou o cargo até 1800, quando de seu falecimento; Rodrigo Domingos de Sousa Coutinho, 1º Conde de Linhares - nomeado em 06 de janeiro de 1801, tomou posse em 12 de janeiro do mesmo ano, permanecendo até 1803; Luís de Vasconcelos e Sousa, 1º Conde de Figueiró - nomeado em 31 de agosto de 1803, tomou posse em 10 de setembro do mesmo ano e esteve na condição de presidente do Erário Régio até 26 de novembro de 1807, quando, acometido por graves problemas de saúde, foi nomeado por D. João um Conselho de Governadores para presidir a instituição. Por provisão de 10 de janeiro de 1809, foi aposentado da sua função de presidente do Erário Régio e substituído por Cipriano Ribeiro Freire (Paixão, Cardoso 1999).

Foram estabelecidas ao longo da década de 1760 e concentraram questões de ordem financeira das capitânicas do Brasil. Entre as suas principais atribuições, destacam-se a gestão dos rendimentos régios e a realização da sua arrecadação; organização e pagamento das folhas dos ordenados eclesiástico, civil e militar e de todas as despesas públicas com vistas a diminuir os gastos do Estado; supervisão de outros órgãos, com decisão sobre suas contas, como a alfândega, casa da moeda, intendência da Marinha e armazéns reais, envio semestral ao Erário Régio, de livros de balanço, contendo as receitas e despesas da capitania, entre outros (Cf.: Wehling 1986; Carrara 2009a; 2009b; Farias 2018).

Instituições cimeiras, durante os primeiros anos de funcionamento da Junta da Fazenda da capitania da Bahia, foram realizadas inúmeras críticas à estrutura e dinâmica da Ribeira das Naus de Salvador pelos oficiais da nova instituição, que acreditavam que o órgão gerava grandes despesas ao Erário Régio, devido ao número excessivo de oficiais e confusão observada na escrituração dos livros contendo as receitas e despesas, o que dificultava, por óbvio, a fiscalização, necessitando de intervenções enérgicas. O contador geral do Estado e escrivão da Fazenda, Antonio Ferreira Cardoso³⁸, na concepção de Marcos Carneiro de Mendonça, responsável por estabelecer «as normas de instalação da contabilidade do Erário Régio no Brasil» (Mendonça 1968, 18)³⁹, afirmava, em 1766, ao tratar das entidades que interferiam na boa gestão fazendária:

Na Ribeira das Naos se despende em cada hum triênio em jornaes de Mes-
 tres, officiaes, e pretos, mais de cem mil cruzados sem haver fabricar lhe
 Não, que respeita a cada hum dia de trabalho a muito perto de 400\$000 réis
 e esta administração também se não acha com as devidas cautelas, para não
 haver extração, e hé preciso applicarem se lhe pella grande quantia que se
 despende.⁴⁰

³⁸ Antonio Ferreira Cardoso, que Marcos Carneiro de Mendonça informa ter implementado o método mercantil nas Juntas da Fazenda do Brasil, nunca saíra da capitania da Bahia. O oficial, que possuía larga experiência no exercício de serviços fazendários, tendo servido no Reino de Angola os officios de «Escrivão da Fazenda Real, Vedoria e Matrícula da Gente da Guerra, Contador Geral e Escrivão da Feitoria Real», passara para a Bahia por Ordem Régia de 05 de Julho de 1762 e nela permaneceu, em meio à inúmeros conflitos com o provedor, até 1767, quando enviado definitivamente ao Reino. Foi Sebastião Francisco Betammio Responsável pela aplicação do novo método nas várias instituições da Bahia e em outras capitânicas (Farias 2016).

³⁹ A expressão «Erário Régio no Brasil» é utilizada por Marcos Carneiro de Mendonça para se referir à Junta da Real Fazenda estabelecida na capitania da Bahia (Mendonça 1968).

⁴⁰ AHU, CA, cx.39, doc. 7414 (*Relatório do Contador geral, no qual refere quaes as entidades que tem interferência na arrecadação das receitas da Fazenda Real e indica o pessoal e livros novos que era preciso estabelecer para a boa organização dos respectivos serviços. Bahia, 16 de agosto de 1766. Anexo ao n. 7413*). O documento encontra-se transcrito em Mendonça 1968, 37-48.

Da mesma forma, o desembargador e deputado da Junta da Fazenda Rodrigo Coelho Machado Torres, em 1767, informando ao governador Conde de Azambuja acerca dos descaminhos da Fazenda que haviam na provedoria da Bahia, apontava que «nas férias da Ribeira era tanta desordem, e avultada a despesa sem luzimento, que V. Ex.^a foi servido manda-la suspender»⁴¹.

Decerto, se não constituíram fator objetivo decisivo, tais denúncias contribuíram para o fim da vetusta instituição, a provedoria da Fazenda da Bahia, e criação, em 1777, da Intendência da Marinha e Armazéns Reais, que assumiu a administração da Ribeira das Naus responsável pela gestão dos três armazéns (Materiais da Coroa, Mantimentos e Munições de Guerra) e o governo da Vedoria dos Regimentos da Cidade e Presídio do Morro de São Paulo, tendo Rodrigo da Costa e Almeida sido nomeado seu primeiro intendente, vencendo o mesmo ordenado e propinas do provedor⁴².

No Alvará de sua criação, justifica-se o seu estabelecimento devido «a péssima administração [da] provedoria, cujas inveteradas desordens [...] deram justo, e necessario motivo [...] de fazer uma bem regulada reforma dos ditos Armazéns Reais e Vedoria». Referente à construção naval, o capítulo II do Alvará destaca o cuidado com as arqueações das embarcações de África, vistoria das obras reais, «pois que todas as outras obras Reaes, além destas, ficarão pertencendo, e serão da jurisdição da Junta da Administração da Fazenda», que deveria contribuir para a diminuição das despesas extraordinárias⁴³.

Inferimos, então, que durante o consulado pombalino as construções empreendidas pelos particulares, nos estaleiros da cidade da Bahia, estavam sob jurisdição da Junta da Fazenda e não da Intendência da Marinha. Demonstrativo disso são as provisões autorizando as construções de embarcações, sempre dirigidas à Junta da Fazenda, bem como todas as correspondências referentes à organização e vigilância das mesmas. Os mestres da Ribeira eram demandados para avaliar os gêneros necessários à construção, caso à Junta da Fazenda acreditasse forçoso, por duvidar da fé dos mestres contratados pelos homens de negócio da capitania⁴⁴. O papel dos oficiais

⁴¹ AHU, CA, ex.41, doc. 7662 (*Ofício do Desembargador Rodrigo Coelho Machado Torres, para o Conde Governador, sobre o mesmo assunto do documento antecedente. Bahia, 17 de julho de 1767. Anexo ao n. 7661*). O documento encontra-se transcrito em Mendonça 1968, 69-71.

⁴² Sobre a Intendência da Marinha, ver: Leivas, Scavarda 1972.

⁴³ AHU, BA, ex. 164, doc. 12442 (*Alvará do rei [D. José], entre outros assuntos, extinguindo o Conselho da Fazenda e o emprego de provedor-mor dela. Bahia, 06 de Março de 1770*).

⁴⁴ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ), Relação da Bahia, Códice 539, vol. 4.

ultramarinos sofrerá mudanças, conforme veremos adiante, sob o reinado de D. Maria I, com a possibilidade dos riscos das embarcações serem realizados na Bahia.

Embora a documentação não seja tão precisa quanto ao papel dos oficiais da Ribeira nos empreendimentos privados, através do exame de diversos elementos, parece-nos plausível afirmar que as construções eram realizadas, conforme afirmou Frédéric Mauro, «nas transações entre negociantes e artesãos» (Mauro 1997, 92) e, na capitania da Bahia, mediada pela Junta da Fazenda. Em que consistia tal mediação? Grosso modo, quando da ocorrência de conflitos, o governador-geral e presidente da Junta da Fazenda trataria de acomodar as jurisdições.

É o que podemos depreender, entre tantos, de um requerimento do capitão e comerciante Theodósio Gonçalves da Silva, no ano de 1775⁴⁵. Solicitando uma licença para construir no Estaleiro Real da Ribeira uma Nau de 160 palmos de quilha, argumentando faltar capacidade nos estaleiros da Preguiça e da Ribeira de Itapagipe para uma obra de tal dimensão⁴⁶. O governador Manuel da Cunha Menezes deu parecer favorável, considerando «incômodos» os estaleiros referidos. Entretanto, não deixou de consultar o intendente da Marinha, que foi contrário à pretensão do «honrado» negociante, sustentando seus argumentos na segurança e capacidade do estaleiro de Itapagipe e no Capítulo 21 do Regimento do provedor da Ribeira, o qual afirmava que «o provedor não consentirá haver pessoa alguma na Ribeira das Naus, de qualquer sorte que seja, que trabalhe mais que em serviço das coisas da Ribeira» (Silva 1856, 314). O governador «não se atreveu a dar despacho», aguardando resolução de Martinho de Melo

⁴⁵ O requerimento de Theodósio Gonçalves da Silva é citado por Marieta Alves mostrando o quão ativo era o negociante, possuidor de «6 navios de grande lote, que navegavam para os portos do Reino, América, Ásia e Costa da Mina» (Alves 1967b, 598).

⁴⁶ AHU, CA, cx. 48, Doc. 8952 (*Requerimento do Capitão e commerciante Theodosio Gonçalves da Silva, em que pede licença para construir no estaleiro Real da Ribeira uma nau de 160 palmos de quilha, pela falta de capacidade dos estaleiros da Preguiça e Itapagipe para um navio de tal dimensão. Anexo ao n. 8951*). Para o intendente da Marinha Rodrigo da Costa e Almeida, o estaleiro tinha plenas condições de construir a embarcação de Theodósio da Silva e o seu receio assentava-se no ocorrido com a Nau Victória, que deu em seco. Entretanto, o incidente não ocorreu devido à topografia natural, mas por descuido no seu reboque. Considerando que, desde meados do século XVII, o estaleiro de Itapagipe se encontrava em funcionamento, construindo grandes embarcações, sem apresentar maiores problemas, cremos que o negociante buscava aproveitar-se das comodidades do Estaleiro Real. Como mostrou Frédéric Mauro «[...] os comerciantes – capitalistas ou o Estado preferem estar próximos, durante a construção, para melhor supervisionar esta construção, pois, doutro modo, se veriam obrigados a nomear inspetores ou “comissários”. E, em consequência, os estaleiros dos grandes navios se localizam de preferência nos grandes portos, junto às capitais financeiras e comerciais» (Mauro 1973, 94).

e Castro, mas buscou intervir a favor do negociante, assegurando que a «Fazenda Real nunca poderá ter prejuízo com semelhante construção, mas antes pelo contrario se lhe faz o benefício de consertar a Carreira, que tem alguma danificação causada da muralhada em aguas grandes»⁴⁷.

Em 1797, são enviadas ao governador D. Fernando José de Portugal e Castro, novas «Instruções para o intendente da Marinha e Capitão do Pôrto», visando sistematizar a administração do arsenal, tornando-a compatível com a da Cidade de Lisboa, e não se observam mudanças consideráveis em relação à fabricação de embarcações por parte dos particulares, embora fossem as instruções bastante detalhadas sobre a construção naval e a organização do trabalho. Destaca-se, tão somente, a «obrigação do intendente [em] responder por todos os trabalhos, construcções, e obras que dependerem do Real Arsenal»⁴⁸.

Quanto aos locais onde eram construídas as embarcações, são escasas as informações, sendo que algumas provisões informam que ocorreriam no estaleiro de Itapagipe, de acordo com Rodrigo da Costa e Almeida, «o melhor lugar, q' depositou a natureza para botação das Naus»⁴⁹. A avaliação do intendente parece não carecer de exatidão, pois tem-se notícia do funcionamento do Estaleiro de Itapagipe, «local muito abrigado», em 1659, construindo uma nau de 1000 toneladas (Mauro 1973, 74). Luis dos Santos Vilhena, em finais do século XVIII, afirma:

[...] tanto na Ribeira, como nos Estalleiros da Praya da Preguiça, hé que setem feito, cfazem amayor parte das Embarcaçoens da Nossa Marinha, assim Real, como Mercantil, por serem estes Estalleiros preferíveis atodos os que pode haver no Brasil; edestes há dentro nesta Baía tantos, que não será fácil o numerallos, visto que ainda a necessidade não obrigou a fazer esta indagação. Dos de Itapagipe, distante huma légua da Cidade, he que os Comerciantes se servem de Ordinario para a Construcção dos seus Vazos demayor porte, havendo naquelle Citio capacidade para se fazerem muitos ao mesmo tempo.⁵⁰

⁴⁷ AHU, CA, cx. 48, Doc. 8951 (*Oficio do Governador Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro, no qual diz que tomára grande desenvolvimento a construção de navios mercantes e informa favoravelmente acerca do seguinte requerimento de Theodosio Gonçalves da Silva. Bahia, 18 de Outubro de 1775*).

⁴⁸ Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BNRJ), Secção de Manuscritos, I-31, 30, 59.

⁴⁹ AHU, CA, cx. 48, Doc. 8953 (*Informação desfavorável do Intendente da Marinha Rodrigo da Costa e Almeida, dirigida ao Governador, sobre a referida pretensão de Theodosio Gonçalves da Silva. Bahia, 3 de outubro de 1775. Anexo ao n. 8951*).

⁵⁰ BNRJ, Secção de Manuscritos. I-5, 2, 55 (Luis dos Santos VILHENA. *Recopilação de Noticias Soteropolitanas e Brasilicas. Tomo I. fl. 124 v, 125*).

Ao mesmo tempo em que o Estado português assegurou os incentivos fiscais, previstos desde a estruturação da Monarquia⁵¹, buscou evitar os abusos que pudessem ser cometidos pelos homens de negócio da graça concedida por El Rei. Durante o período em que o marquês de Pombal ocupou o lugar de Inspetor Geral e Presidente do Erário Régio, foram enviadas à Junta da Fazenda da capitania da Bahia 19 provisões facultando licenças para construção naval. Os materiais eram despachados com a autorização do Contador Geral da Contadoria da África Ocidental, do Maranhão e das Comarcas do Território da Relação da Bahia, Manuel Pereira de Faria, e com o juramento aos Santos Evangelhos, do negociante que enviava os conteúdos à capitania da Bahia, assegurando que os mesmos seriam utilizados apenas para a construção do navio em questão. A responsabilidade pela fiscalização das atividades era delegada pelo Inspetor à Junta da Fazenda. Informava, em maio de 1776:

[...] todos os ditos materiaes, e aprestos que recebem tem sido empregados nos Navios que se mandão fabricar, ou no caso de se duvidar da fé dos mesmos Mestres; a mesma Junta faça examinar pelos Mestres da Ribeira as quantidades de que forem necessitando as sobreditas construcções, para na mesma proporção se lhes dar o Livre Despacho. No que a Junta estabelecerá para com todos Methodo Geral, como lhe parecer mais expedito, e prudente: E em todo caso de excesso delles, fará satisfazer huns, e outros Direitos, dando parte pelo Real Erário dos mesmos dolos, ou excessos.⁵²

Dessa forma, passava-se a exigir que os negociantes dessem fiança para a livre saída dos materiais e aprestos da alfândega de Salvador e que os mesmos fossem avaliados por uma autoridade da Ribeira das Naus, com base nos riscos remetidos de Lisboa e materiais descritos nas provisões⁵³.

⁵¹ Ver os capítulos dos Regimentos do provedor-mor e do governador-geral citados anteriormente. Ao longo de todo o período colonial, muitos indivíduos receberam isenções para a construção naval, não se constituindo em letra morta. Como exemplo, em 1718, Zaclaria de Brito Tavares e Lourenço Alz' Lima, moradores na Vila de Santo Antônio do Recife de Pernambuco, fabricavam um navio novo do lote de trezentas toneladas para navegarem para o Reino e «como taes fabricantes pelo Regimento da Fazenda Real lhes era concedido os privilegios e izenções e todo o adjutorio necessario» receberam a graça de não pagarem direitos na Alfândega da capitania das fazendas remetidas para a fábrica do navio. A mesma graça, receberam Antonio Roiz Campello e Jozeph Peres Campello, também moradores na Vila de Santo Antônio do Recife de Pernambuco, fabricavam um navio novo do lote de quinhentas toneladas também em 1718. AHU, Cód. 96, Livro de Registro de Provisões do Conselho Ultramarino (1714-1722), fl. 181v-182.

⁵² ANRJ, Relação da Bahia, Códice 539, vol. 4.

⁵³ AHTC Cód. 4218, fl.272, 273.

Durante o reinado de D. Maria I, com a nomeação do marquês de Angeja, para o lugar de Presidente do Erário Régio (1777-1788), observa-se uma mudança nos critérios de fiscalização⁵⁴. A partir do ano de 1778, os materiais enviados para a construção de embarcações na capitania da Bahia, passaram a ser verificados e atestados pelos três mais importantes oficiais técnicos da Ribeira das Naus de Lisboa, João dos Santos (patrão-mor da Ribeira das Naus), Torcato José Clavine (mestre da Ribeira das Naus)⁵⁵, e Domingos da Costa Neves (mestre calafate da Ribeira das Naus)⁵⁶, situação que permaneceu até 1794, data da última provisão por nós encontrada. Cabia ao patrão-mor, de acordo com o Regimento dos Armazéns de 1674, entre outros, cuidar do aparelhamento das naus, descrevendo os materiais necessários; ao mestre construtor, sobretudo, a arqueação da embarcação; o mestre calafate, obviamente, cuidar da calafetagem das embarcações, breus, estopas e semelhantes (Silva 1856, 344-349). Importante ressaltar, que nem sempre as três autoridades assinaram as atestações juntas: João dos Santos assinou 17 provisões, Torcato José Clavine assinou 19 provisões e Domingos da Costa Neves assinou 13 provisões.

Conforme Luís de Oliveira Ramos, durante o governo de D. Maria I houve grande esforço de continuidade da modernização da Marinha, «iniciada no consulado pombalino». Criam-se algumas instituições para oferecer suporte às mudanças, entre as quais destaca-se a Escola Prática de Construtores do Arsenal Real da Marinha de Lisboa. Da referida escola, saiu o excepcional primeiro construtor de Portugal, Manuel Vicente Nunes (1711-1775)⁵⁷, «que começou a ensinar a traçar, na Sala do Risco, os diferentes planos de construção, com as formas adequadas». Manuel Vicente teve como principal discípulo, Torquato José Clavina que, igualmente, ocupou o lugar de primeiro-construtor em Lisboa, tendo a «qualidade de sua obra

⁵⁴ Não trataremos dos demais presidentes do Erário Régio, pois foi durante as gestões do marquês de Pombal e do marquês de Angeja que se estruturaram as formas de concessão das provisões para a construção naval na Bahia, não havendo mudanças dignas de notas nas gestões posteriores, na documentação compulsada.

⁵⁵ Torcato José Clavine obteve o hábito da Ordem de Santiago, dispensado de provanças, em 1792. Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), Mesa da Consciência e Ordens, Diligência de habilitação para a Ordem de Santiago, Letra T, mç. 1, n. 14. Torcato José Clavine.

⁵⁶ Domingos da Costa Neves era natural da Freguesia de São Pedro da Vila de Ericeira, morador na Ponte de Alcântara, cidade de Lisboa, foi familiar do Santo Ofício, membro da Ordem de S. Tiago Mestre Calafate da Ribeira das Naus, onde trabalhou por mais de trinta anos, servindo com «ofício de serventia e propriedade». ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Domingos, mç. 36, doc. 639. Diligência para habilitação de Domingos da Costa Neves; ANTT, Mesa da Consciência e Ordens, Diligência de Habilitação para a Ordem de Santiago, Letra D, mç. 1, n. 8. Domingos da Costa Neves.

⁵⁷ Sobre Manuel Vicente Nunes, ver: Saldanha 2016.

naval repercutido na Inglaterra». Clavina, por sua vez, teve como principal discípulo, o «capitão-tenente graduado Manuel da Costa⁵⁸, que permaneceu longos anos no Brasil e construiu navios até a independência» (Ramos 2007, 99-101).

Se o governo de D. Maria I representou, como afirma Jorge Pedreira, «um recuo da intervenção direta do Estado na esfera industrial», sobrevivendo «aqueles estabelecimentos que não carecessem de contínuos subsídios do erário», manteve-se a política de fomento, com as isenções fiscais (Pedreira 2005, 199-200). A indústria de construção naval beneficiou-se do referido «recuo estatal». Em outubro de 1777, os senhorios dos navios obtiveram à graça da Rainha, de construírem as suas embarcações livremente, pelos riscos que quisessem⁵⁹. Assim, a partir de 1778, alguns homens de negócio passaram a usufruir da Real Ordem, como informou o governador Manuel da Cunha Menezes a Martinho de Mello e Castro, sobre ter mandado dar continuidade à construção da nau de João de Araújo Vianna, sem o risco do mestre construtor das Naus de Lisboa⁶⁰.

Em finais do século XVIII, a profusão de construções trazia à tona um paradoxo inerente ao sistema: a alteração da organização social do trabalho na indústria de construção naval. É o que nos mostra uma correspondência escrita pelo intendente da Marinha, José Francisco Perné, em 1797, acerca dos atrasos que estavam ocorrendo na construção das embarcações reais. Argumentava que se valia de «dez índios, nove pretos serventes e alguns galés»,

⁵⁸ Manuel da Costa foi provido no ofício de «Architecto Constructor» nos Arsenais Reaes da Cidade da Bahia. Passou para a América em 1796, para construir nos estaleiros da cidade de Salvador uma nau de 74 peças, a Príncipe do Brasil. Dava notícias, em 1798, da sua má reputação e situação, pois não conseguia adiantar o seu trabalho: apesar de ter «posto a maior effiçacia do meu genio, e do meu officio p.^a a sua ultimação [da nau], mas não me he possível adiantalla, porq' hoje falta a madeira, amanhã os servidores, e sobre tudo attrahir já mais os officiaes necessarios para chegar mais cedo com perfeição ao estado em q' se acha. A origem destes embaraços nem eu me animo a declara-la já a V. Ex.^a [...]». AHU, CA, cx. 116, doc. 22886 (*Carta particular do Constructor Manuel da Costa para o Visconde de Anadia, em que especialmente se refere ás construções navaes que estava dirigindo no Estaleiro da Ribeira. Bahia, 20 de novembro de 1801*). Em 1802, Manuel da Costa expõe os «motivos» dos atrasos, na sua concepção, embaraços criados pelo Intendente da Marinha, José Francisco Perné. Cioso de suas prerrogativas, o conflito entre ambos será constante. AHU, CA, cx. 119, doc. 23577 (*Carta do Constructor Naval Manuel da Costa para o Visconde de Anadia, em que o informa do adiantamento das obras da nau Príncipe do Brasil, sob sua inspeção. Bahia, 04 de fevereiro de 1802*).

⁵⁹ AHTC, Cód. 4218, fl. 305. (*Carta para Manuel da Cunha Menezes, Gov.^{or} e Cap.am Gen.^{ral} da Cap.^{nia} da Bahia em que se lhe ordena deixe os proprietários dos navios construir os seus navios pelo risco q' quiserem*).

⁶⁰ AHU, CA, cx. 51, doc. 9654 (*Officio do Governador Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro, relativo à construção de um navio que se estava fabricando no Estaleiro da Ribeira por conta de João de Araújo Vianna. Bahia, 4 de fevereiro de 1788*).

sendo insuficientes para os trabalhos da Ribeira. Apresenta os problemas que as construções realizadas pelos particulares causavam às construções reais, por serem mais lucrativas aos artesãos, ao afirmar:

Que obreiros poderia aplicar para ella, se os Carpinteiros, Calafates, Officiais, e Serventes, por perceberem jornaes mais diminutos, que os que lucrão na factura das Embarcaçoens particulares, que indifferentes á necessidade do Estado para a sua defesa, não olham para a diferença de quatro centos, quinhentos mil reis mais, que lhes possão avançar em suas Embarcaçoens. E bem que me vejo atenuado com Representaçoens de huns, requerimentos de outras, contudo julgo que se lhes não deve ser augmentado o jornal, que percebem; por que vencendo os mesmos Carpinteiros de machado d'antes quinhentos reis, ainda anterior a posse do meu Emprego, a Junta da Real Fazenda o augmentou a 640 réis, em attenção a ganharem no serviço particular oito, nove, e dez tostoens; Sendo bem natural que a proporção que a Fazenda Real lhe fosse augmentando o jornal, os particulares o hirião augmentando em proporção.⁶¹

A desoneração fiscal e o fomento da indústria de construção naval

Dentro deste contexto, o Estado português promoveu o incentivo da atividade com as isenções alfandegárias concedidas pelo Erário Régio⁶². Os negociantes/armadores, na Alfândega de Lisboa⁶³, deixaram de pagar os 10% do direito de saída e os 3% do direito do Consulado⁶⁴ e a dízima da Alfândega da Bahia, ou seja, uma isenção de 23%. Realizamos um exercício

⁶¹ AHU, CA, cx. 89, Doc. 17475 (*Carta particular de José Francisco Perné (para D. Rodrigo de Sousa Coutinho), sobre as embarcações que se estavam construindo nos estaleiros da Ribeira, sob a sua direção. Bahia, 12 de outubro de 1797*).

⁶² As isenções de impostos já constam nos Regimento do governador-geral e provedor-mor, como vimos anteriormente.

⁶³ Segundo o verbete de Raphael de Bluteau, Alfândega é uma «casa pública com tribunal, em que assiste o Provedor dela com escrivães, etc. para cobrar os direitos das mercadorias, que entrão» (Bluteau 1712-1728, vol. 1, 240). O ordenamento jurídico da Alfândega de Lisboa, isto é, «o modo que se devia ter na arrecadação de meus direitos da Alfândega desta cidade de Lisboa», foi feito por Filipe II em 1587, nos quadros da União Ibérica, vigorou mesmo após a Restauração e serviu de base para as Alfândegas coloniais. No Foral está estabelecido o direito da dízima da Alfândega bem como o da sisa pelas mercadorias vendidas (*FORAL DA ALFÂNDEGA DA CIDADE DE LISBOA* 1674). Para o período anterior ao Foral Filipino, ver: Lencastre 1891.

⁶⁴ «O Consulado foi instituído por alvará de 30 de julho de 1592. Naquela época, o comércio de Lisboa estagnava, tanto por falta de organização como pelas perdas devidas aos corsários. A solução encontrada foi a criação de um consulado e uma corporação de negociantes, com o fim de estabelecer uma espécie de código do comércio e de tratar de quanto respeitasse ao negócio, inclusive a proteção contra os corsários. Constituiu-se uma frota de doze navios para segurança dos navios mercantes e estabeleceu-se um direito de 3% cobrado sobre qualquer mercadoria vinda do Brasil ou indo para lá, para contribuir para as despesas da frota e remuneração dos funcionários do Consulado.» (Silva 2007, 174).

de aproximação, visando mensurar a desoneração fiscal recebida, confrontando a relação dos gêneros remetidos do Reino para a capitania da Bahia, constantes nas provisões, com a pauta Consulado Geral da saída e entrada na Casa da Índia (1744)⁶⁵ e com a pauta Alfândega de Salvador (1727)⁶⁶.

A tabela abaixo (fig. 3) é o produto final do banco de dados construído a partir da transcrição e sistematização das provisões. Primeiro, lançamos os materiais por consórcio/embarcação, obtivemos 7.895 entradas, o que, por óbvio, ultrapassaria em muito os limites deste artigo. Por isso, optamos por agrupar os gêneros remetidos de acordo com sua descrição/unidade de medida, tornando possível o confronto com as pautas, produzindo, assim, o exercício que segue.

Ressaltamos que, apesar do esforço, a aproximação ainda é bastante deformada, por conta da inexistência de uma padronização das unidades de medida e da subjetividade da interpretação da pauta por parte dos oficiais aduaneiros, uma vez que, após descarregada, a mercadoria dava entrada na alfândega, e cabia ao feitor da descarga declarar o tipo de fazenda e direcioná-la para a mesa da balança ou para a casa do selo, onde teria seu preço avaliado de acordo com a pauta, se a fazenda não estivesse aforada, cabia aos oficiais aduaneiros declarar o preço para recolher a dízima (Salles 2016, 68).

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Agulha de bitacola	u	4	-	-	-	-	-	-
Agulha de marear	u	25	-	-	-	-	-	-
Alcatrão	b	679	3\$000	203\$700	61\$110	3\$000	203\$700	468\$510
Alenterna	u	1	-	-	-	-	-	-
Alvaiade	@	82	1\$000	8\$200	2\$460	1\$000	8\$200	18\$860
Amarra velha	q	461	-	-	-	2\$000	92\$200	92\$200
Amarrela	u	1	-	-	-	-	-	-
Amarreta	u	7	-	-	-	-	-	-
Ampulheta	u	15	-	-	-	-	-	-
Amurras	u	21	-	-	-	-	-	-

⁶⁵ Sobre as pautas da Alfândega de Lisboa, isto é, onde estão declarados os gêneros e seus respectivos preços para se cobrarem os direitos, dos anos de 1699, 1723 e 1744, há uma breve análise na obra de Macedo 1982 [1963].

⁶⁶ A Alfândega da Bahia é um «Tribunal antiquíssimo», estabelecida no Regimento do provedor-mor, em 1548 (Caldas 1931, 57). Acumulou, na Bahia, os ofícios de provedor-mor e provedor e juiz da Alfândega até a primeira metade do século XVIII, quando por Carta Régia de 04 de Setembro de 1704, em meio a uma economia mais complexa, procedeu-se a distinção, ordenando que o governador nomeasse oficiais distintos para o cargos (Salgado 1985, p. 287). Quanto ao (re)estabelecimento da dízima da Alfândega em Salvador e a implementação da pauta nova da Alfândega em 1727, que vigorou até o final do século XVIII (Salles 2014).

Âncora	u	117 (48 u com 712,75 q)	-	-	-	4\$000 q	285\$100	285\$100
Ancoreta	u	17 (6 u com 60 q)	-	-	-	4\$000 q	24\$000	24\$000
Ancorete	u	33 (7 u com 4 q)	-	-	-	4\$000 q	19\$200	19\$200
Anil	a	20	3\$200	6\$400	1\$920	-	-	8\$320
Arco de ferro	q	820	4\$500	369\$000	110\$700	4\$500	369\$000	848\$700
Arco de ferro	u	800	-	-	-	\$100	8\$000	8\$000
Arco de ferro para barrica	u	710	-	-	-	\$100	7\$100	7\$100
Arco de ferro para barril	u	300	-	-	-	\$100	3\$000	3\$000
Arco de ferro para pipa	u	1352	\$100	13\$520	4\$056	\$100	13\$520	31\$096
Arco de ferro para tonel	u	4202	\$200	84\$040	25\$212	\$100	42\$020	151\$272
Armamento ⁶⁷	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Armamento de mão ⁶⁸	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Arrebém	p	103	-	-	-	-	-	-
Arrebém	q	17,75	7\$200	12\$780	3\$834	7\$500	13\$312,5	29\$926,5
Arriol	f	5	-	-	-	-	-	-
Azarcão	@	32	\$900	2\$880	\$864	\$900	2\$880	6\$624
Bacamarte ⁶⁹	u	6	-	-	-	-	-	-
Bala	u	3470	-	-	-	-	-	-
Bala para as espin- gardas	@	2	-	-	-	-	-	-
Bandeira ⁷⁰	u	15	-	-	-	-	-	-
Bomba de cobre para aguada	u	5	-	-	-	-	-	-
Botica	u	17	-	-	-	-	-	-
Breu	bc	128	-	-	-	-	-	-
Breu	ps	70	-	-	-	-	-	-
Breu	q	552	1\$600	88\$320	26\$496	1\$800	99\$360	214\$176

⁶⁷ Consórcio João Antônio de Amorim Vianna e Custódio Ferreira Dias.

⁶⁸ Consórcio Jacinto Fernandes Bandeira e Estevão Gomes da Silva.

⁶⁹ Na pauta da Alfândega do Rio de Janeiro do ano de 1723, aparecem taxados com preço de 2\$000 réis a unidade. Cf. AHU, BA, cx. 23, doc. 2095. (*CARTA do provedor-mor da Alfândega Domingos da Costa de Almeida ao rei D. João V informando sobre a remessa da pauta dos gêneros que estão taxados e avaliados para pagarem o direito da dízima; Bahia, 15 de julho de 1725*)

⁷⁰ Alguns consórcios enviaram bandeiras de outras nações, como é o caso de João Antônio de Amorim Vianna e Custódio Ferreira Dias; de Antônio Martins Pedras e companhia e de João da Costa Maia e Francisco Antonio Etre, que enviaram bandeira inglesa. O consórcio de Antônio Martins Pedra e companhia enviou também bandeira holandesa.

Brim ⁷¹	p	481	\$240 v	-	-	\$300 v	-	-
Brim de França	p	15	\$240 v	-	-	\$160 v	-	-
Brim de Holanda / Hamburgo / Inglaterra / Rússia	p	80	\$240 v	-	-	3\$360 ⁷²	26\$880	26\$880
Brim de vela	p	38	\$240 v	-	-	\$300 v	-	-
Brim largo	p	4	\$240 v	-	-	\$300 v	-	-
Broxa e pincéis sorti- dos para pintura ⁷³	d	3	-	-	-	-	-	-
Buzina	u	3	-	-	-	-	-	-
Cabo	br	177	-	-	-	-	-	-
Cabo	p	2050	-	-	-	-	-	-
Cabo	q	1656	-	-	-	-	-	-
Cabo velho ⁷⁴	q	40	-	-	-	-	-	-
Caixa de guerra	u	1	-	-	-	4\$000	\$400	\$400
Caixão de vidros	u	1	-	-	-	6\$000	\$600	\$600
Caldeira	u	30	-	-	-	-	-	-
Caldeirinha de latão ou estanho para água benta	u	1	1\$200	\$120	\$36	-	-	\$156
Candeeiro	u	4	1\$200	\$480	\$144	1\$200	\$480	\$1104
Catana	u	176	-	-	-	2\$000	34\$400	34\$400
Chapa de pinho de Flandres	u	31	-	-	-	-	-	-
Chapa de cobre redon- das, e quadradas para caldeiras embornais e bombas	u	16						
				Cobre lavrado, que se vende por peça, pagarão pelo que valerem			Cobre lavrado \$300 o arrátel	
Chuço	u	92	-	-	-	-	-	-
Chumbo	q	384,25	3\$600	138\$330	41\$499	3\$000	115\$275	295\$104
Cobre em pasta	q	6,5	30\$000	19\$500	5\$850	30\$000	19\$500	44\$850
Cortiça para artilharia ⁷⁵	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Enfrechadura	p	8	-	-	-	-	-	-
Enxárcia	q	2720	5\$000	1:360\$000	408\$000	6\$000	1:632\$000	3:400\$000

⁷¹ Na pauta da Alfândega do Rio de Janeiro do ano de 1723, aparecem taxados com preço de 2\$400 réis a peça. Cf. AHU, BA, cx. 23, doc. 2095.

⁷² A peça de Hamburgo com 28 côvados.

⁷³ Na pauta da Alfândega do Rio de Janeiro do ano de 1723, aparecem taxados com preço de \$200 réis a dúzia. Cf. AHU, BA, cx. 23, doc. 2095.

⁷⁴ O consórcio José de Carvalho Araújo e irmão remeteu cabo velho, no entanto, não há a especificação de quanto.

⁷⁵ Consórcio João Alves Vianna e Manoel José Froes.

Escota ⁷⁶	u	37	-	-	-	-	-	-
Espingarda	u	246	-	-	-	6\$000	147\$600	147\$600
Estai	u	33	-	-	-	-	-	-
Farol	u	23	-	-	-	-	-	-
Fatexa	u	2	-	-	-	-	-	-
Feres	@	1	-	-	-	-	-	-
Ferragem velha	bc	6	-	-	-	-	-	-
Ferro de Biscaia	q	110	3\$000	33\$000	9\$900	3\$000	33\$000	75\$900
Ferro da Suécia	q	1350	3\$000	405\$000	121\$500	3\$000	405\$000	931\$500
Ferro lavrado	q	13766	4\$500	6:194\$700	1:858\$410	4\$500	6:194\$700	14:247\$810
Ferro em vergalhões	u	1386	-	-	-	-	-	-
Ferro em barra	u	55	-	-	-	-	-	-
Ferro que se precisa para o dito navio ⁷⁷	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Filele ⁷⁸	p	40	8\$200 ou 2\$400	32\$800 ou 9\$600	9\$840 ou 2\$880	8\$000 ou 2\$400	32\$000 ou 9\$600	72\$800 ou 22\$080
Fio de dois fios	mh	28	-	-	-	-	-	-
Fio de palombar	p	0,5	-	-	-	-	-	-
Fio de palombar ⁷⁹	q	4,75	14\$000	6\$650	1\$995	14\$000	6\$650	15\$295
Fio de três fios	mh	22	-	-	-	-	-	-
Fio de vela	p	1	-	-	-	-	-	-
Fio de vela	q	107	14\$000	149\$800	44\$940	14\$000	149\$800	344\$540
Flâmula	u	9	-	-	-	-	-	-
Flor de anil	a	3,5	3\$200	1\$120	\$336	-	-	1\$456
Folha de Flandres	b	2,5	18\$000	4\$500	1\$350	-	-	5\$850
Gato	u	200	-	-	-	-	-	-
Jogo de bandeira ⁸⁰	u	17	-	-	-	-	-	-
Lampião	u	4	-	-	-	-	-	-
Lanterna	u	80	-	-	-	-	-	-
Linha	b	1	-	-	-	-	-	-
Linha	br	300	-	-	-	-	-	-
Linha	p	22	-	-	-	-	-	-

⁷⁶ O consórcio João Antônio de Amorim Vianna e Custódio Ferreira Dias remeteu escotas de gávea e velacho, porém sem identificação da quantidade.

⁷⁷ Consórcio Jacinto Fernandes Bandeira.

⁷⁸ Nas pautas, há duas qualidades de filele, de França e de Berbéria, cujo preço é respectivamente 8\$200 réis a peça e 2\$400 réis a peça na pauta do Consulado; e, na pauta da Bahia, 8\$000 réis a peça e 2\$400 réis a peça, como não foi possível identificar de qual se tratava, anotamos as duas possibilidades.

⁷⁹ Segundo Lapa, fio de palomar é o fio grosso de coser vela, por isso utilizamos a mesma taxaçoão do fio de vela, isto é, 14\$000 réis o quintal em ambas pautas (Lapa 1973, 259).

⁸⁰ O envio de bandeiras estrangeiras, como é o caso do consórcio de Theodozio Gonçalves da Silva e de João Antônio de Amorim Vianna e Custódio Ferreira Dias, que passaram bandeiras de outras nações, mas não identificaram quais eram.

Linha de botões	q	2,5	-	-	-	-	-	-
Linho cânhamo	q	300	-	-	-	-	-	-
Linha para a barquinha com seu cartel	u	6	-	-	-	-	-	-
Linha delgada	q	0,5	-	-	-	-	-	-
Linha de Holanda e Merlim ou Arrebém	q	27,875	7\$200	20\$070	6\$021	7\$500	20\$906,25	46\$997,25
Lona	p	3204	7\$200	2:306\$880	692\$064	8\$500	2:723\$400	5:722\$344
Lona velha para precintas ⁸¹	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Macaco	u	4	-	-	-	-	-	-
Meia amarra velha para fio, mealhar, e arrebém, e estopa ⁸²	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Meia lona	p	369	4\$000	147\$600	44\$280	-	-	191\$880
Merlim	md	180	-	-	-	-	-	-
Merlim	q	119	7\$200	85\$680	25\$704	7\$500	89\$250	200\$634
Merlim	f	2	-	-	-	-	-	-
Moitão ⁸³	u	500	-	-	-	-	-	-
Morrão para a artilharia	q	1,25	-	-	-	-	-	-
Óleo	al	1170	-	-	-	-	-	-
Óleo de linhaça	al	1699,5	1\$600	271\$920	81\$576	2\$100	356\$895	710\$391
Óleo de linhaça	a	500	\$050	2\$500	\$750	\$070	3\$500	6\$750
Óleo de tinta	a	500	-	-	-	-	-	-
Óleo de tinta	al	137,5	-	-	-	-	-	-
Ornamento para missa	s/i	18	-	-	-	-	-	-
Ostoga ⁸⁴	u	21	-	-	-	-	-	-
Pano de cobre	u	4	-	-	-	-	-	-
Papel para cartuchos ⁸⁵	r	4	-	-	-	-	-	-
Pasta de cobre para embornais	u	2	-	-	-	-	-	-
Pau de peza	q	20	-	-	-	-	-	-
Pé de cabra	u	16	-	-	-	-	-	-
Peça de artilharia	u	534	-	-	-	-	-	-
Pedreiros de calibre de uma libra	u	6	-	-	-	-	-	-

⁸¹ Os consórcios de João Alves Vianna e Manoel José Froes e de Jacinto Fernandes Bandeira e Estevão Gomes da Silva remeteram lona velha para precintas, porém não especificaram a quantidade.

⁸² Consórcio José Coelho Guimarães, Thomas Vieira da Silva e Antonio Ribeiro Guimaraens.

⁸³ Os consórcios de João Antônio de Amorim Vianna e Custódio Ferreira Dias e de João Antonio de Amorim Vianna e Agostinho Gomes remeteram moitões sem identificação da quantidade.

⁸⁴ O consórcio de José de Carvalho Araújo e irmão remeteram ostoga sem identificação da quantidade.

⁸⁵ Consórcio José Coelho Guimarães, Thomas Vieira da Silva e Antonio Ribeiro Guimaraens.

Pele para escopero	u	12	-	-	-	-	-	-
Pesos, balanças, medidas de folha de flandres para as rações da equipagem	-	-	-	-	-	-	-	-
Piche	b	495,176	-	-	-	1\$600	79\$228,16	79\$228,16
Pistola	u	40	-	-	-	2\$000	8\$000	8\$000
Poleame ⁸⁶	s/i	s/i	-	-	-	-	-	-
Pólvora	q	1816	-	-	-	14\$000	2:542\$400	2:542\$400
Pólvora bombardeira	q	192	-	-	-	12\$000	230\$400	230\$400
Pós pretos	£	4	-	-	-	-	-	-
Prego	q	450	4\$500	202\$500	60\$750	4\$500	202\$500	465\$750
Prego	bc	22	-	-	-	-	-	-
Prego	m	325	-	-	-	-	-	-
Prego de ferro	b	6	-	-	-	-	-	-
Prego de ferro	m	198	-	-	-	-	-	-
Prego estopares e batel	b	5	-	-	-	-	-	-
Prego estopares ⁸⁷	m	295	-	-	-	-	-	-
Prumo	u	8	-	-	-	-	-	-
Raspas de ferro	u	24	-	-	-	-	-	-
Sapatilhos	u	200	-	-	-	-	-	-
Simple para tinta	b	2	-	-	-	-	-	-
Sino	u	15	-	-	-	\$240	-	-
Sinopla	a	0,5	\$200	\$10	\$3	\$400	\$10	\$23
Sondereza	br	200	-	-	-	-	-	-
Sondereza	p	1	-	-	-	-	-	-
Sondereza	u	2	-	-	-	-	-	-
Tambor	u	1	-	-	-	-	-	-
Taxa de bomba	m	117	\$300	3\$510	1\$053	\$400	4\$680	9\$243
Tintas	@	62	-	-	-	-	-	-
Tintas	b	2	-	-	-	-	-	-
Tintas	bh	12	-	-	-	-	-	-
Tintas ⁸⁸	-	1	-	-	-	-	-	-
Vela	q	1	-	-	-	-	-	-
Vela de lona velha	u	6	-	-	-	-	-	-

⁸⁶ Os consórcios que passaram poleame sem especificação da quantidade foram: Jacinto Fernandes Bandeira e Estevão Gomes da Silva; Jacinto Fernandes Bandeira; José Coelho Guimarães, Thomas Vieira da Silva e Antonio Ribeiro Guimaraens; e José de Carvalho Araújo e irmão.

⁸⁷ Os consórcios de Matheus Porthier, José Antonio Ribeiro e José Antonio Pinheiro e de Pedro Xavier Ferreira, Domingos José Carvalho e Paulo Amado Coitinho remeteram pregos estopares e taxas de bomba sem a identificação da quantidade.

⁸⁸ Os consórcios de Affonso Airão e Companhia e Caetano Maurício Mahado e outros negociantes e de Jacinto Fernandes Bandeira e Hermenegildo Neto da Silva remeteram tintas sem a identificação da quantidade.

Vela em meio uso para toldos e aparelho	u	20	-	-	-	-	-	-
Vela nova e vela usada ⁸⁹	u	20	-	-	-	-	-	-
Vela usada para precintas	u	4	-	-	-	-	-	-
Verdete	a	160	\$250	4\$000	1\$200	\$300	4\$000	9\$200
Vermelhão	a	128,5	\$800	10\$280	3\$084	\$800	10\$280	23\$644
Vidro	u	220	-	-	-	-	-	-
Virador	u	94	-	-	-	-	-	-
Total							32109693,91 ou 32058973,91	

3 Materiais que passaram do Reino para a Bahia e a sua respectiva desoneração fiscal.

Fonte: AHTC. Cód. 4218, 4219, 4220; *PAUTA E ALVARÁ de sua confirmação do Consulado Geral da Sahida, e entrada na Casa da Índia. Feita com a assistência dos escrivães do mesmo Consulado, Homens de Negócio da Mesa do Bem Comum os mais peritos, e assistência do Corretor da Fazenda Real, que há de ter princípio no primeiro de Janeiro de 1744*. Lisboa: Na Regia Oficina Typografica, Ano M.DCCC; Salles 2014., p. 121-157. Abreviaturas: A: materiais; B: unidade de medida; C: quantidade; D: taxaço na pauta da Casa da Índia (1744); E: direitos de saída das Alfândegas do Reino (10%); F: direito do consulado (3%); G: taxaço na pauta da Alfândega e da capitania da Bahia (1727); H: direito da dízima da Alfândega da capitania da Bahia (10%); I: desoneração (23%); @: arroba; £: libra; a: arrátel; al: almude; b: barril; bc: barrica; br: braça; bh: barrilinho; d: dúzia; f: feixe; m: milheiro; md: meada; mh: molho; p: peça; ps: pães; q: quintal; r: resma; s/i: sem identificação; u: unidade, v: vara.

Observações:

1. Quanto aos materiais empregados na fabricação das embarcações, José Roberto do Amaral Lapa, a partir do estudo da despesa da nau Nossa Senhora da Caridade e São Francisco de Paula, construída na Bahia entre 1755 e 1757, percebeu que dentre os diversos materiais utilizados, os mais empregados e dispendiosos eram a madeira e tabuados, totalizando o montante 34:353\$954 réis, «cifra que deixou longe as demais rubricas de despesas com outros materiais e mão-de-obra empregados na mesma embarcação». O total geral da despesa com madeiras, fretes, mão-de-obra e outros que envolviam a matéria-prima, atingiu o montante de 77:405\$607 réis (Lapa, *op. cit.*, 1973, 253). Os navios construídos na Índia mostram uma situação idêntica. Boxer afirma que os governos das fortalezas portuguesas da costa ocidental indiana vendiam madeiras à Coroa portuguesa por «preços escandalosos». (Boxer, *op. cit.*, 209).

2. Para efeitos de equivalência, consideramos 1 quintal equivalente a 4 arrobas e uma arroba equivalente a 32 arrátéis/libras. Bem como, consideramos 1 tonel equivalente a 2 pipas e 1 pipa equivalente a 25 almudes. A barrica de óleo de linhaça consideramos equivalente a 8 almudes, como consta na provisão do consórcio Antonio Martins Pedra e companhia, já o barril de óleo de linhaça consideramos equivalente a 5 pipas como consta na provisão do consórcio de Domingos Francisco de Penna, assim como o rolo de chumbo consideramos equivalente a 3 quintais por conta da mesma provisão. O barril de pólvora consideramos equivalente a seis quintais como consta na provisão do consórcio Manoel do Ó Freire e Matheus Potier.

⁸⁹ Pertenciam ao navio inglês por invocação Guilherme, que se achava encalhado na praia de Santo Amaro na Bahia e teve material (cabos e poleame da mastreação) aproveitado pelo consórcio Manoel do Ó Freire e Matheus Potier.

Considerações finais

De tudo que foi dito, fica evidente que, desde a constituição da monarquia de Portugal, a construção naval foi matéria de preocupação do Estado. As embarcações constituíam-se no principal meio de transporte de pessoas, mercadorias e informações, necessárias à manutenção dos impérios.

Na capitania da Bahia durante a segunda metade do século XVIII, a atividade de construção naval parece ter se intensificado. Fato é que esse impulso da construção naval foi consequência do desenvolvimento da economia colonial e induzido pela Coroa, através do Erário Régio, e pelo «espírito empreendedor» dos homens de negócio, em sua maioria, membros da classe mercantil baiana.

Não resta dúvidas da coadunação dos interesses particulares e estatais. As provisões mostram que o Estado português assegurou os incentivos fiscais necessários à construção naval, que foram prontamente acolhidos pelos homens de negócio que mobilizaram seus capitais, fomentando a economia marítima.

Evidentemente, as informações contidas nas fontes utilizadas no presente artigo são abundantes, podendo prestar-se ao entendimento mais amplo da economia marítima: os atores, os espaços das suas atividades econômicas, a importância da capitania da Bahia enquanto centro catalizador da construção naval no Império e para onde convergiram os capitalistas, os consórcios por eles formados (momentâneos ou não) e, sobretudo, os materiais empregados na construção naval realizada nos estaleiros de Salvador, manufaturados no Reino e nos países estrangeiros.

Bibliografia

Fontes impressas

ANDREONI, André João. 2017. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas etc [1711]*. Introdução e notas de André Mansuy Diniz Silva. São Paulo: Edusp.

BLUTEAU, Raphael. 1712-1728. *Vocabulario portuguez e latino: aulico, anatomico, architecyonico...*, vol. 1. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus.

CALDAS, Jozê Antônio. 1931. “Notícia geral de toda essa capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano desde 1757”. *Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia* 57: 1-44.

FORAL DA ALFÂNDEGA DA CIDADE DE LISBOA. 1674. Lisboa: Oficina de António Craesbeeck de Mello.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE. BIBLIOTECA NACIONAL. 1948. *Documentos Históricos. Livro 1.º de Regimentos. 1653-1684*. vol. LXXIX. Rio de Janeiro: Tip. Baptista de Souza.

PAUTA E ALVARÁ de sua confirmação do Consulado Geral da Sahida, e entrada na Casa da Índia. Feita com a assistência dos escrivães do mesmo Consulado, Homens de Negócio da Meza do Bem Comum os mais peritos, e assistência do Corretor da Fazenda Real, que há de ter princípio no primeiro de Janeiro de 1744. Lisboa: Na Regia Oficina Typografica, Ano M.DCCC.

SILVA, José Justino de Andrade e. 1856. *Collecção Chronologica da legislação portuguesa compilada e annotada*. (1657-1674). Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza.

Fontes manuscritas

Biblioteca Nacional, Secção de Manuscriptos, Rio de Janeiro. I-5, 2, 55. (VILHENA, Luis dos Santos. Recopilação de Noticias Soteropolitanas e Brasilicas. Tomo I. fl. 124 v, 125).

Arquivo Histórico Ultramarino:

Fundos:

Bahia – Avulsos;

Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro:

Relação da Bahia

Arquivo Histórico do Tribunal de Contas:

Fundos:

Erário Régio

Arquivo Nacional da Torre do Tombo:

Fundos:

Mesa de Consciência e Ordens

Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

Secção de Manuscritos

Referências Bibliográficas

- ALMEIDA, Fernanda Cordeiro de, e Cleverson Faust. 2014. “Do Estaleiro de Recife à Ribeira das Naus: logística, dinâmicas econômicas e sociais para a construção naval na capitania de Pernambuco (1755-1788)”. *Navigator* 10: 99-113.
- ALVES, Marieta. 1965. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 31 (63) (jul-set, parte I): 133-142.
- . 1967a. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 34 (69) (jan-mar, parte II): 91-98.
- . 1967b. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 34 (70) (abr-jul, parte III): 537-543.
- . 1968a. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 36 (73) (jan-mar, parte IV): 153-160.
- . 1968b. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 36 (74) (abr-jun, parte V): 425-434.
- . 1970. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 40 (81) (jan-mar, parte VI): 179-183.
- . 1971. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. *Revista de História (USP)* 42 (86) (abr-jun, parte VII): 475-481.
- BRAUDEL, Fernand. 1992. *Civilização Material, Economia e Capitalismo séculos XV-XVIII*, tomo II, O Jogo das Trocas. Lisboa: Teorema, s.d., (Série Especial).
- BOXER, Charles R. 2017 (1969). *O Império marítimo português: 1415-1825*. Lisboa: Edições 70.
- CÂMARA, Marcos Paraguassu de Arruda. 1988. *Freguesias Seculares do Centro Econômico de Salvador e do Porto de Salvador até o século XIX*. Universidade Federal da Bahia, Salvador (Dissertação de Mestrado).

- CARRARA, Angelo Alves. 2009. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil: século XVII*. Juiz de Fora: Editora da UFJF.
- . 2009. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil, século XVIII: Minas Gerais, Bahia, Pernambuco*. Juiz de Fora: Editora da UFJF.
- CARRARA, Angelo Alves, e Paulo Cavalcante (orgs.). 2016. *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII; estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF.
- COSTA, Leonor Freire. 2002. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, vol. 1. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- DIAS, Marcelo Henrique. 2011. *Farinha, Madeiras e Cabotagem: a capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial*. Ilhéus: Editora da UESC.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. 1975. *Estrutura do antiga sociedade portuguesa*. 2ª edição correcta e ampliada. Lisboa: Arcádia.
- GODOY, José Eduardo P. de. 2007. *Naus no Brasil Colônia*. Brasília: Senado Federal.
- FARIAS, Poliana Cordeiro de. 2016. “A Junta da Real Fazenda da Bahia (1761-1808): instalação e conflitos”. In *Anais do VIII Encontro Estadual de História ANPUH-Bahia*, 1536-1548.
- . 2018. “A organização contábil da Junta da Fazenda da capitania da Bahia”. In *Anais do IX Encontro Estadual de História ANPUH-Bahia*, 1-11.
- FLORY, Rae Jean. 1978. *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Reconcavo, 1680-1725*. Tese de PhD, University of Texas.
- FLORY, Rae e David Grant Smith. 1978. “Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries”. *Hispanic American Historical Review* 58 (4): 571-594.
- FONSECA, Halysson G. 2010. *Devastação e conservação das florestas na Terra de Tinharé (1780-1801)*. Universidade Federal da Bahia, Salvador (Dissertação de Mestrado).
- FREITAS, Gustavo de. 1951a. “A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)”. *Revista de História (USP)* 2 (6): 307-328.
- . 1951b. “A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)”. *Revista de História (USP)* 3 (7) (parte II): 85-110.
- . 1951c. “A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)”. *Revista de História (USP)* 3 (8): 313-344.

- LAPA, José Roberto do Amaral. 1968. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Cia Ed. Nacional.
- 1973. *Economia Colonial*. São Paulo. Ed. Perspectiva.
- LEIVAS, Luís Cláudio, e Levy Scavarda. 1972. *História da Intendência da Marinha*. Rio de Janeiro: Diretoria de Intendência da Marinha.
- LENCASTRE, F. Salles. 1891. *Estudo sobre as portagens e as Alfândegas em Portugal (séculos XII a XVI)*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- MACEDO, Jorge Borges de. 1982 (1963). *Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII*. Lisboa: Quercó.
- MADUREIRA, Nuno Luís. 1997. *Mercado e Privilégios. A Indústria Portuguesa entre 1750-1834*. Lisboa: Editorial Estampa.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero. 2012. *No Portugal Moderno. Espaços, tratos e dinheiros*. Miunças 3. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- MALVASIO, Ney P. Loureiro. 2009. *Distantes estaleiros: a criação dos arsenais da Marinha e sua inserção na Reforma Naval do Império Lusitano na segunda metade do século XVIII*. Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro (Dissertação de mestrado).
- MASCARENHAS, Maria José Rapassi. 1998. *Fortunas coloniais: elites e riquezas em Salvador (1760-1808)*. Universidade de São Paulo, São Paulo (Tese de doutorado em História Econômica).
- MAURO, Frédéric. 1997. *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*, vol. 1. Lisboa: Editorial Estampa.
- 1973. *Nova História e Novo Mundo*. São Paulo: Editora Perspectiva, (3ª Edição).
- MELLO, Evaldo Cabral de. 2007 [1975]. *Olinda restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. São Paulo: Ed. 34.
- MENDONÇA, Marcos Carneiro de. 1968. *O Erário Régio no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Justiça, Serviço de Documentação.
- 1972a. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*, tomo I. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro / Conselho Federal de Cultura.
- 1972b. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*, tomo II. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro / Conselho Federal de Cultura.
- MOREIRA, Alzira Teixeira Leite. 1977. *Inventário do Fundo Geral do Erário Régio: Arquivo do Tribunal do Contas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- NOVAIS, Fernando. s.d. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*, 2ª edição. São Paulo: Hucitec.

- PAIXÃO, Judite Cavaleiro. 1997. “Fontes do Tribunal de Contas de Portugal para a história do Brasil colônia”. *Acervo* 10 (1) (jan./jun.): 57-70.
- PAIXÃO, Judite Cavaleiro, e Cristina Cardoso. 1999. *Do Erário Régio ao Tribunal de Contas: os Presidentes*. [Lisboa]: Tribunal de Contas.
- PEDREIRA, Jorge Miguel. 1992. “Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais”. *Análise Social* XXVII (116-117) (2^o-3^o): 407-440.
- 1995. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa (Tese de doutorado em Sociologia).
- 1996. “Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822)”. *Análise Social* XXXI (136-137) (2^o-3^o): 355-379.
- 2005. “A indústria”. In *História económica de Portugal, 1700-2000*. Pedro Lains e Álvaro Ferreira da Silva (orgs.). Lisboa: ICS - Imprensa de Ciências Sociais.
- PUNTONI, Pedro. 2013. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. São Paulo: Alameda.
- RAMOS, Luís de Oliveira. 2007. *D. Maria I*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- RAIFTON, Jacome. 2007 [1813]. *Recordações*. Lisboa: Fenda Edições.
- RAU, Virgínia. 1961. *Estudos de história económica*. Lisboa, Edições Ática.
- RUSSEL-WOOD, A. J. R. 2001. “A projecção da Bahia no império ultramarino português”. In *IV Congresso de História da Bahia. Anais*, vol. 1, 81-122. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; Fundação Gregório de Matos.
- RIBEIRO, Alexandre V. 2005. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1680-1830)*. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro (Dissertação de Mestrado).
- 2006. “O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII”. *Locus: Revista de História* 12 (2): 9-27.
- SALDANHA, Nuno. 2016. “Manuel Vicente Nunes (1711-c-1775), Primeiro-Construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura naval no reinado de D. José I”. *Anais de História de Além-Mar* 17: 455-486.
- SALGADO, Graça. (coord.). 1985. *Fiscais e meirinhos - a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Pró-Memória; Instituto Nacional do Livro.

- SALLES, Hyllo Nader de Araújo. 2014. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697- 1731*, Juiz de For: Universidade Federal de Juiz de Fora (Dissertação de Mestrado).
- SANTOS, Marília Nogueira dos. 2009. “O império na ponta da pena: cartas e regimentos dos governadores-gerais do Brasil”. *Tempo* 14 (27): 101-117.
- SCHWARTZ, Stuart B. 1988. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1750-1835*. São Paulo: Companhia das Letras.
- SOUZA, Cândido Eugênio Domingues. 2011. “*Perseguidores da espécie humana*”: *capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. Salvador: Universidade Federal da Bahia (Dissertação de Mestrado em História).
- TOMAZ, Fernando. 1988. “As finanças do Estado pombalino, 1762-1776”. In *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*, 355-371. Lisboa: Livraria Sá da Costa.
- WEHLING, Arno. 1986. *Administração portuguesa no Brasil de Pombal a D. João (1777-1808)*. Brasília: FUNCEP.
- XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. 2012. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808*. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro (Tese de Doutorado).

recensões

Luís Fróis, *Tratado das Contradições e Diferenças de Costumes entre a Europa e o Japão*. Edição de texto de Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Livros de Bordo, 2019, 149 pp., ISBN: 978-989-98908-8-6.

Esta edição do *Tratado* (1585), de Luís Fróis (1532-1597), autor da *História do Japão* (1585-1594)¹, é a primeira a ser publicada por uma editora comercial portuguesa, simultaneamente para o público geral e o académico, e preenche um vazio duradouro: uma edição acessível da referida obra, que é, como sabemos, um marco nas relações luso-nipónicas e na escrita de viagens mundial, bem como no âmbito dos estudos europeus sobre o Japão. O texto foi publicado em Portugal, pela primeira vez, em 1993, pela Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses (*Europa Japão: Um Diálogo Civilizacional no Século XVI*, ed. José Manuel Garcia, fixação de texto e notas de Raffaella D’Intino) e, posteriormente, em 2001, pelo Instituto Português do Oriente, em Macau, já com edição de texto de Rui Loureiro. A primeira publicação, de distribuição (quase) privada, está há muito esgotada, e a segunda é de difícil acesso em Portugal. O *Tratado* foi também traduzido para inglês, em 2004, por Robin D. Gill, e, em 2014, surgiu a primeira edição crítica inglesa, publicada por Richard K. Danford, Robin D. Gill e Daniel T. Reff (*The First European Description of Japan, 1585*, Routledge). O texto de Fróis é há muito, em Portugal, quer objecto de estudo de vários trabalhos, nomeadamente dissertações e teses, quer um tema ficcional, nomeadamente no romance histórico *O Samurai Negro* (2016), de João Paulo Oliveira e Costa, no qual Fróis é personagem histórica,

¹ O *Tratado* dialoga intertextualmente com o índice e com o capítulo primeiro da *História do Japão* (que apresenta uma história da missão do Japão), sendo ambas obras ímpares da japonologia europeia.

tal como os jovens embaixadores japoneses que, em 1582, partiram rumo à Europa.

Existem várias traduções japonesas, chinesas, francesas (1993, 2009, com prefácio de Claude Lévi-Strauss) e espanholas anotadas do tratado. Terminado no mês de Junho de 1585, em Katsusa (Canzusa, na ilha de Kyushu), durante o apogeu da missão (religiosa e comercial) jesuíta no Japão, o manuscrito do texto não contém qualquer título, o que talvez indique que a obra redigida, porventura com o apoio de Alessandro Valignano, não tivesse sido produzida para ser publicada, mas sobretudo para educar missionários; daí também o uso de inúmeros termos japoneses que não são traduzidos². Fróis tanto usa, amiúde, termos asiáticos, como traduz à letra vocábulos japoneses (p. 55), assumindo-se assim como tradutor cultural e linguístico.

Como é sabido, o manuscrito circulou no circuito restrito da Companhia de Jesus até ser publicado em meados do século XX, após ter sido ‘encontrado’, em 1949, na Real Academia da História, em Madrid, por Josef Franz Schütte, S. J., que publicou uma tradução alemã em 1955.

Na primeira linha do texto, lemos «tratado em que se contém muito sucinta e abreviadamente algumas contradições e diferenças dos costumes entre a gente da Europa e esta província do Japão», um resumo sucinto do que o leitor poderá encontrar ao longo da obra. A narrativa é dividida em várias secções e ocupa-se de temas, problemáticas e traços culturais como: vestuário, arquitectura, armamento, urbanismo, música, usos e costumes, teatro, construção naval e navegação, educação de crianças, fauna (cavalos) e flora, arte da guerra, escrita e literatura, género (*gender*), medicina, religião e culinária, entre outros. O exercício de comparação intercultural entre a elite do Japão (“os japões”, “eles”) e as de Portugal e da Europa do Sul (“nós”, o público-leitor implícito na obra) elaborado ao longo de 14 capítulos é sobretudo descritivo, sem juízos de valor, e coloca os dois países ao mesmo nível, havendo igualdade entre ambas as culturas relativizadas. Fróis, que estava então há mais de 20 anos no Japão, evita a exotização desnecessária do Outro ao longo das mais de 600 entradas do tratado contrastivo, que Rui Loureiro e a editora Livros de Bordo disponibilizam agora em Portugal.

² A título de exemplo, referimos: *natsu katabira*, *bozu*, *dobuqu*, *tabi*, *wataboshi*, *kubo*, *bikuni*, *byoby*, *tatami*, *danna*, *kogai*, *naginata*, *kogatana*, *hyakusho*, *urushi*, *hishaku*, *Yechizen*, *makura*, *kana*, *waza to*, *hashira*, *shiki*, *chanoyu*, *zashiki*, *kaya*, *kakego*, *kotatsu*, *taray*, *dogus*, *catur*, *fune*, *caxi maxi*, *Supis*. O autor utiliza inclusive termos malaios como *galagala* (embarcação).

A curiosa e pioneira obra de Fróis é de fácil leitura e apresenta a cultura e o quotidiano nipónicos através do filtro selectivo (logo, do ponto de vista) de um missionário jesuíta luso do século XVI. De cariz proto-etnográfico, trata-se de uma obra ímpar em termos históricos e antropológicos, na qual o *Self* cultural se torna também Outro, através de um interessante e informado jogo de espelhos que se demora em inesperados e desconhecidos detalhes do quotidiano e do espectáculo da alteridade. O *Tratado*, decerto, ajudaria os missionários recém-chegados a familiarizarem-se com o Japão, esbateria choques culturais e permitir-lhes-ia olhar para a sua própria cultura e actividade religiosa através do ponto de vista dos japoneses, estratégia deveras útil no âmbito da missão; assim, por exemplo, no capítulo IX (“Das doenças, médicos e mezinhas”), Fróis esclarece: «entre nós queimam-se as postemas^[3] com fogo; os japões antes morrerão que usar dos nossos remédios ásperos da cirurgia» (p. 90); e descreve, na primeira entrada do segundo capítulo, a ausência de moralidade e carga religiosa entre as mulheres japonesas, no que diz respeito à virgindade e ao casamento.

Várias temáticas associadas ao género, à moral, à religião, ao estatuto social e religioso, ao comportamento adequado, aos costumes e às relações humanas vão sendo desenvolvidas de forma pragmática e neutral, cristalizando o documento vocábulos utilizados em Macau (derivados, por exemplo, do malaio), como *pinga*, e descrevendo hábitos e trabalhos femininos inaceitáveis na Europa (p. 44).

As três décadas em que o autor viveu no Japão (1562- 1597) permitiram-lhe observar directamente os japoneses, exercício aproximado ao trabalho de campo do actual etnógrafo, e partilhar, por escrito, as suas conclusões dessa ‘observação participante’, pautada pelo respeito, pela curiosidade, mas sobretudo pelo interesse em compreender os japoneses para mais facilmente os converter e facilitar a formação de um clero japonês, como também Valignano advogava; daí que o budismo seja das temáticas mais criticadas pelo religioso português. A comparação por (dis)semelhança é um artifício literário e uma ferramenta essencial na escrita de viagens, quer para comparar usos e costumes, fauna e flora, paisagens, aromas (*smellscape*) e sons (*soundscape*), quer para familiarizar o leitor europeu com objectos, produtos e seres estranhos que nunca viu, ouviu ou cheirou. Fróis regista, assim, as suas curiosidade e sabedoria de forma pragmática e utilitária ao

³ Abcessos com pus.

comparar a sua cultura de origem à japonesa, tarefa pautada (nem que implicitamente) pelas retórica e estética do espanto tolerante.

Rui Loureiro modernizou o texto do manuscrito, com revisão de Maria João Belchior, introduziu palavras entre parênteses rectos para esclarecer passagens menos claras ou suprir lapsos do manuscrito, conservou os termos japoneses usados pelo autor, alguns dos quais aporuguesados. Enriqueceu o *Tratado* com uma introdução útil ao público geral, paratexto que contextualiza a actividade do famoso missionário, escritor e japonólogo, com 218 notas de rodapé «que visam esclarecer todos os eventuais problemas de leitura com que um leitor não especializado se possa deparar» (p. 17), e com um informado e extenso glossário final (pp. 131-149), detendo-se ainda na produção da obra (história editorial) e concluindo (p. 16) que ela merece «bem uma nova edição, não só pelo seu valor intrínseco, enquanto documento verdadeiramente único sobre o diálogo civilizacional que no século XVI teve lugar entre a Europa e o Japão, como também pelo facto de não estar actualmente disponível nenhuma edição da obra em português, acessível ao leitor português não especializado»; este poderá, caso o entenda, descobrir muito sobre a história da cultura japonesa e da sua própria, lendo silêncios, comentários, mensagens e espanto, nas entrelinhas.

Rogério Miguel Puga
CETAPS e CHAM

FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-6198-6032>
rogerio.puga@fsh.unl.pt

Jorum Poettering. 2019. *Migrating Merchants. Trade, nation, and religion in seventeenth-century Hamburg and Portugal.* Translated by Kenneth Kronenberg. Berlin/ Boston. Walter de Gruyter GmbH. ISBN 978-3-11-046993-6.

O livro sobre o qual se debruça a presente recensão é a versão revista de uma obra datada de 2013 e publicada em Göttingen, pela Vandenhoeck & Ruprecht, sob o título *Handel, Nation und Religio. Kaufleute zwischen Hamburg und Portugal im 17. Jahrhundert.*

Ao longo de perto de 390 pp., a autora oferece a sua perspectiva historiográfica partindo de uma questão nuclear: Que impacto tiveram as origens culturais e religiosas dos negociantes que, no início do período moderno, desenvolveram actividade mercantil entre Hamburgo e Portugal? Como, e de que forma, é que esses actores conseguiram integrar-se nas sociedades estrangeiras em que viviam e trabalhavam?

Nesse pressuposto, Poettering descreve e analisa algumas das facetas das relações germano-portuguesas, chamando a atenção para as características e evolução das trocas comerciais de mercadorias europeias e coloniais entre Hamburgo e Portugal durante o final do século XVI e início do XVII.

A obra, dividida em três partes – sendo a inicial sobre o contexto legal e político, a seguinte sobre migração, vida e negócios, e a última sobre solidariedade e identidade, para além de uma indispensável conclusão a encerrar –, é um trabalho académico que merece leitura, dir-se-ia que obrigatória, para os estudiosos de uma temática rica de matizes e com o maior interesse não só para o conhecimento das questões mercantis do século XVII e dos actores sociais que nela intervieram, no contexto geográfico referido, como para uma história da migração e do encontro intercultural à medida que o mundo se ia tornando cada vez mais globalizado e interligado.

Na primeira parte: *The Political and Legal Context*, a autora foca numerosos aspectos inerentes a um enquadramento indispensável para entender e centrar o seu ponto de partida, com destaque para a questão económica, ilustrada por gráficos cuja utilidade é inegável, tanto mais que maioritariamente suportados em documentação arquivística não facilmente acessível.

Ao considerar as legislações de 1604 de Hamburgo e examinar e comparar dados dos registos alfandegários de 1632 e 1647, bem como as repercussões e implicações de cariz religioso do Tratado Hispano-Hanseático de 1607, a autora demonstra claramente a complexidade do comércio Hamburgo-Portugal.

Poettering introduz também dois subtemas, os *consulados* e a *Inquisição*, sobre os quais se debruçaram já outros historiadores, embora em contextos não coincidentes. Matéria de indiscutível valia para o enfoque mercantil e negocial de um período no qual não se poderão descartar as especificidades inerentes ao rompimento da monarquia dual, pós-1640, e a sua repercussão nos espaços coloniais ultramarinos, com destaque para o Brasil.

Poettering, oferece uma visão bem esquematizada, cuja estrutura facilita a compreensão da importância que os tópicos legais, jurídicos e políticos tiveram no fluir do relacionamento económico e mercantil de territórios cujas matrizes culturais e confessionais impunham regras próprias com desenvolvimentos e epílogos não raramente desconcertantes e na aparência contraditórios.

A segunda parte, *Migration, Life and Trade*, discorre largamente sobre migração e mobilidade (tanto geográfica, como social), sem esquecer as *commodities* mais presentes no contexto negocial, as trocas e os ritmos mercantis, fortemente influenciados pelas dinâmicas políticas e geoestratégicas. As origens sociais dos protagonistas, a sua inserção em redes, a constituição de monopólios, a comunicação à distância, a necessidade incontornável dos actos notariais, enquanto ferramenta prática, são alguns dos ângulos de observação evidenciados.

Uma das facetas presente na obra e raramente tida em consideração, enquanto veículo de análise cultural e de auto-representação, foi o uso de simbologia heráldica e de busca de reconhecimento nobiliárquico, por via da concessão de cartas de brasão de armas, foros da casa real portuguesa, ou hábitos das ordens militares e, inclusivamente, familiaturas do Santo Ofício¹, por parte dos agentes económicos de génese germânica, ou mesmo de sangue “duvidoso” à luz dos critérios que pautavam os estatutos de limpeza de sangue, em vigor no espaço ibérico².

Os subtítulos dos diferentes apartados, e este segundo não é excepção, ajudam o leitor na problematização de questões cujo alcance, à época, nem sempre se prefigura(va) de fácil descodificação.

O imbricado relacional, as *nuances* de índole cultural e a sua apropriação regional são de molde a confundir uma percepção clarividente da reali-

¹ https://www.academia.edu/33509092/_Digno_de_favor_por_deixar_a_seita_dos_eros_em_que_seus_pais_o_haviam_criado._A_quest%C3%A3o_do_Luteranismo_nas_habilita%C3%A7%C3%B5es_para_o_Santo_Of%C3%ADcio.pdf.

² https://www.academia.edu/21562531/FROM_THE_HOUSE_OF_DAVID_TO_THE_TRIBE_OF_LEVI_THE_CONCEPT_OF_NOBILITY_AMONG_COMMUNITIES_OF_SEPHARDIC_ORIGIN_in_In_the_Iberian_Peninsula_and_Beyond._A_History_of_Jews_and_Muslims_15th-17th_Centuries._2015_Cambridge_Scholars_Publishing_.

dade, tal como teria sido vivenciada no quadro cronológico e geográfico que lhe serviu de pano de fundo.

Tarefa melindrosa, pois haverá que ter em consideração o problema metodológico de, por um lado, se estar a comparar uma cidade-estado (Hamburgo) com a capital de um reino e de um império (Portugal), como é o caso.

Nesse sentido, Poettering também não ilude a situação dos mercados holandeses que negociavam em Hamburgo e que era bem diferente da *nação portuguesa*. A separação linguística e a divisão religiosa em grupos luteranos, calvinistas e protestantes *in lato sensu*, evidenciavam, como demonstrado, uma iniludível falta de unidade orgânica, de cariz comunitário.

O terceiro corpo do livro, igualmente de grande utilidade historiográfica, retoma e desenvolve alguns dos critérios de observação e análise usados pela autora nos capítulos precedentes.

Neste, que é o último capítulo, a autora chama especialmente a atenção para a questão das denominações e do comércio, comparando os grupos e redes mercantis em actividade, usando como instrumento as suas origens geográficas, sociais e religiosas.

Com subtemas tão apelativos como *Conversion as a disruptive force: new Christians and Jews*, *How trust works*, e outros, a autora destaca o contraste entre os mercadores holandeses e portugueses que operavam em Hamburgo e os hamburgueses que agiam em Lisboa, já organizados em várias irmandades e representados por estruturas de índole consular.

Apesar de, em boa parte, não terem caído na malha persecutória da rede inquisitorial, muitos desses homens de negócios de Hamburgo converteram-se ao catolicismo e, por essa via, lograram relacionar-se e integrar capas destacadas da sociedade portuguesa, em contraste com a diáspora de cariz cristão-novo.

A auto-representação, as sociabilidades, a reputação e os jogos de espelhos foram essenciais para o sucesso de uma estratégia, na qual os casamentos no seio dos mesmos grupos consolidaram uma política coerente, mesmo que, na aparência, pouco consentânea com origens e vivências culturais distintas.

Em suma, Poettering dá ao leitor uma perspectiva, em boa medida inovadora e refrescante, sobre os homens de negócios e as redes mercantis durante um período cronológico caracterizado por conflitos religiosos e militares. Tudo isso com base em fundos documentais arquivísticos alemães e portugueses, exibindo um domínio bibliográfico sólido e desen-

volto, usando um estilo conciso que privilegia o fio condutor indispensável para que o leitor mais especializado, mas também o interessado, não se percam em embrenhados excessivamente eruditos.

Do conjunto, resulta um livro de muita utilidade para a compreensão das relações sociais, económicas, culturais e políticas entre o Norte e o Sul da Europa no contexto cronológico enunciado.

A terminar, uma palavra de apreço à casa editora que tratou dignamente a obra, sem cercear, como por vezes sucede, a estrutura da obra, bem servida por gráficos, quadros, apêndices, notas de rodapé, fontes, bibliografia e índice, em prol do leitor.

João de Figueirôa-Rêgo,
CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2119-3684>
jrego@fesh.unl.pt

procedimentos & normas editoriais

Os *Anais de História de Além-Mar* (AHAM) são uma revista científica de periodicidade anual, publicada pelo CHAM – Centro de Humanidades (FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores) e referenciada e indexada em bases de dados internacionais.

Foram fundados em 2000, por Artur Teodoro de Matos, com o objetivo principal de divulgar trabalhos académicos originais e relevantes sobre a expansão portuguesa, desde as primeiras «grandes navegações» (século xv) até ao final do «Império Ultramarino» (século xx), no seu enquadramento histórico, contemplando a comparação com fenómenos paralelos e as articulações entre as histórias e as sociedades dos espaços envolvidos. Apesar de a maioria dos artigos publicados focar a realidade portuguesa, os AHAM estão abertos à submissão de artigos sobre outras regiões, especialmente quando contenham visões inovadoras de uma perspectiva comparativa e analítica.

Os AHAM acolhem propostas de publicação de artigos originais, documentos/fontes inéditas, recensões críticas e notícias, em português, espanhol, francês, inglês e italiano. Aceitam, igualmente, propostas de *dossiers* de carácter temático.

Os *Anais de História de Além-Mar* (AHAM) (*Annals of Overseas History*) are a scientific journal published yearly by CHAM – Centre for the Humanities (FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores), referenced and indexed in international data bases.

The journal was founded in 2000 by Artur Teodoro de Matos with the main objective of publishing original and relevant academic works about the Portuguese overseas expansion, from the outset of the first “great navigations” (15th century) to the end of the “Overseas Empire” (20th century). The historical framework, and the comparison of parallel phenomena and articulations between the history and societies of the spaces involved should also be contemplated in these works. Although most of the articles published focus on the Portuguese reality, the AHAM are open to articles about other regions, especially if they offer innovative visions from a comparative and analytical perspective.

The AHAM welcome original articles, unpublished sources, critical reviews, and news in Portuguese, Spanish, French, English and Italian. They also accept proposals of thematic *dossiers*.

PROCEDIMENTOS EDITORIAIS

A fim de garantir as boas práticas e a sua transparência, explicitam-se abaixo os principais passos de todo o processo editorial, em particular dos procedimentos de avaliação.

ARTIGOS

1. submissão de propostas

- a) Proposta Espontânea: sem obediência a datas precisas. Os AHAM estão abertos, em permanência, a propostas espontâneas.
- b) Proposta em resposta a «chamadas para artigos» divulgadas no sítio Internet da revista e através dos canais oficiais do CHAM.
- c) Proposta por convite dos coordenadores de *dossiers* temáticos ou do Conselho de Redacção (CR).

2. notificação de recepção e breve explicação do processo

Realiza-se no prazo máximo de uma semana. Da responsabilidade do secretariado do CR.

Os autores podem ser informados, nesta fase, da necessidade de procederem a alterações formais aos textos, de forma a cumprir com as «normas para elaboração e apresentação de textos» dos AHAM.

3. primeira avaliação

A selecção dos textos cabe ao CR, que procede a uma primeira leitura de todas as propostas e decide sobre a sua passagem à avaliação científica externa.

Nesta primeira avaliação, o coordenador do CR, assessorado por um segundo integrante do mesmo Conselho, tem em linha de conta a originalidade, a relevância, o rigor metodológico, a actualidade da bibliografia citada, a qualidade da redacção da proposta e a pertinência do tema escolhido para o perfil da revista.

Na ausência de acordo, o caso pode ser debatido por todo o Conselho.

Todas as decisões tomadas sobre as propostas recebidas são comunicadas aos autores.

A notificação de recusa é feita até 15 dias depois de formalizada a recepção das propostas.

4. preparação da arbitragem externa

De acordo com os critérios em vigor nos periódicos científicos de circulação internacional, todas as propostas de artigos, seleccionadas na primeira avaliação, são submetidas à avaliação científica externa de dois árbitros, em regime de duplo anonimato (*double blind peer review*).

As propostas resultantes de convites formalizados por coordenadores de *dossiers* temáticos ou do CR são submetidas à leitura dos mesmos e do coordenador do CR, sendo igualmente consultado um árbitro externo em regime de duplo anonimato.

A direcção dos procedimentos de escolha dos árbitros cabe ao coordenador do CR, assessorado por outro integrante do mesmo conselho e, eventualmente, por um dos membros do Conselho Consultivo.

Os árbitros nomeados devem:

- ser externos à direcção e ao CR dos AHAM;
- não apresentar quaisquer impedimentos de natureza ética ou profissional para uma avaliação adequada e isenta – como, por exemplo, pertencerem à mesma instituição dos autores ou terem com eles trabalhado nos últimos três anos;
- ser de instituições distintas e, inclusive, de países diferentes.
- um dos avaliadores deverá ser da língua nativa do texto proposto.

Prazo estimado: uma semana.

5. preparação dos materiais necessários aos árbitros

Muito embora se peça aos autores que tenham o cuidado de omitir quaisquer elementos que possam indicar a sua identidade, o secretariado do CR procede a uma segunda despistagem desses indícios, antes da conversão dos ficheiros enviados aos AHAM num formato que garanta a integridade dos originais.

Ao secretariado do CR, cabe igualmente personalizar as fichas de avaliação.

6. árbitros seleccionados: verificação de disponibilidade

Os árbitros seleccionados são questionados pelo CR sobre o seu interesse pelo tema proposto e a sua disponibilidade para assumirem o compromisso de realizar a avaliação em cerca de um mês.

7. avaliação dos artigos

Após aceitação do convite, o secretariado do CR remete aos árbitros os materiais necessários à avaliação.

Os árbitros devem preencher todos os campos da «ficha de avaliação» e fundamentar o seu parecer sobre se os artigos se adequam ou não a publicação. Os árbitros são ainda encorajados a fazer sugestões ao autor, no sentido de proceder a alterações e ao desenvolvimento de ideias ou de aspectos particulares que melhorem significativamente o seu trabalho.

Após o seu preenchimento, a ficha de avaliação deve ser enviada ao CR, por correio electrónico, dentro do prazo acordado.

Cabe ao coordenador do CR, assessorado por um segundo integrante do mesmo conselho, interpretar a classificação resultante das avaliações recolhidas. Se os pareceres externos não forem unânimes, o desempate é feito pelo coordenador do CR, podendo ser solicitada uma avaliação a um terceiro árbitro.

Feita sempre com base nos mesmos quesitos, a avaliação deve ficar concluída em cerca de três meses.

8. comunicação de resultados

Os autores são notificados da aceitação ou recusa dos artigos para publicação nos AHAM no prazo de 15 dias após a conclusão do processo de avaliação.

No caso de serem necessárias alterações aos textos, estabelece-se um prazo de duas a quatro semanas para a sua entrega.

Se as alterações recomendadas forem substanciais, o artigo pode ser reencaminhado para o(s) árbitro(s) para reavaliação.

9. ajustes finais

A eventual permanência de aspectos menos precisos ou em desacordo com a avaliação realizada pode levar a um novo diálogo entre o coordenador do CR e os autores das propostas, para um conjunto de últimos ajustes.

Este passo não deve exceder duas semanas.

10. revisão de prova

Será facultada aos autores uma prova para revisão e eventual introdução de pequenas correcções. Nesta fase, não são permitidas alterações significativas à estrutura e à dimensão do texto. A prova deve ser devolvida à Redacção dos AHAM num prazo máximo de duas semanas.

11. oferta de separata e de exemplar

A cada autor será oferecido um exemplar impresso do volume da revista onde o seu texto for publicado, bem como uma separata do artigo em formato digital.

12. direito de autor e acesso aberto

O conteúdo dos trabalhos é da responsabilidade dos seus autores e não dos AHAM ou do CHAM.

A aceitação de um texto para publicação supõe a transmissão dos direitos de *copyright* para o editor da revista.

Os direitos sobre as eventuais imagens introduzidas nos artigos são da exclusiva responsabilidade dos autores, o que deverá ser referido nos casos em que se aplique.

Após a publicação de cada volume, o CHAM reserva-se o direito de disponibilizar todos os conteúdos em acesso aberto no sítio Web da revista e no RUN – Repositório da Universidade NOVA de Lisboa, abrangidos por uma Licença Creative Commons BY-NC 4.0.

A política de auto-arquivo em repositórios institucionais dos AHAM é a seguinte: o autor pode arquivar a versão pós-impressão/PDF do editor | cor RoMEO: azul.

DOCUMENTOS, RECENSÕES & NOTÍCIAS

A publicação de fontes inéditas (documentos), recensões críticas e notícias está sujeita aos mesmos procedimentos editoriais indicados nos pontos 1, 2, 10, 11 e 12 referentes aos ARTIGOS (ver 1.º capítulo dos PROCEDIMENTOS).

1. avaliação

A selecção dos textos cabe ao CR, que procede à leitura de todas as propostas e decide sobre a sua publicação.

O coordenador do CR, assessorado por um segundo integrante do mesmo conselho, tem em linha de conta a originalidade, a relevância, o rigor metodológico, a actualidade da bibliografia citada, a qualidade da redacção da proposta e a pertinência do tema escolhido para o perfil da revista.

Na ausência de acordo, o caso pode ser debatido por todo o Conselho e/ou ser solicitado um parecer externo.

Todas as decisões tomadas sobre as propostas recebidas são comunicadas aos autores.

2. livros para recensão

Os AHAM aceitam obras para recensão, devendo ser remetidas ao cuidado de João de Figueirôa-Rêgo, *Anais de História de Além-Mar*, CHAM, FCSH/NOVA, Av. de Berna 26C, 1069-061 Lisboa, Portugal.

DOSSIERS TEMÁTICOS

1. submissão de propostas

Os AHAM aceitam propostas para *dossiers* temáticos. Estas poderão ser submetidas por via espontânea ou a convite do CR.

As propostas devem considerar:

- a coordenação do *dossier* por, pelo menos, dois especialistas, um dos quais de uma instituição estrangeira;
- notas biográficas dos coordenadores (máximo de 200 palavras);
- um texto de apresentação do tema em português e inglês (máximo de 250 palavras cada);
- uma lista de tópicos de interesse;
- adicionalmente, os coordenadores poderão submeter uma lista de artigos a integrar o *dossier* por autores convidados.

2. notificação de recepção

Realiza-se no prazo máximo de uma semana. Da responsabilidade do secretariado do CR.

3. apreciação

A selecção das propostas cabe ao CR, que decide sobre a originalidade, relevância e pertinência do tema para o perfil editorial dos AHAM e sobre a sua possível calendarização.

A decisão é comunicada aos proponentes até um mês depois de formalizada a recepção das propostas.

4. cronograma e chamada para artigos

Após a aprovação da proposta de *dossier* temático, o secretariado dos AHAM prepara o cronograma para a publicação e o documento para divulgação da «chamada para artigos», em colaboração com o coordenador do CR e os coordenadores do *dossier*.

A «chamada para artigos» é difundida através do sítio Web dos AHAM e dos canais oficiais do CHAM, recomendando-se a participação activa dos coordenadores do *dossier* nesta tarefa, com a divulgação através dos seus contactos e redes.

5. notificação de recepção de propostas de artigos

Realiza-se no prazo máximo de uma semana. Da responsabilidade do secretariado do CR.

6. avaliação prévia das propostas de artigos

A selecção das propostas cabe aos coordenadores do *dossier* e ao CR, que decidem sobre o interesse dos tópicos para a análise do tema.

A notificação de aceitação ou recusa das propostas é comunicada aos autores no prazo indicado na «chamada para artigos».

Depois de aceites as propostas, os artigos devem ser enviados pelos autores no prazo indicado na «chamada para artigos».

A partir desta fase, o procedimento é o mesmo seguido para os ARTIGOS (ver 1.º capítulo dos PROCEDIMENTOS).

NORMAS PARA ELABORAÇÃO E APRESENTAÇÃO DE TEXTOS

SUBMISSÃO E FORMATAÇÃO: DIRECTRIZES GERAIS

1. submissão

Todos os textos devem ser submetidos por *e-mail* para o endereço dos AHAM (anais.cham@fcsh.unl.pt).

2. formatação

Os originais devem ser enviados em ficheiros Word, com a seguinte formatação: fonte Times New Roman, tamanho 12 pt, alinhamento justificado com espaçamento 1,5 pt, parágrafos não indentados, numeração das páginas sequencial, notas de rodapé em numeração automática.

3. extensão

É recomendável que os artigos não excedam as 10 000 palavras.

4. título, resumo e palavras-chave

O título deve ser claro e sintético, sendo opcional a escolha de um subtítulo.

Os resumos dos artigos, até 100 palavras (máximo), devem ser entregues em português e em inglês.

Para cada artigo deverão ser indicadas quatro a seis palavras-chave, em português e em inglês.

5. autoria

As propostas de artigo devem ser entregues livres de marcas de autoria, acompanhadas de um documento em separado com a indicação do nome do autor, afiliação institucional, endereço institucional e contacto de e-mail actualizados e breve nota biográfica (máximo de 200 palavras).

6. línguas de publicação e questões de estilo

Aceitam-se artigos em português, espanhol, francês, inglês e italiano.

Para cada uma das línguas de publicação devem seguir-se as normas ortográficas vigentes e as regras de estilo mais indicadas.

Nomes próprios e apelidos de origem europeia citados no corpo do texto têm a sua grafia modernizada.

Em cada circunstância, o tipo de aspas recomendado (angulares rectas, curvas ou plicas) varia de acordo com a língua de redacção. Em textos escritos em português, os AHAM recomendam, de um modo geral, o uso de aspas angulares rectas ou francesas («»), e aspas curvas ou inglesas (“”) em situações de aspas dentro de aspas.

Os subtítulos de divisões do texto devem ser grafados a negrito.

O uso de itálico restringe-se a expressões estrangeiras e a destaques realizados em citações. No caso de os artigos integrem palavras em outros alfabetos ou com sinais diacríticos, os autores devem providenciar o respectivo *software* de leitura, no acto de entrega do texto.

7. referências bibliográficas

Aplica-se o sistema “Autor-Data” do Chicago Manual of Style.

No fim dos artigos, deve figurar a relação integral das fontes e bibliografia citadas ao longo do texto.

8. citações

As citações de documentos ou textos até três linhas figuram no corpo do texto, entre aspas. Com mais de três linhas, destacam-se em parágrafo próprio, tamanho 11, indentação de 1,25 cm à esquerda e espaço simples, sem aspas.

A introdução de palavras ou termos no corpo das citações assinala-se entre parênteses rectos - [].

Omissões de trechos de citações identificam-se por reticências, entre parênteses rectos — [...]. Citações em línguas estrangeiras devem fazer-se no original, disponibilizando-se em nota de rodapé a respectiva tradução para a língua do texto, sempre que o original seja em língua diversa das admitidas pelos AHAM (português, espanhol, francês, inglês e italiano).

9. transcrição de manuscritos

Accepta-se o estrito respeito pela grafia dos textos manuscritos, a sua modernização ou, ainda, uma via intermédia, desde que as normas de transliteração sejam expressas pelos autores.

10. notas de rodapé

Identificadas com algarismos indo-arábicos, as notas de rodapé devem ser escritas em letra de tamanho 10 e espaço simples.

11. ilustrações

Fotografias, desenhos, tabelas, gráficos, mapas devem ser fornecidos em ficheiros jpg. ou tiff. Com uma resolução mínima de 300 dpi's (mínimo). A revista é impressa a uma cor.

Deverá ser entregue um ficheiro independente com a lista de todas as ilustrações (imagens, tabelas, etc.) numeradas sequencialmente, com legenda e fontes/créditos associados, e menção ao seu local exacto a inserir no texto.

12. direitos relativos a ilustrações (copyright)

Cabe exclusivamente aos autores assegurarem que as imagens têm as autorizações exigidas pela legislação vigente em matéria de direitos de autor e assumir os eventuais encargos associados à sua obtenção.

13. recensões

As recensões críticas devem ter entre 500 e 2000 palavras.

A obra recenseada deverá ser identificada da seguinte forma: autor/coordenador. ano de publicação. *título*. local de edição: editora. ISBN; DOI:

A citação de outras obras para além da recenseada deve ser feita em nota de rodapé.

Deve ser indicado no final do texto o nome do autor da recensão, afiliação institucional e contacto de *e-mail*.

As recensões deverão seguir as restantes normas dos artigos, designadamente: 1, 2, 6, 7, 8 e 10.

PUBLISHING PROCEDURES

In order to ensure good practices and transparency in the publishing process, listed below are the main steps, with emphasis on the evaluation stage.

ARTICLES

1. submission of proposals

- a) Spontaneous proposals: no specific deadline. The AHAM are permanently open to spontaneous proposals.
- b) Proposals resulting from “calls for articles” divulged in the journal’s website and through official channels of CHAM.
- c) Proposals of thematic dossiers by invitation of the coordinators and the Editorial Board (EB).

2. notification of reception and brief explanation of the procedure

The secretary of the EB is responsible for notifying authors within the space of a week. Authors may be advised at this stage to make formal alterations to their texts in order to comply with AHAM’s “norms of elaboration and presentation of texts”.

3. first evaluation

The selection of texts for publication is done by the EB. After an initial appraisal of all proposals those eligible for external scientific evaluation are chosen.

In this initial evaluation the coordinator of the EB, advised by a second member of the Board, evaluates the originality, relevance, methodological soundness, currentness of the bibliography, writing style and pertinence of the theme to the profile of the journal.

If an agreement is not reached, the case may be discussed by the full Board.

Authors are informed of all decisions taken concerning the proposals.

A rejection notification will be issued within 15 days after the receipt of proposals is formalized.

4. preparation of external referees

In accordance with standards for international scientific journals, all articles selected in the first evaluation are submitted to two referees for external scientific evaluation. This journal uses double blind peer review to provide double anonymity.

Proposals ensuing from formal invitations by coordinators of thematic *dossiers* or from the EB are submitted to review by the above mentioned coordinators and coordinator of the EB. An external referee is also consulted on a double anonymity basis.

Referees must:

- be external to the administration and EB of the AHAM;
- not have any impediments of an ethical or professional nature that could hinder a correct and impartial evaluation – like belonging to the same institution as an author, or having worked with them in the last three years;
- be from different institutions, or even from different countries.
- one of the evaluators must be a native speaker of the language of the text under evaluation.

Estimated deadline: one week.

5. preparation of materials necessary for the referees

Although the authors are requested to omit anything that could indicate their identity, the secretary of the EB does a second screening before the files sent to the AHAM are converted into a format that guaranties the integrity of the originals.

It is also the responsibility of the secretary of the EB to personalize the evaluation forms.

6. selection of referees: confirmation of availability

Selected referees are questioned by the EB about their interest in the proposed subject and their availability to commit to an evaluation within a month.

7. evaluation of articles

Once an invitation has been accepted, the secretary of the EB delivers the necessary evaluation material to the referees.

The referees must fill in all the fields of the “evaluation form” and substantiate their view about whether the articles are appropriate or not for publication. The referees are also encouraged to make suggestions to the author regarding alterations, development of ideas, or specific aspects that could significantly improve their work.

Once the evaluation form has been filled out, it must be sent to the EB by e-mail within an agreed time limit.

It is up to the EB, advised by a second member of the board, to interpret the classification resulting from the (collected) evaluations. If feedback from the external evaluators is not unanimous, a decision is taken by the coordinator of the EB, whereby an opinion may be solicited from a third referee.

Based always on the same criteria, the evaluation should be concluded within three months.

8. disclosure of results

Authors are notified of acceptance or rejection of their articles for publication in the AHAM within a 15 day period after the close of the evaluation process.

If alterations are necessary, an additional 2 – 3 week period will be allotted for submission.

If there is a substantial amount of recommended alterations, the article may be forwarded to the referee(s) for re-evaluation.

9. final adjustments

If any aspects are less precise or in divergence with the evaluation, there may be further dialogue between the EB coordinator and authors of proposals to decide on a set of final adjustments.

This stage should not exceed two weeks.

10. proof reading

A manuscript will be given to the authors for revision and possible inclusion of small corrections. In this stage major alterations in the structure and length of the text are not permitted. The manuscript should be returned to the editorial staff of the AHAM within a maximum period of two weeks.

11. free offprint and copy

Each author will be given a printed copy of the edition of the journal in which his/her text is published, as well as an offprint of the article in digital format.

12. copy right and open access

The content of all work is of the responsibility of the authors and not of the AHAM or CHAM. The acceptance of a text for publication infers transferal of the copyright to the publisher of the journal.

Rights over any images included in the articles are the exclusive responsibility of the authors, and should be mentioned.

After the publication of each volume, CHAM reserves the right to provide open access of the contents, making them available in the journal's website and RUN - Repositório da Universidade NOVA de Lisboa covered by a Creative Commons license BY-NC 4.0.

The policy of self-archiving in institutional repositories of the AHAM is as follows: the author may file a printed version/PDF to the publisher / colour RoMEO: blue.

DOCUMENTS, REVIEWS AND NEWS

Publication of unpublished sources (documents), critical reviews and news follows the publishing procedures indicated in points 1, 2, 10, 11 and 12 referring to Articles (see 1st chapter of the Procedures).

1. evaluation

Selection of texts is done by the EB, who read all the proposals and decide whether they will be published.

The coordinator of the EB, advised by a second member of the board, assesses the originality, relevance, methodological soundness, currentness of the bibliography, writing style and pertinence of the subject to the journal's profile.

In the absence of an agreement, the case may be debated by the full Board and/or an external opinion may be solicited.

Authors are informed of all decisions concerning the proposals.

2. book reviews

The AHAM accept works for review, which must be delivered to the care of João de Figueirôa-Rêgo, *Anais de História de Além-Mar*, CHAM, FCSH/NOVA, Av. de Berna 26C, 1069-061 Lisboa, Portugal.

THEMATIC DOSSIERS

1. submission of proposals

The AHAM accepts proposals for thematic dossiers. These can be submitted spontaneously or by invitation of the EB.

Applications should consider:

- Coordination of the *dossier* by at least two specialists, one of which should be from a foreign institution;
- Biographical notes of the coordinators (maximum of 200 words);
- A text of presentation of the subject in Portuguese and in English (maximum of 250 words each);
- A list of important topics;
- In addition, the coordinators may submit a list of articles by invited authors to be part of the *dossier*.

2. notification of receipt

Notification takes place within a week. It is the responsibility of the secretary of the EB.

3. appraisal

Selection of proposals is done by the EB, who evaluate the originality, relevance and pertinence of the subject for the editorial profile of the AHAM and future scheduling.

Applicants are informed within a month after the receipt of proposals has been formalized.

4. schedule and call for articles

Once the proposal of a thematic *dossier* has been accepted, the secretary of the AHAM prepares the publication schedule and the document for putting out the “call for articles”, in collaboration with the EB coordinator and the *dossier* coordinators.

The “call for articles” is made known through the AHAM website and official channels of CHAM. *Dossier* coordinators are recommended to participate actively by divulging through their contacts and networks.

5. notification of receipt of article applications/proposals

Notification will be given within a week and is the responsibility of the EB secretary.

6. previous evaluation of submitted articles

Selection is done by the *dossier* coordinators and the EB, who assess the interest of the topics for analysis of the subject.

Authors are notified of acceptances or rejections before the closing date indicated in the “call for articles”.

Accepted articles must be sent by the authors before the closing date indicated in the “call for articles”.

After this phase the process is the same as for ARTICLES (see 1st chapter of PROCEDURES).

NORMS FOR ELABORATION AND SUBMISSION OF TEXTS

SUBMISSION AND FORMAT: GENERAL GUIDELINES

1. submission

All texts should be submitted by e-mail to the AHAM (anaís.cham@fch.unl.pt).

2. format requirements

Originals should be sent in Word files, in the following format: font Times New Roman, size 12 pt, justified alignment with 1.5 pt spacing, non-indented paragraphs, pages numbered sequentially, and footnotes in automatic numeration.

3. length

It is recommended that articles do not exceed 10 000 words.

4. title, abstract and keywords

The title should be clear and concise. Use of a subtitle is optional.

The abstract, with a maximum of 100 words, must be submitted in Portuguese and in English. Each article should have between four and six keywords, in Portuguese and in English.

5. authorship

Articles must be submitted without any indication of the authors' identity (in a "blinded" version), and accompanied by a separate document with the name of the author, institutional affiliation, current institutional address and e-mail contact, and a brief biographical note (maximum of 200 words).

6. languages of publication and style

Articles can be submitted in Portuguese, Spanish, French, English and Italian.

Current spelling rules and appropriate style guidelines for each language must be followed.

First names and surnames of European origin cited in the body of the text must have updated spelling.

The type of quotation marks recommended (angled, curved or straight) will vary according to the language the text is written in. For Portuguese texts the AHAM generally recommend the use of straight angled or French quotation marks («»), and curved or English (") for quotations within quotations.

Section headings/subheadings in the text must be written in bold.

The use of italics is restricted to foreign expressions, and for emphasis in citations.

If an article contains words in other alphabets or with diacritical marks, the author must provide the respective software upon submission of the text.

7. bibliographical references

All references should abide by the Autor-Date System of the Chicago Manual of Style.

The entire list of sources and bibliography used throughout the text should figure at the end of the articles.

8. citations

Citations of documents or texts of up to three lines are included in the body of the text, in quotation marks. Citations that consist of more than three lines should be placed in a separate paragraph, size 11, left indentation of 1.25 cm, single spaced, without quotation marks.

Words or terms introduced in the body of citations must be indicated by square brackets - [].

Omissions of excerpts of citations are indicated by suspension points between square brackets - [...] .

Citations in any language other than those accepted by the AHAM (Portuguese, Spanish, French, English and Italian) must be original, with a translation into the language of the text provided in a footnote.

9. transcription of manuscripts

Strict respect for the spelling of the manuscript texts is accepted, their modernization, or also, an intermediary way, as long as the norms of transliteration are specified by the authors.

10. footnotes

Identified in Hindu-Arabic numerals, footnotes must be written in size 10 and single-spaced.

11. illustrations

Photographs, drawings, tables, graphs, maps should be submitted in jpg or tiff files.

A minimum resolution of 300 dpi's is required. The journal is printed in greyscale.

A separate file with the list of all the illustrations (images, tables, etc.) sequentially numbered, with captions and sources/ credits, and indication of their exact placement in the text.

12. copyrights regarding illustrations

It is exclusively the authors' responsibility to ensure that images have legal authorization to be reproduced according to their copyright status, and authors must assume any expenses incurred.

13. reviews

Critical reviews should have between 500 and 2000 words.

The reviewed work must be identified as follows: author/editor. year of publication. title. place of publication: publishing house. ISBN:, DOI:

Citations of works other than the one being reviewed must be done in a footnote.

The name of the author of the review should be indicated at the end of the text, as well as his/her institutional affiliation and *e-mail* contact.

Reviews should follow the rest of the regulations for articles, namely 1, 2, 6, 7, 8 and 10.



FCT Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia

N **NOVAFCSH**
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

