

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL**

LUCAS MONTALVÃO RABELO

**O ESPAÇO PLATINO NAS EXPEDIÇÕES DE
SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA (1526-1530):
ESTUDO HISTÓRICO E HISTORIOGRÁFICO**

VERSÃO CORRIGIDA

**SÃO PAULO
2023**

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

**O ESPAÇO PLATINO NAS EXPEDIÇÕES DE
SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA (1526-1530):
ESTUDO HISTÓRICO E HISTORIOGRÁFICO**

VERSÃO CORRIGIDA

LUCAS MONTALVÃO RABELO

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Doutor em Ciências.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Iris Kantor

SÃO PAULO
2023

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE

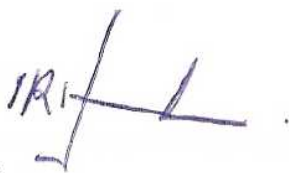
Termo de Anuência do (a) orientador (a)

Nome do (a) aluno (a): Lucas Montalvão Rabelo

Data da defesa: 05/05/2023

Nome do Prof. (a) orientador (a): Iris Kantor

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento ao Sistema Janus e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.



São Paulo, _18/09/2023

(Assinatura do (a) orientador (a))

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

R114e Rabelo, Lucas Montalvão
 O Espaço Platino nas Expedições de Sebastião
Caboto e Diego García (1526-1530): Estudo Histórico e
Historiográfico. / Lucas Montalvão Rabelo; orientador
Iris Kantor - São Paulo, 202 .
 483 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
Departamento de História. Área de concentração:
História Social.

1. Rio da Prata. 2. Navegadores da Monarquia
Hispânica. 3. Capitulações de descobrimento no reino
de Castela. 4. Armadas Quinhentistas no além-mar
(ultramar). 5. Ilhas das Especiarias (Molucas ou
Maluco). I. Kantor, Iris, orient. II. Título.

Nome: RABELO, Lucas Montalvão.

Título: O ESPAÇO PLATINO NAS EXPEDIÇÕES DE SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA (1526-1530): ESTUDO HISTÓRICO E HISTORIOGRÁFICO

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de doutor em Ciências.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Instituição:
Julgamento:

Instituição:
Julgamento:

Instituição:
Julgamento:

Instituição:
Julgamento:

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que contribuíram para o desenvolvimento desta tese e foram essenciais nessa minha jornada. Em especial, gostaria de mencionar minha gratidão para com:

À CAPES por financiar boa parte da pesquisa que originou esta tese de doutorado. Sem esse auxílio, a trajetória desta pesquisa de doutorado seria muito mais difícil.

À minha orientadora, a Profa. Dra. Iris Kantor, por todo o auxílio, a paciência, a dedicação, a motivação, as contribuições e a confiança ao longo de todo o período de elaboração e defesa desta pesquisa. Faço deste um agradecimento especial.

À banca pela oportunidade de poder apreender mais com a leitura do meu trabalho e as críticas direcionadas a ele.

Aos funcionários e responsáveis pelo (a): Cátedra Jaime Cortesão e a Biblioteca Florestan Fernandes – onde boa parte desta tese foi escrita –; Instituto de Estudos Brasileiros (IEB – USP); Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin – USP; *Archivo General de Índias* e o *PARES*; a Biblioteca Nacional da França; Biblioteca Nacional da Argentina; além de outras instituições, que facilitaram o acesso aos seus acervos e permitiram com que esta pesquisa fosse realizada.

Às minhas amigas e amigos de Curitiba, Aline Pianaro, Sibeles Moraes, Tatty Claro e Carlos Magagi, pela companhia, saídas, motivações e ânimo nos momentos difíceis.

Aos professores da UFPR, Andrea Carla Doré, Renan Frighetto e Fátima Regina Fernandes por poder contar sempre com o apoio e servirem como inspiração.

Aos meus amigos e amigas de Manaus, Fernando Roque Fernandes, Eduardo Gomes da Silva Filho, Sarah dos Santos Araujo, Vinícius Alves do Amaral, Stephanie Lopes do Vale e Daniel Barros de Lima por todo o apoio nos momentos que mais precisei e por me fazerem acreditar desde o começo nesta pesquisa. Às minhas amigas e amigos Elza Maria, Naide Melo, João Cintra, Neucileny Melo, Ana Cristina Nunes de Mello, Amanda Ramos Mustafa pelo grande apoio recebido, pelas conversas e pela motivação que sempre ofereceram.

Aos professores da UFAM, Auxiliomar Silva Ugarte, Almir Diniz de Carvalho Junior e Patrícia Maria Melo Sampaio, pelos sempre produtivos encontros acadêmicos e a inspiração para o prosseguimento dos meus estudos acadêmicos.

Aos camaradas de São Paulo, José Rogério Beier, Fernando Victor Aguiar Ribeiro e Célia Regina da Silva, por toda a convivência e parceria que fizeram da minha estadia na cidade ser muito acolhedora e com muitas e intensas conversas acadêmicas. Aos meus amigos de sempre, Reinaldo Junior, Thiago Barbosa, Thays “Thalu” de Lourdes, pelos grandes momentos de descontração, jogos, risadas, além de compartilharem das maravilhosas tardes na casa da nossa grande amiga Mariana e sua família, o Júlio, Enzo e Samuel.

Ao professor Thomás Augusto Santoro Haddad pela participação na minha qualificação e pelas palavras que contribuíram para a escrita desta tese. Ao professor Jorge Pimentel Cintra pela oportunidade da parceria na escrita de artigos e apresentações. Ao professor Hervé Théry pela sempre pronta ajuda e disponibilidade. Às professoras Vera Lúcia Amaral Ferlini e Ana Paula Torres Megiani que sempre contribuíram com grande apoio e consideração com minha pesquisa.

Aos amigos Leonardo Cândido Rolim, Bruno Rodrigo dos Santos, Davi Alejandro Ramirez Palacios, Magali Gomes Nogueira, Milena Natividade da Cruz, Julian Abascal Sguizzardi Bilbao, Victor Bertocchi Ferreira, Caio Adan, Damião Estras Araújo Arraes, Liana Machado, Ricardo Cardoso, Carlos Fernando de Quadros, pelas conversas proveitosas e trocas acadêmicas que me ajudaram a refletir sobre a tese.

A toda a minha família, em especial as minhas avós Célia e Zilda, pelos vários momentos de alegria, celebrações, descanso e refúgio que sempre pude contar.

Aos meus irmãos Thiago e Felipe, à minha irmã Beatriz e ao meu pai Sebastião, que sempre estiveram próximos e me auxiliaram nos momentos que precisei, além do forte apoio que sempre tive. Por fim, faço um agradecimento muito especial à minha mãe, Elisabete, por sempre poder contar com seu apoio em todos os momentos. Foi a fortaleza onde pude me refugiar todos esses anos e a quem sou eternamente grato.

Sospecho que no hubo un Dios del Mar; como tampoco un Dios del Sol; ambos conceptos son ajenos a mentes primitivas. Hubo el mar y hubo Poseidón, que era también el mar. Mucho después vendrían las teogonías y Homero, que según Samuel Butler urdió con fábulas ulteriores los interludios cómicos de la Iliada. El tiempo y sus guerras se han llevado la apariencia del Dios, pero queda el mar, su otra efigie.(...)

No hay una sola cosa en el mundo que no sea misteriosa, pero ese misterio es más evidente en determinadas cosas que en otras. En el mar; en el color amarillo, en los ojos de los ancianos y en la música.

Jorge Luis Borges

Atlas, 1984.

RABELO, Lucas Montalvão. **O espaço platino nas expedições de Sebastião Caboto e Diego García (1526-1530):** estudo histórico e historiográfico. 2023. 483 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

RESUMO

A historiografia sobre as expedições de Sebastião Caboto e Diego Garcia no século XIX centrou-se nas críticas às ações desses capitães, dentro de uma concepção histórica pautada pela formação das identidades nacionais. Pouco destaque foi dado ao contexto geral da expansão marítima empreendida pela monarquia hispânica, e no seu envolvimento na mobilização de tripulações de marinheiros e comandantes oriundos de diversas partes do seu império e da Europa. Igualmente, a historiografia oitocentista deu pouca relevância aos contatos e à convivência das tripulações com os habitantes do litoral das terras do Brasil, incluindo a ilha de Santa Catarina; e as formas de obtenção das informações sobre os recursos minerais localizados na Bacia do rio da Prata. Por outro lado, as opções de expansão da Coroa de Castela para a região das especiarias, revigoradas com o périplo de Magalhães/Elcano (1519-1521), em que se incluíam essas armadas, esbarravam em obstáculos que levaram o monarca Carlos V a assinar o Tratado de Saragoça (1529). Desta forma, a tese reconstrói o contexto em que se optou por alterar os itinerários das armadas, permitindo a incorporação progressiva de uma nova região no “orbe hispânico”, a região platina. Partimos da análise crítica da bibliografia para reinterpretar a documentação primária, especialmente as capitulações de descobrimento, os inquéritos judiciais relacionados às expedições, além de missivas e mapas coetâneos.

PALAVRAS-CHAVE: Rio da Prata; navegadores da monarquia hispânica; Capitulações; expedições quinhentistas; ilhas de Maluco ou Molucas.

RABELO, Lucas Montalvão. **The Platine Region in the Expeditions of Sebastião Caboto and Diego García (1526-1530)**: historical and historiographic study. 2023. 483 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

ABSTRACT

The historiography of the expeditions of Sebastian Cabot and Diego Garcia in the 19th century focused on criticizing the actions of these captains, within a historical conception guided by the formation of national identities. Little emphasis was given to the general context of the maritime expansion undertaken by the Hispanic monarchy, and its involvement in the mobilization of crews of sailors and commanders from different parts of its empire and Europe. Equally, nineteenth-century historiography gave little importance to the crews' contacts and coexistence with the inhabitants of the coast of Brazil, including the island of Santa Catarina; and ways of obtaining information on mineral resources located in the River Plate Basin. On the other hand, the options for expansion of the Crown of Castile to the region of spices, reinvigorated with the Magellan/Elcano journey (1519-1521), which included these fleets, ran into obstacles that led the monarch Carlos V to sign the Treaty of Zaragoza (1529). In this way, the thesis reconstructs the context in which it was decided to change the itineraries of the fleets, allowing the progressive incorporation of a new region in the “Hispanic orb”, the platine region. We started from the critical analysis of the bibliography to reinterpret the primary documentation, especially the discovery capitulations, the judicial inquiries related to the expeditions, in addition to contemporaneous missives and maps.

KEYWORDS: Rio de la Plata; navigators of the Hispanic monarchy; Capitulations; sixteenth century expeditions; Maluco islands or Molucas.

RABELO, Lucas Montalvão. **El Espacio Platino en las Expediciones de Sebastián Caboto y Diego García (1526-1530):** estudio histórico e historiográfico. 2023. 483 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

RESÚMEN

La historiografía de las expediciones de Sebastián Caboto (o Gaboto) y Diego García en el siglo XIX se centró en criticar la actuación de estos capitanes, dentro de una concepción histórica pautada por la formación de identidades nacionales. Se hizo poco hincapié en el contexto general de la expansión marítima emprendida por la monarquía hispánica, y su implicación en la movilización de tripulaciones de marineros y comandantes de distintos puntos de su imperio y de Europa. Igualmente, la historiografía del siglo XIX le dio poca importancia a los contactos y la convivencia de las tripulaciones con los habitantes de la costa de Brasil, incluida la isla de Santa Catarina; y formas de obtener información sobre los recursos minerales ubicados en la Cuenca del Plata. Por otro lado, las opciones de expansión de la Corona de Castilla a la región de las especias, revitalizadas con el viaje de Magallanes/Elcano (1519-1521), que incluía estas flotas, tropezaron con obstáculos que llevaron al monarca Carlos V a firmar el Tratado de Zaragoza (1529). De esta forma, la tesis reconstruye el contexto en el que se decidió cambiar los itinerarios de las flotas, permitiendo la incorporación progresiva de una nueva región en el “orbe hispano”, la región platino. Partimos del análisis crítico de la bibliografía para reinterpretar la documentación primaria, especialmente las capitulaciones del descubrimiento, las indagaciones judiciales relacionadas con las expediciones, además de misivas y mapas contemporáneos.

PALABRAS-CLAVE: Río de la Plata; navegantes de la monarquía hispánica; Capitulaciones; expediciones del siglo XVI; islas de Maluco o Molucas.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Armada de Sebastião Caboto: saída da Espanha ao rio da Prata.....	262
Quadro 2: Armada de Diego García: saída da Espanha até encontrar a de Caboto no rio Paraguai.....	263
Quadro 3: Armadas de Caboto e García do encontro no Paraguai ao retorno à Espanha.....	263

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa-múndi de Sebastião Caboto (1544).....	52
Figura 2: Mapa temático com os deslocamentos e estadias de Sebastião Caboto na península Ibérica, bem como as conexões que realizou com locais externos (1512-1548).....	174
Figura 3: Parte oriental do mapa de Gregor Reisch com um quadro azul com a visão geral do mesmo.....	219
Figura 4: Oriente com as ilhas de Tarsis e Ofir no mapa de Robert Thorne. Visão geral do mapa no quadro azul.....	220
Figura 5: Detalhe da ilha de Cipango e o texto que a acompanha no mapa-múndi de Sebastião Caboto (1544). Visão geral do mapa no quadro azul com o quadro vermelho a indicar a localização da imagem maior.....	222
Figura 6: Mapa com destaque da rota da expedição de Sebastião Caboto (1526-1528).....	260
Figura 7: Distribuição do número de tripulantes da expedição de Sebastião Caboto segundo sua origem (1526-1530).....	266
Figura 8: Geocarta nautica 1523. Feita por Giovanni Vespucci.....	271
Figura 9: Detalhe do arquipélago de Maluco e ilha de Timor na Carta de Filipinas de Nuño García de Toreno (1522) (a esquerda); e na carta de Turim (1523) (a direita).....	272
Figura 10: Planisfério Salviati (ca.1525).....	273
Figura 11: Planisfério Castiglione (1525).....	274
Figura 12: Detalhe das ilhas de Maluco no canto esquerdo dos planisférios de Castiglione (1525) e Salviati (c.1525).....	274
Figura 13: Detalhe da América do Sul nos planisférios Castiglione (1525) e Salviati (ca.1525).	275
Figura 14: Planisfério de Juan Vespucci (1526).....	277
Figura 15: As duas representações das ilhas de Maluco respectivamente no canto esquerdo e direito da carta, no planisfério de Juan Vespucci (1526).....	278
Figura 16: América do Sul no planisfério de Juan Vespucci (1526).....	279
Figura 17: Carta Universal (...) (1527) [atribuída a Diego Ribeiro].....	281
Figura 18: Detalhe das duas representações das ilhas de Maluco (canto esquerdo e canto direito respectivamente), na carta universal (1527).....	282
Figura 19: Detalhe da América do Sul na Carta Universal (1527).....	284
Figura 20: Facsímile da Carta Universal de Diego Ribeiro (1529) conhecida como exemplar de Roma [1887].....	285
Figura 21: Carta Universal de Diego Ribeiro (1529) conhecido como o exemplar de Weimar de 1529.....	286
Figura 22: Detalhe das duas representações das ilhas de Maluco (canto esquerdo e canto direito respectivamente) nos planisférios de Diego Ribeiro de 1529: exemplar de Roma (dois quadros superiores); e Weimar (dois quadros inferiores).....	287
Figura 23: Detalhe da região do rio de Solís nos planisférios de Diego Ribeiro de 1529 (a esquerda, o exemplar de Roma; a direita, Weimar).....	288

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	18
PARTE I A HISTORIOGRAFIA DAS EXPEDIÇÕES DE SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA.....	28
CAPÍTULO I – AS VIAGENS DE CABOTO E GARCÍA SOB AS LENTES DOS NACIONALISMOS –.....	29
1.1 <i>As publicações bibliográficas no contexto do século XIX e início do século XX (1831-1908).....</i>	<i>30</i>
1.1.1 As Nações e os nacionalismos.....	32
1.2 <i>Richard Biddle e a primeira crítica aos estudos cabotianos.....</i>	<i>37</i>
<i>A Memoir of Sebastian Cabot (1831).....</i>	<i>38</i>
A viagem ao Prata: acordo secreto de Caboto e a influência lusa em García.....	40
1.3 <i>Francisco Adolfo de Varnhagen, a carta de Luis Ramírez e de Diego García.....</i>	<i>44</i>
História Geral do Brasil (1854).....	46
A expedição de Caboto e a de García tangenciam a História do Brasil (1854).....	48
1.4 <i>O mapa-múndi de Sebastião Caboto (1544).....</i>	<i>52</i>
James Fawckner Nicholls, sua Cabotia e o pouco interesse na América do Sul.....	53
1.5 <i>Henry Harrisse e a desconstrução de Caboto.....</i>	<i>54</i>
John Cabot – The discoverer of North-America and Sebastian his Son (1896).....	56
O desvio ao interior da América do Sul motivado pelas notícias de riquezas.....	59
O desvio de caráter de Caboto.....	63
1.6 <i>Eduardo Madero e os viajantes que navegaram pelo rio da Prata.....</i>	<i>64</i>
<i>Historia del Puerto de Buenos Aires (1892).....</i>	<i>64</i>
1.7 <i>José Toríbio Medina: condenação de Caboto e complacência com Diego García.....</i>	<i>68</i>
<i>El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España (1908).....</i>	<i>70</i>
Sebastião Caboto e a monarquia hispânica.....	73
A debilidade do coração e a miragem das riquezas levam Caboto ao rio da Prata.....	75
<i>Los Viajes de Diego García de Moguer al Rio de la Plata (1908).....</i>	<i>80</i>
Em busca de alternativas para organizar uma viagem ao além-mar.....	82
A expedição de Diego García.....	84
A hipótese de Medina para o desvio de García.....	85
1.8 <i>As obras do século XX e XXI.....</i>	<i>86</i>
Manuel Ballesteiros Gaibrois e Juan Gil: a presença de Giovanni Caboto em Espanha.....	87
Alison Sandman – Cosmógrafos vs. Pilotos;.....	88
Heather Dalton e a rede no Atlântico Sul;.....	89
María Juliana Gandini: a prata e as expedições de Caboto e García.....	90
1.9 <i>Os destaques a Caboto e García e as limitações das histórias nacionais.....</i>	<i>91</i>
PARTE II O PROJETO MARÍTIMO HISPÂNICO E A ROTA OCIDENTAL.....	96
CAPÍTULO II – AS CAPITULAÇÕES E AS VIAGENS DE DESCOBRIMENTO: A BUSCA PELAS ÍNDIAS E A EMERGÊNCIA DO ESPAÇO AMERICANO (1492 – 1511) –.....	97
2.1 <i>Perspectivas teóricas.....</i>	<i>101</i>
2.1.1 Os estudos sobre o processo de incorporação da América pelos europeus.....	101
Edmundo O’Gorman e a “invenção da América”.....	101
John H. Elliot e o impacto do Novo Mundo no Velho Mundo.....	106
Walter Mignolo e o lado obscuro do Renascimento.....	109
Ricardo Padrón e o espaço por meio das palavras.....	113
Serge Gruzinski e uma história global no século XVI.....	117
2.2 <i>A projeção imperial para o oriente e a emergência do espaço americano.....</i>	<i>119</i>
Os italianos no Ocidente da Europa.....	120
A Rota das Índias.....	121
Colombo e suas negociações em Castela.....	123
2.2.1 As Capitulações de Santa Fé (1492).....	124
O projeto colombino no prólogo de seus Diários.....	130
2.2.2 A imagem do descobridor e o fortalecimento do grupo dos pilotos e marinheiros.....	132
Giovanni Caboto e as cartas patentes de Henrique VII.....	133
Giovanni Caboto em Valência e Sevilha (1490-1494).....	134
O reino inglês e as viagens marítimas.....	135
As cartas patentes concedidas a Giovanni Caboto.....	136
2.2.3 O regime de capitulações na expansão marítima hispânica.....	141
A natureza jurídica das capitulações.....	142

Uma das finalidades das capitulações: o descobrimento e resgate.....	145
2.2.4 A Casa de Contratação de Sevilha e a viagem de Vespúcio e Pinzón para a Especiaria.....	149
Juan Díaz de Solís nomeado piloto maior e sua viagem junto a Pinzón (1508).....	152
2.2.5 O cargo de Piloto Maior.....	156
2.3 <i>As bases do projeto imperial hispânico para o além-mar</i>	161
CAPÍTULO III – A ROTA DE MAGALHÃES E O PROJETO PARA AS VIAGENS DE SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA –	170
3.1 <i>Sebastião Caboto e Diego García na Monarquia Hispânica</i>	173
3.1.1 A trajetória de Sebastião Caboto.....	173
Nomeado capitão de coisas do mar e depois piloto maior.....	174
Os interesses na viagem para a Terra Nova.....	176
As viagens de descobrimento e o reforço da imagem de Caboto.....	178
Sebastião Caboto e a junta de pilotos para determinar a posição do Cabo de Santo Agostinho e o pensamento regionalizado dos pilotos.....	179
A morte de Solís e Caboto como Piloto Maior.....	181
3.1.2 Diego García, um piloto na expedição de Juan Díaz de Solís.....	181
A capitulação para a armada de Juan Díaz de Solís e seus resultados.....	183
3.2 <i>A década de 1520, a coroação de Carlos V (1518) e o reforço do projeto imperial hispânico voltado ao oriente</i>	184
3.2.1. A viagem de Magalhães e a rota ocidental para as Especiarias.....	185
A capitulação de Magalhães e Faleiro.....	186
3.2.2 O legado da armada de Magalhães/Elcano e o enfoque imperial nas ilhas de Maluco.....	190
3.2.3 As capitulações de Andrés Niño e dos armadores (García Jofre de Loáisa) projetadas para viagens às ilhas de Maluco.....	191
A reação de Sebastião Caboto à organização da grande armada.....	194
3.2.4. A Junta de Badajóz-Elvas (1524) e a Casa de Contratação em La Coruña.....	197
A Casa de Contratação da Especiaria.....	199
A Ordem de Santiago e as expedições ultraoceânicas.....	200
A Casa de Contratação da Especiaria voltada a uma nova área no hemisfério hispânico.....	202
A armada de Estevão Gomes.....	203
Frei García Jofre de Loaisa nomeado capitão da grande armada para Maluco.....	206
3.3 <i>As capitulações para as expedições de Sebastião Caboto e Diego García</i>	207
3.3.1 Os estudos sobre a capitulação com Sebastião Caboto.....	208
A análise da capitulação de Sebastião Caboto.....	214
O plano de Caboto e a localização de Tarsis e Ofir.....	219
A possibilidade de exploração de “ilhas ou terra firme” ao longo da viagem.....	223
Rumar diretamente às ilhas de Maluco.....	226
3.3.2 Os estudos sobre a capitulação com Diego García.....	227
Análise da capitulação que tratou da expedição de Diego García.....	230
A expedição de García como imitativa daquela de Caboto.....	240
3.4 <i>O projeto das viagens de Caboto e García e os planos da Monarquia Hispânica no Oriente</i>	242
PARTE III A VIAGEM: ALTERAÇÃO DO ITINERÁRIO E NOVO DESTINO	253
CAPÍTULO IV – A PASSAGEM PELA COSTA DO BRASIL E A DECISÃO DO DESVIO: A INCURSÃO NA REGIÃO DO RIO DA PRATA E O ABANDONO DA IDA AO PACÍFICO –	254
4.1 <i>As expedições de Sebastião Caboto e Diego García</i>	256
Os últimos acertos para a viagem por meio das reais cédulas.....	256
Os preparativos finais para a saída da armada de Caboto.....	258
O itinerário e acontecimentos da armada.....	261
As divergências do capitão general com o oficial real: comparação com o caso de Drake x Droughty analisado por Norbert Elias.....	264
A ilha de Santa Catarina, o “oráculo de Delfos” sul-americano.....	266
As revoltas dos indígenas contra a expedição de Caboto e de García.....	267
Balanço sobre as expedições na região platina.....	267
4.2 <i>As ilhas de Maluco e a região do rio da Prata na cartografia histórica da Monarquia Hispânica (década de 1520)</i>	268
4.2.1 Mapas anteriores às viagens de Sebastião Caboto e Diego García (1523 – 1526).....	270
A Carta Geográfica Universal de Turim (ca.1523).....	270
O planisfério Salviati (ca. 1525) e o planisfério Castiglione (1525).....	272
O planisfério de Juan Vespucci (1526).....	277
4.2.2 Mapas contemporâneos à viagem de Caboto/ García (1527 – 1529).....	281
A Carta Universal Anônima (1527).....	281

As Cartas Universais de Diego Ribeiro de 1529 (Vaticano e Weimar).....	284
Os limites do hemisfério hispânico: as ilhas de Maluco e o Rio da Prata.....	290
4.3 <i>Conjunto documental produzido na viagem de Sebastião Caboto</i>	292
4.3.1 Utilização das transcrições para a crítica documental.....	293
4.3.2 As informações colhidas por Caboto contra Francisco de Rojas, Miguel de Rodas e Martín Méndez (1526-1528).....	294
O objetivo da armada de Sebastião Caboto.....	295
Pernambuco, o português Jorge Gómez e o exemplo do “forte” luso.....	297
4.3.3 Relação de contas de Enrique Montes na ilha de Santa Catarina (1527).....	299
4.3.4 A carta de Luis Ramírez (1528).....	301
A paragem em Pernambuco.....	302
As justificativas diretas para a alteração do destino final.....	303
A propaganda da região do rio de Solís.....	304
4.3.5 O interrogatório sobre a perda do forte de Sancti Spiritus.....	307
4.3.6 Os pareceres sobre os rumos da expedição de Caboto (1529);.....	310
4.3.7 As informações levantadas por Francisco Rojas contra Caboto em São Vicente (1530).....	311
4.4 <i>A reação à chegada dos emissários de Caboto no contexto do Tratado de Saragoça (1529)</i>	316
4.4.1 O contexto do Tratado de Saragoça (1529).....	317
4.4.2 O recuo das ilhas de Maluco e o fechamento da Casa da Especiaria.....	318
4.5 <i>As justificativas contemporâneas à alteração do destino com a passagem pela costa sul-americana</i>	324

PARTE IV O RIO DA PRATA NA ÓRBITA DA MONARQUIA HISPÂNICA..... 334

CAPÍTULO V – O RETORNO À CASTELA E OS NOVOS RUMOS DA MONARQUIA NO ALÉM-MAR: A AMÉRICA DO SUL E O ESPAÇO PLATINO –..... 335

5.1 <i>A chegada da expedição de Caboto em Sevilha</i>	338
5.1.1 O interrogatório inicial.....	338
A fazenda real.....	339
As riquezas minerais e os animais no rio da Prata.....	339
A compra de indígenas escravizados no porto de São Vicente.....	340
As onças e a menção ao rio de Janeiro.....	342
Caboto justifica o novo destino a ser atingido no além-mar.....	343
O papel de Enrique Montes como língua: os nativos de Santa Catarina não seriam canibais, mas seus parentes.....	345
Uma justificativa indireta para o desvio da armada.....	346
5.2 <i>Os processos movidos contra Caboto</i>	346
A Coroa de Castela e os processos contra pilotos vindos do além-mar.....	347
As partes acusadoras contra o capitão general.....	347
5.2.1 O questionário inicial de Catalina Vázquez.....	348
5.2.2 Diego García e suas críticas às ações de Caboto na viagem transoceânica.....	352
A <i>Memoria</i> de Diego García.....	352
As informações de Diego García: coloca-se como predestinado ao rio da Prata.....	354
5.2.3 As acusações de Gregorio Caro contra Caboto.....	360
5.2.4 A acusação criminal e o processo de Catalina Vázquez.....	363
A ilha de Santa Catarina.....	364
A probanza de Catalina Vázquez.....	365
5.2.5 A acusação do fiscal Juan de Villalobos.....	368
A acusação do desvio da armada de seu objetivo original.....	369
A falta de participação dos marinheiros e a culpa de Caboto e dos oficiais reais.....	374
A perda da nau capitã e a possibilidade de seguir viagem ao Pacífico.....	375
5.2.6 O questionário de Caboto em resposta a Catalina Vázquez e ao fiscal Villalobos.....	378
A 13ª pergunta e a primeira informação sobre a riqueza mineral do rio de Solís.....	380
5.2.7 O processo de Francisco de Rojas.....	384
Alguns tripulantes conheciam a capitulação e outros documentos reais.....	386
Resposta de Caboto.....	388
Questionário de Rojas apresentado em Ocaña.....	391
5.2.8 As Sentenças.....	393
5.3 <i>As expedições de Caboto e García e os planos ibéricos de colonização da América do Sul</i>	396
5.3.1 A conquista do Peru e a ocupação ibérica da América do Sul (década de 1530).....	402
5.3.2 O memorial de Caboto e seu interesse no Pacífico e no espaço platino.....	402
Caboto como o descobridor do rio Paraná em seu mapa-múndi (1544).....	404
Solicitação do hábito de Santiago.....	405
As capitulações de Toledo (1534).....	408

5.4 As diferentes interpretações sobre as expedições de Caboto e García.....	410
CONCLUSÃO.....	415
FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	424
FONTES MANUSCRITAS.....	425
FONTES IMPRESSAS.....	426
OBRAS DE REFERÊNCIA.....	429
PERIÓDICOS.....	430
BIBLIOGRAFIA.....	435
VÍDEOS.....	447
ANEXOS.....	448
1.0 PUBLICAÇÕES SOBRE SEBASTIÃO CABOTO NO SÉCULO XIX.....	449
2.0 SÉRIE DE MAPAS TEMÁTICOS SOBRE A TRAJETÓRIA DE SEBASTIÃO CABOTO.....	450
3.0 TRIPULAÇÃO DA ARMADA DE SEBASTIÃO CABOTO (1526-1530).....	455
4.0 RESUMO DAS EXPEDIÇÕES DE SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA.....	458
A travessia atlântica e a parada em Pernambuco.....	458
Viagem até a ilha batizada de Santa Catarina.....	459
A viagem pelo rio da Prata, Paraná e Paraguai.....	460
A partida da expedição de García até entrar no rio da Prata.....	462
O encontro das armadas de Caboto e de García.....	463
As notícias de Francisco César, os incidentes com os indígenas e o fim do forte de Sancti Spíritus.....	464
O retorno ao reino de Castela.....	466
5.0 QUADROS COM OS DADOS NAS FONTES PRODUZIDAS AO LONGO DA VIAGEM DE CABOTO (1526-1530)	
.....	468
Informação levantada por Sebastião Caboto para comprovar a culpa dos degredados.....	469
Interrogatório de Caboto sobre a perda do forte de Sancti Spíritus.....	477

INTRODUÇÃO

Esta tese de doutorado surgiu a partir da análise inicial do mapa-múndi de Sebastião Caboto (1544) em pesquisa anterior.¹ A disposição das terras ao longo do orbe, bem como o conjunto de legendas que conferem um sentido histórico e geográfico, chamaram a atenção para uma constituição singular do espaço mundial dentro do viés imperial da monarquia hispânica. Essa constituição reflete o imaginário espacial de Sebastião Caboto (c.1474-c.1557) na condição de súdito de Carlos V (1500-1558). Na *Tábula Prima*, situada no canto esquerdo do mapa, as legendas numeradas ressaltam os feitos dos navegadores e conquistadores responsáveis pela incorporação de diversas regiões do Novo Mundo e de ilhas do oceano Pacífico às posses da monarquia. Situado na área reservada ao reino de Castela segundo o Tratado de Tordesilhas (1494), esse conjunto constitui a parte hispânica do orbe, na visão do navegador.

Organizada em textos referentes às posições ocidentais elencadas na representação visual, as legendas apresentam os artífices responsáveis pela revelação de diversas regiões na nova imagem do mundo. Nas seis primeiras descrições, constam informações sobre: o almirante dom Cristóvão Colombo (1451-1506), descobridor das Índias Ocidentais e das Antilhas; o ilustre cavaleiro dom Fernando Cortês (1485-1547), marquês do vale de Guaxacon e conquistador da Nova Espanha, com províncias e cidades, sendo a principal delas a cidade de México; Fernão de Magalhães (1480-1521), o descobridor do estreito de Todos os Santos e depois, junto a Sebastião del Canno (1486/1487-1526), das ilhas de Maluco; por último, o honrado e muito esforçado cavaleiro Francisco Pizarro (1478-1541), o descobridor da província do Peru.²

Na legenda subsequente, de número 7, é descrito: “(...) *el Río Huruai, en castellano, el Rio de la Plata (...)*”, descoberto por Juan Díaz de Solís (c.1470-1516), piloto maior dos reis Católicos. Entretanto, tal capitão acabara morto e comido por índios da terra. Depois de muitos anos, ao referir-se a si mesmo, Caboto conta que, enquanto capitão e piloto maior de Carlos V, comandou uma armada real destinada ao descobrimento de Tarsis, Ofir e o Cataio Oriental, no oceano Pacífico. No entanto, por causa fortuita, foi levado a atingir o rio da Prata.³ Ali realizou diversos feitos. Nessa descrição, o piloto veneziano usa os topônimos *Huruai* e *Rio da Plata* como equivalentes, o que difere do entendimento atual – que os coloca como rios diversos – e, portanto, demonstra as singularidades do início do processo de incorporação dessa nova região aos domínios da Coroa de Castela.

Outro ponto a ser destacado é a ausência de uma menção à armada de Diego García (c.1526-

1 Lucas Montalvão Rabelo. *A Representação do Rio 'das' Amazonas na Cartografia Quinhentista: entre a tradição e a experiência*. Dissertação (mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2015.

2 Sebastian Cabot. “The Cabot Legends”. *From the Transactions of the Royal Society of Canada*. Second series, v. II, section II, Appendix. Massachusetts historical society, 1897-98, 429-450p.

3 Sebastian Cabot. “The Cabot Legends”. *From the Transactions of the Royal Society of Canada*. Second series, v. II, section II, Appendix. Massachusetts historical society, 1897-98, 433-434.

1530), enviada no mesmo período por Carlos V ao Mar do Sul e que também acabou por rumar à região platina. O tenso encontro entre os dois capitães ocorreu no rio Paraná e, após divergirem sobre o direito àquele descobrimento, concordaram numa exploração conjunta. Tendo poucos resultados na busca pelos minerais valiosos e com o ataque dos indígenas ao forte *Sancti Spiritus*, construído no rio Paraná, além de outras ações hostis, os dois capitães decidiram retornar à Espanha. Portanto, a expedição que rivalizou com àquela de Caboto, em sua passagem pelo espaço platino, não mereceu estar nas linhas de sua legenda dedicada ao local.⁴

Essa maneira de descrever as partes do Novo Mundo, que contempla o feito dos súditos castelhanos relacionando-os diretamente à geografia local, chamou a minha atenção para o processo específico de incorporação das recém-conhecidas partes do continente americano, realizado inicialmente pelos homens do mar. Tal movimento demonstra a grande amplitude e complexidade do processo de “invenção” da América, conforme denominou E. O’Gorman em obra clássica. Nesse sentido, o discurso do navegador veneziano sobre o espaço platino, em que insere sua própria viagem como inerente à sua construção, desperta um interesse sobre ela e também sobre a parte omitida em sua descrição: a expedição de Diego García. Essas expedições foram destinadas a objetivos asiáticos, mas alteraram seu rumo para atingir o interior da América do Sul. De tal modo que se pode afirmar que as duas armadas iniciaram a incorporação do espaço platino à órbita da Coroa de Castela.

O capitão veneziano foi uma das peças emblemáticas desse contexto específico de emergência dos homens do mar, pois descendeu de um dos navegadores envolvidos nas primeiras viagens inglesas à América do Norte, em 1497 e 1498, o piloto Giovanni Caboto (c.1450-c.1500). Após a perda de seu pai, Sebastião Caboto abandonou o reino inglês e dirigiu-se ao de Castela, onde tornou-se piloto maior de Carlos V. Sua função principal era examinar os novos pilotos da carreira das Índias. Por outro lado, sem a mesma notoriedade do seu rival no espaço platino, Diego García, natural de Moguer, no reino de Castela, participou como piloto na expedição de Solís (1515-1516).

Ambos, Caboto e García, comandaram duas armadas contemporâneas do mesmo processo: a alteração dos objetivos asiáticos, inicialmente projetados na península Ibérica, e a experiência na costa sul-americana, com a conseqüente entrada no rio da Prata, que gerou a construção/invenção do espaço platino, uma nova área nos domínios da monarquia hispânica. No processo de monumentalização

4 O resumo das viagens de Sebastião Caboto e Diego García se encontra no item 4 do anexo desta tese, a partir da página 465.

desses personagens, ocorrido na historiografia do século XIX, o historiador chileno, Jose Toribio Medina, interpreta o piloto veneziano como um “traidor” dos desígnios reais, que “evitou” um encontro precoce do Chile. Por sua vez, o castelhano Diego Garcia, mesmo com instruções similares às de Caboto, é visto por essa corrente mais influente da historiografia como aquele que teria tomado “o rumo que lhe cabia” e teve seu direito usurpado.

Para repensar a própria história dos descobrimentos europeus, a grande pergunta a se fazer é por que duas armadas enviadas por Carlos V para algumas ilhas desconhecidas no Mar do Sul, com recomendação explícita para fazerem escala nas ilhas das Especiarias, alvo da então cobiça das monarquias ibéricas, foi suplantado simultaneamente pelo interesse em adentrar e explorar um rio pouco conhecido na América do Sul e como essa ação geraria uma nova região que estaria em sintonia com um redimensionamento das ações da monarquia hispânica das ilhas do Pacífico para a América do Sul? Ao partir dessa questão maior, esta tese propõe, em primeiro lugar, estudar o conjunto das interpretações sobre as expedições de Caboto e García e os desvios de itinerário, seja conforme a historiografia oitocentista, ou consoante ao conhecimento da documentação primária. Na sequência, procurar-se-á rever o contexto específico desses pilotos investigando os motivos para o desvio realizado e os sentidos a ele atribuídos, desde a gênese do processo de expansão marítima europeia (1492), seguindo com o projeto das duas viagens, na esteira da expedição de Magalhães/Elcano (1519-1522), sua execução com a alteração do objetivo inicial junto a exploração do espaço platino (1526-1530), e suas consequências com o retorno à Espanha (1530 até 1534).

Segundo a historiografia do século XIX, estes capitães alteraram seu destino principalmente por questões pessoais, que estariam ligadas ao caráter de ambos e sua fidelidade para a Coroa a qual serviam. Em muitas interpretações, a Diego García não é imputada a realização de uma alteração em seu destino. Essas justificativas, produzidas num período de gênese e afirmação dos nacionalismos, são limitadoras e suscitam uma investigação maior do contexto histórico que busquem responder a questões como: em que medida o estabelecimento das destinações nas capitulações de descobrimento, ao longo do início do movimento de expansão marítima, correspondia efetivamente aos locais atingidos na realização das viagens? De que maneira o conjunto das armadas enviado às novas localidades estava diretamente ligado à capacidade da monarquia em estabelecer precisamente seus destinos às novas áreas até então desconhecidas? Qual o impacto da viagem de Magalhães/Elcano no projeto do reino de Castela em atingir as cobiçadas ilhas das Especiarias e outras áreas do oceano Pacífico, que acabou por influir diretamente na organização das duas expedições estudadas aqui? Com o início da experiência marítima na costa das terras do Brasil, em 1526, o que justificou a decisão de adentrar a região desconhecida na América do Sul e abandonar o destino asiático? A decisão foi exclusiva dos capitães

dessa armada ou a tripulação e os nativos participaram? Quais as diferenças entre as justificativas da alteração ao longo da viagem e após o retorno ao reino de Castela com as novidades sobre o espaço platino? Como o interesse dos indivíduos e da Coroa afetou a interpretação sobre tal ato?

O primeiro passo para buscar respostas a estas questões, que são derivadas da pergunta principal, está na primeira parte dessa tese, que compreende o primeiro capítulo. Nele, será investigada as maneiras como a historiografia dedicada às viagens de Caboto e García as interpretaram e quais são suas diferenças em relação ao desvio e suas consequências. O objetivo foi analisar as justificativas a essa alteração e como essas interpretações associaram-se diretamente aos contextos das produções intelectuais oitocentistas e de que modo elas moldaram a percepção sobre esse evento. Nesse cenário, destacaram-se as obras de Richard Biddle (1831), Henry Harrisse (1896) e Jose Toribio Medina (1908), todas elas produzidas em um período histórico marcado pela formação dos Estados-Nação e pelos nacionalismos. Elas refletem uma relação próxima de seus autores aos países com os quais estavam ligados e, conseqüentemente, aos interesses destes em forjar uma história nacional iniciada pelas ações dos europeus nas terras americanas, desde a primeira viagem de Cristóvão Colombo, em 1492.

Ademais, foram estudados brevemente outros escritos dessa temática produzidos ao longo do século XX e início do XXI. Eles passaram a explorar aspectos pontuais dos dois capitães e suas viagens em diversos aspectos relativos: às capitulações de Caboto com os mercadores (1524); aos indivíduos participantes das viagens, como o tripulante inglês, Roger Barlow; a passagem de Giovanni Caboto em Valência entre outros.

A segunda parte da tese, composta pelo segundo e terceiro capítulos, será dedicada a inserir as duas expedições no contexto inicial do processo de expansão marítima europeia, em fins do século XV e nas três primeiras décadas do século XVI. Os passos dos primeiros descobridores e conquistadores estiveram ligados à organização da exploração marítima das novas terras, implementada pelos reinos europeus, principalmente a monarquia hispânica – envolvida na busca e seguimento da rota marítima ocidental para as Índias. Mais especificamente, o segundo capítulo se inicia com as perspectivas teóricas e os estudos relacionados à incorporação da América ao pensamento europeu, que sustentam as novas interpretações sobre as viagens de descobrimentos. Nesse conjunto, foram incluídas as propostas ligadas à ideia de uma “invenção da América”, surgida a partir dos estudos de Edmundo O’Gorman, e seguido pelas críticas e outras perspectivas apontadas por John H. Elliot, Walter Mignolo, Ricardo Padrón, Serge Gruzinski e Maria Juliana Gandini. Esta última, com sua contribuição sobre a construção do rio da Prata. A estes somam-se outros pesquisadores dedicados às diversas formas de representações da América. Em seguida, com o intuito de estudar o processo de estabelecimento das destinações e dos objetivos nas capitulações de descobrimento, em que se enquadram aquelas acordadas para as armadas

de Caboto e García, foram investigados os acordos estabelecidas entre os proponentes de viagens marítimas e o monarca, além da busca por um controle maior desse movimento com a criação da Casa de Contratação e do cargo de Piloto Maior. Dessa forma, buscou-se acompanhar o desenvolvimento do projeto de expansão marítima hispânico em suas duas primeiras décadas.

O terceiro capítulo segue com a análise das capitulações de descobrimento dirigidas ao ocidente, entre 1512 e 1526, ou seja, partindo do ano em que Sebastião Caboto mudou-se para o reino de Castela, tornando-se súdito de Carlos V, seguindo até o ano da assinatura da capitulação contratada por Fernando de Andrada e Cristóbal de Haro para a viagem de Diego García. O objetivo foi o de investigar como essas capitulações estabeleceram paulatinamente as rotas e destinos das expedições projetadas e como as viagens resultantes atingiram ou não esses objetivos. Nesse ínterim, destacar-se-á o impacto da viagem de Magalhães/Elcano, que renovou o interesse na rota ocidental com o descobrimento do estreito sul-americano. Tal feito gerou o interesse na continuidade do envio de armadas para seguirem o mesmo caminho com o objetivo de assegurar a posse das ilhas de Maluco e a exploração da região do Pacífico. Na etapa final deste capítulo, foram estudadas meticulosamente as capitulações de Caboto e García buscando conhecer seus destinos, a derrota e as possíveis prerrogativas que justificariam as alterações de rumo de seus objetivos no oceano Pacífico para os levarem ao interior da América do Sul. Em suma, o capítulo visou analisar a experiência adquirida pela monarquia e pelos capitulantes com o balanço das viagens anteriores e como, a partir disso, foi estabelecido o acordo para as duas viagens centrais deste estudo.

A parte III desta tese investigou a documentação produzida ao longo da viagem de Sebastião Caboto e de Diego García, com escalas na costa da terra do Brasil e a opção em adentrar o espaço platino. No quarto capítulo, foram analisadas as motivações que influenciaram no desvio ocorrido durante a passagem pela costa sul-americana, além das reações de Carlos V e da Corte com essas notícias, bem como seu impacto nas tratativas com o reino de Portugal, as quais culminaram no contexto de assinatura do Tratado de Saragoça (1529). Para tanto, estudaram-se os documentos posteriores à assinatura das capitulações, e produziu-se um itinerário e um resumo dos principais acontecimentos nas viagens. Em seguida, recorreu-se à cartografia histórica hispânica da década de 1520 para estudar a representação dos dois destinos dessas expedições, aquele projetado e o efetivamente atingido. Por fim, foram analisados os processos produzidos ao longo da viagem do capitão veneziano e as reais cédulas emitidas pelo monarca, após a chegada dos emissários da expedição. Destacou-se a maneira como a região do rio da Prata e, em paralelo, a região asiática, do destino original, aparecem representados na documentação.

Com o retorno das armadas ao reino de Castela, em 1530, as interpretações coevas sobre as ações ao longo da viagem, principalmente sobre o desvio do destino original e a criação do espaço platino, foram investigadas na quarta e última parte desta tese. Assim, o quinto capítulo dedicou-se ao estudo dos dois tipos de reação aos eventos ocorridos na viagem. O primeiro internamente, nos processos movidos pelos súditos castelhanos que se sentiram prejudicados com as ações do piloto veneziano, caso dos capitães Diego García, Gregório Caro e Francisco de Rojas, de Catalina Vázquez – mãe dos irmãos Martín e Hernán Méndez mortos na viagem, e do fiscal da Coroa, Juan de Villalobos. O segundo tipo de reação ocorreu na diplomacia e nas demandas por novas capitulações. Este é o caso das missivas do embaixador Lope de Hurtado em Lisboa e da Corte sobre a disputa da região platina com a Coroa de Portugal, bem como das capitulações de Toledo (1534) e da nova proposição do navegador veneziano. Ou seja, a partir das intenções dos envolvidos na produção desses conjuntos documentais, investigou-se a caracterização da consequência direta dos desvios das expedições no primeiro e segundo grupo: como os agentes incorporam a nova área e, ao mesmo tempo, disputam as versões sobre as consequências da opção dos capitães em explorá-la e abandonar o objetivo original.

Paralelo ao foco no caso específico das expedições de Caboto e Diego García, essa pesquisa buscou uma visão geral das primeiras décadas das navegações oceânicas da monarquia hispânica em sua procura pela rota marítima para as Índias e a descoberta e assimilação das novas terras descobertas no Mar Oceano. É um recorte (1492-1534) que procura acompanhar o processo inicial de expectativas de expansão hispânica para a Ásia e as ilhas das Especiarias que se reconfigura no emergente interesse pelo interior da costa ocidental da América do Sul.

Tal abordagem suscitou a formação de um corpus documental que contemplasse um conjunto diferenciado de fontes históricas, além do uso crítico da bibliografia sobre o tema. Nesse sentido, o primeiro capítulo utilizará escritos produzidos nos séculos XIX e XX que trataram das viagens de Caboto e García. Diversos livros e artigos pesquisados são de edições de época, acessados principalmente por meio de dois repositórios digitais de livros: o *Google Books* e o *Internet Archive*. Quanto aos artigos, eles são disponibilizados, principalmente, pelo sistema online *Jstor*, dedicado ao arquivamento de revistas eletrônicas.

No segundo e terceiro capítulos, o estudo voltou-se às capitulações de descobrimento realizadas entre os capitulantes e os monarcas castelhanos para a exploração de novas áreas em suas viagens oceânicas. O conjunto dessas capitulações encontram-se no *Archivo General de Indias* (AGI), sendo a

maior parte delas disponibilizadas digitalmente no *Portal de Archivos Españoles (PARES)*. Além disso, destacam-se duas obras dedicadas a transcrições que foram amplamente consultadas e esporadicamente comparadas à documentação original: *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate* (1981), escrita por Demetrio Ramos Pérez; e *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI* (1986), com outros tipos de capitulações, de autoria de Marta Milagros del Vas Mingo.

O quarto e o quinto capítulo fundamentam-se na análise crítica das fontes históricas provenientes, em sua maior parte, dos processos movidos por Sebastião Caboto aos tripulantes da armada, ainda durante sua viagem pela costa sul-americana (1526-1530), e aqueles movidos (ou tentados) contra ele após o retorno ao reino de Castela, de autoria de Diego García, Gregório Caro, Francisco de Rojas, Catalina Velázquez e o fiscal de Carlos V, Juan de Villalobos. O acesso deu-se por consulta eventual aos originais, guardados no *AGI* e disponibilizados no *PARES*, e frequentemente às transcrições. Estas concentraram-se principalmente nos trabalhos de Jose Toribio Medina, por meio dos tomos I e II de seu livro *El veneciano Sebastián Caboto...* (1908); e de Gaspar García Viñas, com sua *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*, com uma parte da coleção sendo disponibilizada digitalmente pela *Biblioteca Nacional Mariano Moreno (BNMM)*, a Biblioteca Nacional da Argentina.

Nessa busca pelas fontes históricas, houve alguns empecilhos. Algumas instituições ainda não fornecem integralmente as versões digitais de seus acervos, como o caso do *AGI* e da coleção de Gaspar García Viñas, presente na *BNMM*. Outras não disponibilizam nenhuma parte de sua documentação na internet, caso do *Archivo de Protocolos de Sevilla (APS)*. O contato com este acervo deu-se por via indireta, com as contribuições mais recentes de Juan Gil, sobre a presença de Giovane Caboto em Sevilha na última década do século XV, e de Heather Danton, com documentos ligados a Sebastião Caboto e Roger Barlow. As fontes cartográficas primárias encontram-se espalhadas por vários arquivos, que em sua maioria foram disponibilizadas em boa resolução digital, como a carta de Sebastião Caboto (1544) pertencente ao acervo da Biblioteca Nacional da França (BNF).

Este estudo sobre as duas armadas de descobrimento enviadas por Carlos V, na primeira metade do século XVI, visa repensar o entendimento sobre como os descobrimentos europeus ocorreram no Novo Mundo. Ao seguir a nova historiografia proveniente das pesquisas sobre o processo de invenção da América, procurou-se destrinchar as camadas de significados inseridas nas narrativas sobre a chegada dos europeus na região platina, após passarem pela costa das terras do Brasil, e recuperar nas

fontes históricas produzidas pelos súditos castelhanos, em especial os tripulantes da armada, os discursos divergentes sobre a assimilação das novas localidades encontradas. Neste intento, em vários momentos da documentação há o uso da palavra “descobrimento” ou seus derivados. Diferentemente do entendimento atual, “ir a descobrir” estava ligado às funções da navegação marítima de reconhecimento de rotas para as Índias de Marco Polo ou mesmo de reconhecimento de novas localidades. Como poderá ser acompanhado ao longo do desenvolvimento dessa tese, este uso não denotava o reconhecimento de um continente desconhecido, mas limitava-se a pequenas áreas continentais ou ilhas oceânicas.⁵

Ademais, esta pesquisa está inserida nos estudos de História Cultural, o que implica em uma compilação de diversos tipos de fontes históricas, em um período específico, para buscar um entendimento das várias dimensões do mesmo processo histórico ao se atentar às diversas formas que os agentes envolvidos estruturam seus discursos textuais evocando elementos de seu imaginário por meio das representações espaciais. Portanto, houve um esforço em trazer as diversas construções textuais dos múltiplos indivíduos nas documentações estudadas – mesmo que por vezes contraditórias – que procuravam verbalizar seu contato com o espaço platino, bem como às ilhas de Maluco e também a costa da terra do Brasil buscando, assim, uma percepção ampla do processo de assimilação dos novos entes geográficos.⁶

Por outro lado, a escolha das fontes buscou evitar que esta tese ficasse restrita a produção de uma história institucional, uma vez que ater-se somente às propostas provenientes dos oficiais reais encarregados, por exemplo, da Casa de Contratação sevilhana, limitaria sobremaneira a análise. Com isso, interessou-se pela forma como as determinações presentes nas capitulações foram utilizadas pela tripulação e a maneira como, mesmo diante dos processos instituídos, elas fornecem mais indícios sobre a incorporação de uma nova área à monarquia hispânica. Por isso a comunicação dos agentes imperiais com o monarca e seus oficiais era importante em suas várias dimensões, não apenas nos acordos feitos na península Ibérica, mas o montante de documentos produzidos ao longo de todo o processo da viagem: da preparação ao retorno. O que exige um cuidado para interpretar essas fontes.⁷

5 Sobre os sentidos da palavra “descobrimento” e seus derivados para os navegadores europeus, cf. Romain Descendre. “A ‘descoberta’: história de uma invenção semântica (primeiros elementos)”. *Línguas e Instrumentos Linguísticos* (Brésil), nº35, 2015, pp. 11-28.

6 Para uma percepção mais ampla da História Cultural, ver: Sandra Jatahy Pesavento. *História & História Cultural*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003; sobre o conceito de imaginário, cf. Gilbert Duran. *O imaginário: ensaio acerca das ciências e da filosofia da imagem*. Rio de Janeiro: DIFEL, 2004; e referente ao conceito de representação, ver: Roger Chartier. *O Mundo como Representação*. São Paulo: Estudos Avançados, 1991.

7 Sobre as comunicações entre os súditos e o soberano na monarquia hispânica, Arndt Brendecke estudou a produção da informação na monarquia hispânica e de que maneira ela seria responsável por vincular as unidades políticas do império e fazer o reconhecimento do soberano. Além disso, havia um intrincado papel de trabalho com as informações a serem passadas ou evitadas para o monarca. Cf. Arndt Brendecke. *Imperio e información: funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid, Frankfurt am Main: Iberoamericana, 2012.

Somam-se as contribuições das reflexões historiográficas de Paul Ricoeur referentes à escrita da História e as reconstruções narrativas realizadas pelos historiadores ao produzirem suas análises sobre o tempo passado. Além das discussões sobre a hermenêutica que também se encontram envoltas nesse processo de escrita.⁸ Uma vez que este estudo analisará as inúmeras interpretações posteriores às ações das expedições de 1526-1530 e como elas recriam estes acontecimentos dotando-os de diversos sentidos conforme seus diversos condicionantes (individuais, sociais, temporais e geográficos).

Outra contribuição desta tese é com a área da História da Cartografia. Os estudos de Ricardo Padrón sobre os escritos dos cronistas castelhanos, além do contato com outros autores, despertaram o interesse não somente pelos mapas tradicionais, mas pelas descrições espaciais presentes em textos escritos, com a presença da toponímia. Assim, esse trabalho também procura demonstrar a importância das fontes escritas que contam com descrições geográficas para um estudo cartográfico. Ou seja, como essas descrições estão intimamente ligadas ao produto cartográfico final.

Por fim, esta tese também pretende contribuir para superar as interpretações marcadas por vieses nacionalistas nos estudos históricos das viagens transoceânicas, responsáveis pelo início do fenômeno da globalização, dos contatos entre as partes do globo. Hoje, há um esforço das nações sul-americanas em se integrar regionalmente, como pode ser comprovado pela iniciativa integradora do Mercado Comum do Sul (Mercosul), surgido em 1991, nos moldes da União Europeia (1957). Da mesma forma como no Velho Mundo, é necessário que a historiografia acompanhe essa iniciativa e reavalie as narrativas da “História dos Descobrimentos” explicitando criticamente as interpretações nacionalistas que permearam os primeiros estudos eruditos do século XIX e que continuam a ecoar na grande mídia. Destarte, retirado esse peso extra, pode-se ater-se à dinâmica própria dos Estados monárquicos em seu encontro com a alteridade americana que produziram e alargaram a imagem do mundo com a inserção de novas terras e povos até então desconhecidos, ao longo da Primeira Modernidade.

8 Cf. Paul Ricoeur. *Tempo e Narrativa*. Tomo I. Tradução de Constança Marcondes Cesar. Campinas, SP: Papyrus, 1994.

PARTE I

**A HISTORIOGRAFIA DAS EXPEDIÇÕES DE
SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA**

CAPÍTULO I

– AS VIAGENS DE CABOTO E GARCÍA SOB AS LENTES DOS NACIONALISMOS –

The expression “defecto en la persona de Gaboto [Caboto]” [of Herrera] proves that the motive was not a difference of opinion concerning the object of the intended voyage, but personal deficiencies, or professional incapacity, disclosed when it was too late either to appoint another commander or to abandon the project.⁹

Henry HARRISSE

¡Cuanta gloria no le hubiera estado reservada á Caboto si la debilidad de su corazón y el espejismo de las riquezas con que se deslumbró en llegando á Pernambuco, no le hubieran hecho detenerse en el Plata!¹⁰

José TORIBIO MEDINA

Essas duas epígrafes iniciais sugerem uma apreensão que qualifica a imagem do navegador Sebastião Caboto por meio da atribuição de virtudes ou sua falta. Formuladas apelos historiadores Henry HARRISSE e José TORIBIO MEDINA, elas vertem a alteração do destino final da expedição em um combustível para depreciação de seu capitão. As obras bibliográficas publicadas por esses autores forjaram uma imagem negativa centrada na responsabilização, culpabilização e detração de Caboto. Por outro lado, o pouco estudado Diego García de Moguer, mesmo tendo realizado uma manobra semelhante, recebeu outra apreciação desses mesmos historiadores, que também não deram atenção à criação do espaço platino como uma consequência direta. Assim, neste capítulo será realizada uma reflexão sobre a produção historiográfica dedicada às armadas de Sebastião Caboto e Diego García de Moguer (1526-1530) que foram destinadas à região asiática, com escala nas ilhas de Maluco, mas que rumaram efetivamente ao rio da Prata, Paraná e Paraguai. O objetivo será analisar como as obras escritas desde o século XIX trataram ambas as expedições, com foco nas justificativas para os motivos que levaram a alteração do destino acertado com a Coroa de Castela relacionando-os, assim, ao contexto histórico específico de seus autores. Além disso, incluem-se os trabalhos recentes dedicados ao tema que contribuem para uma compreensão das ações marítimas, na primeira metade do século XVI.

9 Henry HARRISSE. *John Cabot – The discoverer of North-America and Sebastian his Son: a chapter of the maritime history of England under the Tudors 1496-1557*. London: Trafalgar Square, Charing Cross, Benjamin Franklin Stevens, 1896, p.230.

10 José TORIBIO MEDINA. *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España: y especialmente de su proyectado viaje a las Molucas por el Estrecho de Magallanes y al reconocimiento de la costa del Continente hasta la Gobernación de Pedrarias Dávila*. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.62.

Inicialmente será apresentado um panorama sobre os estudos produzidos antes do século XIX até a primeira obra dedicada exclusivamente a Sebastião Caboto, em 1832. Seguir-se-á com o aumento das publicações voltadas a esse navegador em consequência dos movimentos nacionalistas nas nações europeias e americanas, na segunda metade do século XIX. Atentando-se para os dois diferentes momentos ocorridos na América Latina, com a Doutrina Monroe, na primeira metade do século XIX; e a utopia da Latina Americanidade, na segunda metade do mesmo século. Na sequência, abordar-se-ão os principais historiadores junto as suas produções bibliográficas que contribuiram para a escrita da história das expedições de Sebastião Caboto e de Diego García. Nessa etapa será feita uma contextualização histórica desses autores; depois, uma análise geral do conteúdo e introdução do principal livro; logo após, segue-se com o estudo das partes prévias que antecedem a abordagem das expedições; por fim, será estudado diretamente os escritos sobre as duas armadas, com destaque às hipóteses formuladas para a compreensão do desvio dos objetivos asiáticos, projetados inicialmente, em conjunto com a maneira com que cada um dos pilotos é retratado.

1.1 AS PUBLICAÇÕES BIBLIOGRÁFICAS NO CONTEXTO DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX (1831-1908)

Na quarta década do século XIX, iniciaram-se os estudos sobre as duas expedições por meio de obras intelectuais específicas sobre Sebastião Caboto ou em conjunto com seu pai, Giovanni Caboto¹¹. Até então, Sebastião Caboto ou Diego García eram mencionados em breves passagens ou capítulos presentes em livros destinados a registrarem os feitos dos navegadores na expansão colonial tanto castelhana como inglesa. Os primeiros Cronistas das Índias, na monarquia hispânica, elencavam as ações dos navegadores dentro de um contexto geral cronológico da expansão ultraoceânica, em suas *Histórias Gerais*.¹² Neste formato de história, o feito individual enquadrava-se no sentido geral da

11 Um dos únicos navegadores da Monarquia Hispânica a ser tema de um único livro foi Cristóvão Colombo. Escrita por seu filho, Fernando Colombo, a obra tinha por objetivo o reconhecimento do feito colombino visando, assim, uma indenização por parte da coroa de Castela. Cf. Fernando Colón. *Historia del Almirante don Cristóbal Colón*. 2 v. Madrid: Imp. de Tomás Minuesa, 1892 [1572].

12 A utilização do termo “monarquia hispânica” reflete os estudos, desde da segunda metade do século XX, que buscam compreender a constituição do Estado moderno na Europa e na Península Ibérica na Primeira Modernidade, ao longo da dinastia dos Habsburgos (1516-1700). Segundo Jaime Vicens Vives, a Monarquia Hispânica era governada por meio de um sistema polissinodal em que a administração era conduzida por meio dos diversos Conselhos. Este sistema refletia o caráter descentralizado da administração dos Habsburgos bem diferente dos Estados Nacionais surgidos no século XIX. Cf. J. Vicens Vives. “A estrutura administrativa estadual nos séculos XVI e XVII.”[1960] In: Antonio Manoel Hespanha. *Poder e Instituições na Europa do Antigo Regime*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, pp. 201-230.; Nos anos 1990, John Elliott propôs que algumas monarquias europeias, nos séculos XVI e XVII, podem ser entendidas enquanto *monarquias compósitas*. Nesse sistema, o Estado moderno é entendido dentro da particularidade de seu conjunto de reinos e outras unidades políticas conquistados e/ou adquiridos, que mantiveram suas leis próprias, *fueros* e privilégios. Cf. John Elliott. “A Europa of Composite Monarchies.” In: *Past & Present* No. 137, Nov., 1992, pp.48-71; Sobre a conotação dos nomes *Espanha* ou *Hispânia* e *Ibéria* desde o século XVI, ver: Sérgio Campos Matos,

empresa descobridora e colonizadora empreendida pelas monarquias europeias. No livro *Historia General, Natural y Moral*, de Gonzalo Fernández de Oviedo, não só as ações dos conquistadores castelhanos são o foco, mas também o mundo natural e os costumes daqueles povos recém-descobertos pelos europeus. Cada um destes cronistas castelhanos criou um texto que contemplava, ao mesmo tempo, a História, a Etnografia e a Geografia.¹³ As produções bibliográficas contemplavam várias armadas, capitães ou tripulação, além de atribuírem um sentido geral, espacial e cronológico, daquele contato com as novas terras por meio das gestas de seus agentes. Tratava-se, portanto, de uma retórica e prática discursiva diferente daquela produzida no oitocentos.

O conjunto das produções bibliográficas referentes a Sebastião Caboto ou ao seu pai, do século XVI ao XIX, foram compiladas por George Parker Winship no livro *Cabot Bibliography* (1897)¹⁴. Os trabalhos em espanhol, não citados por Winship, foram compilados por José Toribio Medina no capítulo “Bibliografía Hispano-Cabotiana”, presente em seu livro sobre o navegador veneziano¹⁵. Diego García não despertou o mesmo interesse, pois comandou uma expedição de capital particular, com uma tripulação menor, e viajou logo após o piloto maior. Diante disso, os trabalhos históricos, na maior parte das vezes, o citam em passagens dedicadas à região do rio da Prata e à viagem de Caboto. Um dos exemplos é o livro seiscentista escrito por Rui Diaz de Guzman, em que o autor apresenta, com muitos dados errôneos, uma relação da armada de Caboto (sem menção àquela de García) responsável por alimentar uma memória positiva do capitão veneziano.¹⁶

A partir da quarta década do século XIX, surgem as publicações dedicadas exclusivamente a Sebastião Caboto ou em conjunto com seu pai, Giovanni Caboto. O primeiro marco é o livro de Richard Biddle, *A Memoir of Sebastian Cabot* (1831)¹⁷. Depois, a partir dos anos 1850, outras obras intelectuais são publicadas, como os renomados estudos de Henry Harrisse, nas décadas de 1880 e 1890, principalmente o livro *John Cabot – The discoverer of North-America and Sebastian his Son*

Iberismos: nação e transnação, Portugal e Espanha c. 1807-1931, Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2017, 13-15.

13 Francisco Esteve Barba. *Historiografía Indiana*. Madrid: Editorial Gredos, 1992 [1964], p.12.

14 Cf. George Parker Winship. *Cabot Bibliography*. Providence, Rhode Island, 1897, 71pp.

15 José Toribio Medina. “Bibliografía Hispano-Cabotiana” In: *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España*. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria. Tomo I, 1908, 634pp.

16 Após relatar as ações ocorridas na viagem com muitos dados sem respaldo em fontes anteriores, o escritor caracteriza o comandante no início do capítulo VII de sua obra: “*Partido Sebastian Gaboto para España con mucho sentimiento de los que quedaban, por ser un hombre afable, de gran valor y prudencia, muy experto y práctico en la cosmografía, como de él se cuenta (...)*”. Rui Diaz de Guzman. *Historia Argentina: del descubrimiento, población y conquista de las provincias del Rio de la Plata*. Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1835 [1612], p.21; que está inserido na compilação: Pedro de Angelis. *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Rio de la Plata*. Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1836.

17 Richard Biddle. *A Memoir of Sebastian Cabot: with review of the History of Maritime Discovery*. Philadelphia: Carey and Lea, 1831, 327p. Disponível por meio do Google Books: https://books.google.com.br/books?id=XqYNAAAAQAAJ&hl=pt-BR&source=gbs_book_other_versions

(1896)¹⁸; e as obras de Jose Toribio Medina, em especial o principal livro dedicado a Caboto: *El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España* (1908)¹⁹. No mesmo ano, este historiador chileno também publicaria *Los Viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata* (1908), o primeiro trabalho acadêmico dedicado exclusivamente à armada de Diego García. A efervescência de estudos está diretamente ligada a um contexto histórico marcado pela valorização do papel individual dos agentes no comando das armadas que possibilitaram o descobrimento e a conquista das terras americanas, essas narrativas serviram aos propósitos dos novos Estados-Nação.

1.1.1 As Nações e os nacionalismos

O surgimento dos Estados baseados na ideia de nação ocorreu ainda no século XVIII e teve seu fortalecimento no século XIX²⁰. Segundo Benedict Anderson, a nação pode ser definida como uma comunidade politicamente imaginada, sendo intrinsecamente limitada e simultaneamente soberana. Para o autor, ela é imaginada, pois seus membros jamais conhecerão, encontrarão ou ouvirão sobre a maioria dos seus companheiros, mesmo que todos imaginem uma comunhão entre si. É imaginada de forma limitada porque, independente do número de seus habitantes, possui fronteiras finitas com outras nações, e nenhuma se diz estender por toda a humanidade. Também é soberana, uma vez que este conceito surgiu quando o Iluminismo e a Revolução destruíam a legitimidade do reino dinástico hierárquico de ordem divina. Por fim, é imaginada enquanto comunidade porque independentemente da exploração efetiva em seu interior, uma nação sempre é concebida como profunda camaradagem horizontal.²¹

A partir dessa conceituação, Anderson analisou como essas criações imaginativas historicamente recentes, de pouco mais de dois séculos, são capazes de gerar sacrifícios descomunais. As suas respostas encontram-se nas raízes culturais do nacionalismo. Como combatente e sucessor de dois sistemas culturais precedentes – a comunidade religiosa e o reino dinástico –, esse movimento

18 Henry Harrisse. *John Cabot – The discoverer of North-America and Sebastian his Son: a chapter of the maritime history of England under the Tudors 1496-1557*. London: Trafalgar Square, Charing Cross, Benjamin Franklin Stevens, 1896, 503p.

19 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España: y especialmente de su proyectado viaje a las Molucas por el Estrecho de Magallanes y al reconocimiento de la costa del Continente hasta la Gobernación de Pedrarias Dávila*. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908.

20 Para uma revisão bibliográfica sobre os principais estudos sobre nação e nacionalismo, principalmente no contexto europeu, ver: José Manuel Sobral. “A formação das nações e o nacionalismo: os paradigmas explicativos e o caso português”. *Análise Social*, vol. 37, n. 165, Inverno de 2003, pp. 1093-1126; para uma perspectiva geral relacionada à América Latina, ver: A. Pérez Benavides; I. Yujnovsky. “Presentación: Las representaciones de la nación en América Latina, siglos XIX y XX.” *Memoria Y Sociedad*, 14(28), 2010, p. 7-10. Recuperado a partir de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoysociedad/article/view/8246>

21 Benedict Anderson. *Comunidades Imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Cia das Letras, 2008 [1983, 1991], p.34.

originou-se nas obras literárias. A partir delas existiria um vínculo imaginário provindo de duas fontes indiretamente relacionadas: a simples coincidência cronológica, a data presente no cabeçalho do jornal diário, que concede a principal conexão – o avanço constante do tempo vazio e homogêneo, em que o mundo caminha inexoravelmente para frente; e a relação entre o jornal, como uma forma extrema do livro, e o mercado, pois sua leitura envolve diversos participantes solitários que são conscientes de que a mesma ação é realizada pela comunidade.²² Assim, a consciência nacional liga-se intimamente ao surgimento da imprensa e sua divulgação específica pelas línguas vernáculas junto ao capitalismo.²³

Nesse sentido, as produções intelectuais oitocentistas, que enaltecem ou desprestigiam os feitos dos navegadores, foram formas de consolidação das imagens heroicas – ou defeituosas – para os membros da comunidade ao ressaltar seus valores nacionais. Além disso, elas concedem uma antiguidade aos recentes Estados-Nação tanto americanos quanto europeus e possibilitam uma ligação intrínseca entre os fundadores europeus e seus descendentes americanos.²⁴

Em outra perspectiva de estudo, José Manuel Sobral afirmou que nas celebrações do feito de Vasco da Gama, tanto em 1998 quanto em 1898, mesmo com todas as diferenças e tendo uma minoria na mais recente, autoproclamada nacionalista, recorreu-se aos mesmos tópicos e referentes históricos que remeteram à persistência e à importância enquanto caracterizações da identidade portuguesa, que estaria ligada a um procedimento semelhante ao adotado em algumas casas de famílias de um extrato superior. Mas essa atitude não é restrita aos lusos. Na Espanha, houve um movimento semelhante em relação a Cristóvão Colombo. Para Sobral, esses heróis estão ligados à tentativa de popularizar as narrativas da identidade nacional, uma vez que condensam em sua figura a representação do passado imperial. Desta forma, o tópico das figuras dos descobridores, bem como outros utilizados pelas nações, incluem-se no projeto de construção nacional, em que são parte de uma objetificação do passado. Esse processo visa o recurso da antiguidade, uma garantia do caráter genuíno de suas aspirações presentes.²⁵

Diferente de Anderson, que entende o nacionalismo provindo do seu conceito de nação enquanto um sistema cultural, Sobral partilha o conceito de Anthony Smith, que o compreende como

22 Benedict Anderson, *Op. Cit.*, p.67-68.

23 Outro importante trabalho de Anderson concentra-se nas décadas finais do século XIX, com os nacionalismos de insurreição produzidos nas independências de Cuba e Filipinas e sua dispersão em um movimento transglobal: Benedict Anderson. *Under Three Flags: anarchism an the Anti-Colonial Imagination*. London/ New York: Verso, 2005; Destaca-se também a seguinte compilação de estudos sobre as nações e os nacionalismos: Gopal Balakrishnan (ed.). *Mapping the Nation*. London/ New York: Verso, 1996.

24 José L. C. Albuquerque analisa o conceito de Estado-nação enquanto criação moderna realizando uma reflexão em que prioriza o nacionalismo. Seu capítulo se volta aos três últimos séculos. Cf. José Lindomar C. Albuquerque. “O Estado Nacional e a Modernidade” In: *Diálogo Jurídico/Ano II*, n.2 (setembro). Fortaleza: Faculdade Farias Brito, 2003, pp.139-150.

25 José Manuel Sobral. “Da Casa à Nação: passado, memória, identidade”. *Etnográfica*, vol. III (1), 1999, p.72-73.

uma ideologia estabelecida processualmente desde fins da Idade Média. Segundo o autor, a nacionalização das massas implicava sua integração dentro de um coletivo sociocultural, onde os projetos políticos representariam aquilo a que as nações teriam direito. Assim, a narrativa dos feitos dos homens quinhentistas seriam um recurso a disposição para propagar os valores nacionais, concomitante ao objetivo de tornar histórico o engendramento das aspirações dos recentes Estados nacionais, mesmo que a ideia de nação existisse desde fins do Medievo.

Destaca-se ainda os conflitos imperialistas entre a França e os Estados Unidos, presentes no contexto das independências no continente americano, desde as primeiras décadas do século XIX. Frente ao projeto expansionista estadunidense, representado pela Doutrina Monroe (1823), a geopolítica francesa reagiu com o reforço da ideia de “latinidade” da região das antigas colônias espanholas e portuguesas no Novo Mundo.²⁶ Esse embate também marcou as disputas no campo historiográfico. O autor Jorge Cañizares-Esguerra estudou como a historiografia do final do século XVIII passou a escrever sobre os séculos XVI e XVII e como ela questionou a produção desse período entendendo-a dentro de elementos fantasiosos e/ou fabulosos.²⁷ Tratou-se de uma experiência de escrita de uma história do Novo Mundo com os olhares críticos de uma proto ciência que se desenvolveria plenamente nos cem anos seguintes.

No século XIX, o contexto de fortalecimento do nacionalismo e das disputas imperialistas no continente americano estimulou a produção de um grande número de publicações relacionadas aos Cabotos, Sebastião e Giovanni. Os motivos desse aumento envolviam três fatores específicos. O primeiro deles remete diretamente à criação e/ou reestruturação das instituições documentais no reino espanhol. O exemplo mais notável ocorreu no último quartel do século XVIII, com a criação do *Archivo General de Indias* (AGI), na cidade de Sevilha (1785). Esta instituição surgiu devido à falta de espaço no *Archivo General de Simancas*, repositório central da coroa castelhana desde o século XVI, e, principalmente, para responder a publicação de livros, como de Guillaume Raynal²⁸ e Willian

26 Pedro de Araujo Quental. “A Latinidade do Conceito de América Latina” *Geografia*, vol. 14, nº27, 2012, p.63; para mais discussões sobre a construção da ideia de uma América “Latina” ver: Arturo Ardao. *Génesis de la idea y el nombre de América Latina*. Caracas: Centro de Estudios Latino-americanos Romulo Gallegos, 1980; e mais recentemente: Rafael Leporace Farret; Simone Rodrigues Pinto. “América Latina: da construção do nome à consolidação da ideia”. *Topoi*, v.12, nº23, 2011, pp.30-42.

27 Cf. Jorge Cañizares Esguerra. *Como escribir la historia del Nuevo Mundo. Historiografías, epistemologías e identidades en el mundo del Atlántico del siglo XVIII*. México: FCE, 2007 [2001].

28 Guillaume Thomas François Raynal. *Histoire Philosophique et Politique des établissements & du commerce des Européens dans les deux Indes*. Amsterdã, 1770. Disponível pelo Internet Archive em: https://ia800102.us.archive.org/20/items/histoirephilosop01rayn_0/histoirephilosop01rayn_0.pdf

Roberston²⁹, que recrudesciam a *leyenda negra* na Europa³⁰. Desta forma, os colaboradores de Carlos III, o monarca espanhol, o alertavam que as fontes históricas serviriam para a escrita de uma história em resposta àqueles ataques. Portanto, a construção de uma nova instituição (o futuro AGI) era fundamental para a organização do conjunto documental referente à América, até então localizado não apenas em Simancas, mas disperso entre vários outros acervos documentais.³¹

Seguiram-se a publicação de obras bibliográficas com a utilização de transcrições dos documentos espanhóis, alusivas ao contato e ao estabelecimento no Novo Mundo, como o livro de Martín Fernández de Navarrete, cujo subtítulo evidenciava esse uso: “*con varios documentos inéditos concernientes á la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*”³². Essa forma de produção de história, pautada na evidência dos arquivos como comprovação dos acontecimentos, marcaria o tom de um conjunto diverso de publicações, principalmente no século XIX.³³

O segundo fator ligado ao nacionalismo, que contribuiu para a grande quantidade de publicações bibliográficas sobre Sebastião Caboto, no século XIX, relaciona-se com a descoberta do seu mapa-múndi (1544), na década de 1850. Esse documento histórico, principalmente sua legenda de número oito, referente à expedição de seu pai à região do Labrador, que contou com um equívoco no ano de sua realização: “1494” no lugar de “1497”³⁴. Isso acentuou as discussões sobre a descoberta do

29 William Robertson. *The History of America*. Vol. I. Dublin, 1777. Disponível pelo Google Books em: https://books.google.com.br/books?id=Ooo9AAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gb_s_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

30 Esta ideia de *leyenda negra* remonta à segunda metade do século XVI quando Theodore de Bry representou imagens do Novo Mundo, em sua coleção *America*. Esta obra era uma propaganda protestante que denunciava o monopólio da colonização por parte da Espanha Católica. Cf. Patricia Gravatt. “Rereading Theodore De Bry’s Black Legend” In: Margaret R. Greer; Walter D. Mignolo; Maureen Quilligan (edit.). *Rereading the Black Legend: the discourses of Religious and Racial Difference in the Renaissance Empires*. Chicago and London: The University of Chicago Press, 2007, pp. 225-246.

31 Pedro J. González García, “Archivo General de Indias.” *Revista de Enseñanza Universitaria*. nº1, pp. 45-93, 1994.

32 Martín Fernández de Navarrete. *Colección de los Viajes y Descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV: con varios documentos inéditos concernientes á la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. Tomo III. Madrid: Imprenta Real, 1829.

33 Muitas foram as obras com divulgação de documentação transcrita. Como exemplo tem-se a grande produção de Francisco Adolfo de Varnhagen e a revista do IHGB; os trabalhos de Henry Harsse e José Toribio Medina, dos quais abordar-se-á a seguir; além de outros como do padre Pablo Pastells e Affonso Taunay. Sobre esses últimos, cf. Pablo Pastells. *Historia de la Compañía de Jesús en la Provincia del Paraguay*. Madrid: Librería General de Victoriano Suárez, 1912; *Anaes do Museu Paulista*. Tomo Primeiro. São Paulo: Oficinas do Diário Oficial, 1922; Sobre a circulação dos documentos do *Archivo General de Indias* nas obras de Taunay, cf. Lucas Montalvão Rabelo. “Taunay e a documentação sobre bandeirantes e jesuítas: uma história da circulação das fontes”. Apresentação de trabalho no Museu Paulista, 2017. Disponível em: <http://iptv.usp.br/portal/video.action?idItem=38188> ; Lucas Montalvão Rabelo. “Taunay e a Documentação sobre Bandeirantes e Jesuítas: uma história da circulação das fontes históricas”. In: Jorge Pimentel Cintra; Alberto Luiz Schneider; José Rogério Beier (orgs.) *Affonso Taunay e o Museu Paulista: um projeto de memória (1917-1945)*. Jundiaí, SP: Paco Editorial, 2021, pp.163-194.

34 Nesta legenda, a data da realização da expedição estaria gravada erroneamente em números romanos. Segundo Henry Harsse, no lugar dos símbolos “II” após o “C”, na data gravada como “M. CCCC. XCIII”, deveria constar o símbolo

continente americano ou somente da América do Norte: quem teria sido o primeiro navegador europeu a “descobrir” o Novo Mundo. Entre os principais candidatos estavam Cristóvão Colombo, Américo Vespúcio³⁵, Giovanni e/ou Sebastião Caboto, além de outros menos conhecidos³⁶. Houve ainda um autor que diminuiu a importância do primeiro “descobridor” e ressaltou a ideia da descoberta enquanto um “*very gradual process*”.³⁷

Essas divergências envolveram as produções em torno do IV Centenário do Descobrimento da América, que se conectavam ao movimento nacionalista em voga. De acordo com Salvador Bernabeu Albert, no caso da Espanha, esse sentimento afetou o próprio nome do evento. Após ter sido designado como “*Centenario del Descubrimiento de América*”, a possível confusão com o “*Centenario de Colón*” levou a mudança para “*Centenario del Descubrimiento del Nuevo Mundo*”. Essa opção também era uma reação dos espanhóis à Itália, aos Estados Unidos e outros países que teriam separado o que a história uniu, Colombo e a Espanha.³⁸ O que demonstra o interesse em defender seus heróis nacionais diante dos detratores externos.

Derivado diretamente desse ponto, o terceiro fator a influir na profusão de publicações sobre o navegador veneziano foram as alegações da primazia inglesa no descobrimento da América. A maior parte dos trabalhos buscam demonstrar que ambos os Cabotos, pai e filho, realizaram a primeira viagem para a América do Norte, nas expedições inglesas de 1497-1498. Além disso, parte dessa historiografia, principalmente aquela baseada em Richard Hakluyt, identificou o nascimento de

“V”. Cf. Henry Harrisse. *John Cabot – The discoverer of North America and Sebastian his Son: a chapter of the maritime history of England under the Tudors 1496-1557*. London: Trafalgar Square, Charing Cross, Benjamin Franklin Stevens, 1896, p.61.

35 Para um panorama histórico literário das produções envolvendo Américo Vespúcio e sua relação com o Novo Mundo, cf. Ricardo Fontana. *O Brasil de Américo Vespúcio*. Tradução de Edilson Alkmim Cunha & João Pedro Mendes. Brasília: Editora UnB/ Linha Gráfica e Editora, 1994,1995, p.13-17; Felipe Fernández-Armesto. *Américo: o homem que deu seu nome ao continente*. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011 [2007]; sobre as cartas do navegador, ver: Américo Vespúcio. *Novo Mundo. As cartas que batizaram a América*. Tradução de Janaína Amado, Luiz Carlos Figueiredo e João Angelo Oliveira. São Paulo: Editora Planeta, 2003.

36 Henry Harrisse defendia a primazia de Giovane Caboto como descobridor apenas da América do Norte, em 1497, preservando assim o feito colombino de 1492. Outros autores se valeram da constatação de que, nas duas primeiras viagens ao Novo Mundo, Colombo atingiu somente as ilhas do Caribe e não a parte continental. Assim, Giovane Caboto ou Américo Vespúcio seriam os precursores do descobrimento do novo continente, em suas viagens no ano de 1497. Ver: Henry Harrisse. *Discovery of North America: a critical, documentary, and historic investigation (...)*. London: Henry Stevens and Son; Paris: H. Welter, 1892; Ver ainda a obra monumental, promovida pelo governo italiano, para esta comemoração: Guglielmo Berchet. *Fonti italiane per la storia della scoperta del Nuevo mondo. Raccolta di documenti e studi, pubblicati dalla R. Commissione colombina pel quarto centenario della scoperta dell’America*, pte. 3; v. 1-2. Roma: Ministerio della pubblica istruzione, 1892-93.

37 John Fiske. *The Discovery of America: with some account of ancient America and the Spanish conquest*. Vol. I. Boston/ New York: Houghton Mifflin Company, 1892, p.448.

38 Salvador Bernabeu Albert. *1892: El IV Centenario del descubrimiento de America em España*. Madrid: C.S.I.C., Dep. de Historia de America, Centro de Estudios Historicos, 1987, p.21-22.

Sebastião Caboto na cidade inglesa de Bristol, o que serviu às intenções nacionalistas inglesas³⁹. Por outro lado, também existiu uma historiografia italiana a exaltar os feitos dos Caboto pela identidade veneziana, do mais conhecido, e em algum outro local da península, de seu pai.⁴⁰

Ao longo do século XIX, mais de quarenta produções intelectuais sobre os dois navegadores foram realizadas em livros, resenhas, artigos, notas de jornal e transcrições de fontes⁴¹. Neste conjunto amplo, as publicações a serem analisadas são aquelas que mais se destacaram na historiografia e que trataram especificamente das expedições castelhanas de Sebastião Caboto e Diego García de Moguer. Assim, o objetivo será investigar suas narrativas sobre essas armadas ressaltando as justificativas apresentadas para os desvios do rumo asiático em prol do destino efetivo no rio da Prata, após passagem pela costa do Brasil. Também atentar-se-á ao contexto histórico de seus autores, junto à introdução de seu principal livro, visando a obtenção de mais pistas sobre como eles engendraram a imagem dos pilotos e suas armadas, dentro do movimento nacionalista oitocentista.

1.2 RICHARD BIDDLE E A PRIMEIRA CRÍTICA AOS ESTUDOS CABOTIANOS

O primeiro livro dedicado exclusivamente aos Cabotos, em que consta a armada de Sebastião Caboto para a América do Sul junto a de Diego García, foi escrita pelo estadunidense Richard Biddle (1796-1847). Nascido na Filadélfia em 25 de março de 1796, tornou-se representante político da Pensilvânia e realizou estudos clássicos graduando-se na Universidade da Pensilvânia, em 1811. Serviu como voluntário na Guerra de 1812, que opôs os Estados Unidos à Inglaterra por divergências relacionadas às colônias inglesas na América do Norte. Estudou direito, sendo admitido no tribunal da Filadélfia em 1817, quando iniciou suas atividades profissionais em Pittsburgo⁴². No ano de 1827, Biddle viajou para a Inglaterra, onde permaneceria por três anos, e publicou trabalhos sobre

39 Esse uso foi denunciado primeiro em: Richard Biddle. *A Memoir of Sebastian Cabot: with review of the History of Maritime Discovery*. Philadelphia: Carey and Lea, 1831, p.61-69; um dos defensores dessa interpretação, que será tratado a seguir, é: J. F. Nicholls. *The Remarkable Life, Adventures and Discoveries of Sebastian Cabot, of Bristol: the founder of great Britain's maritime power, discoverer of America, and its first colonizer*. London: Sampson Low, Son, and Marston, Crown Buildings, Fleet Street, 1869, p.X.

40 O autor espanhol Cesáreo Fernandez Duro contradiz os argumentos do italiano Francesco Tarducci, que buscam exaltar os Cabotos como heróis de sua pátria. Cf. Cesáreo Fernandez Duro. “Reseña crítica del Centenario: los Cabotos”. *La España Moderna. Revista Ibero-Americana*. Año V. Núm. LIII. Madrid, mayo de 1893, pp.162-180.

41 Ver quadro “Publicações sobre Sebastião Caboto no século XIX”, em Anexo.

42 Após a publicação do livro sobre Caboto, em 1831, Biddle foi eleito candidato antimacônico para o vigésimo quinto e vigésimo sexto Congresso dos Estados Unidos. Esteve presente, como congressista, de 4 de março de 1837 até sua renúncia, em 21 de julho de 1840. Na sequência, retomou os trabalhos de advocacia em Pittsburgo, onde faleceu, em 6 de junho de 1847. Cf.: “BIDDLE, Richard, (1796-1847)” In: *Biographical Directory of the United States Congress 1774 – Present*. Disponível em: <http://bioguide.congress.gov/scripts/biodisplay.pl?index=B000443>. Acesso em 07/04/2018.

descobertas e viagens.⁴³ O autor viveu em um contexto das tensas relações entre os Estados Unidos e a Inglaterra, nesse cenário, buscou utilizar sua formação de advogado para a defesa de um “herói” colonial, então detratado.

A Memoir of Sebastian Cabot (1831)

Em seu livro *A Memoir of Sebastian Cabot: with review of History of Maritime Discovery*⁴⁴, Biddle questiona as afirmações presentes na *Biographie Universelle*, um grande projeto enciclopédico francês que descrevia, por meio de verbetes, os principais personagens da história da humanidade⁴⁵. Segundo Biddle, as bases para a redação dos artigos sobre os navegadores ingleses foram retiradas de historiadores ingleses e do resto da Europa, principalmente de Richard Hakluyt.⁴⁶

O historiador estadunidense compara as informações presentes no verbete “CABOT, ou GABOTTO (Sébastien)”⁴⁷ com outras fontes, principalmente aquelas de primeira mão, originárias do reino de Castela, mais próximas aos eventos ligados ao personagem⁴⁸. Assim, ele passa a apontar os diversos equívocos, erros de tradução e interpretação, além de inferências sem um respaldo documental.

Situado no contexto de escrita da História do século XIX, quando o historicismo alemão se encontrava em gestação e passou a ser divulgado na Europa⁴⁹, Biddle afirma buscar a “verdade” na análise de fatos específicos da trajetória do navegador. Seguindo este princípio, realiza uma comparação entre os autores que “melhor poderiam ter descrito” determinado acontecimento, ou seja, os viajantes e cronistas mais “próximos” aos fatos. Com isso, aponta os erros de autores de segunda

43 Cf. George Henry Thurston. *Pittsburgh and Allegheny in the Centennial Year*. Pittsburgh: A.A. Anderson & Son, Book and Job Printers, 99 fifth avenue, 1876, 271pp, p. 6

44 Publicada anonimamente, a obra foi prontamente identificada como sendo de Biddle. Cf. Richard Biddle. *A Memoir of Sebastian Cabot: with review of the History of Maritime Discovery*. Philadelphia: Carey and Lea, 1831, 327p. Disponível por meio do Google Books: https://books.google.com.br/books?id=XqYNAAAAQAAJ&hl=pt-BR&source=gbs_book_other_versions; John Thomas Lee. “Reviews of Books – Memoir of Sebastian Cabot” In: *The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. 3, No. 1, Jun., 1916, p. 102. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/1887099>

45 O título completo é: *Biographie universelle, ancienne et moderne, ou Histoire, par ordre alphabétique, de la vie publique et privée de tous les hommes....* Ela foi publicada pela *Réd. par une Société de gens de lettres et de savants*. O tomo específico que aborda Sebastião Caboto é o terceiro. Cf. *Biographie Universelle, Ancienne et Moderne – BR-CA*. Tome Sixième. Paris: Chez Michaud Frères, Libraires, 1812, 666pp. Disponível por Google Books em: https://books.google.com.br/books?id=wFzo9qwZjVwC&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

46 Richard Biddle. *A Memoir ...*, *Op. Cit.*, 1831, p. III.

47 “CABOT, ou GABOTTO (Sébastien)” In: *Biographie Universelle, Ancienne et Moderne – BR-CA. Op. Cit.*, p.440-442.

48 Caso dos cronistas Antonio de Herrera y Tordesillas, Francisco López de Gómara, Pedro Mártir de Anglería entre outros.

49 Sobre o processo de escrita da história no século XIX e o historicismo, cf. José D’Assunção Barros. *Teoria da História vol II. Os primeiros paradigmas: positivismo e historicismo*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

mão que traduziram e reescreveram aquelas ações.⁵⁰

A *Memoir* não é um quadro analítico geral da trajetória de Caboto, mas um mosaico de casos isolados dela que, na maior parte, não apresentam interconexão.⁵¹ Portanto, seu livro consiste em uma revisão pontual dos escritos históricos sobre o personagem. Essa característica influencia diretamente em sua interpretação dos eventos ligados à viagem do navegador e sua breve abordagem daquela de Diego García, pois, seu objetivo resume-se a contestar as “inverdades” escritas ao longo do tempo.

Inicialmente, o livro concentra-se nas polêmicas da viagem do veneziano junto ao pai, Giovanni Caboto, quando estavam no Reino da Inglaterra, durante o reinado de Henrique VII, na década de 1490. O autor busca desfazer as histórias que inseriram Sebastião Caboto como comandante da armada, uma vez que seu capitão era Giovane. Na sequência, aborda o período em que aquele serviu à monarquia hispânica, primeiro com Fernando Católico e, posteriormente, Carlos V. Ele destaca sua elevação ao cargo de piloto maior e a viagem à América do Sul, de 1526 a 1530. Por fim, trata do retorno de Caboto à Inglaterra, em 1548, no reinado de Eduardo VI e depois de Maria Tudor, quando envolveu-se com a *Company of Merchant Adventures to New Lands*.

Na introdução, o historiador estadunidense esclarece que sua escrita tem o mérito do espírito de pesquisador diligente e baseia-se em documentos originais, não tomando nada por segunda mão.⁵² A composição dos verbetes da enciclopédia francesa tornou-se uma espécie de tribunal para os “Mortos” e os fatos colocados não podem ser estereotipados, e a circulação perigosa de “versões erradas” contribui para a formação de opiniões.⁵³ Portanto, afirma ser ocioso tratar com desprezo e injusto não tentar corrigir as declarações que depreciam um “benfeitor nacional”.⁵⁴ Apesar de não explicitar a qual nação se refere, supõe-se que seriam os Estados Unidos, pois, no livro, tece diversas críticas negativas ao reino inglês e aos seus súditos. Por fim, mesmo sem evidências para estabelecer o cenário completo das descobertas de Sebastião Caboto, Biddle aponta que essas não devem ser consideradas fabulosas. Seus feitos necessitam ser apresentados para garantir a fama do navegador junto aos descuidos ou

50 Richard Biddle. *A Memoir ...*, *Op. Cit.*, 1831, p.IV e V.

51 Em uma resenha publicada em 1832, o autor anônimo reclama da falta de teorização e especulação de Biddle, além de não apresentar coesão em alguns pontos de sua obra. Cf. “Life of Sebastian Cabot”. *The North American Review*, Vol. 34, No. 75, Apr., 1832, pp. 411. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/25102949> . Acessado em setembro de 2016.

52 Mesmo diante dos autores considerados “autoridade”, ele afirma que foi “(...) *anxious pursuit, and resolute vindication, of the Truth.*” Cf. Richard Biddle. *A Memoir of Sebastian Cabot: with review of the History of Maritime Discovery*. Philadelphia: Carey and Lea, 1831, p. I. Disponível por Google Books: https://books.google.com.br/books?id=XqYNAAAAQAAJ&hl=pt-BR&source=gbs_book_other_versions .

53 Apesar de não mencionado por Biddle, o autor do verbete específico sobre Sebastião Caboto aparece assinado como “R-L”, abreviação para Rossel como indicado na “*Signatures des Auters*” do primeiro volume. Cf. *Biographie Universelle, Ancienne et Moderne AA-AL*. Tome Premier. Paris: Chez Michaud Frères, Imprim-Libraires, 1811, 658pp, p. XIX.

54 Richard Biddle, *Op. Cit.*, p.IV.

“malevolência” de alguns escritores.⁵⁵

Ao evocar o direito dos mortos de todas as nações, Biddle enquadra tanto o personagem abordado quanto outros em uma interpretação nacional atemporal, pois, os países poderiam solicitar o reconhecimento de seus heróis independente do período. Como um benfeitor nacional, Caboto é compreendido no sentido empreendido por José Manuel Sobral, pois seria responsável pela formação dos Estados Unidos. A utilização de termos do direito e sua intenção de realizar um “juízo” mostram o quanto sua história também se ligava a essa ciência jurídica. Sua crítica ao reino da Inglaterra, com a denúncia de suas pretensões coloniais, encontra-se em sintonia com seu contexto histórico. Desde o final do século XVIII (a Guerra de Independência) até a guerra de 1812, os Estados Unidos e a Inglaterra envolveram-se em conflitos. Esse último, marcou a continuidade da oposição entre os lealistas, leais ao império britânico, e os republicanos, defensores da nova república fundada no continente.⁵⁶ O contexto de animosidade entre os dois estados anglófonos, com o reforço do sentimento nacional estadunidense, pode ter contribuído com suas críticas aos ingleses.⁵⁷ Além disso, havia as peculiaridades presentes na escrita da história dos Estados Unidos.⁵⁸

A viagem ao Prata: acordo secreto de Caboto e a influência lusa em García

Para analisar o período em que Sebastião Caboto foi súdito na monarquia hispânica, Richard Biddle utiliza o “testemunho” do cronista castelhano Antonio de Herrera y Tordesilhas⁵⁹. Desta forma, ele passa a contestar as afirmações de Giovanni Battista Ramusio, um cidadão da República de Veneza. Segundo o historiador estadunidense, Sebastião Caboto encontrou-se com o rei Fernando, o Católico pela primeira vez em 13 de setembro de 1512, quando conversaram sobre uma viagem ao noroeste atlântico. No entanto, o monarca morreu em 23 de janeiro de 1516, antes do acerto de uma expedição. Esta informação baseia-se nas cartas do bispo Fonseca ao então príncipe Carlos, em Bruxelas, datadas

55 Richard Biddle, *Op. Cit.*, p.IV e V.

56 Da mesma forma que a Revolução Americana, a guerra de 1812 significou a competição de duas visões da América: uma que envolvia a lealdade ao império britânico e a outra definida como uma revolução contra ele. Alan Taylor. *The Civil War of 1812: American citizens, British subjects, Irish rebels, & Indian allies*. New York: Alfred A. Knopf, 2010, p.15.

57 Estes envolvem os traumas de guerra, como o episódio da queima de vários prédios públicos, incluindo a Casa Branca, durante a invasão de Washington, D.C., pelas tropas britânicas em 24 de agosto de 1814. Cf. Alan Taylor, *Op. Cit.*, 2010, p.279.

58 De acordo com Bruno Franco Medeiros, após uma formação histórica dos Estados Unidos provinda das Treze Colônias, houve uma dificuldade em unificar o discurso dos historiadores em um tema comum. Com isso, o autor analisa as produções voltadas ao futuro produzidas ao longo do século XIX. Cf. Bruno Franco Medeiros. *Infinite Past, Infiniti Future: experiências da história dos Estados Unidos*. Tese (Doutorado em História Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP), São Paulo, 2016.

59 Para um estudo sobre o cronista e suas obras, ver: Mariano Cuesta Domingo. *Antonio de Herrera y Tordesilhas*. Madrid: Fundación Ignacio Larramendi, 2015.

18 de novembro de 1516, publicadas por Martín Fernández de Navarrete.⁶⁰

Após tratar do apontamento de Sebastião Caboto como piloto maior, em 1518 e suas pretensões em descobrir a passagem norte e sua participação no Conselho de Badajoz-Elvas, em 1524⁶¹, o autor detêm-se na nomeação do navegador como capitão geral da expedição para as ilhas de Maluco, em setembro deste mesmo ano.⁶² *A Memoir* prossegue com um panorama político da armada de Caboto retomando o contexto da expedição de Magalhães e as relações entre Portugal e Espanha no comércio de especiarias. Biddle aponta que o sistema de matrimônio possuía importante papel diplomático, pois os alardes portugueses, com essa viagem, teriam sido apaziguados pelo casamento da irmã de Carlos V, Catarina, com o rei português João III. O monarca castelhano ainda se casou com Isabel, irmã do rei de Portugal. Esta estratégia também se liga ao Tratado de Saragoça (1529), que resolveu a questão das ilhas de Maluco.⁶³

Em outro ponto, Biddle desfaz a confusão sobre as questões nacionais de Diego García ao corrigir autores ingleses, considerados por ele como “secundários”, que escreveram sobre essa expedição atribuindo-a a coroa portuguesa, mas que navegou sob ordens da coroa castelhana. Baseando-se em Herrera, afirma que seu capitão seria português e sua expedição saiu do porto de La Coruña, seguiu para as ilhas Canárias e de lá encontrou o caminho para o rio da Prata. Ali teria residido e por má conduta de pessoas próximas a García, houve um ataque geral e esmagador dos outrora pacíficos nativos contra Caboto.⁶⁴

No entanto, Biddle critica a forma como Herrera inseriu as palavras provindas da relação de Diego García sem as questionar, e isso acabou por denunciar o intento do navegador. Segundo o autor estadunidense, sua “invocação maligna” com o intuito de desprestigiar as ações de Caboto motivaram-se pela tentativa de evitar a indignação da tripulação contra si. Com base em seu raciocínio, se García pôde ser seduzido pelo seu dever com o Bacharel português⁶⁵, presume-se que os agentes portugueses não teriam dificuldade em induzi-lo a realizar uma guinada na viagem para se adequar aos seus

60 Martín Fernández de Navarrete. *Colección de los Viajes y Descubrimientos, que hicieron por mar los españoles...* Tomo III. Madrid: Imprenta Real, 1829, p.307.

61 Uma reunião de delegados de Portugal e Castela para tentar chegar a um acordo sobre a posição das ilhas de Maluco e da cidade de Malaca entre os dois reinos. Ver: Luís Adão da Fonseca. “De Tordesilhas a Saragoça, do Atlântico ao Pacífico, 500 anos depois” In: _____; José Manuel Ruiz Asencio (coord.) *Corpus Documental del Tratado de Tordesilhas*. Valladolid: Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesilhas – Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1995, p.21

62 Biddle, *Op. Cit.*, p.119-122.

63 *Idem*, p. 123-125.

64 *Idem*, p.126-127.

65 Esse bacharel português, conhecido como Bacharel de Cananeia, foi encontrado por García no porto de São Vicente, na viagem de ida em 1526. Ele foi seu anfitrião em sua estada, além de intermediário do qual encomendou 800 escravos indígenas para serem levados ao reino de Castela.

propósitos. Por fim, conclui com uma incerteza sobre o envolvimento de García com os portugueses de São Vicente e seu reflexo nos rumos de sua expedição ao rio da Prata.

Promovida por Biddle, a identificação de Diego García como natural de Portugal, súdito de Castela, e realizador dos mandos dos portugueses de São Vicente acaba por ser o contraponto ao “benfeitor nacional” que projeta em Caboto. Desta forma, o capitão rival, de outra nacionalidade, seria o responsável não só pelos comentários negativos ao seu protegido, mas também pelo motim dos nativos, até então tratados com cortesia pelo piloto maior, que significou o fim das duas expedições no Prata e o retorno à Espanha.

No entanto, por mais que essa interpretação fosse limitada por um maniqueísmo explicativo, o questionamento das atitudes de García foi posteriormente negligenciado pela historiografia, com a exceção de Francisco Adolfo de Varnhagen. Ao focarem nas ações e na conseqüente apreciação negativa da figura de Caboto, os historiadores oitocentistas não atentaram-se para as motivações de Diego García ao também desviar sua armada. Elogiado por seu livro, Biddle foi contestado posteriormente, pois sua posição de defesa do piloto maior de Carlos V foi considerada incompleta graças à falta da farta documentação do *Archivo General de Indias*, que depois veio a público.

Baseando-se em Herrera, o autor de *A Memoir* comenta os problemas da expedição de Caboto (1526-1530) em seguir o percurso magalhânico, principalmente na costa do Brasil. Segundo ele, Pedro Mártir insinuou que o piloto pretendia colocar-se a serviço do reino da Inglaterra e esta afirmação repetiu-se em autores posteriores. No entanto, Biddle alega que Caboto sempre se manteve fiel ao Imperador, pois enviou Hernando Calderon e Roger Barlow para solicitarem ajuda ao rei, quando estava no rio Paraná. Quanto a Gómara, informa que o cronista culpa Caboto e “sua gente” (os ingleses) pelo fracasso da expedição, além da sua infeliz ordem para a tripulação sequestrar crianças nativas, na ilha de Santa Catarina, motivada pela deserção de alguns tripulantes.

Para Biddle, a fonte dessa história baseia-se nas palavras de García, que foi denunciado por fraude pelos seus próprios sócios responsáveis por sua capitulação. Ao tomar partido de Caboto, aponta que este presenciou as ordens da Coroa para o tratamento fraterno destinado às populações indígenas, desde o retorno da expedição de Estevão Gomes (agosto de 1525), anotado por Pedro Martir. Além disso, acrescenta as declarações dos cronistas ingleses Richard Hakluyt e Richard Eden sobre a intimidade amistosa do piloto maior: “*Cabot is my very friend whom I use familiarly and delight to have him sometimes keep me company in my own house*”⁶⁶. Apesar das provas elencadas, ele cita que Robert Southey, em sua *Histoy of Brazil*, não apenas reforçou a história do sequestro das crianças indígenas, mas a justificou como resultante da “usual vilania” daquelas populações nativas e, caso não

66 *Idem*, p.138-141.

ocorresse, o veneziano não teria salvado sua vida.

Sobre o desvio do objetivo asiático da expedição de Caboto e sua entrada no rio da Prata, o historiador estadunidense alega ter sido uma ordem confidenciada pelo Imperador para que continuasse o intento de Juan Díaz de Solís. Posteriormente, houve a perda da nave capitã, a Santa Maria.⁶⁷ Uma “carta de Caboto”, que teria sido vista por Richard Eden e conteria os detalhes secretos de sua empresa.⁶⁸ Assim, esses pontos diferem das justificativas de autores como o Dr. Lardner [Dionysius Lardner], que teriam “errado” ao afirmar que a entrada no rio da Prata foi motivada pela vista do rio e sua riqueza singular em metais preciosos.⁶⁹

Em relação à viagem pelo espaço platino, o historiador menciona a construção do forte no rio Paraná, na altura do rio denominado pelos nativos de “Zarcarana” ou “Carcarana”, mudado no espanhol para “Tercero”, sob comando do capitão Gregorio Caro. Depois de um contato inicial pacífico com os nativos, eles teriam apresentado sua ferocidade na batalha posterior: 300 nativos e 25 membros da expedição teriam sido mortos. Seguindo Herrera, apresenta novamente as instruções particulares de Carlos V para alterar a rota oficial, o que teria dificultado seu acesso ao Peru, ao contrário de Francisco Pizarro, que foi facilitado posteriormente. Segundo o autor, o monarca não aplicou muito dinheiro na armada por conta da assinatura do Tratado de Saragoça (1529). No complemento de seu raciocínio e com vestígios da lenda negra, ele afirma que, caso Caboto tivesse atingido o Império Inca antes de Pizarro, ele evitaria as diversas mortes que o conquistador “espanhol” cometeu. Ele elogia o navegador e menciona que seu governo naquela região teria sido diferente.⁷⁰

Ao refletir sobre esta passagem do livro, um autor anônimo propôs que ao mandar dois enviados para Castela, Barlow e Calderón, Caboto teria justificado o desvio para o rio da Prata e comunicado sobre os sinais das riquezas do Peru.⁷¹ Com estas informações, o Imperador decidiu enviar Francisco Pizarro para realizar a conquista daquele “país”. Ao repetir Biddle, o autor partilha a lenda negra afirmando que o capitão como homem de letras – que de fato nunca foi – teria governado melhor. No entanto, esta reflexão desconsidera a noção geográfica daqueles indivíduos da década de 1520, pois pressupõe que o Peru seria plenamente conhecido pelos nativos de outras partes da América e pela tripulação europeia, além de cogitar uma disputa entre Pizarro e Caboto na conquista do altiplano

67 Segundo Richard Biddle, a informação teria chegado a Inglaterra por meio de Robert Throne, quando este esteve em Sevilha e entrou em contato com seus amigos que participaram da expedição.

68 Biddle, *Ibidem*, p. 143-144.

69 Dionysius Lardner. *History of Maritime and Inland Discovery*, vol II. London: Longman, Rees, Orme, Brown, and Green, 1830, p. 89.

70 Biddle, *Op. Cit.*, 150-160.

71 “Life of Sebastian Cabot”. *The North American Review*, Vol. 34, No. 75, Apr., 1832, p. 422. Disponível por Jstor: <http://www.jstor.org/stable/25102949> . Acessado em 27-09-2016.

andino.

De volta a Biddle, ele informa que a denominação “rio da Prata”, para os cronistas castelhanos Gómara e Lopez Vaz, proveio da expedição de Juan Díaz de Solís. Entretanto, ele crê ser mais plausível a versão de Herrera, de que o nome partiu de Diego Garcia ao ter constatado a prata obtida por Caboto com os guaranis.⁷² Sobre o forte no rio Paraná, analisa que teria sido importante para a monarquia de Carlos V porque, ao estabelecer uma administração e justiça civil e criminal, gerou um motivo para uma reclamação posterior de posse e ocupação. Assim, após analisar a construção do forte, para o autor, um “nativo” de Bristol ligava-se tanto com a descoberta do extremo norte quanto do extremo sul do novo continente. Portanto, Caboto serviu tanto para as pretensões da Inglaterra quanto da Espanha.⁷³

Enfim, as justificativas apresentadas pelo historiador estadunidense para o desvio das expedições de Caboto e García envolvem o protagonismo de seus pilotos, que oscilam em uma interpretação maniqueísta. A defesa do herói nacional, que foi súdito inglês e junto ao seu pai conectou as duas partes da América, é representativa do contexto da Doutrina Monroe (1823). García, o representante português e latino, é visto negativamente, pois seria um dos responsáveis pelo desprestígio do piloto maior de Carlos V, uma vez que o desmoralizou para legitimar sua escala no rio da Prata. Soma-se a isso, a especulação sobre a influência portuguesa sobre García, no porto de São Vicente, em 1526. Em consequência, sua rota foi destinada à região platina por ligar-se aos acordos comerciais ali desenvolvidos.

Por outro lado, as ações de Caboto são interpretadas positivamente, porque, ao desviar de seu destino original – as ilhas das Especiarias, ele cumpria uma ordem pessoal do monarca. Além disso, a perda da nau capitã na ilha de Santa Catarina limitou a possibilidade de viagens mais longas. O historiador nega que as notícias da existência de ouro e a prata foram responsáveis pela alteração da rota da armada. Por fim, sua análise contribuiu com uma relação pouco desenvolvida pela historiografia: o estabelecimento do forte *Sancti Spiritus* e a legitimidade colonial conferida à sequência das ações da monarquia hispânica na região platina.

1.3 FRANCISCO ADOLFO DE VARNHAGEN, A CARTA DE LUIS RAMÍREZ E DE DIEGO GARCÍA

Algumas décadas após o trabalho de Richard Biddle, a historiografia sobre a expedição de Caboto e García seria complementada com a descoberta e publicação de duas fontes históricas de primeira mão: a carta de Luis Ramírez (1852) e o mapa-múndi de Caboto (1853). A divulgação desses documentos ampliou o interesse no navegador veneziano e suas viagens.

72 Biddle, *Op. Cit.*, 161.

73 *Idem*, pp. 163-165.

O responsável pela descoberta, transcrição e publicação da carta de Luís Ramírez, além da carta de Diego García de Moguer (1852), foi Francisco Adolfo de Varnhagen.⁷⁴ Sua relação com a documentação quinhentista vinha de longa data. Na Academia Real de Ciências de Lisboa apresentou suas “Reflexões críticas sobre o escrito do século XVI”, impresso com o título de “Notícia do Brasil” (1838). Um ano depois, foi a vez do “Diário de Navegação de Pero de Lopes de Souza em 1532”, em conjunto com a biografia de Martim Afonso e Pero Lopes de Souza, sendo elogiado pelo Visconde de Santarém, historiador português, na sessão da Sociedade de Geografia de Paris.

No Brasil, tornou-se sócio correspondente do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (IHGB), em 18 de julho de 1840. Em março de 1846, foi enviado à Espanha para recolher documentos referentes ao Brasil. No ano seguinte, nos arquivos de Simancas, buscou documentos relativos às questões de limites do Brasil. Em 1851, passou a ser encarregado de negócios brasileiros neste país, levando-o de volta à Europa. Viajou por Amsterdã, Paris, Florença e Roma a procura de documentos para suas pesquisas.⁷⁵

No ano de 1852, Varnhagen localizou e transcreveu, pela primeira vez, a “*Carta de Luis Ramírez a su padre desde el Brasil*”, datada de 10 de julho de 1528, na *Revista do IHGB*.⁷⁶ Encontrada na biblioteca do monastério de San Lorenzo del Escorial⁷⁷, a “*casa eterna de los reyes de España*”, a carta foi transcrita, depois, por outros americanistas do século XIX, como Francisco Bauzá, Marcos Jiménez de la Espada y José Toribio Medina⁷⁸ e, recentemente, por Juan Francisco Maura.⁷⁹

Nessa mesma publicação do IHGB, Varnhagen disponibilizou outro documento, a “*Carta de Diego Garcia*”, que contempla a expedição do navegador de Moguer. Ela foi encontrada primeiro no

74 Nasceu em São João de Ipanema (atual Sorocaba), em 17 de fevereiro de 1816, e faleceu em Viena, na Áustria, em 26 de junho de 1878. Era filho de Frederico Luís Guilherme de Varnhagen, tenente-coronel, e Maria Flávia de Sá Magalhães. Cf. “Francisco Adolfo de Varnhagen, visconde com grandeza de Porto Seguro” *Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Disponível em: <https://ihgb.org.br/perfil/userprofile/FAVarnhagen.html> . Acesso em junho de 2018.

75 IHGB, *Op. Cit.*, 2018.

76 Francisco Adolfo Varnhagen (transc.). “II Carta de Luiz Ramirez: do Rio da Prata, a 10 de Julho de 1528” In: *Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil*, Tomo XV (2º da Terceira Serie, 2ª Edição), Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1888 [1852], p 14-41.

77 Luis Ramírez, “Carta de ... a su padre desde el Brasil (1528): Orígenes de lo ‘real maravilloso’ en el Cono Sur.” Edición, Introd. y notas de Juan Francisco Maura. Col. Textos de la revista Lemir. 2007, p.7 Edición electrónica: <<http://parnaseo.uv.es/Lemir/Textos/Ramirez.pdf>>

78 O monastério de San Lorenzo del Escorial foi fundado por Felipe II e teve suas partes principais construídas entre 1563 e 1585. O objetivo era ser a morada eterna de Carlos V e, posteriormente, da dinastia dos Habsburgos. Para mais detalhes sobre a construção e concepção artística, ver: Fernando Marias Franco. *El Monasterio de El Escorial*. Madrid: Grupo Anaya, 1990, 96pp.

79 Luis Ramírez, “Carta de ... a su padre desde el Brasil (1528): Orígenes de lo ‘real maravilloso’ en el Cono Sur.” Edición, Introd. y notas de Juan Francisco Maura. Col. Textos de la revista Lemir. 2007, p.7 Edición electrónica: <<http://parnaseo.uv.es/Lemir/Textos/Ramirez.pdf>>.

arquivo de Simancas e depois transladada ao Arquivo General de Índias.⁸⁰ Sobre a importância desses dois documentos, destacou o autor:

Os dois seguintes documentos, da maior importancia para a Historia do Estados do Prata, são não menos de interesse para a historia do Brazil. – Ambos elles dão noticia sufficiente de duas expedições anteriores á de Pero Lopes, e de ambos colhemos informações dos navegantes sobre pontos visitados na nossa costa.⁸¹

No trecho, o autor atribui grande valor a ambas as cartas para a história do Brasil e dos países do rio da Prata. Seu foco analítico não recai nos líderes das expedições, Sebastião Caboto e Diego Garcia, não mencionados nem na introdução às cartas quinhentistas. Para Varnhagen, esses relatos ajudam a compor a história nacional dos países localizados na região platina. A utilização das fontes históricas sobre as armadas castelhanas enquanto parte da história daquelas nações seria mais bem evidenciada em livro sobre a história do Brasil, publicado dois anos depois.

Essa distância que o autor estabelece em relação às outras nações platinas pode ser atribuído ao seu papel de diplomata que exercia junto ao governo brasileiro na década de 1850.⁸² Tal função refletiria na sua produção historiográfica: criar um livro que ajudasse a engendrar a história do império americano liderado por seu “Augusto”, o imperador dom Pedro II. Neste período, a monarquia brasileira recuperava-se de uma série de revoltas ocorridas no período regencial (1835-1845), e com as ameaças dos interesses imperiais com uma possível vitória dos *blancos* na guerra civil uruguaia, que eram apoiados pelo presidente argentino Juan Manuel de Rosas. Assim, a década de 1850 seria marcada inicialmente pelo conflito entre Rosas e *blancos* contra Pedro II e *colorados* (1851-1852) com a vitória da aliança brasileira que garantiu sua estabilidade política.⁸³

História Geral do Brasil (1854)

Já no subtítulo de seu livro *Historia Geral do Brazil*⁸⁴, Varnhagen apresenta sua intenção de

80 Francisco Adolfo Varnhagen (transc.). “I. Carta de Diego Garcia. Memoria de la navegación que hice este viaje en la parte del mar Oceano dende que sali de Ciudad de la Coruña...” In: *Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil*, Tomo XV (2º da Terceira Serie, 2ª Edição), Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1888 [1852], pp. 6-14.

81 Transcrição respeitando a grafia original. Francisco Adolfo Varnhagen, *Op. cit.*, p.6.

82 Sobre o papel de Varnhagen como diplomata a serviço do império do Brasil e como ele realizou pesquisas e escrita de trabalhos ao longo de suas viagens, ver principalmente o capítulo “Um historiador-viajante” do livro: Temístocles Cezar. *Ser historiador no século XIX: o caso de Varnhagen*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2018.

83 Para uma análise do contexto político das nações do Prata, ver: Rui Mateus Ramos. “A Guerra Grande e o ingresso de Mauá no cenário político platino” In: _____. *A visão do barão de Mauá sobre a política externa brasileira no Rio da Prata: 1850-1865*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Passo Fundo, 2009, pp. 28-49.

84 (...) isto é do descobrimento, colonização, legislação e desenvolvimento deste Estado, hoje imperio independente, escripta em presença de muitos documentos autenticos recolhidos nos archivos do Brazil, de Portugal, da Hespanha e da Holanda. Um sócio do Instituto Historico do Brazil, natural de Sorocaba. Cf. Francisco Adolfo Varnhagen. *Historia Geral do Brazil*. Tomo Primeiro. Rio de Janeiro: Caza de E. e H. Laemmert, 1854, 496pp., contracapa.

escrever uma história como base para o estado nacional brasileiro, que se iniciaria no século XV e XVI. Destaca também a importância dela estar fundamentada nos documentos históricos autênticos preservados pelas instituições brasileiras e europeias. Esta ênfase nas fontes históricas suscita a percepção de que seu conteúdo seria dotado de uma autoridade incontestável sobre as ações ocorridas no passado. Entretanto, como será visto na sequência, a estratégia de análise dessa documentação, tanto por Varnhagen como por contemporâneos, desqualifica alguns testemunhos históricos em detrimento de outros, de acordo com as convicções de seu autor.

No início da *Historia Geral do Brazil*, há uma dedicatória ao imperador do Brasil, dom Pedro II, onde Varnhagen afirma que em sua história “(...) afanei-me por estremar patrioticamente os factos mais importantes, e por os referir com a maior imparcialidade (...)”. Assim, o viés nacionalista utilizado para compor a história do novo país não é interpretado pelo autor como um ato de parcialidade. A projeção do Brasil independente, no século XIX, para a insipiente colônia luso americana, no século XVI, encaminha o historiador brasileiro a uma triagem daquelas expedições e contatos quinhentistas com as terras sul-americanas que participaram ou não do que qualifica como “nossa” história, ou seja, da história do Estado nacional brasileiro do século XIX.

Na “Introdução”, antes do breve enfoque nas expedições de Sebastião Caboto e Diego García, Varnhagen afirma que o conhecimento e colonização do continente americano pelos europeus encontra semelhança na Antiguidade⁸⁵. Sua análise recorre a uma coincidência entre eventos passados e presentes e, na luz de uma aproximação a uma concepção positivista da História⁸⁶ – que bebe em fonte hegeliana, entende que a expulsão dos muçulmanos da Península Ibérica seria a concretização de um pensamento gestado dois séculos antes e, portanto, na “história do progresso do espírito humano as idéas mais fecundas necessitam de muito tempo para germinarem e fructificarem”⁸⁷.

Em seguida, Varnhagen revela a forma de narrativa que se propõe a escrever e a importância fundamental da documentação para a construção da história da nação brasileira.⁸⁸ Seu objetivo ao escrever sua história difere de Richard Biddle ou mesmo de autores posteriores, como Henry Harris e Jose Toribio Medina, mas assemelha-se àquela de Eduardo Madero, pois concentra-se nas diversas

85 Francisco Adolfo Varnhagen. *Op. Cit.*, p.4.

86 Varnhagen não pode ser classificado como um escritor positivista, sua posição estaria mais para um historiador historicista a brasileira. Entretanto, na passagem citada, ele se aproxima da concepção de progresso das sociedades humanas presente no pensamento positivista. Sobre este paradigma, cf. José D’Assunção Barros. *Teoria da História vol II. Os primeiros paradigmas: positivismo e historicismo*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

87 Francisco Adolfo Varnhagen, *Op. Cit.*, p. V e VI.

88 “Começamos por colligir notas e documentos; trabalho improbo que nos consumiu muitos annos; mas que era indispensavel para se apurar a verdade em muitos factos, desconhecidos uns, outros tornados ou offuscados pelo tempo. A medida que avançam proficuamente nossas pesquisas, que encontravamos novos materiais para o projectado edificio, cobravamos maiores receios, ao conhecer que o mesmo edificio reclamava de dia para dia mais habil architecto; (...)”. Cf. Francisco Adolfo Varnhagen, *Op. Cit.*, p.11.

expedições contributivas ao conhecimento de uma nação específica e não um “herói” ou “vilão” nacional. Sua interpretação nacionalista é ligada a uma ampla escolha dos personagens presentes em sua narrativa, sejam eles grandes homens ou parte da tripulação. Assim, Varnhagen compõe um mosaico das armadas e dos personagens que construíram a história da nação brasileira delimitada pelo mesmo espaço geográfico, mas em um período histórico anterior.

A expedição de Caboto e a de García tangenciam a História do Brasil (1854)

De volta ao livro de Varnhagen, na “Secção II”, intitulada “Descobrimto do Brazil e exploração de sua costa”, há a primeira alusão ao sobrenome “Caboto” ao abordar os primeiros contatos europeus com o continente americano: “(...) primeiro visitado no norte pelos Islandezes e Irlandezes, e depois por Cabot⁸⁹ e os Corte Reaes; no centro por Colombo e os Castelhanos; e no sul pelo aventureiro Cabral.”⁹⁰ Nesta passagem não fica evidente a qual dos Cabotos o autor se refere: Giovanni ou Sebastião. Pois, como visto previamente na análise do livro de Biddle, alguns cronistas, como Hakluyt, atribuíam o comando das duas viagens quatrocentistas inglesas (1497 e 1498) para a América do Norte a Sebastião Caboto, enquanto outros autores defendem a ida dos dois Cabotos ou somente de Giovanni Caboto.

Na sequência, Varnhagen aponta que armadores da Bretanha e Normandia passaram “(...) a traficar nas terras descobertas por Cabot e os Corte Reaes, e também ao Brazil (...)”, o que levou o rei português a mandar uma expedição guarda costa composta de uma nau e cinco caravelas sob o comando de Cristóvão Jacques.⁹¹ Este teria construído, em 1526, a casa de feitoria junto ao rio *Igára-çú* ou da Canoa-grande. Inicialmente, ela foi chamada de *Paranámbuco*, a partir da junção das palavras “Paraná” (mar) e “Mbó” (braço), que significaria *braço de mar*.⁹²

O sócio do IHGB prossegue afirmando que, após a fundação da feitoria, Cristóvão Jacques navegou ao rio da Prata e retornou ao norte. A narrativa dos eventos do capitão português é interrompida para que sejam apresentadas as duas expedições castelhanas que se encontravam nas águas “do nosso litoral”. Ao apontar os comandantes, Diego Garcia e Sebastião Caboto, Varnhagen lembra que este era “(...) filho do marinheiro de mesmo sobrenome, que descobrira pela Inglaterra as

89 A utilização de “Cabot” no lugar de “Caboto” certamente ocorreu por influência da historiografia inglesa, pois, a maior parte dos documentos históricos espanhóis do *Archivo General de Indias* utiliza “Caboto”. Alguns poucos cronistas, como Gomara, usam o formato “Gaboto”, que influenciou o nome da localidade “*Puerto Gaboto*”, na província de Santa Fé, Argentina. Ali foi construído o forte *Sancti Spiritus*, em 9 de junho de 1527 pela tripulação de Sebastião Caboto, e incendiado pelos nativos, em setembro de 1529.

90 Francisco Adolfo Varnhagen, *Op. Cit.*, p.27.

91 *Idem*, p.36.

92 *Idem*, p.38.

costas da América do Norte, por onde também navegaram os Corte-Reaes”⁹³. Aqui Varnhagen esclarece a qual dos Cabotos se referia naquela primeira citação.

Na sequência, passa a descrever a expedição de Diego García, e anuncia sobre este que “(...) não se nos recomenda como homem verdadeiro, nem polido; nem superior á mesquinha inveja, e deve ler-se com precaução”⁹⁴. Esta condenação relaciona-se à análise que Varnhagen fez da carta do piloto publicada na Revista do IHGB, dois anos antes.⁹⁵ Ao descrever sua jornada, García constantemente se compara a Sebastião Caboto desqualificando-o como marinheiro. Este documento foi produzido em um contexto de disputa entre ambos os navegadores após regressarem a Sevilha, em 1530. Diferentemente de Harrisse e Medina, que não questionam o conteúdo desta fonte produzida por Diego Garcia, Varnhagen, menos parcial do que Richard Biddle, compreende a argumentação negativa com o claro objetivo de deturpar Caboto.

Na narrativa específica sobre a armada de Sebastião Caboto, Varnhagen menciona que o objetivo original eram as ilhas de Maluco sendo, portanto, um reforço para a outra armada não nomeada que partiu no ano anterior, que certamente refere-se à expedição do frei García Jofre de Loáisa⁹⁶. Na sequência, afirma que Caboto aportou em Pernambuco entrando em contato com uma feitoria portuguesa, uma novidade em relação ao historiador estadunidense. Depois partiu ao sul, somente encontrando terras na ilha que nomeou de Santa Catarina. Os nativos a chamavam de *Jurumerim* ou *Jurerémerim*. O navegador veneziano a fundeou e, num porto mais ao sul, encontrou muitos castelhanos vivendo ali, sobreviventes da expedição de Juan Díaz de Solís e da armada de Don Rodrigo de Acuña. Essa narrativa é interrompida para Varnhagen contar a história desse capitão, que era comandante da nau São Gabriel da expedição de Loáisa e acabou separando-se dela no Estreito de Magalhães e seguiu pela costa do Brasil. Após ser surpreendida pelos franceses, sua tripulação escapou deixando-o junto a alguns homens com seus inimigos. D. Rodrigo conseguiu rumar para o forte de Pernambuco.⁹⁷

Ao retomar os fatos sobre essa expedição, Varnhagen aponta que na ilha de Santa Catarina, os castelhanos que aí residiam deram informações sobre as riquezas do rio da Prata. Elas teriam induzido o capitão veneziano, diante da impossibilidade de prosseguir viagem devido à perda da nau capitã, a

93 *Idem*, p.38.

94 *Idem*, p.38.

95 Francisco Adolfo Varnhagen (transc.). “I Carta de Diego Garcia” *In: Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil*, Tomo XV (2ª da Terceira Serie, 2ª Edição), Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1888 [1852], p. 6-14.

96 Expedição (1525/1536) organizada pela coroa castelhana após o retorno dos sobreviventes da expedição de Fernão de Magalhães/ Sebastião Elcano com objetivo de realizar nova viagem para as ilhas de Maluco e assegurar sua posse.

97 Francisco Adolfo Varnhagen, *Op. cit.*, p.41.

adentrar o rio da Prata. Após este ponto, o sócio do IHGB finaliza esse acompanhamento específico e passa a acompanhar as ações de Cristóvão Jacques na costa, pois diz que a armada de Sebastião Caboto bem como a de Diego Garcia “(...) não pertencem á nossa historia (...)”.⁹⁸

Essa afirmação de Varnhagen pode ser compreendida dentro de sua ideia de construção de uma “História do Brasil”, sucessora dos sucessos portugueses na colonização da América do Sul, no século XVI. Entretanto, a própria impressão, divulgação e análise da carta de Luiz Ramirez e da carta de Diego Garcia o contradizem. Mesmo que os agentes destas expedições tivessem navegado para a Coroa de Castela, as descrições dos locais apresentados por Varnhagen (Pernambuco, Rio de Janeiro, São Vicente, Santa Catarina) e a exploração da bacia do rio da Prata (rio da Prata, rio Paraná, rio Paraguai, rio Uruguai) remetem à história do Brasil. Tanto é assim que ele trabalhou com as fontes derivadas dessas armadas e as publicou na *Revista do IHGB*. Desta forma, essa perspectiva de análise nacionalista o afastou de uma compreensão maior das possibilidades de estudo trazidas pelas ações dos “rivais” dos portugueses, que em muito acrescentam o entendimento e a percepção socioespacial envolvida nas dinâmicas dos encontros nas novas terras conhecidas pelos europeus.

Algumas páginas depois, Varnhagen relaciona a expedição de Caboto com a colonização da América do Sul, por parte da Coroa portuguesa. Segundo ele:

A idéa de fundar pois no Brazil uma colonia vigorosa começava a triunfar quando se recebia em Lisboa uma carta escripta de Sevilha por um Dr. Simão Affonso, dizendo como acabando Sebastião Cabot de chegar mui derrotado do rio Paraná o haviam mandado ali prender, e de como pensava elle doutor que Hespanha não tentaria para aquellas bandas novas emprezas.⁹⁹

Varnhagen estabelece uma ligação intrínseca entre o fracasso da expedição de Sebastião Caboto e a aposta portuguesa de que os castelhanos não retomariam os intentos de se estabelecerem ao longo do espaço platino. Assim, duas naus portuguesas foram armadas para estabelecerem uma colônia ali. Elas contaram com a presença de Enrique Montes, tripulante da expedição de Caboto que passou a Portugal, tendo regressado na armada de Diogo Leite e virado *cavalleiro da casa*, sendo agraciado com o ofício de provedor de mantimentos. O posto de capitão da armada foi entregue a Martim Afonso de Souza, que possuía autorização para tomar posse de todo o território situado até a linha meridiana demarcadora e estabelecer marcos necessários (sesmarias, criar tabelião, oficiais de justiça e outros cargos).¹⁰⁰

98 *Idem*, p.41.

99 Varnhagen. *Idem*, p.43.

100 *Idem*, p. 44 e 45; Sobre a história de Martim Afonso de Souza e sua relação com as partes do Brasil pode ser conferido em: Júnia Ferreira Furtado. “Martim Afonso de Sousa: vida e morte entre Portugal, Brasil e Índia.” *In*: _____ (org.). *O Testamento de Martim Afonso de Sousa e de Dona Ana Pimentel no Acervo de Obras Raras da UFMG*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2015, p. 15-161.

Por fim, após essas menções à viagem do piloto maior de Carlos V, Varnhagen mais uma vez recorre a ela no final de sua obra, na parte da documentação histórica. As duas cartas publicadas na *Revista do IHGB* são comentadas, além da transcrição da “Carta de Simão Affonso – de Sevilla” encontrada por ele na Torre do Tombo (Corp. Chron. I, 45, 90). Sobre essa carta, Varnhagen justifica sua publicação afirmando que ela fornece notícias da expedição cabotiana. Novamente, o próprio autor reconhece indiretamente a ligação dessa viagem com a história do Brasil.

Ao encontrar e publicar a “Carta de Luiz Ramírez” e a “Carta de Diego Garcia”, Varnhagen acrescentou uma documentação fundamental para a reinterpretação das ações que envolveram as viagens de Caboto e García na costa do Brasil, rio da Prata e adjacentes.¹⁰¹ Além disso, sua análise, conectada diretamente com o estudo da estratégia portuguesa de ocupação do Novo Mundo, representou uma nova possibilidade de entendimento sobre essas armadas castelhanas que passaram pela América do Sul.

Ao criticar as afirmações de Diego García sobre Sebastião Caboto em sua carta, Varnhagen prossegue a linha de Richard Biddle ao oferecer mais possibilidades de questionamento das ações do piloto de Moguer. Entre os motivos que levaram seu rival de Veneza a modificar sua rota estariam as informações recebidas dos castelhanos na ilha de Santa Catarina, referentes às as riquezas interioranas em ouro e prata, além do naufrágio da nau capitã, a Santa Maria. Além disso, agrega os documentos do reino de Portugal sobre essa armada castelhana e a conseqüente preocupação em garantir a ocupação da região.

101 Outra contribuição fundamental de Varnhagen deu-se com a localização do diário de Pero Lopes de Sousa, irmão de Martim Afonso, que escreveu sobre a armada. Cf. Júnia Ferreira Furtado. *Op. Cit.*, p.37-44.

Figura 1: Mapa-múndi de Sebastião Caboto (1544)



Fonte: Biblioteca Nacional da França (BNF). Disponível em:<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55011003p/f1.item> . Acesso em janeiro de 2023

1.4 O MAPA-MÚNDI DE SEBASTIÃO CABOTO (1544)

Paralelo às contribuições de Varnhagen, outro documento de suma importância vinculado ao piloto maior de Carlos V seria encontrado. Em 1843, uma cópia do mapa-múndi do navegador (1544) foi achada por Carl von Martius em uma casa de curadoria na Bavaria. O governo francês comprou o exemplar nos anos seguintes tornando-o parte do acervo da Biblioteca Nacional da França, em Paris (fig. 1).¹⁰² O exemplar é composto por quatro folhas e duas tiras reunidas, medindo 220 x 125 cm (altura x largura).¹⁰³

Segundo José Toribio Medina, o contrato de impressão foi firmado por Caboto em 11 de março de 1541 e demoraria até 1544 ou 1545. Sua impressão teria sido realizada em Nurembergue, atual Alemanha. O próprio piloto maior seria o responsável direto pelas legendas em espanhol e latim.¹⁰⁴ De acordo com Maria Luísa Martín-Meras, a cidade de gravação do mapa seria Antuérpia.¹⁰⁵ Outra cópia

102 Cf. George Parker Winship. *Cabot Bibliography*. Providence, Rhode Island, 1897, p.9.

103 Sébastien Cabot. “Mappemonde [Document cartographique] Bibliothèque nationale de France”. In: <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406117137> >. Acesso em: 30/10/16.

104 Cf. Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria. Tomo I, 1908, pp. 554-564.

105 Ver: María Luisa Martín-Meras. *Cartografía Marítima Hispana: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Linverg Editores, 1993, p.122.

impressa foi produzida na Inglaterra, em 1549, da qual só sobreviveu a publicação de sua legenda.¹⁰⁶ Este exemplar é um dos poucos mapas impressos conhecidos relacionados à Casa de Contratação de Sevilha ou de La Coruña, no século XVI, pois a maior parte de seus produtos cartográficos eram manuscritos. A circulação das versões impressas possuía uma dinâmica diferenciada.¹⁰⁷

Segundo Iris Kantor, desde pelo menos a década de 1840, um dos interesses pelos mapas históricos era motivado pelos anseios dos Estados nacionais europeus em validar seus argumentos de presença histórica naquelas localidades por meio da toponímia. A historiadora analisou os estudos do 2º Visconde de Santarém, um diplomata português, voltados para provar os direitos de seu país na costa africana. O súdito luso identificou que topônimos quinhentistas deixaram de aparecer em mapas de outras nações e, com base nisso, reivindicou o direito do Estado português em algumas localidades.¹⁰⁸

Além da toponímia, a presença de dados temporais também alimentou o foco para essa cartografia antiga. O principal uso da carta de Caboto (1544) esteve ligado à expedição inglesa de Giovane Caboto, em fins do século XV, na costa oriental da atual América do Norte. A legenda número oito, presente na *Tábula Prima* dessa carta, tornou-se parte da grande disputa sobre o “descobrimento” da América, pois a indicação de que a expedição inglesa comandada por Giovane Caboto e Sebastião teria ocorrido em 1494, e não no ano convencionado de 1497, os tornaria precursores de Colombo. Assim, como será analisado na sequência, alguns autores passaram a defender a primazia da coroa inglesa na descoberta do Novo Mundo.

James Fawckner Nicholls, sua Cabotia e o pouco interesse na América do Sul

Um destes casos é o livro *The Remarkable Life, Adventures and Discoveries of Sebastian Cabot, of Bristol* (1869) escrito por James Fawckner Nicholls (1818-1883)¹⁰⁹. O título e subtítulo são

106 Sobre esta versão gravada por Clement Adam na Inglaterra ver: M. D’Avezac. “Considérations Géographiques Sur L’Histoire Du Brésil...” In: *Bulletin de la Société de Géographie*, Quatrième Série – Tome Quatozième, année 1857, p. 271

107 Para um estudo sobre a circulação dos mapas impressos, além de livros e outras publicações na América portuguesa, em que se inclui uma comparação com a América hispânica, ver: Iris Kantor. “Impressos Flamengos nas Academias Coloniais: leitores de Ortelius e Justus Lipsius na América Portuguesa.” In: Werner Thomas; Eddy Stols; Iris Kantor; Júnia Furtado (Orgs). *Um Mundo Sobre Papel: livros gravuras e impressos flamengos nos impérios português e espanhol (séculos XVI-XVIII)*. São Paulo/ Belo Horizonte: Editora da Universidade de São Paulo/ Editora UFMG, 2014, 439-446.

108 Iris Kantor. “Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica” *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v. 17. n.2, jul.-dez. 2009, pp.39-61.

109 Antiquário e bibliotecário, sua obra publicada sobre Sebastião Caboto foi muito citada por Julio Verne em *Explorations of the World*, mas muito criticada por M. D’Avezac-Macaya e H. Stevens. Cf. J. F. Nicholls. *The Remarkable Life, Adventures and Discoveries of Sebastian Cabot, of Bristol: the founder of great Britain’s maritime power, discoverer of America, and its first colonizer*. London: Sampson Low, Son, and Marston, Crown Buildings, Fleet Street, 1869; Sobre o autor, cf. G. Norgate; E. Baigent. “Nicholls, James Fawckner (1818–1883), antiquary and librarian.” In: *Oxford Dictionary of National Biography*. September, 2004. Retrieved 21 Oct. 2019, from <https://www.oxforddnb.com/view/10.1093/ref:odnb/9780198614128.001.0001/odnb-9780198614128-e-20111>.

representativos do uso do navegador quinhentista aos interesses nacionais da Inglaterra. Essa associação destacaria sua presença na corte inglesa e seria responsável por três feitos: a origem do poder marítimo desta monarquia; a descoberta da América; e seu primeiro colonizador. Ao final do prefácio, o autor reflete: “*And Sebastian Cabot will henceforth have a home in every English heart, as well as in that the great nation who dwell in the land which he first discovered, and which ought at this day, instead of America, to called Cabotia.*”¹¹⁰ Ou seja, o mapa-múndi de Caboto legitimava a tese da descoberta inglesa do Cabo Bretão em junho de 1494, o que levou o autor a preferir o nome América em prol de “Cabotia” para referir-se ao Novo Mundo.¹¹¹

Com destaque para as viagens no Atlântico Norte, o livro de Nicholls não insere nenhuma novidade sobre a expedição de Sebastião Caboto na América do Sul (1526-1530). Os dois capítulos voltados ao tempo em que foi súdito da monarquia hispânica baseiam-se em Pedro Martir de Angleria [Anghiera], Herrera, no diário de Rawdon Brown, Richard Eden, Hakluyt e Gomara.¹¹² A consulta ao recém-descoberto mapa-múndi voltou-se para a América do Norte, e os dados referentes à costa brasileira e ao rio da Prata não são utilizados. Nas décadas seguintes, isso mudaria com os trabalhos críticos de Henry HARRISSE.

1.5 HENRY HARRISSE E A DESCONSTRUÇÃO DE CABOTO

Conhecido como “Príncipe dos Americanistas”¹¹³ devido a sua grande produção sobre a história da América de fins do século XV ao século XVI, além de seus trabalhos de bibliografia comentada sobre a documentação impressa no Novo Mundo, Henry HARRISSE (1829-1910) nasceu em Paris, mas ainda jovem, mudou-se para os Estados Unidos, onde iniciou sua carreira de advogado. Em Nova York conheceu Samuel L. Barlow, que introduziu seus primeiros passos no âmbito dos livros antigos.¹¹⁴ Seu primeiro trabalho foi sobre a carta de Colombo, que levou o título de *Letter of Christopher Columbus* (1865), possuindo tanto uma versão castelhana quanto latina, porém, sua obra de maior destaque foi a

110 Cf. J. F. Nicholls. *Op. Cit.*, p. X.

111 J. F. Nicholls. *Op. Cit.*, p.29-30.

112 J. F. Nicholls. *Op. Cit.*, p.106-145.

113 Carlos Sanz. *Henry HARRISSE (1829-1910): “principe de los americanistas” su vida – su obra*. Madrid: Libreria General Victoriano Suarez, 1958, p. 13; John Spencer Bassett. “Later Historians”. In: *The Cambridge History of English and American Literature in 18 Volumes (1907-21). VOLUME XVII. Later National Literature, Parte II*. New York: Bartleby.com, 2000. Disponível em: <https://www.bartleby.com/227/0815.html>. Acesso em julho de 2018.

114 Em julho de 1864, publicou seu primeiro estudo sobre o Almirante das Índias, *Columbus in a Nut-shell*, um resumo crítico das fontes disponíveis para a história de Colombo. No mesmo ano, trouxe a público o catálogo de livros de seu amigo Samuel Barlow, *Bibliotheca Barlowiana*, com tiragem de apenas 25 exemplares. Cf. Carlos Sanz, *Op. Cit.*, p.17-18.

Bibliotheca Americana Vetustissima (1866)¹¹⁵.

Após sua feitura, HARRISSE retomou definitivamente sua residência em Paris. No trabalho sobre o filho de Colombo, entrou em disputa com M. D'Avazac e P. Próspero Peragallo por acreditar que o livro de Fernando Colombo era apócrifo, pois defendia a autoria de Fernando Pérez de Oliva. Ao final, admitiu seu erro. Ele ainda promoveu a *Raccolta Colombiana*, uma obra monumental feita sob os auspícios do governo italiano para comemorar, em 1892, o quarto centenário do descobrimento da América. No entanto, seu nome não figurou entre os colaboradores por não se conformar com a disposição e o método do trabalho. Em 1893, em Londres, publicou *Christopher Columbus, his own Book of Privileges, 1502*, uma reprodução em fac-símile dos 44 documentos que compunham o Cartulário, mais três cartas de Colombo e um decreto da República de Gênova.¹¹⁶

O conjunto dos trabalhos publicados por HARRISSE somam 99, além de artigos em periódicos e revistas. Segundo a divisão de H. Vignaud, dos 94 artigos, 24 deles referem-se a Cristóvão Colombo; 14, a Giovanni e Sebastião Caboto; 14 sobre literatura; dez sobre miscelânea bibliográfica; sete sobre a bibliografia colombiana; entre outros temas.¹¹⁷ Três grandes figuras do período dos Descobrimentos tomaram grande parte do pensamento do autor: Colombo, Giovanni Caboto e Américo Vespúcio. Ao primeiro, HARRISSE escreveu *Christophe Colombe* (2 vols., 1884–1885); ao segundo, *Jean et Sebastien Cabot* (1882), com a reunião de pequenos artigos; e ao terceiro, dedicou uma coleção grande de material, discussão e vários pontos abordados em monografias, entretanto, morreu antes de completar este exaustivo trabalho.¹¹⁸

Na obra sobre Giovanni Caboto, HARRISSE incluiu a análise de seu filho, Sebastião Caboto, também presente no título. Quatorze anos depois, uma versão em inglês ampliada e acrescida de outras fontes históricas viria à luz: *John Cabot – The discoverer of North-America and Sebastian his Son: a chapter of the maritime history of England under the Tudors 1496-1557* (1896)¹¹⁹. Por ser o livro mais

115 O título completo da obra é *Bibliotheca Americana Vetustissima, a description of works relating to America, published between 1492 and 1551. New York, 1866. En 4º Se tiraran 501 ejemplares, 99 de los cuales em gran papel, y 10 sobre papel de Holanda*. Consiste em uma bibliografia descritiva que compreende títulos publicados exclusivamente dentro dos anos 1493-1550. A relação de livros foi aumentada por HARRISSE, com 186 novos documentos publicados nas *Additions*, em 1872. Cf. Carlos Sanz. *Op. Cit.*, p.13.

116 Carlos Sanz. *Op. Cit.*, p.18-23.

117 Ele morreu no dia 13 de maio de 1910, em Paris. Seus livros e papéis foram doados, por sua vontade para a Biblioteca do Congresso de Washington e alguns para a Biblioteca Nacional de Paris. Cf. Carlos Sanz. *Op. Cit.*, p.25; Sobre os termos do testamento de Henry HARRISSE, sua relação com a *Library of Congress* (Washington, USA) e seu estudo sobre os mapas antigos, Cf. Richard W. Stephenson. “The Henry HARRISSE Collection of Publications, Papers, and Maps Pertaining to Early Exploration of America”. *Terrae Incognitae* 19, 1984, p. 37.

118 John Spencer Bassett. “Later Historians”. In: *The Cambridge History of English and American Literature in 18 Volumes (1907-21). VOLUME XVII. Later National Literature, Parte II*. New York: Bartleby.com, 2000. Disponível em: <https://www.bartleby.com/227/0815.html>. Acesso em julho de 2018.

119 Henry HARRISSE. *John Cabot – The discoverer of North-America and Sebastian his Son: a chapter of the maritime history of England under the Tudors 1496-1557*. London: Trafalgar Square, Charing Cross, Benjamin Franklin

completo e recente de seus estudos sobre Sebastião Caboto, optou-se por analisá-lo nesta tese.

John Cabot – The discoverer of North-America and Sebastian his Son (1896)

Logo na introdução, a epígrafe “*On ne doit aux morts que la verité* [devemos aos mortos apenas a verdade]” remete à frase de Richard Biddle, com quem HARRISSE discute ao longo da obra.¹²⁰ Em uma curta introdução, ele sintetiza a trajetória dos Cabotos em sete fatos principais:

- 1) 1497 – Giovanni Caboto obtém as cartas patentes do rei inglês Henrique VII, no ano anterior a viagem inglesa de “descoberta” do continente da América do Norte;
- 2) 1498 – o navegador fixa-se em Bristol para nova expedição ao oeste, mas praticamente nenhuma prova desta empreitada é conhecida;
- 3) Giovanni Caboto teve um filho chamado Sebastião, nascido em Veneza, que viveu na Inglaterra, tendo não menos de 16 anos, e foi para a Espanha, onde, em 1518, Carlos V o apontou como piloto maior. Permaneceu 30 anos neste ofício;
- 4) Em 1526, Sebastião Caboto foi autorizado a comandar uma expedição espanhola para *Tharsis and Ofir*, que, no entanto, destinou-se ao rio da Prata, e **se provou desastrosa**.¹²¹
- 5) Após retornar à Sevilha, ele foi convidado, em 1547, pelos conselheiros do rei Eduardo VI da Inglaterra, a se estabelecer novamente naquele “país”;
- 6) Em 1554, Sebastião Caboto prepara a expedição de Willoughby e [Richard] Chancellor, e de Stephen Burrough, para procurarem a passagem nordeste [via mar Ártico pelo norte da Rússia] até Catai;
- 7) Após 1557, Caboto morre com idade avançada em completa obscuridade.¹²²

Desses sete pontos elencados, cinco dedicam-se a Sebastião, dos quais três referem-se ao período em que o navegador foi súdito de Carlos I de Castela. As viagens marítimas aparecem em quatro: as duas expedições de Giovanni à América do Norte (1497 e 1498); uma de Sebastião ao rio da Prata (1526-1530); e uma organizada por ele para o Catai pelo Ártico (1554). Somente uma qualificação negativa aparece, destacada em negrito, e está associada à expedição de 1526 a 1530. Ela

Stevens, 1896, 503pp.

120 HARRISSE realizou 36 referências de Richard Biddle em seus escritos. Somente nesta obra, *John Cabot...*, são feitas 38 menções a *Memoir*. Cf. LEE, John Thomas. “Reviews of Books – Memoir of Sebastian Cabot” *In: The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. 3, No. 1, Jun., 1916, p. 103. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/1887099>

121 “*In 1526, Sebastian was authorized to take command of a Spanish expedition intended for ‘Tharsis and Ophir,’ but which, instead, went to La Plata, and proved disastrous.*” Grifo nosso. Henry HARRISSE, *Op. Cit.*, p. vii.

122 Versão resumida dos sete pontos presentes na introdução. Henry HARRISSE, *Op. Cit.*, p.vii-viii.

funciona como uma antecipação do juízo de valor sobre essa empreitada.

Na sequência, HARRISSE afirma que, no século XIX, Sebastião Caboto foi considerado por muitos como um dos grandes navegadores e cosmógrafos que já viveram: “*the author of the maritime strength of England, who opened the way to those improvements which have rendered the English so great, so eminent, so flourishing a people.*”¹²³ Apesar de não referenciada, a citação foi retirada da obra *Lives of the Admirals and Other Eminent British Seamen* (1748), de John Campbell. Ao abordar a história naval da Inglaterra sobre o reinado de Eduardo VI e os eminentes homens do mar que floresceram neste tempo, Campbell associa Caboto à força marítima da Inglaterra, pois abriu caminho para que ela fosse grande e nela florescessem pessoas que pudessem seguir aqueles valores.¹²⁴ Este tipo de referência ao personagem foi reproduzida, em 1840, no *Chambers' Edinburgh Journal*.¹²⁵ Assim, diante dessa imagem construída de Sebastião Caboto, Henry HARRISSE finaliza sua curta introdução apontando, em três linhas, seu objetivo: “*To set forth a true history of these two men [John/Giovanni and Sebastian Cabot], based exclusively upon authentic documents, is the object of the following pages.*”¹²⁶ Semelhante a Richard Biddle, HARRISSE compartilhava o método historicista em que concebia sua história como “verdadeira” por estar respaldada nos documentos históricos.

A obra de HARRISSE divide-se em dois blocos: um analítico e o outro com transcrições de fontes históricas. A primeira parte do bloco inicial explora o contexto da origem italiana de Giovanni¹²⁷ e Sebastião Caboto¹²⁸ definindo suas nacionalidades; a ida de ambos à Inglaterra; e as duas viagens atlânticas à costa do Labrador (1497-1498). HARRISSE analisa a associação de Giovanni Caboto com Cristóvão Colombo, uma vez que aquele teria imitado o projeto deste após passar nos portos de

123 Henry HARRISSE, *Op. Cit.*, p. viii.

124 John Campbell. *Lives of the Admirals, And other Eminent British Seamen*. Vol. I. Dublin: George and Alexander Ewing, 1748, p.227-228.

125 Trecho em que o jornal cita John Campbell: “*The whale and Newfoundland fisheries were in some measure indebted for their existence to this company, and 'hence (says Campbell, in his Lives of the Admirals) Sebastian Cabot may be said, with strict justice, to be tho author of our maritime strength, and to have opened the way to those improvements which have rendered us so great, so eminent, so flourishing a people.*’ In addition to these services, it is known that Cabot was the first who pointed out the variation of the needle. He explained tho whole subject publicly to Edward VI.” (Grifo nosso). Cf. “Sebastian Cabot, The Navigator (n.424. Saturday, March 14, 1840)” In: William Chambers; Robert Chambers (orgs.). *Chambers' Edinburgh Journal*. Vol. IX, London: W. S. ORR and CO, Amen Corner, Paternoster Row, 1841, p.60.

126 Henry HARRISSE, *Op. Cit.*, p. viii.

127 Os três primeiros capítulos dedicam-se à descoberta da “verdadeira” pátria de Giovanni Caboto. Com a documentação veneziana, HARRISSE demonstra que o navegador conseguiu sua naturalização no Senado veneziano e o define como genovês.

128 No quarto capítulo, “Idade e Nacionalidade de Sebastião Caboto. Não é inglês.”, HARRISSE procura saber se Caboto era “realmente” inglês. Esta afirmação teria surgido com Richard Eden, baseando-se em tradução de Pedro Mártir. No entanto, HARRISSE aponta dois momentos que inviabilizam essa afirmação apontando sua nacionalidade veneziana. Henry HARRISSE, *Op. Cit.*, p.27-35.

Espanha e Portugal.¹²⁹ Além de estudar as legendas do mapa-múndi de Caboto sobre a viagem de seu pai, principalmente a polêmica sobre o ano de 1494, em que opina ser um erro de impressão, com os antepenúltimos caracteres “II” de “M.CCCC.XCIIII” tendo sido impressos erroneamente no lugar de um “V” para formar 1497. Essa conclusão baseia-se na posterior edição inglesa do mapa, realizada por Clement Adams em 1549, em que consta o ano de 1497.¹³⁰ Além disso, ao comparar uma série de cartas náuticas dos cosmógrafos de Carlos V e o exemplar de Caboto para definir o local alcançado por Giovanni Caboto na América do Norte, HARRISSE conclui que aquelas não foram a base para seu desenho do continente. Assim, lança a hipótese de que o piloto maior utilizou mapas franceses, como de Desliens, que contavam com as informações provenientes da expedição de Jacques Cartier.¹³¹

A parte mais sintomática da análise nacionalista de HARRISSE é o julgamento que realiza de Sebastião Caboto no décimo quinto capítulo: “O Caráter de Sebastião Caboto”¹³². Logo no início, afirma: “*Sebastian Cabot was a man capable of disguising the truth, whenever it was to his interest to do.*”¹³³ Para comprovar sua tese, o autor utiliza uma declaração do piloto para Pedro Mártir de Angleria sobre a viagem de 1497, em que não há menção a Giovanni Caboto. Segundo ele, certamente o cronista colocaria o nome do pai de Caboto em sua *Decada* caso o navegador tivesse mencionado.

Em um segundo momento, questiona a efetiva participação do veneziano nessas viagens inglesas ao referenciar um episódio ocorrido em março de 1521, no reino da Inglaterra. Nesse dia, os 12 grandes mercadores da *Livery Companies of London* requeriam a Henrique VIII a organização de uma frota de navios destinada às Índias pela rota de Giovanni Caboto. A empreitada contaria com o financiamento dessas companhias e o representante do rei, o Lorde Cardeal (Wolsey). Entretanto, o principal empecilho para sua realização foi seu comandante, Sebastião Caboto, que se ausentara momentaneamente da Espanha para reunir-se ali. Com esse projeto frustrado, HARRISSE alegou que Caboto não seria confiável e desconhecia as terras em que há muito tempo seu pai havia desembarcado.

134

No último ponto sobre do navegador, HARRISSE afirma que, diante das descobertas realizadas pelas viagens de Jacques Cartier, na década de 1530, a Inglaterra não conseguiria realizar expedições a tempo e, portanto, o planisfério de Caboto conteria um “clamor britânico”. Acrescenta que o veneziano contou com o apoio financeiro do monarca inglês Eduardo II para sair da Espanha e se deslocar ao seu

129 Henry HARRISSE, *Op. Cit.*, p. 42.

130 *Idem*, p. 61 -62.

131 *Idem*, p. 95.

132 Henry HARRISSE, “The Character of Sebastian Cabot.” *In*: _____. *Op. Cit.*, p. 115-125.

133 Henry HARRISSE. *Op. Cit.*, p.117.

134 Henry HARRISSE. *Op. Cit.*, p.119.

reino. Ao final, a hipótese de HARRISSE é a de que Caboto fez um favor aos ingleses inserindo em seu mapa-múndi o local do desembarque da armada de seu pai, que fora financiada por Henrique VII, e, assim, protegia essa área de ser colonizada por uma nação rival.¹³⁵

A análise sobre o capítulo referente ao “caráter” de Sebastião Caboto escrito por HARRISSE é importante para a compreensão de sua abordagem do personagem e sua reflexão sobre sua expedição e a de Diego García. Desta forma, ao desmerecer o navegador veneziano por episódios de “traição nacional”, o historiador franco-estadunidense demonstra sua imersão na lógica nacionalista, da segunda metade do século XIX, que limita uma compreensão maior do contexto quinhentista. Seu primeiro argumento, a não inclusão de Giovanni Caboto no texto de Pedro Mártir de Anglería, peca pela subjetividade. Caso o piloto maior intentasse, deliberadamente, usurpar o feito de seu progenitor, por quê o mencionaria posteriormente em seu mapa-múndi de 1544, realizado nos âmbitos da Casa de Contratação? Há ainda o problema do texto de Anglería ser uma fonte secundária e todas as suas implicações. O segundo argumento, o testemunho de financiadores reunidos que vetaram a missão por ser comandada por um estrangeiro que nunca viajou para lá, parece igualmente fraco. Estes homens poderiam ter se baseado na segunda carta patente de Henrique VII, onde não há menção específica do nome dos filhos de Giovanni Caboto, além de discutirem quase vinte quatro anos após sua primeira expedição. Portanto, a fonte provinda dos mercadores não demonstra ser suficiente para afirmar categoricamente que Sebastião não viajou com seu pai.

Por fim, a informação de que Sebastião Caboto inseriu, em seu mapa-múndi (1544), o local de desembarque da expedição junto a Giovanni Caboto motivado por pretensão inglesa parece não representar satisfatoriamente o ocorrido. A menção da armada aproxima-se mais de uma apropriação familiar daquele feito, que reforçava o prestígio do navegador veneziano, do que um esforço “nacional” inglês. Além disso, no ano da confecção do exemplar de 1544, o piloto maior ainda se encontrava em Sevilha junto à Casa de Contratação e, portanto, não parece plausível que recebesse ordens para a inclusão de pretensões da monarquia inglesa.

O desvio ao interior da América do Sul motivado pelas notícias de riquezas

A segunda parte do livro de Henry HARRISSE destina-se ao período em que Caboto foi súdito da monarquia hispânica até seu retorno ao reino da Inglaterra. Em “As Traições e Intrigas de Caboto com Veneza”, ele novamente faz uma apreciação das ações do piloto com base em seu nacionalismo oitocentista. Um exemplo é quando aborda as relações do personagem com o Conselho dos Dez da república de Veneza, por meio do embaixador desta, Gasparo Contarini, durante seis semanas e que

135 Henry HARRISSE. *Op. Cit.*, p.125.

resultou em um enviado ao conselho, Hieronymo Marin de Busignolo. Duas passagens são sintomáticas de suas considerações. No primeiro parágrafo do capítulo afirma: “*The pretended scruples of Sebastian Cabot as to serving more than one master at a time, lead us to inquire into certain grave underhand dealings with Venetian Republic, of which he was the sole promoter.*”¹³⁶ Ele ainda menciona que Biddle não teve conhecimento da documentação que comprovaria as intrigas e traições do navegador. Ao final do parágrafo, conclui que Caboto desejava realizar uma viagem sob bandeira veneziana depois de ter conhecido o resultado da expedição de Magalhães às ilhas das Especiarias e, então, afirma: “(...) *every impartial historian must acknowledge Sebastian Cabot to have shown himself then both an impostor and a traitor.*”¹³⁷

Nos dois trechos apresentados, HARRISSE considera seu investigado como o conspirador de uma trama e o único responsável por arquitetá-la. Tanto ele quanto Medina, autor a ser analisado posteriormente, não contextualizam essas negociações. No século XVI, diversos navegadores trocavam constantemente de reinos ou repúblicas. O contato do piloto maior com o conselho veneziano foi secreta. Em nenhum momento, o projeto foi exposto aos castelhanos e, ao fim, sua realização foi abortada. A condenação de HARRISSE e Medina ocorre mais de três séculos depois e parte de uma documentação sigilosa pertencente aos embaixadores venezianos, ou seja, segredos de Estado que pertenciam àquela dinâmica da sociedade quinhentista.¹³⁸

Acrescenta-se, ainda, que na Primeira Modernidade, ocorreram diversas mudanças concretizadas de navegadores entre as coroas europeias, como os casos de Cristóvão Colombo, Fernão de Magalhães, Estêvão Gomes e outros. Portanto, o grande argumento da “traição” de Caboto, negociações secretas sem resultado concreto, reflete mais a inadequação do navegador na concepção do modelo de historiador nacionalista de HARRISSE e Medina no século XIX, do que o contexto dos navegadores no século XVI.

136 Henry HARRISSE. *Op. Cit.*, p. 174.

137 Henry HARRISSE. *Op. Cit.*, p. 177.

138 Para acompanhar as ações dos embaixadores ao longo do reinado de Carlos V, como o caso da embaixada de Diego Hurtado de Mendoza na República de Veneza entre 1539 e 1545, que visava a política complicada de influenciar a república em um período em que ela estava entre as influências do reino da França e do Império Otomano, ver: Miguel Ángel de Bunes Ibarra. “Carlos V, Venecia y la Sublime Puerta: la embajada de Diego Hurtado de Mendoza en Venecia.” In: *Congreso Internacional Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)* (Madrid, 3-6 de julio de 2000). Vol. I. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001, p. 591 – 617; para o olhar de um anônimo português em Roma, na década de 1510, em que descreve as relações internacionais e as disputas no centro da península itálica, cf. Paulo Catarino Lopes. “Nas margens da diplomacia portuguesa quinhentista. O singular testemunho de Roma por um criado de D. Jaime, 4º duque de Bragança (1510-1517)”. *Lusitania Sacra*, nº33, jan.-jun. 2016, pp.203-251; e sobre uma visão geral das novas técnicas diplomáticas e instituições surgidas inicialmente na península itálica, cf. Matthew Smith Anderson. “The ‘New Diplomacy’ of the Fifteenth and Sixteenth Centuries” In: *The rise of modern diplomacy, 1450-1919*. New York: Routledge, 2013, pp. 1-40.

Retomando o livro de HARRISSE, da mesma forma como fez BIDDLE, sua base histórica para os preparativos da expedição de Caboto para as ilhas de Tarsis e Ofir, passando pelas ilhas de Maluco, são as crônicas de Antonio de Herrera e Pedro Martir de Angleria. Entretanto, ele inova ao usar a cartografia histórica para dimensionar a extensão das explorações na costa americana até o início da expedição de Caboto. Dois exemplares são usados: o mapa de Turin¹³⁹ e o mapa-múndi anônimo de Weimar¹⁴⁰. Com a ausência do piloto maior, Juan Vespúcio, sobrinho de Américo, e Miguel Garcia o substituíram com poderes limitados. Além disso, destaca-se um quarto navio, custeado por Miguel Rifos – amigo de Caboto, junto aos três da armada. A tripulação contou ainda com dois ingleses versados em cosmografia ligados ao inglês Robert Thorne.¹⁴¹

Sobre a “Viagem ao Prata”, HARRISSE acusa BIDDLE de ter utilizado somente Herrera para sua reconstituição da viagem, que qualifica como breve e incompleta. Para compor sua versão, recorre a outros historiadores e documentos, como o livro XXI e XIII de Oviedo, publicados apenas em 1852¹⁴²; a já mencionada carta de Luis Ramírez, publicada por Varnhagen, em 1852¹⁴³; o insulário e o mapa de Alonso de Santa Cruz¹⁴⁴; além do mapa de Diego Ribeiro¹⁴⁵, de 1529, com informações da expedição de Caboto relatadas pelos emissários Calderon e Roger Barlow.

O historiador franco estadunidense afirma que o português encontrado no forte em Pernambuco é Manoel Braga. Neste local, os expedicionários tiveram a primeira informação da existência de uma grande riqueza deste mineral no rio da Prata. Caboto teria, então, convencido a tripulação a seguir para este novo destino, em vez de rumar para as ilhas de Maluco.¹⁴⁶ Este é o primeiro momento na narrativa que o autor insere a questão da mudança de destino da expedição.

139 Uma das maiores cartas que sobreviveram dos arquivos da Casa de Contratação de Sevilha. Considera-se um dos primeiros exemplares produzidos após a expedição de Magalhães/ Elcano. Segundo Maria-Luís Martín-Meras, a atribuição do historiador italiano Magnaghi do ano de 1523 para sua produção seria plausível, enquanto a autoria de Juan Vespúcio, sobrinho do navegador florentino, seria duvidosa. Cf. Maria Luisa Martín-Meras. *Cartografía Marítima Hispana: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Lunewerg Editores, 1993, p.88-89.

140 Provavelmente procedente da biblioteca de Fernando Colombo, não significa que teria sido seu autor. Para HARRISSE, o autor seria Nuño García de Torenó; já Kohl atribui a Fernando Colombo; e Cortesão, a Diego Ribeiro. Opinião esta seguida por Maria-Luís Martín-Meras. Cf. Maria Luisa Martín-Meras. *Op. Cit.*, 1993, p.96.

141 Robert Thorne formulou uma divisão cosmográfica das possessões do reino de Portugal como sendo Oriente e do reino Castela como Ocidente. Sobre as implicações desta concepção, cf. Jerry Brotton. *Trading Territories: mapping the early modern world*. London: Reaktion Books, p.151-152.

142 Gonzalo Fernandez de Oviedo y Valdés. Tomo I. 2ª parte. *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra-Firme del Mar Océano*. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1852.

143 Francisco Adolfo Varnhagen (transc.). “II Carta de Luiz Ramirez: do Rio da Prata, a 10 de Julho de 1528” In: *Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil*, Tomo XV (2º da Terceira Serie, 2ª Edição), Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1888 [1852],p 14-41.

144 A utilização do mapa de Alonso de Santa Cruz baseia-se em: E. W. Dahlgren. *Map of the World by Alonso de Santa Cruz*. Stockholm, 1892.

145 Sobre o cartógrafo, cf: L. A. Vigneras. “The Cartographer Diogo Ribeiro”. *Imago Mundi*, vol. 16, 1962, pp.76-83.

146 Henry HARRISSE. *Op. Cit.*, p. 204-205.

Na sequência, ao utilizar a obra cosmográfica de Alonso de Santa Cruz, afirma que a expedição se estabeleceu por um mês no porto de São Vicente, antes de prosseguir para a *Tierra de los Patos*. Outras fontes não mencionam esta parada na viagem de ida, mas somente no retorno. Em 28 de outubro, ocorreu um desastre: o naufrágio da nau capitã *Santa Maria del Espinar*, na ilha de Santa Catarina. Após o ocorrido, Caboto teria classificado Francisco Rojas como traidor e o confinou, junto com Mendez e outros prisioneiros, em sua nau, a *Santa Maria*. Segundo Ramírez, ainda na ilha, teriam encontrado 50 homens que pertenciam a expedição de Loáisa, desertores da nau *San Gabriel*, comandada por Rodrigo Acuña, além de dois sobreviventes da expedição de Juan Díaz de Solís, Melchior Ramirez de Lepe e Henrique Montes. Estes informaram sobre a abundância em ouro e prata na região do Paraná e uma parte destes sobreviventes passou a integrar a expedição. Neste local, Caboto aproveitou para, segundo HARRISSE, abandonar Francisco Rojas, Mendez e Rodas junto aos indígenas da ilha de Santa Catarina.¹⁴⁷ Este é o segundo momento da narrativa que ocorre a ideia de desvio da viagem das ilhas de Maluco para a ilha da Prata. Agora são as informações de sobreviventes das expedições anteriores de castelhanos que exercem influência no piloto maior para que busquem as riquezas minerais.

Na bacia do Prata, no rio nomeado de São Salvador, tributário do rio de Solís (rio da Prata), a expedição fundou um forte homônimo. O comando foi atribuído a Antonio de Grajeda. Caboto seguiu para um rio largo chamado de Paranaguazu e, trinta léguas depois, atingiu o chamado rio Carcaranã, onde desembarcou e iniciou a construção de casas de madeira e um forte de barro e palha, com provisões armazenadas para troca. O forte foi chamado de *Sancti Spiritus*. Neste ínterim, trinta e cinco “espanhóis” seguiram a expedição de Miguel de Rifos, que realizou saques às populações indígenas da redondeza. Os casos de deserção na expedição foram punidos com a força.

Somente a partir desse momento, o autor insere a outra expedição castelhana. Em março de 1528, a armada de Diego García atingiu o porto de *Sancti Spiritus*. O comandante Gregório Caro avisou que o capitão de sua armada navegava rio acima, em direção ao rio Paraguai. Após encontro entre Caboto e García, os preparativos para retornarem à Espanha ocorreram.¹⁴⁸

Com base em Herrera, a inserção da expedição do piloto de Moguer na narrativa ocorre sem nenhum questionamento sobre sua origem ou o objetivo de sua viagem ao rio da Prata. Sua presença no texto relaciona-se apenas com a etapa final da permanência de Caboto na região platina. Não há uma exploração da desavença entre os dois comandantes sobre quem teria a legitimidade de explorar aquele espaço.

147 *Idem*, p.209-210.

148 *Idem*, p.213-215.

Ao continuar seu texto, HARRISSE comenta que antes do regresso, a Coroa tentou organizar uma expedição com provisões para ser enviada de Sevilha ao rio da Prata, graças as notícias enviadas por Caboto por meio de Roger Barlow. Entretanto, em 29 de outubro de 1529, após ataque dos indígenas ao forte *Sancti Spiritus* e sua conseqüente destruição, os tripulantes decidiram regressar. Na seqüência, comenta o polêmico episódio do sequestro das crianças indígenas, já explorado por BIDDLE. Na escala de volta, na ilha de Santa Catarina, o capitão general se enfureceu com a deserção de dois homens e mandou capturarem duas crianças dos chefes indígenas. Seu objetivo era enfurecer os chefes nativos fazendo com que matassem os desertores após sua partida da ilha. Depois, comenta que o veneziano fez escala em São Vicente, onde encontrou Francisco Rojas, que fugiu da ilha de Santa Catarina e passou a viver naquele porto. Caboto e seus companheiros saíram de São Vicente mas não chegaram ao seu destino antes de quatro meses, o que o autor atribui a uma possível escala no norte do Brasil.¹⁴⁹

O desvio de caráter de Caboto

Nos capítulos seguintes, HARRISSE elenca uma série de características do piloto maior e as estuda para estabelecer pontos específicos sobre suas habilidades ações ao longo da expedição à América do Sul. Os argumentos apontados são utilizados para demonstrar que Caboto não possuía prática no mar e baseiam-se em comentário de Herrera, resgatado por HARRISSE, que afirma haver “*defecto en la persona de Gaboto* [Caboto]” quanto este é acusado pelos mercadores que financiavam sua expedição e pretendiam que ele fosse removido do comando por divergir de suas instruções. O historiador inclui ainda os processos movidos por Rojas e pelo Fiscal da Coroa contra Caboto quando menciona que as testemunhas de defesa eram garotos do navio e marinheiros, sendo dois terços deles, italianos, gregos e húngaros. Para ele, o capitão alterou a rota da expedição, mas seus objetivos de riqueza teriam sido realizados caso mantivesse o caminho original e passasse pelo estreito de Magalhães e atingisse o Pacífico.¹⁵⁰ Esta mesma argumentação seria utilizada posteriormente por Jose Toribio Medina.

A crítica de HARRISSE para a expedição de Caboto recai sobre a não obtenção de ouro e a pouca prata trazida, além de seus falsos conhecimentos científicos¹⁵¹. Sobre a manutenção de Caboto no posto de piloto maior, HARRISSE lança a hipótese de que Carlos V o manteve, mesmo depois das condenações sofridas no Conselho de Índias e sem nenhum documento encontrado contendo pedido de perdão,

149 *Idem*, p.219-226.

150 *Idem*, p.230-255.

151 Nos capítulos finais da parte analítica de sua obra, o autor critica os conhecimentos de Caboto em três pontos: na verificação dos instrumentos e das cartas náuticas, em que favorecia seu parceiro Diego Gutierrez e “suas cartas erradas”, conhecidas como cartas de dois graus; seu impreciso conhecimento sobre a região do Labrador, mesmo após a viagem de Jacques Cartier e a expedição de Diego Maldonado 1540-1541; e a nomeação de Diego Gutiérrez como seu substituto no cargo de piloto maior, no dia 22 de setembro de 1549, que revogado por “incompetência” pelo Conselho de Índias. Cf. Henry HARRISSE, *Op. Cit.*, p.272-279.

porque o navegador ainda seria considerado vital para a descoberta de uma imaginária passagem ocidental.¹⁵²

É importante ressaltar que existem outros elementos, não considerados por HARRISSE, que explicariam a manutenção de Caboto: a proteção de um capitão estrangeiro sabidamente influente; desde que adentrou a monarquia hispânica, o piloto teve sua imagem colada ao processo de descoberta e conhecimento gradual das Índias Ocidentais; além disso, provinha da região itálica, assim como Américo Vespúcio, Colombo e Giovane Caboto. Por fim, mesmo que sua expedição não tenha cumprido o combinado com o monarca e seus financiadores, o piloto maior ainda estava vinculado com aquela região que descobriu para a coroa, como será visto no quarto capítulo.

Por fim, o estudo de HARRISSE sobre Caboto produziu uma análise geral a partir dos esforços realizados, ao longo do século, de ampliação do número de fontes disponíveis aos historiadores, provindas de instituições como o *Archivo General de Indias*, ou com iniciativas individuais, como a descoberta da carta de Luiz Ramíres, por Adolfo Varnhagen, e o mapa-múndi, também na década de 1850. No entanto, a leitura nacionalista do autor o afastou de uma apreciação histórica mais sensível ao entendimento do contexto histórico referente às expedições de Caboto e García, além das justificativas para os motivos envolvidos no desvio para o Prata e suas consequências ao reino de Castela.

1.6 EDUARDO MADERO E OS VIAJANTES QUE NAVEGARAM PELO RIO DA PRATA

Quatro anos antes da publicação do livro síntese de HARRISSE sobre os Cabotos, as expedições ao espaço platino foram analisadas na obra de Eduardo Madero (1823-1894). Comerciante, banqueiro e engenheiro argentino nascido em Buenos Aires, ele foi responsável pelo projeto e execução de um porto na capital argentina, aprovado pelo parlamento do país em 23 de outubro de 1882.¹⁵³ Como uma legitimação dessa obra, em 1892, Madero publicou somente o primeiro tomo de sua *Historia del Puerto de Buenos Aires*, cujo tema central é o descobrimento do rio da Prata. De acordo com Guillermo Madero, seu neto, o destaque de seu livro consistiu no trabalho com a documentação acessada nos arquivos de Índias, na Espanha, que contribuíram para a história da Argentina. Além de suas opiniões em questões controversas, como o local de nascimento de Juan Díaz de Solís e Juan de Garay.¹⁵⁴

Historia del Puerto de Buenos Aires (1892)

Em seu livro, assim como Varnhagen em sua *História do Brasil*, Eduardo Madero dedica-se não

¹⁵² *Idem*, p.270-271.

¹⁵³ Guillermo Madero. *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Emece, 1955, p.113.

¹⁵⁴ Guillermo Madero. *Op.Cit.*, p.7.

a uma expedição específica ou a um piloto, mas ao conjunto dos navegadores que possibilitaram o descobrimento da região platina. Segundo ele, essa história começa antes mesmo do encontro do grande rio: com “(...) *el acto inicial que nos puso en camino de la civilización europea*”¹⁵⁵, ou seja, desde o momento da chegada de Colombo na América.

Para compor sua obra bibliográfica, o autor estudou os historiadores anteriores a ele, que não tiveram acesso à documentação espanhola. A partir de suas análises destas produções, da mesma forma como Biddle e HARRISSE, MADERO se propõe a corrigir os erros passados de historiadores no descobrimento rio da Prata e afluentes.¹⁵⁶ Do século XVI, ele analisa os cronistas Pedro Martír de Anglería, Gonzalo Fernández de Oviedo, López de Gomara e o viajante Ulderico Schmidt [Ulrich Schmidl]; do século XVII, Antonio de Herrera; do século XVIII, Juan Batista Muñoz; e por fim, o escritor oitocentista Martín Fernández de Navarrete. Na sequência, conclui que Antonio de Herrera, mesmo diante de erros, é a melhor fonte de informação e referência. Assim, baseia-se neste cronista para a generalidade dos fatos apresentados e em outros historiadores para os detalhes que conheceriam melhor.¹⁵⁷

Ao tratar dos navegadores influenciados pelo feito colombino, o historiador argentino refere-se ao contato de outros navegadores com o Novo Mundo, onde inclui os Cabotos na viagem inglesa que atingiu a costa boreal da parte setentrional da América do Norte em 24 de junho 1497. Três dias depois, Américo Vespúcio atingiu as bocas do rio Orinoco, na América do Sul.¹⁵⁸ Neste trecho e ao longo de seu livro, o autor não emite juízos de valor sobre os navegadores das expedições que analisa.

Antes de abordar especificamente as expedições de Sebastião Caboto e Diego García, Madero apresenta os viajantes que passaram pelo sul do novo continente e acrescentaram novas descobertas. Nesse sentido, a primeira armada abordada é a de Juan Díaz de Solís, responsável pela descoberta do rio da Prata, na viagem de 1515. As costas ocidental e sul deste rio foram atingidas posteriormente pela expedição de Magalhães, ao passar pela costa quando rumava ao estreito, desde 11 de janeiro de 1520. Derivada desta armada, no mesmo mês, o autor imputa a Juan Rodríguez Serrano, o descobrimento do rio Uruguai.¹⁵⁹

As expedições de Caboto e García passam a ser o objetivo de seu livro quando ele trata do descobrimento e da primeira exploração do rio Paraná. Depois de narrar a assinatura da capitulação do

155 Eduardo Madero. *Historia del Puerto de Buenos Aires. Tomo Primero: descubrimiento del Río de la Plata y de sus principales afluentes, y fundación de las más antiguas ciudades, en sus márgenes*. Buenos Aires: Imprenta de “La Nación” San Martín 344, 1892, p. I.

156 Eduardo Madero. *Historia del Puerto de Buenos Aires. Op. Cit.*, p.2.

157 Eduardo Madero, *Op. Cit.*, p.3-14.

158 Eduardo Madero, *Op. Cit.*, p.XIX.

159 Eduardo Madero, *Op. Cit.*, p. 12-46.

navegador veneziano com o monarca para sua expedição, em 4 de março de 1525, comenta, sem tomar partido, sobre as desavenças surgidas entre Caboto e os *diputados* da armada e, particularmente, entre aquele capitão e “Roxas” [Rojas], Méndez e Rodas. Além disso, empregando um estilo narrativo diferente de Biddle, HARRISSE e Medina, Madero intercala a história da expedição de Diego García com a de Caboto, como demonstra esta passagem:

Antes de narrar las fatales consecuencias de esas rivalidades y rencores [entre Caboto e Rojas, Méndez e Rodas], cuyo primer culpable es difícil penetrar quien fuera, y de acompañar á Caboto desde la boca del Guadalquivir hasta las del Paraná y el Paraguay, debemos mencionar otra expedición que fué expresamente organizada—según los contratos celebrados—para hacer descubrimientos en las partes del Mar Océano, donde otros no hubieren descubierto, pero con el evidente propósito de venir á continuar en el Plata los descubrimientos del infortunado Solís.¹⁶⁰

Este trecho contém dois pontos fundamentais sobre a interpretação do historiador argentino. A primeira é sua tentativa de imparcialidade ao não tender a nenhum dos lados na análise do conflito de Caboto e seus desafetos. Por outro lado, ao comentar sobre o objetivo da expedição de García, que de acordo com as capitulações firmadas com o monarca seria para descobrimentos no Mar Oceano, o autor faz a inferência anacrônica de que seu “propósito evidente” era prosseguir com as descobertas de Solís na região do rio da Prata.

Em relação à expedição de Caboto, Madero não condiciona a mudança de rumo por meio do caráter de seu capitão ou mesmo uma formulação arquitetada ainda em Castela, mas limita-se a apontar as justificativas encontradas nas fontes e nos cronistas. No caso de García, sem a devida comprovação documental e com o conhecimento *a posteriori*, infere novamente que a rota seguida pela expedição já teria como destinação o rio de Solís. Esse determinismo é uma repetição das palavras de Herrera, que as emite ignorando as diretrizes reais presentes na documentação, especialmente a obrigação da realização de escala nas ilhas de Maluco, como será visto no terceiro capítulo.¹⁶¹

Ao mencionar a crítica presente na *Relación* de Diego García, onde o piloto deprecia a mudança de rumo realizada por Caboto no Atlântico, depois de navegar das ilhas Canárias para Cabo Verde, Madero não faz uma apreciação dessa ação do piloto maior.¹⁶² Ao narrar a passagem em Pernambuco, afirma que Jorge [ou Juan] Gómez seria um remanescente da expedição de Solís que permaneceu ali.

160 Eduardo Madero, *Op. Cit.*, p.54.

161 Ver transcrição em: Jose Toribio Medina. “Copia de las Instrucciones dadas á Diego García, Juan de Sandoval y Gonzalo Hernández Platero para el viaje que han de hacer al Río de la Plata.” In: _____. *Los viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata: estudio histórico*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p.194-195.

162 A relação de García pode ser conferida em: Francisco A. Varnhagen (transc.). “I. Carta de Diego Garcia. Memoria de la navegacion que hice este viaje en la parte del mar Oceano dende que sali de Ciudad de la Coruña...” In: *Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil*, T. XV (2º da 3ª Serie, 2ª Edição), Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1888 [1852], pp. 6-14.

Segundo o autor, vários declarantes, nos processos do piloto maior, atribuíram o câmbio da expedição às notícias das riquezas do rio de Solís dadas por esse sobrevivente.¹⁶³

Após abordar os sucessos de Caboto na costa do Brasil, ele retoma a expedição de García e informa as inconsistências temporais presentes em sua *Relación*: “*Por la redacción incorrecta y confusa de la Memoria de García, puede decirse que en los primeros días del mes de enero de 1527 entró en San Vicente (...)*”¹⁶⁴. Essa percepção também é realizada por Medina em seu livro dedicado a García, que será analisado a seguir.

De volta à expedição de Caboto, ao comentar sobre a chegada na ilha de Santa Catarina, informa que a armada foi visitada por Enrique Montes e Melchor Ramírez, sobreviventes da expedição de Solís. Ambos fizeram as mais sedutoras considerações das riquezas existentes no rio descoberto por esse navegador. No dia 28 de outubro, ao mandar Miguel de Rodas e Antón Grajeda sondarem a baía do Porto dos Patos, cujo objetivo era construir um batel para a nave capitã¹⁶⁵ que acabou por encalhar em uns baixios e foi perdida. Segundo Madero, Caboto afirmou que Rojas, Méndez e Rodas iam juramentados desde Sevilha, onde tinha formado uma conspiração. Com base na Carta de Ramírez, aponta que o capitão resolveu construir uma galeota para prosseguir o descobrimento do rio de Solís. Ele ainda utiliza o *Islário* de Alonso de Santa Cruz para apontar que essa decisão se deu por causa da perda da embarcação principal. Além disso, explica que o nome da ilha de Santa Catarina proveio tanto do dia da santa quanto pelo nome da esposa de Caboto, Catalina de Medrano.¹⁶⁶ Na sequência, narra a entrada na bacia do Prata, no cabo de Santa Maria, atingido em 21 de fevereiro de 1527.

Enquanto isso, Diego García junto a Gonçalo de Acosta, que o historiador afirma ser genro do bacharel português de São Vicente, saíram desse local em 15 de janeiro e teriam chegado na ilha de Santa Catarina a poucos dias da saída da armada do piloto veneziano. O autor crê que, mesmo podendo viajar em fins de fevereiro ou março, García decidiu se abrigar na baía dos Patos até o fim do equinócio de setembro. Em outubro ou novembro de 1527, ele penetrou no cabo de Santa Maria.¹⁶⁷

Em sua explanação sobre os desvios dos objetivos originais realizados nas expedições de Caboto e García, Madero atém-se às afirmações presentes na documentação e não realiza análises próprias, salvo exceções. Assim, para o autor, Caboto recebeu informações, primeiro em Pernambuco e depois na ilha de Santa Catarina, de sobreviventes da expedição de Juan Díaz de Solís. Em seguida,

163 Eduardo Madero, *Op. Cit.*, p.58.

164 Eduardo Madero, *Op. Cit.*, p.60.

165 Nas duas citações, Madero confunde a nau capitã “*Santa María*” com “*Victoria*”, da expedição de Fernão de Magalhães.

166 Eduardo Madero, *Op. Cit.*, p. 61-62.

167 Eduardo Madero, *Op. Cit.*, p.63 e 65.

com a perda da nau capitã em Santa Catarina, decidiu explorar o rio de Solís. Portanto, para ele a alteração do percurso deve-se, primeiro, às notícias provinda dos sobreviventes de expedições castelhanas, e depois, ao incidente ocorrido com a nau capitã.

Madero pouco se dedica à expedição de Diego García. Não especula sobre sua origem e segue Herrera ao afirmar que ele é português. As referências à motivação para organizar sua armada e ao destino projetado são pouco abordadas. Por fim, cabe destacar a sustentação não referenciada nas fontes históricas de que desde o momento em que partiu de La Coruña e rumou para os descobrimentos no Mar Oceano, García “evidentemente” se encaminharia ao rio da Prata. Essa alegação confere um anacronismo à documentação feita para a viagem. Após os estudos de Madero e HARRISSE, Jose Toribio Medina publicou os livros mais ambiciosos sobre as duas armadas.

1.7 JOSÉ TORÍBIO MEDINA: CONDENAÇÃO DE CABOTO E COMPLACÊNCIA COM DIEGO GARCÍA

Gestada na última década do século XIX, o estudo de fôlego sobre Caboto escrito por José Toribio Medina (1852-1930) veio à luz apenas na primeira década do século seguinte. Fortemente ligado à escrita da história do século XIX, o historiador chileno filiou-se aos americanistas do século XIX, como Henry HARRISSE.¹⁶⁸ Por outro lado, eclipsada pela chamada “Nova História” – surgida por influência do movimento dos *Annales* na França, sua produção historiográfica foi desqualificada pelos historiadores da nova corrente. Como afirmou Arthur P. Whitaker, ele nasceu tarde na geração em que foi formado e não se adaptou às novas tendências da disciplina no século XX.¹⁶⁹

Medina passou a maior parte de sua vida em Santiago do Chile. Em 1865, teve seu contato com a História, quando estudou três anos no Instituto Nacional do Chile, então dirigido pelo historiador Diego Barros Arana.¹⁷⁰ Com prestígio no mundo das letras como bibliófilo humanístico e historiador documental, sua produção compreende 282 títulos, entre livros, folhetos e artigos, totalizando 350, contando com artigos, separatas, reimpressões e outros. Seus trabalhos gravitaram em vários campos de estudos: Literatura, História Natural, História do Chile, da América, da Inquisição, Antropologia.¹⁷¹

No ano de 1883, o governo chileno o contratou para ir ao *Archivo General de Indias* e outros

168 Para as práticas intelectuais (ou de literato) de Medina, em que realizou diversas comunicações pessoais e remotas com diversos indivíduos, além da composição de sua vasta biblioteca, cf. Rafael Sagredo Baeza. J. T. *Medina y su Biblioteca Americana en el siglo XXI: practicas de un erudito*. Santiago de Chile: Ediciones Biblioteca Nacional de Chile, 2018.

169 Arthur P. Whitaker. “Medina y su concepto de la Historia” In: Maury A. Bromsen (edit.). *José Toribio Medina: humanista de América*. Traducción por Raúl Silva Castro. Santiago de Chile/ Washington, USA: Editorial Andres Bello/ Union Panamericana, 1969, p.146.

170 Maury A. Bromsen. “Medina, el Americanista” In: _____ (edit.). *José Toribio Medina: humanista de América*. Traducción por Raúl Silva Castro. Santiago de Chile/ Washington, USA: Editorial Andres Bello/ Union Panamericana, 1969, p.30 e 31.

171 *Idem*, p. 29.

arquivos espanhóis, marcando seu início na análise sistemática de grandes coleções e na transcrição documental. Com seu esforço somado aos copistas contratados, 15.678 páginas de fólios documentais foram transcritas. Nessas viagens, ele contatou Marcelino Menéndez y Pecayo, humanista e crítico polifacético, além de conhecer um círculo de intelectuais em Madri: como Cesáreo Fernández Duro, Justo Navarrete, Marcos Jiménez de la Espada e Adolfo Herrera.¹⁷²

Em 1888, Medina iniciou a publicação de sua *Colección de la História de Chile*, seguida de vários livros sobre descobridores seiscentistas como Francisco de Orellana, Diego García de Moguer, Estebán Gomes, Sebastião Caboto e Fernão de Magalhães. Em 1903, encontrou-se brevemente com Henry Harrisse, já em idade avançada, em Paris. Era grande admirador dos feitos de Vasco Núñez de Balboa e Fernão de Magalhães por estes terem contribuído para o descobrimento do Chile.¹⁷³

O método histórico adotado por Medina provinha da herança legada por Diego Barros Arana, que por sua vez, provinha de Andrés Bello. A história deste último filiava-se a emergente escola do Romantismo, que conheceu quando morou na Inglaterra. Apesar de ter pressupostos próprios, buscou indícios passados das criações das tradições nacionais tornando-os mais propensos para a instauração da evidência histórica. Os historiadores chilenos dessa tradição passaram a enfatizar a importância da prova documental, inserir o fato como central no campo emergente da História enquanto disciplina.¹⁷⁴

Essa forma de se fazer história divergia daquela representada por José Victorino Lastarria e Jacinto Chacón, que seguiam uma tradição histórica provinda de trabalhos do século XVIII, como de Voltaire, Mably e Raynal, inseridos dentro do pensamento iluminista que visava à destruição da ignorância em prol da promoção da razão. Dotada de uma função, a História, no contexto chileno, objetivava a eliminação do legado colonial. No entanto, esse método ameaçava as bases da jovem nação chilena que Bello tencionava solidificar, e, portanto, foi seu alvo, pois buscava uma história politicamente neutra, sem fins políticos. Opôs-se a noção de que a História serviria para romper o passado colonial, defendendo que este poderia ser condenado com base na prova documental, desprezada como secundária pelos seus opositores. Assim, ao lançar uma tradição histórica nacional por meio da Universidade do Chile, Bello tencionava salvaguardar a separação entre a pesquisa e a

172 *Idem*, p.40-43; Cesáreo Fernández Duro, além de capitão de navio da Armada Espanhola, foi escritor, erudito e historiador. Em sua produção bibliográfica, destacam-se seus nove volumes de sua *Historia de la Armada Española*. Marcos Jiménez de la Espada foi zoólogo, explorador e escritor espanhol. Entre 1862 e 1865, participou da *Comisión científica del Pacífico*, uma expedição de naturalistas, humanistas e fotógrafos espanhóis enviados ao Novo Mundo.

173 Em 1925, Medina entregou sua coleção de livros para a Biblioteca Nacional do Chile. Devido às complicações derivadas de uma pneumonia, faleceu em 11 de dezembro de 1930. Sua esposa e colaboradora, Dona Mercedes, trabalhou na instituição da sala Medina até sua morte, em 16 de agosto de 1936. *Idem*, p.63.

174 Iván Jaksic. *A vida de Andrés Bello: erudição e construção de nação na América Latina do século XIX*. Tradução de Vera Caputo. 1ª ed. Rio de Janeiro: Edições de Janeiro, 2018, p.199.

política evitando, especialmente, a politização do passado.¹⁷⁵

Apesar das declarações de Bello, uma história baseada em “fatos” dentro de propósito nacional também consiste em um uso político do passado, uma vez que o próprio ato de engendrar uma inter-relação entre o presente republicano e o passado colonial serviu para forjar uma legitimação histórica dos nascentes estados nacionais americanos. Esta mesma constatação pode ser aplicada à produção histórica de Medina.

Segundo Irene A. Wright, o método desse historiador chileno consistia em ser um biógrafo bibliográfico: aplicava a técnica da bibliografia para esclarecer pontos discutíveis e os detalhes de controvérsia do estudo biográfico; apontava a inevitabilidade da existência de erros em seu trabalho, caso do estudo de Francisco de Orellana. Seu aporte para conhecer a biografia dos descobridores do Novo Mundo fundamenta-se em: 1) localizar e publicar novos dados; 2) reunir informações em um único livro; 3) esclarecer pontos debatidos; 4) indicar dados no passado que provariam determinada existência que hoje são impossíveis de achar.¹⁷⁶

Ainda de acordo com Wright, em sua vasta produção bibliográfica, destaca-se uma obra das mais proficuas sobre biografia: *El Veneciano Sebastian Caboto*. Ela foi precedida pela biografia completa de Juan Díaz de Solís, em dois volumes de 1897, e seguiram-se outras: em 1913-1914, dois volumes sobre a vida de Vasco Núñez de Balboa; e em 1920, dois volumes sobre Fernão de Magalhães. O interesse específico em Caboto, segundo a autora, seria porque ele foi o primeiro navegador, depois de Solís, a ter uma previsão para exploração da costa chilena, além dos esforços em substituir os grandes estudos sobre os Cabotos que Henry Harrisse completou em 1882 e 1896.¹⁷⁷

El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España (1908)

Na parte inicial do primeiro tomo do livro *El Veneciano Sebastian Caboto...*, Medina compõe uma extensa biografia apoiada em um grande volume de documentos transcritos nos arquivos espanhóis, principalmente no *Archivo General de Indias (AGI)*.¹⁷⁸ Apesar da advertência inicial sobre os erros do historiador juiz, afirma não ser possível se abster disso e, ao longo da obra, insere várias apreciações negativas sobre os atos de Caboto. Na “Advertência Preliminar”, aponta que seu livro deveria ter sido publicado em 1892, mas devido aos problemas vividos entre Chile e Argentina, no final

175 Iván Jaksic, *Op. Cit.*, p.199 e 200.

176 Irene A. Wright. “Medina, biógrafo dos descobridores del Nuevo Mundo”. In: Maury A. Bromsen (edit.). *José Toribio Medina: humanista de América*. Traducción por Raúl Silva Castro. Santiago de Chile/ Washington, USA: Editorial Andres Bello/ Union Panamericana, 1969, p.183-184.

177 Irene A. Write. *Op. Cit.*, p.180-182.

178 O livro é composto de duas partes. A primeira contém um estudo analítico, no primeiro tomo, e a segunda, possui a transcrição documental que ocupa a metade do primeiro tomo e todo o segundo.

do século XIX, precisou ser adiada. Saiu à luz somente em 1908, quando o reitor da Universidade do Chile sugeriu que fosse apresentada como Memória Histórica da primeira corporação literária e científica do país.¹⁷⁹

Diante das produções de Henry Harrisse, de Carlo Bullo e Cornelio Desimoni, Medina afirma que seu propósito “(...) *es más modesto y halla bien deslindado dentro del título de este libro: Sebastián Caboto al servicio de España y especialmente su proyectado viaje á las Molucas y el fin que tuvo.*” Esse campo específico foi explorado por outros estudiosos, em consequência da exposição feita em Madri, em 1892, em comemoração ao Quarto Centenário da Descoberta da América. Nesta ocasião, os historiadores tiveram notícias de vários documentos sobre o navegador veneziano nos documentos espanhóis, como o já referido historiador argentino Eduardo Madero, que Medina acusa de usar apenas extratos desses arquivos, além do italiano Francesco Tarducci, que para ele não conciliou bem sua interpretação com essa documentação. Por outro lado, atribui a Henry Harrisse a abordagem do problema histórico na relação entre Sebastião e Giovanni Caboto, suas origens italianas, e os tempos em que ambos serviram no reino da Inglaterra.¹⁸⁰

Para Medina, essas investigações iniciadas com Harrisse “colocam terra” nos elogios tributados a pessoa de Sebastião Caboto desde que Biddle iniciou sua “apologia”. Assim, apresenta o navegador “(...) *con todos los caracteres, no ya de un héroe de leyenda, sino como un farsante de primer orden, como un ignorante y un embustero.*”¹⁸¹ Essa conclusão provém de sua análise em que busca preencher o trabalho de Harrisse, pois afirma que ele não dominava tão bem o castelhano. Portanto, Medina aponta que seu objetivo é cobrir o vazio da expedição de Caboto para o arquipélago de Maluco e descobrir sempre a “verdade dos fatos” com o estudo do processo histórico. Seus apontamentos são respaldados pelo conjunto monumental de documentos compilados para esta publicação. Sobre o papel do historiador, afirma não ser mero narrador, mas um “verdadeiro juiz” a verificar o conjunto das ações de Caboto. Assim, sua história configura-se em um julgamento moral do que obteve por meio das fontes históricas.¹⁸²

Ainda alega que seu livro possui um interesse especial para o Chile, pois após o desastre da expedição de Juan Díaz de Solís, Caboto foi o primeiro capitão de armada a poder explorar a costa do chilena, cujo feito permanecia envolto em escuridão. O que demonstraria a importância das expedições

179 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España: y especialmente de su proyectado viaje a las Molucas por el Estrecho de Magallanes y al reconocimiento de la costa del Continente hasta la Gobernación de Pedrarias Dávila*. 2 Tomos. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.V-VI.

180 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p.VII.

181 *Idem*, p. VII.

182 *Idem*, p. VIII.

quincentistas para o conhecimento de seu país natal. Ou seja, da mesma forma como Varnhagen e outros estudiosos já analisados, Medina projeta a ideia contemporânea de sua nação para o século XVI. Sua avaliação de historiador juiz carrega os valores do nacionalismo oitocentista. Essa insuficiência de apreciação dos feitos passados dentro de seu parâmetro nacionalista contemporâneo como recurso analítico surge quando se questiona se não foi “apaixonado”.¹⁸³ Mas, como consolo, diz que a certeza em sua atuação imparcial se fundamenta na “luz da verdade” provinda da documentação transcrita. Com isso, entende a fonte histórica como reveladora dos enganos daqueles que compreenderam Caboto como digno de estima da humanidade e, portanto, tem o fardo de desmascará-lo.

Essa “paixão” carregada em sua análise relacionada com as expectativas produzidas pelo estado nacional chileno no século XIX. De acordo com Rafael Sagredo Baeza, ao longo do século XIX, o Chile buscou tomar posse e assegurar seu direito sobre o Estreito de Magalhães como seu território nacional. No atlas produzidos pelo cartógrafo Claudio Gay, as áreas austrais foram incluídas até o dito estreito. Essa estratégia projetava a soberania sobre a Patagônia ocidental até aquele limite austral adiantando seus os interesses diante das possíveis pretensões da Argentina ou de outros Estados.¹⁸⁴ Assim, para Medina, a história da exploração do estreito magalhânico representaria a própria história chilena, da qual se engajou em sua produção intelectual, principalmente nas biografias dos navegadores quincentistas.¹⁸⁵

Derivado desse fator, em sua análise, o autor desconsidera as características peculiares da documentação e, assim, considera cartas sigilosas, contato secreto com embaixadores venezianos, como provas da falta de comprometimento e “lealdade” à “pátria” para a qual Caboto servia. É interessante que Medina não reproduz essa mesma consideração para o caso de navegadores como Cristóvão Colombo, Fernão de Magalhães ou outros que propuseram viagens ultraoceânicas a reinos rivais daqueles onde obtiveram conhecimento acerca das navegações. Sebastião Caboto, na última década do século XV e na primeira metade do século XVI, transitou como súdito na república de Veneza, nos reinos da Inglaterra, de Castela e novamente na Inglaterra. Sua fluidez espacial o fez adaptar-se às diversas situações encontradas e a buscar servir um novo monarca quando a situação atual não lhe parecia favorável. Este tipo de relação própria dos navegadores e comerciantes quincentistas é avaliada negativamente por Medina. Desta forma, sua análise nacionalista condiciona as possibilidades

183 *Idem*, p. VIII.

184 Cf. Rafael Sagredo Baeza. “El futuro de Chile delineado en un mapa.” *Revista de Geografía Norte Grande*, n.º 69, 2018, pp.49-69.

185 Esse apontamento baseia-se na comunicação de Rafael Sagredo Baeza intitulada “Magallanes representado por J. T. Medina (1888-1920). De la historia local a la global” apresentada no *Colóquio Acadêmico: portugueses em busca de Novos Mundos: A Epopeia de Fernão de Magalhães*, realizado pela Cátedra Jaime Cortesão FFLCH/USP, em São Paulo, no ano de 2019.

de interpretação do personagem estudado.

Sebastião Caboto e a monarquia hispânica

Ao abordar o contato inicial do navegador com os emissários do rei Fernando Católico, Rodriguez Fonseca e Conchillos, para tratar de assuntos de navegação “*de las Indias é Isla de los Bacallaos*”, em Burgos no ano de 1512, Medina, mais uma vez demonstra o limite oitocentista de sua interpretação nacionalista. Segundo ele, a apresentação de Caboto enquanto inglês na relação escrita pelos súditos do monarca hispânico provaria a manipulação de sua nacionalidade e permearia toda a sua vida.¹⁸⁶ Mesmo mencionando o fato do navegador chegar em Castela junto da armada do rei da Inglaterra e, evidentemente, falar inglês, Medina interpreta a passagem sem se questionar que a impressão exposta na documentação reproduz as percepções dos súditos castelhanos dentro dos padrões identitários que pautavam as relações europeias no século XVI.

Ao abordar as “intrigas com Veneza”, Medina condena os atos de Caboto de maneira mais enfática.¹⁸⁷ Cabe destacar dois pontos dessa interpretação. O primeiro, já mencionado previamente na análise de Henry HARRISSE, diz respeito aos documentos que revelam a “verdadeira” traição do piloto: as cartas sigilosas trocadas com embaixadores venezianos, como Gaspar Contarini, pois envolviam os planos secretos da república italiana. O segundo ponto refere-se ao efeito valorativo prévio pelo uso de adjetivos, expressões e substantivos para qualificar as ações cabotianas: “*desdorosos*” “*á quien le debía fidelidad y el pan que comía*” “*verdadera traición*” “*las intrigas*”. Em vez de comparar as ações de Caboto aos diversos homens que negociaram e mudaram de corte no século XVI, ampliando a análise acerca das dinâmicas da mobilidade dos homens do mar nas cortes do período quinhentista, sua adjetivação condiciona previamente sua visão sobre o personagem limitando-se a condená-lo.

De volta ao historiador chileno, ele informa que ao retornar da Inglaterra, em fevereiro de 1522, Caboto cobrou seu soldo e logo despachou Jerónimo Marín de Busignolo a Veneza para partilhar uma proposta secreta com a república. O Conselho dos Dez solicitou, então, sua presença para o esclarecimento de seu projeto de um novo caminho para as ilhas das Especiarias. O ato é taxado como resultado da “inveja” do sucesso de Sebastião Elcano, que retornara na nau Victoria do périplo iniciado com Fernão de Magalhães, em 6 de setembro do mesmo ano.¹⁸⁸

186 Nos documentos elencados por Medina, referentes aos primeiros contatos de Sebastião Caboto na monarquia hispânica, em 1512, a designação “inglês” não é apresentada como um termo autointitulado pelo navegador. Cf. José Toribio Medina. *Op. Cit.*, pp.1-6.

187 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p. 39.

188 De acordo com o trecho completo: “*No creemos andar muy equivocados al suponer que la idea de esa nueva ruta á las islas de la Especeria habia surgido en la fantasía de Caboto después que vió regresar á Sevilla á Sebastián del Cano y demás tripulantes de la ‘Victoria’, que llegaron á Sanlúcar el 6 de Septiembre de aquel año. Y tanta debe haber sido su prisa en comunicar su proyecto al Consejo de los Diez, que, como acabamos de verlo, éste oficiaba en 27 de aquel mes*

Em outro momento, o autor analisa a presença de Caboto na Junta de Badajoz (1524) destinada a fixar os limites das possessões castelhanas e portuguesas no além-mar. Para ele, os conhecimentos do piloto maior e seus companheiros limitavam-se aos livros de Ptolomeu, pois não possuíam experiência na navegação para as ilhas de Maluco. Nesta reflexão, o historiador recorre a uma declaração posterior feita por Caboto, em 1538, acerca das dificuldades da passagem pelo estreito de Magalhães seguindo do Atlântico ao Pacífico e a impossibilidade de retornar pelo mesmo caminho, após atingir as ilhas de Maluco: “(...) *lo sabe porque este testigo tiene experiencia de toda la navegacion para las dichas partes (...)*”¹⁸⁹. Medina questiona, então, essa alegada experiência de navegação, uma vez que a armada de Caboto à América do Sul alcançou somente o rio da Prata. Conclui afirmando: “*Esta aseveración á todas luces falsa, fue moneda corriente en la vida del cosmógrafo veneciano; la había formulado ya al Embajador Contarini y (...) no le faltó desplante para hacer otra idéntica al mismo Carlos V*”¹⁹⁰.

Ressalta-se que nenhuma das viagens realizadas pelo estreito (como as armadas de Magalhães, Loáisa e outras) conseguiu retornar por esta via.¹⁹¹ Esta informação era de amplo conhecimento dos pilotos em Sevilha, ainda mais aqueles ligados à Casa de Contratação. Ao referir-se a uma experiência de navegação a todas as partes, Caboto usou uma retórica ligada à ideia de que a experiência prática em um local determinado no Novo Mundo forneceria o argumento para o conhecimento do restante do continente. Essa estratégia discursiva, utilização da experiência em uma parte como autoridade sobre um todo, foi utilizada por muitos homens no Renascimento.¹⁹²

Acrescenta-se ainda que Medina não forneceu ao seu leitor a sequência daquela citação, apenas sua referência. A passagem completa esclareceria o caráter retórico da afirmação contestada. Na transcrição completa, presente em outra do autor, após questionamento sobre a viagem as ilhas de

á su embajador Contarini. Se ve que Caboto no perdió un instante en tratar de poner en práctica su proyecto de traicionar al país á que servía y le pagaba.” (grifo nosso). José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p.41.

189 Resposta de Caboto ao interrogatório realizado pelo Fiscal Villalobos motivado pelo processo movido por Cristóbal de Haro contra a Coroa, em 1538, para a restituição de suas contribuições para a expedição de Magalhães (1519) e Jofre de Loáisa (1525). José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p.50-51.

190 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p.51.

191 Caso, por exemplo, da armada comandada por Álvaro de Saavedra. Após socorrer os sobreviventes da armada de Loáisa, em Tidore, nas ilhas de Maluco, tentou-se fazer viagem para as costas ocidentais da Nova Espanha (México) por duas vezes, em 1528 e 1529, mas não se obteve sucesso em nenhuma delas. Cf. José María Ortuño Sánchez-Pedreño. “Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaisa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre las dichas islas a Portugal por Carlos I de España.” *Anales de Derecho*. Universidade de Murcia. Número 21. 2003. pp. 217-237, p.228.

192 Frank Lestringant, em estudo sobre o cosmógrafo renascentista André Thevet, aponta que um dos artificios de sua cosmografia foi a utilização de uma experiência local para contradizer formulações genéricas sobre o orbe baseadas na tradição dessa ciência. A partir de seu olhar em viagem específica a costa sul-americana, ele se sentia possuidor de elementos para desafiar a configuração cosmográfica de toda a Terra. Cf. Frank Lestringant. *A Oficina do Cosmógrafo: ou a imagem do mundo no Renascimento*. Tradução de Edmir Missio. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 60-63.

Maluco e possibilidade de retorno, Caboto afirma:

*(...) lo sabe porque este testigo tiene experiencia de toda la navegación para las dichas partes, y que lo que este testigo sabe y ha visto y ha oydo dezir es que todos los navios que han partido para las dichas yslas de Maluco, ninguno ha vuelto, salvo la que vino por el cabo de Buena Esperanza, porque si ovieran vuelto, este testigo lo oviera visto é sabido, é así es público é notorio, etc.*¹⁹³

Assim, o piloto maior conclui afirmando basear-se naquilo que sabe, viu e ouviu dizer sobre as expedições que teriam chegado a Espanha. A sua experiência naquelas localidades é somente a primeira parte de seu recurso de autoridade, que se soma às outras formas que declara, como consequência de sua própria ocupação e da conexão com o grupo dos pilotos.

A debilidade do coração e a miragem das riquezas levam Caboto ao rio da Prata

Para a expedição de 1526-1530, destinada originalmente às ilhas de Maluco, Medina dedica dez capítulos em que explora as várias fontes transcritas do AGI. Em primeiro lugar, trata da capitulação de Caboto com o monarca – que transcreve e publica pela primeira vez – iniciando com um breve panorama das viagens castelhanas em busca do estreito americano, certamente conhecidas pelo veneziano: as armadas de Cristóvão Colombo, Américo Vespúcio, Juan Díaz de Solís, do frei García Jofré de Loáisá, e a proposta não efetivada de Diego de Covarrubias e Alonso de Almotar.¹⁹⁴

Referente a Caboto, Medina afirma que sua solicitação para o descobrimento de ilhas próximas às ilhas de Maluco não foi enviada diretamente ao monarca, mas foi celebrada em escritura pública com Francisco de Lizauz. Para o autor, a capitulação assinada posteriormente com o piloto maior foi a única destinada a aumentar os conhecimentos geográficos sobre o Novo Mundo, principalmente o Chile. Uma vez que, após passagem pelo Estreito de Magalhães, ela também faculta ao navegador o envio de uma caravela ao norte para o reconhecimento das costas ocidentais da América. Diante desta possibilidade e do resultado da expedição, Medina revela sua frustração na epígrafe deste capítulo e na passagem seguinte àquela:

*Si en lugar de gastar sus esfuerzos para llegar desde allí al Perú siguiendo el curso de los ríos, hubiese cumplido el encargo del monarca y continuado costeando el continente por su lado occidental, habría descubierto el país de los Incas y cargado sus naves de oro, **de cuyas muestras hubo de contentarse al fin, con pérdida de su gente y de su fama de capitán!***¹⁹⁵

Para o autor, os fatores que impossibilitaram o cumprimento da missão dada por Carlos V foram

193 Jose Toribio Medina. *Coleccion de Documentos Inéditos para la Historia de Chile: Magallanes y sus compañeros*. Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta Ercilla, 1888, p.273.

194 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p.54-58.

195 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p.62. (Grifo nosso)

a debilidade de seu coração e a miragem das riquezas que tomou contato em Pernambuco. Suas justificativas centram-se na figura de Caboto sendo voltadas a sua personalidade. Um discurso explicativo que segue na mesma linha do “defeito de caráter” imputado por Henry Harrisse, em 1892¹⁹⁶. A passagem, que conta com um exercício de história contrafactual – uma imaginação do que teria acontecido, também evidencia as pretensões frustradas de Medina: a não travessia do estreito de Magalhães e, conseqüentemente, o não envio de embarcações pela costa até o império dos Incas, o que impossibilitou a descoberta das terras chilenas.

Nesse sentido, a proposta de Irene A. Write de pensar a qualificação dos navegadores feita pelo historiador chileno, baseando-se na relação com o território de seu país, auxilia a compreensão de sua avaliação do personagem.¹⁹⁷ Desta forma, Vasco Nuñez de Balboa e Fernão Magalhães, responsáveis por contribuir com a inserção direta ou indireta do Chile na história europeia, foram bons navegadores. Por outro lado, aqueles que poderiam ampliar o conhecimento do território, mas não o fizeram foram péssimos exemplos, caso de Sebastião Caboto que se deteve na região platina.

Sobre os preparativos para a viagem, Medina dedica-se às negociações entre Carlos V e os conselheiros de Índias, de um lado, e o piloto maior e os deputados da armada, de outro. Várias desavenças ocorreram entre os últimos sendo a principal derivada da escolha, por parte dos deputados, de Martín Mendez como tenente de capitão general. No entanto, ele as justifica como motivadas unicamente pelos maus propósitos de Caboto.¹⁹⁸ Por mais que o ofício enviado pelos conselheiros de Índia conste repreensões às ações do capitão general, essa documentação não torna o navegador o único culpado.

Para buscar uma solução e permitir a partida da expedição, o monarca comissionou Pero Suárez de Castela, concedendo-lhe amplos poderes, para resolver os impasses sem consulta ao rei. Ao averiguar os problemas, Suárez informou que muitos dos armadores não liberaram as quantias prometidas devido a péssima opinião que tinham de Caboto como guia da expedição, pois, segundo Medina, ele era dominado pela mulher, que o comandava.¹⁹⁹ Ao expor essas alegações sem a devida

196 Henry Harrisse. *John Cabot – The discoverer of North-America and Sebastian his Son: a chapter of the maritime history of England under the Tudors 1496-1557*. London: Trafalgar Square, Charing Cross, Benjamin Franklin Stevens, 1896, p.230.

197 Irene A. Wright. “Medina, biógrafo dos descobridores del Nuevo Mundo”. In: Maury A. Bromsen (edit.). *José Toribio Medina: humanista de América*. Traducción por Raúl Silva Castro. Santiago de Chile/ Washington, USA: Editorial Andres Bello/ Union Panamericana, 1969, p.183-184.

198 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p. 75.

199 Ao introduzir os depoimentos de testemunhas sobre o pedido de Catalina Vázquez, que comprovariam que Sebastião Caboto era dominado por sua mulher Catalina de Menadro, Medina insere, na nota 72, a seguinte introdução: “Una vez por todas es necesario que dejemos establecido el predominio que la Catalina Medrano ejercía sobre Caboto, y que lo pinta como **hombre sumamente débil de carácter**, formando así contraste – aunque siempre desfavorable para ambos, por supuesto, – con el de aquella hembra dominadora, altanera y entrometida.” Grifo nosso. José Toribio Medina. *El*

crítica pelo autor, a afirmação pode ser compreendida como uma tentativa de diminuição da autoridade de Caboto como comandante da armada.

Com objetivo de agradar os deputados da armada, Carlos V solicitou ao piloto veneziano que aceitasse Martín Mendez como seu tenente-general e, desta forma, a armada entrou em conformidade para que finalmente partisse. Entretanto, para Medina, essa aceitação foi apenas momentânea, pois o capitão da armada não perdoava Méndez por ter perturbado seus “planos” e escondia temporariamente seu ódio para depois acertar as contas.²⁰⁰ Ao final, ele afirma que sua versão sobre a expedição de Caboto é mais abrangente que a de Harrisse, pois este dedicou apenas quatro ou cinco páginas com fontes de segunda mão, como Herrera e Martín de Angleria. Além disso, seu livro não é deficiente como o de Madero, que não utilizou as reais cédulas.²⁰¹

No início de sua cobertura da viagem, Medina lança duas hipóteses para o impedimento do capitão em fornecer a derrota²⁰² e mudar de rumo de uma quarta ao sudoeste estando 11 graus acima do Equador, próximo às ilhas de Cabo Verde: uma consequência provinda de sua falta de perícia; ou um ato deliberado para apartar-se da rota original e parar na costa do Brasil. Derivada de um comentário presente na carta de Diego García de Moguer descoberta por Varnhagen²⁰³, a primeira hipótese vinculase à ignorância da arte náutica por Caboto. No entanto, para Medina, outros pilotos nas naveas da expedição prontamente alertariam que o novo rumo adotado jamais os levaria ao caminho para o estreito e as ilhas de Maluco. Inclinando-se então para a segunda hipótese, o autor recorda que, durante os preparativos da armada, o piloto maior negou a presença de Cristobal de Morales como intérprete nas ilhas das Especiarias e, já em viagem, após partir das ilhas Canárias, não forneceu a derrota aos pilotos. A estes dois fatos, acrescenta um último pretexto para não prosseguir viagem: a perda da nau capitã na ilha de Santa Catarina. Seria esse um fato correlativo ao seu propósito originado antes de sua

Veneciano Sebastián Caboto... Tomo I., 1908, p. 80.

200 Nas palavras de Medina: “*Caboto no podía perdonarle á Méndez el que hubiese venido por un momento á perturbar sus planes, y el odio que por esa causa se había despertado hacia él, sólo lo escondía por el momento, para darle después amplio vuelo, cuando lejos de sus favorecedores, se viese á merced suya, cruzando el Océano. Y aún antes todavía habían de suscitarse del capitán general y el título puramente nominal y calculado para deprimirlo y tenerlo siempre bajo su férula, que Caboto había ideado, y que todos, desde el Rey abajo, se imaginaron que era prenda de conformidad...*”. José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p. 84.

201 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p. 86.

202 “Caminho seguido pelo navio para se deslocar, saindo de um porto até o porto de chegada. O mesmo que *rota*.” Primeira definição de “derrota” em: Cênio de Oliveira. *Dicionário cartográfico*. 2ª ed. revista e aumentada. Rio de Janeiro: IBGE, 1983, p.174.

203 Cf. Francisco Adolfo Varnhagen (transc.). “II Carta de Luiz Ramirez: do Rio da Prata, a 10 de Julho de 1528” In: *Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil*, Tomo XV (2º da Terceira Serie, 2ª Edição), Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1888 [1852], p 14-41; Medina também realizou a transcrição deste documento que chama de *Relación*. Cf. Jose Toribio Medina. “Relación y derrotero de Diego García, que salió de la Coruña...” In: _____ *Los Viajes de Diego García de Moguer al Rio de la Plata: estudio histórico*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 232-246.

partida da Espanha e posterior detenção no rio de Solís ou rio da Prata com a finalidade de enriquecer.

Em complemento a esse raciocínio, Medina supõe que a existência de riquezas presentes na região platina teria sido informada ao piloto maior ainda em Sevilha. Esta hipótese possui relação direta com suas cogitações presentes também no livro sobre Diego García de Moguer, publicada no mesmo ano.²⁰⁴ Nela, o autor especula sobre a possibilidade dos sobreviventes da expedição de Juan Díaz de Solís terem tido contato com riquezas em prata. Entretanto, deixa claro que são formulações hipotéticas realizadas a partir das fontes históricas analisadas, que serão comentadas na sequência. Destarte, o historiador conclui que o desvio da expedição de seus objetivos asiáticos para o rio da Prata foi orquestrado pelo capitão desde que iniciou os preparativos para a armada tendo em conta a obtenção de informações prévias sobre as riquezas no local.

Ao expor os contatos de Caboto com os portugueses presentes em Pernambuco, Medina faz uma concessão a sua tese inicial sobre a formulação precoce em Castela da destinação do piloto maior ao rio da Prata. Segundo ele, caso Caboto ainda não tivesse decidido abandonar o destino inicial, os dados trazidos pelos lusitanos residentes na feitoria de Pernambuco seriam responsáveis por isso.²⁰⁵ Ou seja, isso traz um questionamento da validade ao seu argumento: apesar da prévia formulação ainda na Europa, o desvio somente se concretizou com as notícias sobre as riquezas em prata e ouro na primeira parada na costa sul-americana.

A partir das informações do feitor Braga e do piloto ali presente, que regressava do rio de Solís em companhia da expedição de Cristóvão Jacques, Medina informa que o veneziano propôs aos capitães e oficiais de sua armada seguirem até a baía dos Patos (nos arredores da ilha de Santa Catarina) com o objetivo de encontrarem os sobreviventes da expedição de Juan Díaz de Solís e continuarem até o rio homônimo a este falecido capitão. Desta forma, a riqueza de todos ali estaria assegurada e não correriam os riscos de uma expedição às ilhas de Maluco. Contrapondo-se a essa proposta, Francisco Rojas afirmou desconfiar das palavras dos portugueses, pois Portugal e Espanha tinham diferenças causadas pela disputa desse arquipélago e estes poderiam estar empenhados em desviar o foco da viagem. Segundo Medina, ao responder a argumentação de Rojas, Caboto exaltou-se e rebateu alegando saber exatamente em que servia à Sua Majestade. Sua reação enérgica influenciou a aprovação pelos capitães e oficiais da armada da alteração de destino proposta. A alteração agora teria a responsabilidade dos súditos do monarca, uma tática de influenciar o grupo se repetiria no retorno para a Espanha.²⁰⁶

204 Cf. Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer al Rio de la Plata: estudio histórico*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908.

205 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto... Op. Cit.*, p.122.

206 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto... Op. Cit.*, p.125-126.

Ao retomar a viagem dos expedicionários, no entorno da ilha de Santa Catarina, Medina comenta que veio até a nau capitã uma canoa com indígenas e um cristão que pertenceu à embarcação *San Gabriel* da armada de Loáisa, sob comando de Rodrigo de Acuña, já informado nos estudos anteriores analisados aqui. O navegador chegara ali após três meses com 14 companheiros. Além desses, estavam no interior dois naufragos de uma das caravelas da expedição de Juan Díaz de Solís, Enrique Montes e Melchor Ramírez. Ambos deram notícias sobre as riquezas em ouro e prata localizadas acima do rio Paraná, na região das serras que atravessariam mais de 200 léguas. Ramírez acrescentou que esteve nesse lugar em uma das armadas de Portugal. Na sequência, comenta que Caboto convocou mais uma vez seus capitães e oficiais de sua Majestade e o tripulante da *San Gabriel* para transmitir as novidades. Rojas novamente se posicionou contra a mudança de rota e sugeriu que fossem auxiliar o restante da expedição de Loáisa que ainda estaria na região do estreito e a resposta do capitão general era sempre ao contrário do bom serviço a sua Majestade. Desta forma, Medina afirma que Caboto conseguiu o parecer e o acordo dos capitães e oficiais da armada para abandonar definitivamente a projetada viagem às ilhas de Maluco em lugar de seu destino, o rio Paraná. Rojas seria, então, o único interessado em cumprir as instruções reais.²⁰⁷

Com o tombamento da nau capitã, em 28 de outubro, nas proximidades da ilha de Santa Catarina, Medina critica a atitude de Caboto ao não se esforçar para a salvar, pois foi um dos primeiros a abandoná-la. Após o acidente, o resto da armada fundeou na desembocadura do rio dos Patos, em um porto de mesmo nome. Ali foi realizada a construção de uma embarcação de madeira de 20 bancos para poder penetrar no rio Paraná. O suprimento foi realizado com comércio com os nativos intermediado por Enrique Montes. Após 40 dias, a obra de carpintaria foi finalizada, mas faltou a calafetação porque a população sofreu com uma enfermidade. Nesse intervalo, novos atritos ocorreram entre o piloto da nau *Trinidad* e o capitão general.²⁰⁸

No dia 07 de fevereiro de 1527, Medina conta que o *alguacil maior*, uma espécie de xerife, com sete ou oito homens apareceu na nau comandada por Gregório Caro para levar Martín Méndez e Francisco Rojas, mesmo estando enfermos, ao capitão. Ao saírem em um batel, foram levados até a ilha e deixados nela sobre protestos dos abandonados. No outro dia, juntou-se a eles Miguel de Rodas. Enfim, segundo o historiador chileno, Caboto estava livre de seus opositores. Brine, representante dos armadores, preso desde Pernambuco, havia morrido em Santa Catarina; Francisco de Rojas, capitão da *Trinidad*, o piloto maior Miguel de Rodas, e o tenente-general Martín Mendez estavam desterrados. Apenas Alonso de Santa Cruz poderia fazer frente ao capitão da armada, mas contava com apenas 20

207 *Idem*, p.141-144.

208 *Idem*, p.145-152.

anos. Na esfera de sua influência encontravam-se Antón Grajeda e o substituto de Martín Mendez como tenente-general, Miguel de Rifos, homem de sua inteira confiança, que o autor qualifica negativamente: “(...) *cuya única aspiración era el lucro, y la avaricia y sordidez los rasgos culminantes de su carácter* (...)”.²⁰⁹

Em resumo, a hipótese formulada pelo escritor de *El Veneciano Sebastián Caboto* para a alteração do rumo da expedição deste consiste na execução de um plano secreto arquitetado por ele ainda em Sevilha, quando esteve em contato com as notícias da expedição de Juan Díaz de Solís. No entanto, nenhum documento que utiliza apresenta elementos concretos para sustentar essa suposição. Ao longo da narrativa, o próprio autor não se mostra totalmente seguro da inclinação inicial do piloto maior para o desvio ao espaço platino, e afirma que os contatos em Pernambuco e na ilha de Santa Catarina contribuíram na efetivação do seu plano secreto. Incluem-se ainda as análises negativas referentes ao caráter do capitão da armada, principalmente as suas traições “nacionais”, além de fiar-se somente nos acusadores dos processos sofridos pelo capitão ao retornar à Espanha na década de 1530, principalmente em Francisco de Rojas, piloto considerado por ele com o bom exemplo de súdito do monarca castelhano. No mesmo ano da publicação de seu livro sobre Caboto, viria à luz também um inteiramente dedicado ao outro capitão a atingir o espaço platino.

Los Viajes de Diego García de Moguer al Rio de la Plata (1908)

Publicado também em 1908, o livro *Los Viajes de Diego García de Moguer al Rio de la Plata – Estudio Histórico* é dedicado ao piloto da outra expedição castelhana destinada ao além-mar, que também acabou por destinar-se ao rio da Prata, na década de 1520. Logo na contracapa, a ligação da obra com a República da Argentina é explicitada na caracterização do autor como “*Miembro del Instituto Geográfico Argentino*”. Na *Dedicatória*, ele agradece ao ministro das Relações Exteriores desse país, Estanislao S. Zeballos, pela recepção obtida após abandonar sua pátria, o Chile, causada pela derrota do presidente Balmaceda, em 1891. Por fim, dedica o livro ao ministro informando-o sobre um interesse especial que ela possui ao país platino.²¹⁰

Menos ambiciosa que a publicação dedicada ao piloto maior, essa obra sobre García não possui uma introdução, e, portanto, é desprovida de uma inserção historiográfica ou apreciações de valor para as ações do cidadão de Moguer. Essa ausência é um dos indicativos das diferenças entre suas

209 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto... Op. Cit.*, p. 155-158.

210 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer al Rio de la Plata: estudio histórico*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 5. O documento pode ser conferido em: AGI, INDIFERENTE, 1203; transcrito em: Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer al Rio de la Plata: estudio histórico*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, pp. 171-174; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 660.

avaliações sobre as duas armadas e seus respectivos capitães. Em contrapartida, ressalta-se que um dos elementos contributivos dessa diferença, além dos anteriormente elencados, poderia relacionar-se ao fato de seu trabalho sobre Caboto ter sido dedicado a Universidade do Chile, ou seja, ao público chileno, enquanto que o de Diego García era direcionado ao público argentino.

A primeira discussão abordada é sobre a homonímia, a variedade dos nomes “Diego García” nas fontes quinhentistas, e sua pátria, com o apontamento de um documento que o autor considera chave para suas hipóteses sobre a carreira do navegador que o leva a atribuir como sendo natural da vila de Moguer, em Castela²¹¹. Assim, essa é a justifica para chamá-lo de Diego García de Moguer. Em seguida, aborda a participação de seu investigado na expedição de Juan Díaz de Solís destinada a descobrir “*las espaldas de Castilla del Oro y de alli adelante*”.

A armada partiu de Sanlúcar de Barrameda, em 8 de outubro de 1515, com três barcos pequenos. Diego Garcia teria ido como mestre em alguma destas embarcações, informação retirada do depoimento posterior do piloto, em agosto de 1530, em que afirmava ser um dos descobridores da região do Prata e teria, então, deixado cristãos ali. Com a morte de Solís em uma emboscada dos indígenas, em março de 1516, Francisco de Torres assumiu o comando e o piloto esteve à frente de uma das caravelas. Ao retornarem, no final de março, fizeram escala no porto dos Patos, em frente a ilha de Santa Catarina, onde perderam uma das caravelas. Em consequência, onze tripulantes tiveram que permanecer ali, onde mais tarde a nau *San Gabriel* – de don Rodrigo de Acuña – os encontraria. Retornaram à terra natal no início de setembro de 1516.²¹²

Em seguida, Medina cogita a possibilidade de García ter ido na expedição de Fernão de Magalhães/ Sebastián de Elcano (1518-1522) a partir do registro de um Diego García de Trigueiros, *vecino* de Huelva, mas descarta esta hipótese por não permitir outra: a de que Diego García seria um piloto castelhano anônimo que teria navegado em direção ao rio da Prata no ano de 1521.²¹³

211 Medina atribui um memorial apresentado ao Conselho de Índias como sendo posterior ao retorno da expedição de Magalhães/Elcano (1522) a Espanha e anterior a capitulação de García e o rei para voltar ao rio da Prata (1526). No entanto, uma consulta ao seu antigo número referido pelo autor, AGI 144-1-10, no site *PARES*, ele é redirecionado para INDIFERENTE,144-1-10, onde consta a série de documentos com o código de Referencia: ES.41091.AGI/23.15//INDIFERENTE,1203; e o *Titulo Nombre atribuido: Expedientes, informaciones y probanzas*. As datas presentes nesta documentação compreendem os anos de 1529 a 1532. Além disso, como será demonstrado nos capítulos seguintes desta pesquisa, o termo *Rio de la Plata* somente seria utilizado a partir das expedições de Caboto e García à América do Sul, entre 1526 e 1530. Cf. Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer, Op. Cit.*, 1908, p. 18-19; *Archivo General de Indias*, Indiferente General, Sign. ES.41091.AGI/23.15//INDIFERENTE,1203. 1529/1532. Acceso en línea en <http://pares.mcu.es> (14/12/2019).

212 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer, Op. Cit.*, p.24-28.

213 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer, Op. Cit.*, p.36-44.

Em busca de alternativas para organizar uma viagem ao além-mar

Ainda de acordo com Medina, em um memorial não datado e possivelmente anterior a 1525, García solicita às Suas Majestades que armassem caravelas necessárias a se descobrir o Mar do Sul, passando pelo Estreito de Magalhães, e prosseguindo a costa até o norte, pelo menos no litoral do Chile. Afirmou aos conselheiros que saberia onde e de quem obter a prata dos indígenas, que havia trazido anteriormente do rio de Solís. Sem obter respostas a esse pedido, Medina cogita que os conselheiros do Imperador não queriam atribuir essa alta responsabilidade a um homem como ele.²¹⁴

Diante disso, o historiador chileno afirma que o piloto passou a procurar sócios capitalistas para ter seu pedido atendido pelo Conselho de Índias. Ele teria, então, mudado seu objetivo para as margens do rio da Prata. Encontrou o que procurava em Alonso de Salamanca e Ruy Basante, mercadores sevilhanos, e dois personagens importantes: o conde don Hernando de Andrade e Cristobál de Haro. O primeiro foi um estimado assistente em Sevilha, enquanto o segundo, originário de Burgos, foi um dos importantes financiadores da expedição magalhânica. Além disso, Haro foi premiado como *factor* da recém-criada Casa de Contratação da Especiaria em La Coruña, em 1522.²¹⁵ Em 1525, contribuiu com a expedição de Loáisa, além de possuir licença para mais quatro expedições.²¹⁶

O historiador chileno apresenta documentos referentes à capitulação acertada entre García e Cristobál de Haro. Sobre a rota da viagem presente nas instruções de 1526, ele aponta que o monarca reforçava a ordem para que a armada não tocasse os limites assinalados com o rei de Portugal. O objetivo era que atingisse as ilhas de Maluco e ali permanecesse para socorrer ou auxiliar a armada de frei García de Loáisa, que partira de La Coruña em julho de 1525. Além de se informar sobre o paradeiro de Juan de Serrano, um dos pilotos de Magalhães, preso na ilha de Tidore. Não há menção à expedição de Sebastião Caboto.²¹⁷

Após essa passagem, o autor insere uma interpretação curiosa sobre a armada de Diego Garcia e

214 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer, Op. Cit.*, p.47-51.

215 O termo *factor*, do espanhol, e “feitor” em português possuem sua origem latina em *factor – ōris*, “aquele que faz”. No entanto, optou-se por não utilizar o termo em português para manter as diferenças dos postos nas duas coroas, como o caso de piloto maior (do *piloto mayor* em espanhol) e piloto-mor (do cargo no reino português). Sobre a definição de *factor* em espanhol e sua origem latina, ver: “factor”. *Diccionario de la lengua española – Real Academia Española*, 2021. Disponível em: <https://dle.rae.es/factor?m=form>. Acesso em: fevereiro de 2021. Sobre o sentido do termo *factor* na monarquia hispânica, no início do século XVI, tem-se o exemplo desse cargo na Casa de Contratação de Sevilha. Segundo Rafael Donoso Anes, a função de *factor* possuía a maior importância por relacionar-se com a negociação, sendo responsável por comprar e armazenar tudo que se destinaria ao Novo Mundo. No entanto, com o passar dos anos, a função foi perdendo terreno. Cf. Rafael Donoso Anes. “El papel del tesorero en el desarrollo contable de la Casa de Contratación”. In: Antonio Acosta Rodríguez; Adolfo Gonzáles Rodríguez; Enriqueta Vila (coords). *La Casa de la Contratación y navegación entre España y Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla/ Consejo Superior de Investigaciones Científicas/ Fundación El Monte, 2003, p.70.

216 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer, Op. Cit.*, p.51-65.

217 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer, Op. Cit.*, p.80-81.

seu rumo. Desde o início de seu livro, o autor imputa a ela uma destinação ao rio de Solís, futuro rio da Prata. Mas, o objetivo que consta na capitulação não se enquadra em sua interpretação provinda das instruções reais. Diante disso, busca uma justificativa:

Esas particulares recomendaciones eran en realidad de extrañar cuando en la corte se sabia que el objetivo de García, expresado en la capitulación en términos muy generales, es cierto, – como que rezaban que su viaje y descubrimiento seria á las Indias del Mar Océano, – ‘á ciertas islas é tierras que dicen de la Plata en el nuestro Mar Océano’, rezaba literalmente el comienzo de las instrucciones extendidas al contador de la armada.

Las recomendaciones dadas en esa parte á García carecían, pues, de base; y sólo se explican por un descuido del encargado de redactarlas. En cambio, el silencio que se guarda respecto á Caboto aparece perfectamente natural, como que jamás se creyó en la corte que fuese á aportar al Río de Solís.²¹⁸

A referência geográfica ao local a ser atingido presente na capitulação²¹⁹, as ilhas de Maluco, contrasta com aquela presente nas instruções ao contador da armada²²⁰, “certas ilhas e terras que dizem da Prata no Mar Oceano”. Esta referência é automaticamente associada por ele ao rio da Prata. Em sua leitura, a inclusão de missões na região das ilhas de Maluco somente significaria um erro provindo de um descuido de seu redator. Sua hipótese somente funciona se àquela relação estabelecida inicialmente, “ilhas e terras que dizem da Prata” corresponderem ao “rio da Prata”. No entanto, caso o local que posteriormente convencionou-se a chamar de rio da Prata fosse o verdadeiro destino da expedição, por que, então, o monarca não especificou o topônimo “Rio de Solís”, atribuído àquele curso d’água desde a expedição do falecido capitão, em 1515? Esta seria uma referência já conhecida e muito mais precisa.

Por outro lado, se a relação entre os termos geográficos estabelecida por Medina estiver incorreta, o que parece mais óbvio, há um esforço seu em atribuir uma falha na composição da fonte para justificar sua hipótese. Será que uma capitulação assinada entre o secretário do monarca, Francisco de los Cobos, de um lado, e Cristobál de Haro e Hernando de Andrade, do outro, que envolvia um termo de compromisso entre as partes, não teria sido lido, revisado e, talvez, contestado por elas caso estivesse errado? No livro dedicado a Caboto, não existem argumentações semelhantes, pois não são atribuídos erros às fontes utilizadas.

Essa contradição do autor novamente remete a uma análise nacionalista de seus biografados. Enquanto o castelhano Diego García de Moguer não tem um questionamento sobre seu caráter e as

218 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer, Op. Cit.*, p.81-82.

219 Cf. *Archivo General de Indias*, Indiferente General, “Asiento con Hernando de Andrada y Cristobál de Haro”, Sign. ES.41091.AGI/23.15.409//INDIFERENTE,415,L.1,F.29R-31R. 1526. Acceso en línea en <http://pares.mcu.es> (14/12/2019); Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ...1908*, p. 182-189.

220 *Archivo General de Indias*, Patronato Real, “Instrucciones dadas a Diego García”, Sign. ES.41091.AGI/29.3.8.11//PATRONATO,44,R.1. Probable 1526, Imagen Num. 37. Acceso en línea en <http://pares.mcu.es> (14/12/2019); Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ...1908*, p. 224.

contradições nas interpretações das fontes são justificadas por erros; Sebastião Caboto da república de Veneza, que não se enquadra em um parâmetro positivo de nacionalidade por ter sido súdito em dois reinos e uma república, teve sua vida analisada e julgada especialmente por negociações sigilosas, e que levam Medina a cogitar ações, não comprovadas pelas fontes, como aquela em que teria arquitetado, ainda no reino, os planos para ir diretamente ao rio da Prata. Assim, Caboto é configurado como um traidor, um desobediente das ordens régias ao navegar pelo rio da Prata, enquanto que García, seria um inquestionável súdito castelhano, com um destino já traçado a esse rio mesmo diante das contradições presentes nas fontes.

A expedição de Diego Garcia

Segundo Medina, para a partida da expedição, García contou com uma caravela de 50 a 100 toneladas e um *patax* de 25 a 30, além de peças de bergantim e remos. Levava em torno de 40 pessoas. O autor questiona-se sobre a data de partida: seria 15 de agosto, segundo Herrera; ou 15 de janeiro de acordo com a própria *Relación* de García. A primeira opção é a defendida, pois, caso contrário, sua viagem de Castela para a ilha de la Palma, nas ilhas Canárias, de onde informa ter partido em 1º de setembro, demoraria sete meses e meio. Assim, para Medina, é mais crível que García tenha gastado somente 16 dias. Isso o leva a formular a hipótese de que o capitão trocou equivocadamente o mês de agosto por janeiro.²²¹

Outro ponto controverso refere-se ao ano da partida. Medina questiona o fato de García jamais ter indicado sua saída em janeiro de 1526, pois a capitulação confirmada com o monarca data de fevereiro desse ano e o capitão demonstrava conhecê-la *a priori*. Portanto, o historiador cogita que a saída da expedição ocorreu no ano de 1527, pois dois documentos seriam indicativos desta hipótese: uma cédula real de 19 de agosto de 1530, com uma afirmação sobre a passagem pela ilha de Gomera, nas Canárias, há uns três anos; e um memorial não datado em que o capitão, após mencionar a capitulação de 1526, afirma ter alimentado sua tripulação por dois anos, tendo iniciado seu compromisso em 1525. Desta forma, conclui que os dois documentos o levariam até agosto de 1527, o início das navegações de García.²²²

Assim, após partir de La Coruña, em 15 de agosto de 1527, rumou para as Canárias onde houve um incidente com uma nave francesa. Em 10 de setembro, seguiu derrota para as ilhas de Cabo Verde, onde deteve-se na ilha de Boa Vista para negociar mantimentos com um feitor português. Dali, colocou proa para o cabo de Santo Agostinho. Após dobrar o Atlântico, tomou a navegação nas proximidades de

221 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer*, Op. Cit., p. 87-89

222 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer*, Op. Cit., p. 87-91.

Cabo Frio, 23º ao sul, após passar pela baía de Todos os Santos, em 17º, e o Cabo Hermoso, em 22º. Nessa parte, necessitou afastar-se 25 léguas dos baixios que estão por 90 léguas e são chamados de *Abre el Ojo* [Abre o Olho]. Após um grau, chegou em São Vicente.²²³

Após destacar as habilidades do navegador e reprovar Caboto por não ter realizado bem a mudança de rumo no Atlântico, Medina afirma desconhecer o tempo gasto na passagem pelo porto de São Vicente. Ali, a tripulação encontrou o bacharel português já estabelecido há 30 anos e seu genro, Gonzalo de Acosta. Este passou a acompanhar a expedição como intérprete e celebrou um acordo para levar oitocentos escravos à Península, além de deixar sua nave capitã ali enquanto estivesse no rio de Solís, pois sua grande dimensão não serviria para àquela exploração. Em 15 de janeiro de 1528, atingiram o rio dos Patos, localizado a 27º sul. Depois, seguiram para o cabo de Santa Maria e entraram no rio da Prata e encontraram-se com Antón Grajeda no porto de San Salvador, que cuidava de algumas naus da armada de Sebastião Caboto.²²⁴

A hipótese de Medina para o desvio de García

Ao contrário do navegador veneziano, as explicações para que Diego Garcia atingisse o rio da Prata são tidas por Medina como remanescentes de sua participação na expedição de Juan Díaz de Solís, em 1515. A partir desta experiência, o autor atribui o objetivo descrito nas capitulações firmadas com o monarca e nas instruções régias como correspondente à região do rio da Prata. Ao apresentar contradições nas instruções régias sobre uma escala nas ilhas de Maluco, o autor as entende como um problema de redação. Esse procedimento difere do caso de Caboto, pois, caso mantivesse o mesmo padrão, afirmaria que também não houve um cumprimento das ordens reais.

Essa análise diferenciada de García poderia ser creditada a sua pouca propensão a crítica de um natural de Castela, aos poucos dados sobre o autor, à falta de documentos provindos de processos, e à manutenção de uma narrativa indubitável provinda dos cronistas castelhanos. Além disso, acrescenta-se que como sua obra era voltada para o público argentino, sua abordagem branda e pouco crítica aproximaria o pesquisador desse país platino. Afinal, seu livro retrataria um dos responsáveis pelo descobrimento do país platino. Uma situação contrária àquela de sua publicação envolvendo Caboto, que era voltada ao público chileno e, assim, o descumprimento pelo capitão veneziano de sua obrigação em atingir o estreito e viajar pela “costa do Chile” o tornariam malvisto nesse país.

Destarte, os dois livros de Medina estariam ligados a um reforço da imagem dos castelhanos e suas colônias frente as ingerências dos estrangeiros, resumido no confronto García x Caboto; nacional

223 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer*, Op. Cit., p. 94-95.

224 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer*, Op. Cit., p.98-108.

x estrangeiro. Acrescenta-se ainda uma possível ligação com a ideia oitocentista de latinização da América, ao ressaltar a parte sul da Europa em contraponto àquela do norte, de influência anglo-saxã, bem como se enquadraria nas discussões entre nacionalismo x imperialismo. Seria uma reflexão identitária anti-imperialista e de identidade latino-americana projetada nos agentes seiscentistas.

1.8 AS OBRAS DO SÉCULO XX E XXI

As obras do século XX com a temática voltada para Sebastião Caboto e Diego García e suas expedições reduziram-se significativamente em comparação com o século anterior. Entretanto, alguns trabalhos ainda mantiveram uma escrita da História semelhante às obras oitocentistas²²⁵, em que se destacam as viagens dos Cabotos, Sebastião e seu pai Giovane, na última década do século XV²²⁶, além de estudos com perspectivas nacionalistas italianas²²⁷ e biografias em enciclopédias²²⁸.

As mudanças na forma de se fazer história estavam ligadas à diminuição da temática dos grandes navegadores quinhentistas. A contribuição das Ciências Sociais junto à renovação da História, principalmente com o movimento surgido com a escola dos *Annales*, voltada para uma compreensão dos homens no plural, a Nova História, acabou por reduzir o foco historicista dedicado aos grandes personagens que contribuíram para a legitimação dos recentes Estados Nacionais.²²⁹

No entanto, a partir de meados do século XX, alguns estudos localizados permitiram ampliar o

225 No mesmo ano de 1908, foi publicada na Inglaterra a obra de Frederick A. Ober. Ela consiste em um resumo dos principais argumentos de Henry Harrisse, inclusive usa de estrutura semelhante e títulos de capítulo, bem como apresenta uma demonstração das viagens dos vikings, no medievo, para a América do Norte. Não existem referências ao longo do texto e nem uma bibliografia acadêmica ao final. Cf. Frederick A. Ober. *John and Sebastian Cabot. Heroes of American History*. New York and London: Harper & Brothers Publishers, 1908.

226 Dentre estes trabalhos, no século XX, que abordam as duas expedições realizadas por Giovanni Caboto, e talvez Sebastião Caboto, nos anos de 1497 e 1498 podem ser incluídos: James A. Williamson. *The Voyages of The Cabots and the English Discovery of North America under Henry VII and Henry VIII*. London: The Argonaut Press, 1929; David O. True. “Cabot Explorations in North America” In: *Revista Imago Mundi*, vol. 13, 1956, pp.11-25; L. A. Vigneras. “New Light on the 1497 Cabot Voyage to America.” In: *The Hispanic American Historical Review*, vol. 36, No. 4, nov., 1956, pp. 503-506; James A. Williamson. *The Cabot Voyages and Bristol Discovery Under Henry VII*. Cambridge: Hakluyt Society, 1962; Stanislaw Grzybowski. “Découverte et Diplomatie: les Cabot et leurs princes” In: *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 47, No. 2, 1969, pp.215-236; Alwyn A. Ruddock. “The Reputation of Sebastian Cabot.” In: *Historical Research*, University of London, May, 1974, pp. 95-99; John L. Allen. “The Early Exploration of Eastern North America, 1497-1543. In: *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 82, No 3, The Americas before and after 1492: Current Geographical Research, September, 1992, pp.500-521.

227 É o caso da obra do italiano Roberto Almagia, que a considera continuação do trabalho realizado por Francesco Tarducci, no século XIX. Na introdução, o autor elenca como motivos para sua obra o fato de Sebastião Caboto não ser muito conhecido na Itália, e os maiores estudos sobre ele serem concentrados por James A. Williamson, com enfoque nas viagens inglesas quatrocentistas dos Cabotos, e José Toríbio Medina, centrado no período que esteve no Reino de Castela. Assim, seu texto se resume em “*Di alcune delle molte questioni dibattute riguardanti la vita e l'opera dei Caboto si è fatto cenno in cinque appendici, che tuttavia non pretendono di proporre nuove soluzioni, ma piuttosto di tare, per dir così, il punto su controversie che hanno finora avuto scarsa considerazione da parte, degli studiosi italiani.*” Cf. Roberto Almagia. *Commemorazione di Sebastiano Caboto Nel IV Centenario della Morte*. Venezia: Officine Grafiche Carlo Ferrari, 1958.

228 Cf. R. A. Skelton. “CABOT, SEBASTIAN”, In: *Dictionary of Canadian Biography*, vol. 1, University of Toronto/ Université Laval, 2003 [1966].

entendimento dos dois personagens em foco. A partir de novas fontes descobertas ou novas possibilidades interpretativas, muitas daquelas proposições estabelecidas pela historiografia oitocentista foram revisadas. Assim, busca-se apresentar, de forma breve, as suas principais contribuições.

Nesse cenário, destaca-se o livro *Visão do Paraíso* de Sérgio Buarque de Holanda. Fruto de sua tese, defendida em 1958, este estudo visa capturar as imagens que os descobridores e conquistadores portugueses e castelhanos tinham sobre o Novo Mundo nos primeiros séculos do encontro. As armadas de Caboto e García encontram lugar no capítulo “O Outro Peru”, em que aborda as explorações de prata na América espanhola para então mostrar as tentativas de encontrar na colônia brasileira outra fonte de riquezas minerais. Partindo das lendas do Rei Branco e da Serra da Prata, o autor explora primeiro a expedição de Solís e depois de Caboto e García, bem como a passagem de Aleixo García junto a outros homens e nativos nas trilhas interioranas. Deste último, o autor demonstra suas ligações com a expedição do veneziano, como as referências nos processos que serão investigados no quinto capítulo desta tese. Com isso, Buarque de Holanda demonstra como essas informações mobilizaram tanto os reinos de Castela quanto de Portugal, que entraram em disputa pela busca desses minerais.²³⁰

Manuel Ballesteiros Gaibrois e Juan Gil: a presença de Giovanni Caboto em Espanha

A partir da documentação descoberta por Balesteiros, que comprovaram a presença de Giovanni Caboto em Valência, em princípios da década de 1490, para a construção interrompida de um porto²³¹, Juan Gil encontrou três fontes históricas que ampliam o conhecimento da estada dos Cabotos em Castela.²³² O então engenheiro genovês teria atingido Sevilha pela via marítima, em fins de 1493 ou princípio de 1494. Nesta cidade, ele propôs a construção de uma ponte de pedra para substituir a de madeira que existia. Entretanto, na sessão de 24 de dezembro do *cabildo* tomou-se a seguinte decisão: “*Por Fernando d’Esquivel fue dicho que siempre há sido en que a este veneciano [Giovanni Caboto] se le pagase lo que se le devía e le mandase despedir la çibdad e la puente no se faga; e que esto*

229 Cf. Josep Fontana. *A História dos Homens*. São Paulo: Edusc, 2004, pp. 267-282; José Carlos Reis. “A ‘História estrutural’ dos *Annales*: a realização do tempo histórico como ‘Terceiro Tempo’?” In: _____. *Tempo, história e evasão*. Campinas, SP: Papirus, 1994, 202pp.

230 Sérgio Buarque de Holanda. *Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. Brasiliense; Publifolha, 2000, p.91-92.

231 De acordo com Manuel Ballesteiros Gaibrois, em sua produção sobre Giovanni Caboto, que faz menção aos documentos espanhóis publicados na década de 40 e 50, ela foi escrita para fazer parte da *Nueva Raccolta Colombiana*, iniciada em Roma em 1988. Por conta da suspensão do projeto, seu texto foi autorizado a ser publicado em castelhano. Ele acabou sendo lançado no V Centenário do Descobrimento da América por Giovanni Caboto (1997). A menção aos documentos sobre a presença do navegador em Valência aparece nas páginas 21 a 24. Cf. Manuel Ballesteros Gaibros. *Juan Caboto*. Valladolid: Casa Museo de Colon, Seminario Americanista, 1997.

232 Sua pista foi a carta de Pedro de Ayala com a indicação de uma procura por acomodação em Sevilha e mais tarde em Lisboa. Ver: Juan Gil. *Mitos y utopías del descubrimiento: I Colón y su tiempo*. Madrid: Alianza Editorial, S.A., 1989, p.78.

requiere e pedíolo por testimonio.”²³³

Segundo Juan Gil, as grandes obras de Giovanni Caboto em Castela entusiasmaram o público, porém, seus resultados foram impraticáveis. Por outro lado, sua estância ocorreu justamente em 1494, quando foi escrito o memorial do cardeal Cisneros. Assim, o autor cogita que, como projetista, Giovanni Caboto deveria se interessar vivamente pelas Índias, junto com seu plano de alcançar a Taprobana, optando por tornar-se marinheiro. Se em Castela e Portugal não teve espaço, encontrou-o na Inglaterra, em 1497.²³⁴ Estes documentos ampliam cronologicamente os horizontes da relação de Sebastião Caboto com a monarquia hispânica, além de demonstrarem a influência da primeira viagem de Colombo em sua trajetória. Mesmo sem a menção específica à presença deste navegador junto a seu pai na década de 1490 em Castela, pois somente o último é mencionado, o conjunto das experiências paternas influenciaram sua trajetória individual.

Outra contribuição de Juan Gil para a análise da expedição de Caboto ao rio da Prata deve-se ao seu artigo “Los armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos”²³⁵. Ao pesquisar no *Archivo de Protocolos hispalense*, em Sevilha, o autor encontrou um assento firmado pelo piloto maior com uma série de comerciantes estabelecidos em Sevilha, parte da capitulação assinada por Carlos V em Madrid, em 4 de março de 1525. No documento, encontram-se tanto os propósitos dos armadores quanto uma calibração às concessões feitas pelo monarca aos pedidos urgentes de Caboto e seus sócios. Também é possível averiguar a personalidade dos mercadores que financiam a armada para a Especiaria, principalmente do inglês Robert Thorne.

Alison Sandman – Cosmógrafos vs. Pilotos;

A contribuição da tese de Alison Sandman para essa pesquisa deve-se a seu estudo sobre a história da ciência que envolve o piloto veneziano. As disputas legais sobre a prática da navegação ocorridas na monarquia hispânica são utilizadas para provar a construção de uma ideia da utilidade da ciência e do crescimento do patrocínio do Estado para a ciência. Após o Tratado de Tordesilhas, em 1494, houve a necessidade de determinar a linha de longitude que separava os territórios além-mar castelhanos e portugueses.

Nesse contexto, os cosmógrafos e especialistas em astronomia e geografia foram essenciais para a localização dessa fronteira e sua retratação nas cartas. Um pequeno grupo de cosmógrafos, como Alonso de Chaves, Francisco Faleiro, Pedro de Medina, Pedro Mexía e Alonso de Santa Cruz

233 Juan Gil. *Op. Cit.*, p. 80.

234 *Idem*, p.81.

235 Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos”. *Anuario de Estudios Americanos*. Nº45, Sevilla, 1998, pp.3-65.

utilizaram a preocupação governamental com as disputas territoriais para convencer os oficiais do rei de que a navegação seria a cosmografia fundamentada e aplicada. Por outro lado, os pilotos compreendiam a navegação como prática, e, portanto, opuseram-se veementemente. Para Sandman, este grupo foi suportado por Caboto e pelo cosmógrafo Diego Gutiérrez.²³⁶

Para diferenciar esses dois grupos, uma vez que cosmógrafo era um termo vago e poderia indicar alguém que fizesse cartas e não necessariamente tivesse uma reflexão teórica, Sandman distingue este segundo grupo qualificando-o de proponentes teóricos. Na batalha pelo espaço na corte, os cosmógrafos convenceram não só os oficiais reais da importância de uma educação “científica” voltada aos pilotos, mas conseguiram que suas cartas fossem as preferidas a serem utilizadas. Assim, sua tese busca demonstrar como um pequeno grupo de pessoas, os cosmógrafos/ proponentes teóricos, passou a usar a ideia de utilidade para ganhar o controle da navegação, mudando o comportamento dos pilotos no mar, e fazendo de si mesmos indispensáveis na burocracia espanhola.²³⁷ O piloto maior Sebastião Caboto, como um dos maiores representantes do campo dos pilotos, necessitava afirmar sua autoridade reforçando sua experiência na viagem ultraoceânica.²³⁸ Desta forma, sua defesa da armada que comandou ao rio da Prata foi imprescindível. Em paralelo à tese de Sandman, outra obra contemporânea analisou a ligação de Caboto aos marinheiros ingleses na exploração do Atlântico Sul.

Heather Dalton e a rede no Atlântico Sul;

A autora Heather Dalton estudou o inglês Roger Barlow e sua ligação com o piloto maior.²³⁹ Ela centra sua análise neste mercador, explorador e aliado de Caboto na monarquia hispânica, que propôs a expansão de rotas comerciais inglesas sendo o primeiro nativo inglês a escrever detalhadamente sobre a América do Sul.²⁴⁰

Além dos documentos provenientes dos *Protocolos Notariales de Sevilla*, a autora utiliza a cosmografia de Roger Barlow, publicada pela *Hakluyt Society*, em 1932. Segundo E.G.R. Taylor, o

236 Alison Deborah Sandman. *Cosmographers vs. Pilots: navigations cosmography, and the state in Early Modern Spain*. Dissertation of Doctor of Philology (History of Science). University of Wisconsin – Madison, 2001, 329pp.

237 *Idem*, p.21.

238 A constituição do grupo dos pilotos sob o comando de Sebastião Caboto que se opôs aos cosmógrafos (proponentes teóricos) fica evidenciado principalmente nos capítulos II e III na tese de Alison Sandman. Cf. Alison Deborah Sandman. “Theory vs. Experience: Licensing Exams, the Padrón Real, and the Nature of Expertise, 1524-1538”; “Truth vs. Utility: Sea Charts, Representation, and Long-Distance Control, 1538-1545”. In: _____ . *Cosmographers vs. Pilots: navigations cosmography, and the state in Early Modern Spain*. Dissertation of Doctor of Philology (History of Science). University of Wisconsin – Madison, 2001, pp. 92-211.

239 Heather Dalton. *Merchants and Explorers: Roger Barlow, Sebastian Cabot, and Networks of Atlantic Exchange 1500-1560*. Oxford, UK: Oxford University Press, 2016, 241p.

240 A autora tornou-se membro do *The Cabot Project* da *University of Bristol*. Um grupo de estudos que realiza pesquisas sobre o navegador quatrocentista Giovanni Caboto. Cf. Cabot Project, University of Bristol at: <http://www.bristol.ac.uk/history/research/cabot/>

editor do manuscrito, este relato foi negligenciado por quatro séculos, pois Richard Hakluyt, coletor das experiências marítimas inglesas e da colonização da América do Norte, teria omitido o relato de Roger Barlow porque ele e outros ingleses operavam clandestinamente em Castela. Além disso, o cronista interessou-se por Caboto na América do Norte ao buscar a primazia inglesa na região.²⁴¹

De forma inovadora, Dalton demonstra a complexa estrutura familiar, a rede atlântica, a cooperação, os negócios e as oportunidades inerentes da relação de Sebastião Caboto com Roger Barlow, além de outros ingleses, na exploração do Atlântico Sul por meio da viagem ao rio da Prata, ocorrida no final da década de 1530.²⁴² Destarte, a autora reinsere a linha comunicativa das colônias inglesas em Sevilha, que contavam com apoio em Caboto, e seu contato com o reino da Inglaterra e outros pontos na Europa. Ainda em 2016, a historiografia das duas expedições ao rio da Prata também ganharia um estudo na Argentina.

María Juliana Gandini: a prata e as expedições de Caboto e García

O artigo de María Juliana Gandini, “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”²⁴³, explora as divergências entre os propósitos iniciais e os destinos alcançados pelas expedições de Sebastião Caboto e de Diego García de Moguer, na segunda metade da década de 1520. Diferentemente dos autores oitocentistas, Gandini confronta as capitulações assinadas entre os navegadores e o monarca expondo as contradições entre aquilo que foi firmado e o que foi executado nas viagens.

Nesses contratos, a autora afirma que o piloto maior contava com ordens precisas de exploração enquanto o navegador de Moguer possuía diretrizes mais ambíguas. No entanto, ao entrarem em contato com a terra do Brasil, vários rumores prometiam acesso às riquezas inimagináveis aos que navegassem pelo rio de Solís. Essas notícias provinham de informações dos indígenas do interior do continente retransmitidas aos estabelecidos na costa, que também atingiram os sobreviventes das expedições castelhanas que transitaram pelo litoral. Para a autora, esses dados influenciaram Caboto a desobedecer as ordens recebidas a partir de Espanha e abandonar a viagem ao Oriente. No caso de

241 Heather Dalton. *Op. Cit.*, pp. 2-3.

242 Em dois capítulos, VI e VII, a autora explora a expedição de Sebastião Caboto, na qual Roger Barlow esteve presente. Cf. Heather Dalton. “Sebastian Cabot & the Voyage for Spice”; “South America & the Exploration of the Rio de la Plata”. In: *Merchants and Explorers: Roger Barlow, Sebastian Cabot, and Networks of Atlantic Exchange 1500-1560*. Oxford, UK: Oxford University Press, 2016, pp. 72-109.

243 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, p.7; para uma visão mais geral da construção do espaço platino na Primeira Modernidade, conferir a tese da autora transformada em livro digital: María Juliana Gandini. *¿Quiénes Construyeron el Río de la Plata? Exploradores y conquistadores europeos en el lugar donde se acababa el mundo*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2022.

García, elas o fizeram optar pela investigação de um prospecto comercial em uma área ainda não assinalada a outro explorador.

Ambas as expedições foram responsáveis pelo início da exploração europeia do rio da Prata, mas também iluminaram as tensões emergentes entre aquilo que foi ordenado em um centro político distante, a península Ibérica, e as decisões tomadas diante das atrativas oportunidades no processo de conquista do Novo Mundo, na viagem. Assim, o artigo de Gandini acrescentou novos elementos para a interpretação das duas expedições ao rio da Prata dando atenção às referências geográficas específicas da destinação das duas expedições presentes na documentação castelhana, além de se dedicar a incluir a participação dos nativos e a circulação das informações pelo interior da América do Sul, centrando-se no rio da Prata e voltando-se para uma justificativa do desvio ligada às informações sobre as riquezas minerais e a dificuldade do reino de Castela em fazer com que seus súditos seguissem suas ordens no além-mar.

1.9 OS DESTAQUES A CABOTO E GARCÍA E AS LIMITAÇÕES DAS HISTÓRIAS NACIONAIS

Neste primeiro capítulo, analisou-se como as expedições de Sebastião Caboto e Diego García de Moguer foram abordadas pela historiografia, desde o século XIX, e como os escritos de seus autores no contexto do surgimento e afirmação dos nacionalismos limitou suas interpretações. Buscou-se refazer o percurso historiográfico acerca das duas armadas (1526-1530) com uma análise de como ambas foram entendidas por diversos autores, desde o oitocentos. Os estudos foram marcados pelo nacionalismo de seus autores, que projetavam o contexto normativo de seus Estados-nação nas suas interpretações do século XVI. Esse viés analítico moldou e limitou as possibilidades de compreensão dessas viagens.

Nesse cenário historiográfico recomposto, destacou-se que a primeira obra a tratar exclusivamente sobre Sebastião Caboto, *A memoir of Sebastian Cabot* (1831), foi escrita em um contexto de tensão entre os Estados Unidos e a Inglaterra. Publicada anonimamente por Richard Biddle, seu objetivo era desfazer as interpretações consideradas errôneas sobre os feitos do navegador ao partir do questionamento à publicação francesa *Biographie Universelle* e com críticas aos trabalhos do cronista inglês do século XVI, Richard Hakluyt. Assim, Biddle defende que o desvio da expedição de Caboto ocorreu porque o piloto maior tinha uma ordem secreta de Carlos V, além da perda da nau capitã na viagem. Já Diego García, que usou suas palavras para desprestigiar o rival veneziano, foi levado ao rio da Prata devido à influência dos acordos comerciais estabelecidos com os portugueses da localidade de São Vicente. Sua exaltação do antigo súdito inglês estaria ligado ao seu contexto,

marcado por traços da Doutrina Monroe (1823), ao ressaltar um herói nacional que andou pelas duas Américas.

Após essa “reparação” à figura do veneziano, seguiu-se com a descoberta do seu mapa-múndi, em 1843, e a publicação tanto da carta de um dos tripulantes de sua expedição ao rio da Prata, Luís Ramíres, quanto da relação escrita pelo piloto Diego García, em 1852. Encontrados por Francisco Adolfo de Varnhagen, esses dois documentos foram utilizados na sua obra *Historia Geral do Brazil* (1854). Dedicada a fornecer as bases históricas para o Estado nacional brasileiro, que surgira no ano de 1822, e inserida nas disputas na região do rio da Prata dos anos 1850, a narrativa do sorocabano desvia momentaneamente dos navegadores quinhentistas considerados formadores do Brasil para, então, incluir os dados da costa brasileira provindos de duas expedições castelhanas. Nessa passagem, afirma que Caboto alterou sua rota das ilhas de Maluco ao rio da Prata devido às informações sobre o ouro e prata em seu interior recebidas dos sobreviventes das expedições de Solís e Loáisa, que viviam na ilha de Santa Catarina. Em relação a Garcia, Varnhagen não tece opinião sobre seu rumo, mas mantém uma postura semelhante à de Biddle ao desqualificá-lo por sua crítica negativa ao piloto maior de Carlos V.

Desde a década de 1880, o francês que se tornou cidadão estadunidense, Henry Harrisse, dedicou-se ao estudo dos viajantes do século XVI envolvidos na descoberta da América do Norte. Na síntese de suas investigações sobre os Cabotos, publicada em 1896, procurou estabelecer-lhes a “verdadeira” nacionalidade e o caráter de Sebastião Caboto, que serviu, assim, como parâmetro para avaliar suas ações. Referente à alteração da destinação da armada do súdito de Carlos V, atribui, primeiramente, às informações obtidas por ele no forte de Pernambuco, sob o comando do português Manoel Braga, que o levou a convencer a tripulação a rumar ao rio de Solís. Após relatar que a perda da nau capitã desviaria o destino da expedição – sem explicar exatamente como –, afirma que as informações sobre as riquezas em ouro e prata obtida com os desertores da expedição de Loáisa e os sobreviventes da armada de Juan Díaz de Solís, na ilha de Santa Catarina, também influenciaram nessa mudança. Sobre a armada de García, Harrisse não a analisa diretamente, mas realiza inserções dessa viagem em dois momentos: no encontro com Caboto, próximo ao forte *Sancti Spiritus*; e na utilização da relação do piloto de Moguer para desprestigiar as habilidades náuticas do piloto maior.

Na mesma década, o argentino Eduardo Madero, ligado à construção de um porto em Buenos Aires (1887), pretendia publicar uma história composta por vários tomos dedicada a esse empreendimento. No primeiro e único tomo escrito, o autor aborda as expedições e a colonização da região platina no século XVI, com uma análise intercalada das expedições de Caboto e García. A respeito da primeira, justifica que as informações recebidas em sua passagem por Pernambuco, ilha de Santa Catarina, com a posterior perda da nau capitã, influenciaram na mudança de destino. No caso da

armada de García, mesmo considerando a vaga informação sobre seu destino em sua capitulação, o “Mar Oceano”, o autor infere que ele “certamente” rumaria ao rio da Prata.

Em 1908, Jose Toribio Medina publicou duas obras sobre as expedições estudadas aqui. Seu interesse ligava-se à possibilidade de a viagem do veneziano ter atingido tanto o estreito de Magalhães quanto a costa oriental do continente sul-americano, regiões pertencentes ao seu país natal, o Chile, mas que acabou não sendo realizada. Assim, em *El Veneciano Sebastián Caboto*, o autor realiza uma apreciação negativa das ações do piloto maior acusando-o de uma série de planos, traições e outras ações. Tal narrativa demonstra como suas concepções nacionais são projetadas à sua interpretação de eventos ocorridos no século XVI.

Particularmente sobre o desvio da expedição de Caboto, Medina lança a ideia de que fora premeditada ainda em Espanha quando, hipoteticamente, o piloto teria recebido informações secretas das riquezas do rio de Solís pelos sobreviventes da armada do falecido capitão. Porém, essa tese recebe ajustes com o desenrolar dos eventos que corroboram com dúvidas sobre a formulação precoce de um plano de rota alternativa, ainda em Castela. A primeira adaptação ocorre ao narrar a passagem pelo forte luso, em Pernambuco, onde afirma que, caso o piloto maior ainda não tivesse decidido mudar seu destino original, as informações recebidas ali o teriam convencido. Após isso, o veneziano convence os capitães e oficiais da armada, com a exceção de Francisco Rojas, a alterarem a rota. Desta forma, aponta que sua intenção inicial estaria agora disfarçada com a aprovação dos súditos de sua majestade. Ao chegar à ilha de Santa Catarina e entrar em contato com os informes dos castelhanos, Caboto reúne-se novamente com os capitães e oficiais e decidem alterar definitivamente o rumo da viagem, mesmo com a oposição ferrenha de Rojas. Com isso, Medina não relaciona diretamente a perda da nau capitã ao desvio da expedição, mas a má gestão do capitão.

Em seu livro dedicado a Diego García, Medina alega que a compôs para aproximar-se do governo argentino, pois seria importante para a história do país platino. Seguindo esse propósito, sua justificativa para a destinação da armada do piloto de Moguer ao rio da Prata não envolve uma análise de seu caráter, como aquela feita para Caboto, mas compreende a influência da participação do piloto na viagem de Juan Díaz de Solís em 1515. Destarte, interpreta que a capitulação assinada com o monarca se referia a uma viagem ao rio de Solís, mesmo sem a presença desse topônimo naquele documento. A menção do dever de fazer uma escala nas ilhas de Maluco, na mesma fonte histórica, é entendida pelo historiador chileno como um erro de redação. Assim, este realiza diferentes valorações, marcadas por um viés nacionalista, para os dois capitães de armadas enviadas por Carlos V ao Pacífico, mas que acabaram por adentrar no espaço platino. Essa análise de Medina também guardaria resquícios de um processo de latinização na antiga América hispânica, em contraponto à influência anglo-saxã,

pois enquanto García seria o “herói” nacional castelhano latino, Caboto era um veneziano ligado aos ingleses. Além de também estar relacionado a confronto entre nacionalismo X imperialismo.

Nos séculos XX e XXI, seguindo a tendência da historiografia em particularizar os conhecimentos da área e evitar as grandes narrativas, foram produzidos diversos trabalhos que contribuíram com a descoberta e interpretação de novos documentos das viagens que rumaram ao rio da Prata. O autor espanhol Juan Gil, em *Mitos y Utopías del Descubrimiento*, trouxe novos documentos comprobatórios da presença de Giovanni Caboto, pai de Sebastião, em Sevilha, na década de 1490. Além disso, em seu artigo sobre os armadores da expedição de 1526, ele fornece uma nova documentação que amplia o conhecimento sobre a participação inglesa na viagem de Caboto, principalmente de Robert Thorne. Ambas as contribuições induzem a uma reinterpretação sobre as relações entre o navegador e a monarquia hispânica, bem como com os armadores de sua expedição.

Recentemente, duas teses e um artigo também acrescentaram outras perspectivas. Alison Sandman, com sua tese *Cosmographers vs. Pilots*, demonstra como o piloto maior posicionou-se como líder do grupo dos “Pilotos” em contraposição aos “Cosmógrafos” (entendidos como proponentes teóricos). Esse embate resultou na tentativa de cada um dos lados em demonstrar sua utilidade ao monarca, que, segundo a autora, acabou pendendo para o lado dos cosmógrafos. Portanto, a saída de Caboto, da Espanha, estaria marcada por esta “derrota”. Em outra perspectiva, o livro de Dalton Heather, *Merchants and Explorers*, enfocou a relação entre o mercador Roger Barlow e o piloto Sebastião Caboto, além da presença inglesa no Atlântico Sul, ao longo das expedições ultramarinas. Seu estudo investiga a cosmografia de Roger Barlow e arquivos sevilhanos, o que contribui com a ampliação das narrativas sobre os navegadores e a viagem de 1526-1530.

Enfim, a contribuição mais recente e direta sobre as expedições de Sebastião Caboto e Diego Garcia encontra-se em um artigo de Mariana Juliana Gandini. O primeiro, intitulado “Las sirenas de la Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”, analisa a contradição entre o propósito inicial, presente nas capitulações acertadas com o monarca, e a realização de ambas as viagens, em que o contato com os nativos têm fundamental relevância. Desta forma, a autora demonstra as tensões entre as decisões de um centro político e aquelas tomadas diante das perspectivas de exploração das riquezas das terras sul-americanas.

Assim, a historiografia do século XIX, permeada pelo viés dos nacionalismos, concedeu grande relevância aos aspectos ligados às nacionalidades projetados sobre as leituras da sociedade pertencente à Primeira Modernidade. Uma análise das expedições de Sebastião Caboto e Diego García sobre os motivos que levaram a alteração do destino final da viagem necessitam transpassar o simples

acolhimento das alegações dos homens envolvidos nos processos contemporâneos aos acontecimentos. Essa cilada analítica foi conveniente aos propósitos de muitos historiadores oitocentistas, caso de José Toribio Medina, que se apropriou dos discursos de Francisco de Rojas sem realizar uma crítica mais profunda, pois estava diretamente ligada aos seus intentos nacionalistas.

Ao refletir sobre essa maneira de escrever a história e pensando no contexto atual de superação das limitações de uma história nacional em busca de uma história global que esteja aberta para pensar as inter-relações entre os países, será investigado como as ações das expedições de Caboto e García não estavam isoladas do processo de expansão marítima da monarquia hispânica junto aos seus súditos proponentes de viagens de descobrimento. Com isso, busca-se refletir o contexto maior que pode fornecer mais pistas do que aquelas não acessíveis aos agentes da trama estudada. A inter-relação entre a política oficial da coroa de Castela, direcionada para atingir às ilhas das Especiarias, e a experiência adquirida pelas expedições de Caboto e García na costa leste da América do Sul, uma região pouco conhecida, trarão novos elementos responsáveis pela compreensão do porquê da alteração dos destinos nas viagens de Caboto e García e as consequências desse ato ao “criar” uma nova área de exploração.

Nesse sentido, a parte II desta tese, composta pelo segundo e o terceiro capítulo, buscará uma análise que conecta, em princípio, os objetivos propostos nas capitulações desses pilotos junto à Coroa ao seu contexto global: desde o início da empresa marítima ao ocidente, com o fracasso de Cristóvão Colombo de alcançar a conexão com as Índias orientais, passando pela conexão atingida pela armada de Fernão de Magalhães/ Sebastião del Cano.

PARTE II
O PROJETO MARÍTIMO HISPÂNICO E A
ROTA OCIDENTAL

CAPÍTULO II

– AS CAPITULAÇÕES E AS VIAGENS DE DESCOBRIMENTO: A BUSCA PELAS ÍNDIAS E A EMERGÊNCIA DO ESPAÇO AMERICANO (1492 – 1511) –

(...) vuestras Altezas, como católico cristianos y Príncipes amadores de la santa fé cristiana y acrecentadores della, y enemigos de la secta de Mahoma y de todas idolatrias y heregias, pensaron de enviarme á mi Cristóbal Colon á las dichas partidas de India para ver los dichos príncipes, y los pueblos y tierras, y la disposicion y dellas de todo, y la manera que se pudiera tener para la conversion dellas á nuestra fé; y ordenaron que yo no fuese por tierra al Oriente, por donde se costumbra de andar salvo por el camino de Occidente, por donde hasta hoy no sabemos por cierta fé que haya pasado nadie.

Cristóvão Colombo²⁴⁴

El territorio aquel se entra en el mar lo mismo que Italia, aunque aquel no se parece, como ésta, a la pierna de un hombre. Pero Italia es para aquello como un pigmeillo comparado con un gigante; como que la parte aquella que recorrieron los castellanos desde la dicha punta oriental, que dobla el Atlante (sin que se le haya encontrado aun el fin por Occidente), es ocho veces más grande que Italia. Vuestra Santidad querrá saber en qué razón me fundo para pronunciar este décuplo.

Pedro Mártir de Anglería²⁴⁵

A primeira epígrafe deste segundo capítulo foi extraída da introdução do diário de um dos mais conhecidos pilotos que estiveram a serviço dos reis de Castela, Cristóvão Colombo. Além da menção religiosa, que o então *Almirante del Mar Oceano* alega ser o motivo pelo qual os Reis Católicos o autorizaram e financiaram sua expedição marítima, o trecho expõe seu projeto para atingir as cobiçadas especiarias e as outras riquezas das Índias. No lugar de uma viagem por terra em direção ao Oriente, o navegador optou pela via ocidental: navegar pelo desconhecido Mar Oceano até atingir o outro lado da ecúmena. A partir dessa ideia primordial e mesmo diante de outros caminhos a serem cogitados até a

244 Martín Fernandez de Navarrete. *Coleccion de los Viages y Descubrimientos*. Tomo I. Madrid: Imprenta Real, 1825, p. 2. O Diário da primeira viagem de Colombo não foi conservado em seu original e os dois exemplares restantes também foram perdidos. São conhecidos dois extratos feitos por Las Casas que se encontram na Biblioteca Nacional de Madrid. Cf. Francisco Esteve Barba. *Historiografía Indiana*. Madrid: Editorial Gredos, 1992 [1964], p.22.

245 Pedro Mártir de Anglería. *Décadas del Nuevo Mundo*. Traducción D. Joaquín Torres Asensio. Buenos Aires: Editorial Bajel, 1944 [1514], p.189. Na versão em latim da edição: “*OST IN MARE PROTENTA TERRA ILLA NON SECVS AC italia: licet non humano cruri haec ut illa similis. Sed pigmeolum giganti comparo. Est nanq pars ea quam a dicta cuspide orientali quae uergit ad Atlantem castellani percusserunt: fine nondum reperto ad occidente Italia longior octuplo amplius. Qua ratione fretus octuplum hoc ausim pmere vult tua scititas intelligere.*”cf. Petrí Martyrís ab Anglería. *De Orbe Nouo. Compluti : Eguia*, 1530, fol. f.ii. . Sobre as edições dessa obra de Anglería, ver: Francisco Esteve Barba. *Historiografía Indiana*. Madrid: Editorial Gredos, 1992 [1964], p.64.

viagem de Magalhães, a rota ocidental passou a ser o principal caminho buscado no projeto marítimo do reino de Castela.

A segunda epígrafe traz um trecho da “Década Segunda” pertencente ao livro *Décadas do Novo Mundo*, do cronista Pedro Mártir de Anglería. Antes de ser compilada nesta publicação, a passagem constava em uma carta redigida no ano de 1514 para o Papa Leão X. Passados 22 anos do início das viagens de descobrimento, o autor interpreta o conjunto de terras, que já se sabia não corresponderem às Índias conhecidas dos antigos. Para explicar textualmente a nova região, Anglería a compara com um local familiar, a península Itálica. Sem mencionar as designações conhecidas no período, como “América” ou “Novo Mundo”, o cronista informa que a ponta oriental dessas terras, possivelmente o Cabo de Santo Agostinho, “dobra” o Atlântico em dois. A parte costeira que segue a direção ocidental fora navegada pelos castelhanos, enquanto a parte ao sul ainda não havia sido explorada suficientemente.

Tanto Colombo quanto Anglería estavam inseridos no contexto histórico de origem e consolidação do projeto hispânico de expansão marítima, regulamentado diretamente pela Coroa de Castela, que por vezes contribuiu com parte do financiamento das empresas. Houve também a participação efetiva de pilotos e mercadores não só desse reino, mas de outras partes da península Ibérica, bem como do restante da Europa. Desde sua gestação, os pilotos estrangeiros estiveram na posição de capitão das armadas, como Colombo, Fernão de Magalhães e Sebastião Caboto, além de ocuparem outros postos nas armadas. Portanto, um estudo das expedições deste último e Diego García, gestadas na monarquia hispânica, necessita considerar o início e o desenvolvimento desse movimento histórico buscando reestabelecer as interconexões entre as diversas expedições realizadas pelos agentes reais e a Coroa e, com isso, apreender os sentidos conferidos tanto no momento de preparação quanto na execução dessas viagens.

Dessa forma, o segundo passo para estudar as motivações que levaram ao desvio dos objetivos asiáticos das armadas desses dois comandantes e seus resultados será atentar-se ao movimento inicial da expansão marítima europeia levado a cabo pelo reino castelhano por meio do estudo da documentação responsável pela projeção das viagens de descobrimento: as capitulações ou *asientos*.²⁴⁶ Tais fontes contemplam os termos acertados entre os capitães e o monarca para a realização das viagens

246 Como esclarece Horst Pietschmann, o termo *asiento* foi utilizado frequentemente como sinônimo de *capitulación* principalmente na época dos Reis Católicos. Ao longo do século XVI, seu significado passou a ser associado unicamente aos contratos dos monarcas com os particulares em assuntos econômicos e financeiros, com destaque aos grandes mercadores que forneciam dinheiro para a Coroa ou *abastecimientos* para as tropas. Ver: Horst Pietschmann. “Estado y conquistadores: las capitulaciones”. *Historia*, n.º 22, vol. I., 1987, p. 254-255; Rodrigo Sazo Soto. “Sobre la Naturaleza Jurídica de las Capitulaciones de Santa Fe: una aproximación al estado actual de la cuestión”. *Tiempo y Espacio*, n.º24, 2010, p.4-5.

ultraoceânicas. Essa análise visa compreender como os termos dessa tratativa, entre os indivíduos e o poder real, estabeleceram os objetivos geográficos dos pilotos no além-mar comparando-os com seus resultados. Portanto, propõe-se uma compreensão da histórica relação entre as capitulações formuladas e os resultados obtidos pelas navegações de descobrimento tendo em vista a ocorrência de “desvios”, como aqueles das duas expedições estudadas aqui. Ou seja, será investigado como as partes envolvidas estipularam o alvo a ser alcançado nas viagens oceânicas diante de um cenário em que a área a ser percorrida era pouco conhecida e, paulatinamente, os novos dados implicavam em uma reelaboração da destinação outrora informada.

O objetivo deste estudo parte das proposições apresentadas por Caboto e García, na década de 1520, que resultaram em suas capitulações firmadas com o monarca. Nelas, estipulavam-se a organização de armadas de descobrimento e resgate dirigidas às ilhas e às terras firmes localizadas além do estreito americano recém-descoberto na viagem magalhânica (1519-1522). No caso da capitulação de Caboto, o primeiro parágrafo resume seus objetivos: ele deveria percorrer os locais alcançados pela expedição de Fernão de Magalhães e Sebastião del Cano no Pacífico – chamado de *aquel golfo*, como as ilhas de Maluco entre outras. Na sequência, buscaria novos locais a serem descobertos: as ilhas de Tarsis, Ofir e Cipango, além da terra firme de Catai.²⁴⁷ Ao atingir seu destino, o capitão poderia praticar o resgate, ou seja, buscar riquezas com o intuito de serem comercializadas.

Em um período próximo, o navegador Diego García apresentava um memorial não datado, anterior ao ano de 1526, com as suas pretensões para acertar uma capitulação com o rei visando a realização de uma viagem marítima. Semelhante ao *asiento* estabelecido com Caboto, ele pretende organizar e comandar uma expedição de descobrimento destinada ao *Mar do Sul*, o qual seria acessado por meio do estreito de Magalhães. Dali, o navegador rumaria, então, ao norte para averiguar as terras localizadas nas costas de Castela de Ouro, como ficou conhecida a região povoada por colonos da monarquia hispânica no Panamá e norte da atual Colômbia.

As propostas de navegação destinadas ao ocidente do Mar Oceano e as referências geográficas presentes em ambos os documentos, além de todo o conjunto das negociações que culminaram nas capitulações de ambos os navegadores, aludem às viagens de descobrimento que rumavam ao Oriente pela via ocidental. Surgidas há mais de 33 anos, as viagens de descobrimento por essa rota tiveram seu início com a proposta feita por Cristóvão Colombo aos Reis Católicos e, depois de aceita, culminou em sua primeira expedição, no ano de 1492. Tanto naquelas duas armadas quanto nessa última, os objetivos acertados previamente com os monarcas estipulavam a procura por ilhas ou terras localizadas

247 AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I, p. 421; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 11. Doc. 554.

a ocidente, onde estariam os produtos comerciais de alto valor. Mesmo com o grande intervalo que as separaram, a destinação asiática ainda se encontrava presente e, embora por razões diversas, seus resultados práticos foram adversos àqueles projetados inicialmente. As terras encontradas no caminho, até então desconhecidas pelos europeus e que viriam a ser interpretadas dentro das novas concepções cosmográficas quinhentistas, englobadas em conjunto e denominadas de “Índias Ocidentais”, “Novo Mundo” ou “América”, acabaram por suplantando os destinos asiáticos previamente acertados nas capitulações. Com isso, tanto as expedições de Colombo quanto as viagens de Caboto e García podem ser entendidas dentro de um processo de “busca pela Ásia e encontro da América”. No entanto, apesar da disparidade entre o objetivo projetado e o resultado final nos três casos apresentarem semelhanças, faz-se necessário entender as minúcias desse projeto desde as suas origens.

Desta forma, antes de tratar especificamente a documentação das viagens de descobrimento do início da Primeira Modernidade, busca-se apresentar as perspectivas teóricas e os estudos relacionados à incorporação da América ao pensamento europeu. Esse intento destina-se a servir de suporte teórico para as análises presentes nessa tese. Na sequência dessa reflexão, será explorado o desenrolar do projeto imperial hispânico por meio das capitulações de descobrimento e resgate e outras documentações auxiliares, desde as Capitulações de Santa Fé, estabelecidas entre os Reis Católicos e Colombo em 1492, até 1511, ano anterior ao ingresso de Caboto na monarquia hispânica como piloto de coisas do mar. Em paralelo, serão investigadas a criação da Casa de Contratação de Sevilha e a instituição do cargo de Piloto Maior, na medida em que foram frutos do mesmo projeto voltado ao além-mar e possuíam objetivos paralelos, além de terem influenciado diretamente a trajetória dos dois súditos da Coroa focados nessa tese.

Nas capitulações de descobrimento serão analisadas as referências geográficas dentro dos objetivos das armadas nas duas primeiras décadas desse movimento (1492-1511), além das políticas reais voltadas às viagens ultraoceânicas. Com isso, busca-se acompanhar como ocorreu a incorporação progressiva dos novos dados geográficos obtidos e de que maneira as capitulações seguintes estabeleciam as novas destinações. Esse processo progressivo de encontro das terras desconhecidas no Mar Oceano e os consequentes sentidos atribuídos a elas ocorreu de diversas formas pelos europeus. No caso específico estudado nesta tese, a formulação do destino asiático e a opção por explorar o então pouco conhecido espaço platino, com o subsequente processo de assimilação, também se enquadra nesse movimento maior.

2.1 PERSPECTIVAS TEÓRICAS

Esta pesquisa vincula-se aos estudos dedicados ao tema da incorporação da América ao pensamento europeu iniciados a partir de 1492, ano em que um piloto genovês, a serviço dos Reis Católicos, buscava atingir o Extremo Oriente por uma rota oceânica ocidental. As terras desconhecidas encontradas no caminho se tornariam outro polo motivador de viagens marítimas e colonização a somarem-se aos propósitos iniciais de ligação asiática desse reino.

As perspectivas teóricas e os estudos apresentados a seguir visam contribuir com a análise das duas viagens estudadas aqui por meio de diversas pesquisas em torno das ações realizadas pela monarquia hispânica em seu novo espaço de atuação: o ocidente do além-mar. São investigações que contribuem com novas perspectivas sobre eventos amplamente investigados pela historiografia, como visto no capítulo anterior. Dessa forma, o caso da alteração de destino das armadas dos súditos de Carlos V, objetivo maior desta pesquisa, estão em sintonia com os estudos sobre o processo de assimilação do Novo Mundo pelos europeus, uma vez que as viagens de descobrimento são peças basilares para as interpretações formuladas sobre este espaço.

2.1.1 Os estudos sobre o processo de incorporação da América pelos europeus

As viagens de Caboto e García pertencem a um segundo momento no processo de assimilação do Novo Mundo pelos europeus. Elas situam-se após o périplo de Magalhães-Elcano (1519-1522), que comprovou a possibilidade da ligação entre Castela e as ilhas das Especiarias por meio da rota ocidental e do estreito ao sul do Novo Mundo. Essa etapa secundária deriva diretamente da primeira, em que o encontro inicial das terras no além-mar implantou o problema de sua existência necessitando, assim, serem interpretadas. Esse movimento interpretativo levado a cabo pelos europeus desde o momento do encontro de Colombo possui uma vasta bibliografia, mas serão contemplados os estudos mais sintomáticos para as questões a serem desenvolvidas nesta tese.

Edmundo O’Gorman e a “invenção da América”

Uma das primeiras reflexões sobre a questão da América no pensamento ocidental partiu do historiador e filósofo Edmundo O’Gorman. Em sua obra *La invención de América* (1958, 1977), ao buscar revelar o sentido em que a história americana foi concebida, o autor investiga o momento em que a ideia de América foi inserida na cultura ocidental.²⁴⁸ A partir disso, o autor propõe uma reflexão

²⁴⁸ Um dos primeiros passos de O’Gorman para chegar a esse questionamento partiu da análise minuciosa da historiografia que imputa a Colombo o descobrimento da América. Porém, o surgimento da ideia de América não é contemporânea ao momento em que o genovês atingiu as ilhas caribenhas, em 1492, mas trata-se de uma interpretação posterior. Ver: Edmundo O’Gorman. *La Idea del Descubrimiento de América: historia de esa interpretación y crítica de sus*

histórico-filosófica a respeito da entidade América desde seu ser e sua existência em uma perspectiva de estudo ontológica.²⁴⁹ Nela, a história seria entendida enquanto “(...) *un proceso productor de entidades históricas y no ya, según es habitual, como un proceso que da por supuesto, como algo previo, el ser de dichas entidades.*”²⁵⁰ Com isso, ele remonta às origens históricas que propiciaram o surgimento do ente América: as viagens de Colombo entre 1492 e 1504, além de outras no mesmo período, principalmente aquelas em que Américo Vespúcio participou.

Segundo O’Gorman, a aparição da América na cultura ocidental resultou não de um “descobrimento” meramente físico e produto de uma casualidade, mas de uma “invenção” gerada pelo pensamento ocidental, com sua origem na interpretação do feito colombino.²⁵¹ O autor passa, então, a demonstrar como o conceito de “descobrimento”, utilizado para referir-se àquele ato, resulta de uma interpretação posterior às viagens do navegador genovês e não de um dado concreto. Em outras palavras, o agente responsável pela “descoberta” não tem a consciência sobre a ação que lhe é imputada em um momento posterior. Assim, seu questionamento não refere-se à primazia ou não do capitão em atingir primeiro a América, mas a validade na atribuição do seu ato como sendo um “ato de descobrimento”.²⁵² Como fartamente demonstrado em seu estudo, as fontes contemporâneas ao evento não imputam ao navegador o “descobrimento” de um novo continente, pelo contrário, elas corroboram a ideia de as localidades encontradas se tratarem de ilhas asiáticas desconhecidas, próximas as terras do grande Cã, na costa ocidental da Ásia.

Para o historiador mexicano, um dos problemas envolvidos nessa questão é a ideia de um “apriorismo suposto”, procedente do pensamento grego e uma das bases do pensamento ocidental. Segundo essa ideia, as coisas são algo *per si*, ou seja, elas já são feitas de um tipo possível, ou estão

fundamentos. México: Centro de Estudios Filosóficos, 1951, 417p.

249 Como destacado pelo autor no “Prólogo” à segunda edição (1977), ela incluí um resumo da história e da crítica da ideia do descobrimento da América, além de novas informações sobre o horizonte cultural envolvido no processo de invenção da América. Soma-se, ainda, uma especulação final a envolver o ser americano e seu desenvolvimento histórico. Em vista das grandes mudanças, O’Gorman optou por inserir um subtítulo diferente nessa edição mais recente. Cf. Edmundo O’Gorman. *La Invención de América: investigación acerca de la estructura histórica del Nuevo Mundo y del sentido de su devenir*. México: FCE, 1977 [1958], pp.10-11. Para a primeira edição do livro em espanhol e a tradução portuguesa, ver: Edmundo O’Gorman. *La invención de América: el universalismo de la Cultura de Occidente*. México: Fondo de Cultura Económica, 1958, 135p.; Edmundo O’Gorman. *A invenção da América: reflexão a respeito da estrutura histórica do Novo Mundo e do sentido do seu devenir*. Tradução de Ana Maria Martinez Corrêa, Manoel Leio Bellotto. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, 218p.

250 Edmundo O’Gorman. *La invención de América*. México: FCE, 1977 [1958], p.10.

251 Segundo o autor, caso tratasse apenas de um descobrimento físico, a historiografia europeia reconhece, desde pelo menos os trabalhos de Washington Irving, *Life and Voyages of Columbus* (1828), e de Alexandre von Humboldt, *Cosmos* (1866-1867), que os normandos atingiram a costa nordeste da América do Norte em suas viagens, no século XI. Edmundo O’Gorman. *A Invenção da América*. 1992, pp. 47-50.

252 Edmundo O’Gorman. *La Invención de América*. México: FCE, 1977 [1958]. p.17.

dotadas desde sempre, para qualquer sujeito e em qualquer lugar fixo, predeterminado e inalterável.²⁵³ Dessa forma, como explicado pelo autor, a partir do surgimento na historiografia da ideia de que o conjunto de terras emersas entre a Europa e Ásia formam um continente do orbe, todos os atos anteriores são revistos, levando-se em consideração esse novo *status* do objeto criado. Com isso, após a formação da nova ideia e sua consequente projeção no passado, Colombo passou a ser visto como o precursor de um ato de “descoberta continental”. Esse mesmo raciocínio de O’Gorman pode ser aplicado aos astros como o Sol e a Lua, que até o século XVII ainda eram compreendidos enquanto planetas dentro da Cosmografia e sua reclassificação, respectivamente como estrela e satélite natural, não partiu de nenhum fenômeno ocorrido naqueles objetos celestes, mas derivou de uma mudança de interpretação do pensamento ocidental.²⁵⁴

De volta a investigação de O’Gorman, ele aponta as etapas no processo de afirmação e justificação do “descobrimento da América” realizado por Colombo. A primeira delas apareceu no *Sumario de la natural y general historia de las Indias* (1526), de Gonzalo Fernández de Oviedo.²⁵⁵ Segundo o cronista, o genovês tinha consciência de ter atingido a América, que já seria conhecida anteriormente. A etapa seguinte apareceu em *Vida del Almirante* (1571), escrita por Fernando Colombo, filho do navegador, em que ele indica que nada se sabia sobre a América, no entanto, seu pai lançou a hipótese da existência de um continente a ocidente devido aos conhecimentos náuticos que detinha.²⁵⁶ Em um terceiro momento, Bartolomeu de Las Casas, em sua *Historia de las Indias* (c.1527-1560), escreveu que Colombo nada sabia sobre aquelas terras, porém, dentro de sua visão providencialista da história, o descobrimento da América seria o cumprimento do desígnio divino realizado pelo navegador, o eleito para cumprir esse feito, mesmo tendo o intuito de ir a Ásia e acreditar tê-la

253 Edmundo O’Gorman. *La Invención de América*. México: FCE, 1977 [1958], p. 48.

254 De acordo com o verbete do dicionário de Covarrubias, do início do século XVII, as definições para o Sol e a Lua seriam, respectivamente: “SOL, Lat. Sol, Planetarum omnium medius, & temporum dispensator. Es entre los Planetas el mayor, y assi se llama en la Escritura Luminare maius.”; “LVNA, el planeta mas inferior del cielo de los siete. Latine luna, a lucendo, dicha en la Escritura luminare minus en respeto del Sol, que se llama liminare maius”. Essas duas definições encontram-se no próprio conceito de planeta no período: “PLANETAS, siete cuerpos celestes, que en sus orbes particulares tiene cada una su propio movimiento contrario al del primer mobil, y por esta razon se llamaron erraneas, a diferencia de las demas estrellas que estan fixas en el cielo estrellado, sin mudar jamas distancias una de otra.” Sebastián de Cobarruias [Covarrubias]. *Tesoro de la Lengua Castellana, o española*. Madrid: Luis Sanchez, impresor del Rey N. S., 1611, pp.528v.-529 [luna], pp.590-590v. [planeta], pp.32 da segunda parte [sol].

255 Cf. Gonzalo Fernández de Oviedo. *Oviedo de la Natural Historia de las Indias [Sumario de la Natural y General Historia de las Indias]*. Toledo: a costas del autor ... por... Remon de Petras, 1526. Disponibilizado digitalmente pela Biblioteca Nacional de España, em: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000050339>

256 O conhecimento deste livro foi obtido somente a partir da tradução ao italiano empreendida por Alfonso de Uloa, em Veneza, no ano de 1571. Ver: Fernando Colón. *Vida del almirante don Cristóbal Colón*. México: Fondo de Cultura Económica, 1947 [1571]; Conferir também a edição com título diferente: Fernando Colón. *Historia del Almirante don Cristóbal Colón en la cual se da particular y verdadera relación de su vida, de sus hechos, y del descubrimiento de las Indias Occidentales llamadas Nuevo-Mundo*. 2 vol. Madrid: Imprenta de Tomás Minuesa, 1892 [1571].

alcançado.²⁵⁷

No século XVIII, William Robertson, em *The History of America* (1777), inaugurou a quarta etapa do processo.²⁵⁸ Em sua explicação sobre o descobrimento da América, a ação metafísica permanece, entretanto, agora o feito colombino deve-se à façanha do progresso científico do espírito humano. Assim, Colombo objetivava atingir a Ásia, porém acabou descobrindo a América. No século XX, Samuel Eliot Morison, em *Admiral of the Ocean Sea: a life of Christopher Columbus* (1942), propagou a teoria mais recente. Ele descarta as explicações metafísicas e atribui a descoberta da América ao produto de uma casualidade, pois nem o agente e nem a metafísica seriam os responsáveis pela consciência de que aquelas terras eram um novo continente.²⁵⁹

A partir dessa análise historiográfica e da explicitação sobre a invalidade do uso do termo “descobrimento” para qualificar o ato colombino, O’Gorman estudou como se deu a “invenção da América”, o processo de gestação do novo ente na cultura ocidental responsável pela atribuição de sentido de existência ao conjunto das terras conhecidas por Colombo e outros navegadores. Sua origem encontrou-se nas primeiras viagens financiadas pelo reino de Castela e pelo reino de Portugal e terminou com as leituras realizadas pelo cosmógrafo Martin Waldseemüller, que propôs uma reformulação da então divisão do orbe em três partes. Ao compilar os dados trazidos das viagens marítimas, o cosmógrafo propôs chamar as novas terras de “América” em homenagem àquele que considerava ser o “Ptolomeu moderno”, Américo Vespúcio. Assim, de acordo com O’Gorman, terminava a primeira parte do processo de invenção da América. Seguiram-se outros processos que complexificariam e multiplicariam essa invenção inicial.

Segundo Ana Maria Martinez Corrêa e Manoel Lello Belotto, o questionamento da eficácia do conceito de “descobrimento da América” e sua substituição pela ideia de “invenção da América” não é somente uma troca de conceitos, mas trata-se de uma leitura diferente do problema que, entre outras coisas, implica também em um entendimento de como os homens de fins do século XV viam o mundo “(...) quando o enfrentamento do desconhecido leva a novas concepções acerca da dimensão de si mesmo e do universo, quando as grandes navegações colocam novos problemas a respeito de realidades até então ignoradas.”²⁶⁰ Eles ainda destacam que a rejeição de O’Gorman ao conceito de “descobrimento” deve-se à sua análise cuidadosa da documentação histórica, em que verificou as

257 Cf. Bartolomé de las Casas. *Historia general de las Indias [Manuscrito]*. 3Vol. c.1527-1560. Disponibilizado digitalmente pela Biblioteca Nacional de Espanha em: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000023195>.

258 Cf. William Robertson. *The History of America*. Dublin: Whitestone..., 1777.

259 Cf. Samuel Eliot Morison. *Admiral of the ocean sea: a life of Christopher Columbus*. Boston: Little and Brown, 1942.

260 Ana Maria Martinez Corrêa; Manoel Lello Belotto. “Apresentação” In: Edmundo O’Gorman. *A invenção da América*. Tradução de Ana Maria Martinez Corrêa, Manoel Leio Bellotto. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, p.11-12.

informações disponíveis sobre o “mundo conhecido” pelos europeus. Assim, essa é “(...) uma questão historiográfica que privilegia uma visão essencialmente europeia da questão”.²⁶¹ Uma crítica amplamente realizada ao trabalho do historiador mexicano.

As fontes utilizadas em *La invención de América* (1977) formam um conjunto bem variado. Além das obras de historiografia americana que percorrem desde o século XVI até o século XX – como algumas das citadas acima, outras foram necessárias para uma compreensão do processo de invenção do novo continente. Para tanto, o autor utilizou fontes contemporâneas ao Almirante do Mar Oceano, pertencentes às décadas de 1490 e 1500, bem como suas cartas e as de Américo Vespúcio, os livros de Pedro Mártir de Anglería, entre outras. Além disso, usou os mapas históricos dos séculos XV e XVI, bem como tratados medievais de cosmografia.

Portanto, a cartografia histórica é fundamental para O’Gorman, pois ela o auxilia na aproximação visual do pensamento geográfico sobre o orbe no período em que Colombo realizou suas viagens. Um exemplo desse uso ocorre quando ele faz uma explicação sobre a existência de uma ou duas penínsulas nas hipóteses sobre o litoral asiático e, para isso, estuda os contornos presentes nos mapas-múndi do anônimo genovês (1457) e de Henricus Marrellus Germanus (1489-92), além de inserir uma reprodução em preto e branco de uma carta de Waldseemüller, *Moderna Indiae* do livro de Ptolomeu, em 1513.²⁶²

A reflexão de O’Gorman destacou a fase inicial deste projeto de invenção de um novo ente geográfico. Ele não se ocupou de outros agentes imperiais envolvidos na segunda etapa desse processo. Os casos estudados nesta tese ampliam a discussão sobre a criação da América no ocidente, em razão de trazer as perspectivas individuais e da Coroa ao longo das viagens de descobrimento. Além disso, se o termo “descobrimento”, como demonstrado pelo historiador mexicano, não se aplica ao caso do continente americano – uma formulação mais tardia –, a ampla gama de fontes quinhentistas sobre as viagens marítimas apresenta o termo “descobrimento” relacionando-o às viagens dirigidas às ilhas e terras firmes desconhecidas ou sem a posse requerida por outro povo cristão para a realização do resgate e a consequente posse para a Coroa de Castela.

Após a crítica do historiador mexicano, outros estudos discutiram como o pensamento europeu assimilou essas terras encontradas no além-mar. Foram investigações feitas principalmente por historiadores europeus e latino-americanos que reavaliaram as interpretações sobre os atos

261 Ana Maria Martinez Corrêa; Manoel Lello Belotto. “Apresentação” In: Edmundo O’Gorman. *A invenção da América*. Tradução de Ana Maria Martinez Corrêa, Manoel Leio Bellotto. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, p. 12.

262 Edmundo O’Gorman. *A invenção da América*. Tradução de Ana Maria Martinez Corrêa, Manoel Leio Bellotto. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, p.120.

incorporação do Novo Mundo pelos europeus ocorridos em fins do século XV e no século XVI.

John H. Elliot e o impacto do Novo Mundo no Velho Mundo

A proposta inovadora de O’Gorman gerou um comentário crítico de John H. Elliott em seu livro *The Old World and the New 1492-1650* (1970). Para o historiador inglês, *La invención de América* é uma publicação que se distingue entre a bibliografia sobre a ligação entre a Europa e a América.²⁶³ Além desse reconhecimento, o estudo desenvolvido por ele se aproxima ao do escritor mexicano pela temática, porém eles analisam diferentes receptores europeus dos impactos gerados pelo conhecimento da América.

O estudo de Elliot volta-se para a reação do Velho Mundo diante da novidade daquele Novo Mundo presente na bibliografia europeia, entre 1492 e 1650. Seu enfoque é quase exclusivo às regiões ibéricas – principalmente da monarquia hispânica como o caso da América Central e do Sul, preterindo as partes anglo-francesas da América do Norte. Sua grande questão é o porquê uma grande parcela dos europeus ignorou as novidades americanas e quais os fatores que justificariam tal desprezo. Entre os textos analisados que abordam o assunto “América” constam autores como Francesco Guicciardini, Juan Luis Vives, Michel de Montaigne, Hernán Pérez de Oliva, entre outros.²⁶⁴ Inclui-se ainda os cronistas castelhanos do período, como Gonzálo Fernández de Oviedo e Franciscos López de Gómara.

The Old World and the New 1492-1650 recebeu importantes críticas, principalmente sobre a avaliação do reduzido impacto das notícias americanas nos circuitos europeus, que teriam sido escassas e demoraram a repercutir. No *Preface to the Canto edition* (1992), pertencente a sua segunda edição, o historiador inglês reconheceu o quanto suas impressões eram subjetivas e estava “tateando no escuro”.²⁶⁵ Os vários estudos produzidos dentro dessa temática que fora lançada por ele, em 1970, mostravam a fragilidade das hipóteses que apresentara.²⁶⁶ Em todo o caso, seu livro contém pontos que

263 John H. Elliott. *The Old World and the New 1492-1650*. London: Cambridge University Press, 1970, p.14.

264 No caso de Michel de Montaigne, as informações para seu livro baseavam-se na *História das Índias* do cronista Francisco López de Gómara. No entanto, tendo acesso somente a edição francesa de 1584, o filósofo francês foi tão impactado e influenciado que alterou sua abordagem da questão da conquista e colonização. John H. Elliott. *O Velho Mundo e o Novo: 1492-1650*. Tradução Maria Lucília Filipe. Lisboa: Editorial Quierco, 1984 [1970], p. 24.

265 John H. Elliott. *The Old World and the New 1492-1650*. Cambridge: University Press, 2000 [1970], p. xi-xii.

266 De acordo com Elliott, os avanços no tema que propôs encontram-se, primeiro, em uma conferência internacional realizada em Los Angeles (1975) e na sua publicação em anais. Cf. Fredi Chiappelli; Michael J.B. Allen; Robert L. Benson (eds.). *First Images of America: The Impact of the New World on the Old*. 2 Vol. Berkeley, California, USA: University of California Press, 1976. Com a aproximação do quinto centenário da “Descoberta da América”, em 1991, seguiu-se com a conferência *America in European Consciousness, 1493-1750*, e a subsequente publicação: Karen Ordahl Kupperman (ed.). *America in European Consciousness, 1493-1750*. Chapel Hill; London: University of North Carolina Press, 1995. Accessed July 28, 2020. www.jstor.org/stable/10.5149/9781469600147_kupperman. Por fim, tem-se o monumental livro da *John Carter Brown Library*. Cf. John Alden; Dennis Channing Landis (eds.). *European Americana: a chronological guide to works printed in Europe relating to the Americas 1493-1776*. 6 vol., New Canaan: Readex Books, 1980-1998. Além dessas críticas, também há trabalhos sobre outros locais da Europa e sua reação à

merecem ser destacados.

De acordo com ele, o tema do impacto da América na Europa teve uma evolução variada. No século XVIII, esse debate era conduzido por autores preocupados mais com a defesa de preconceitos pessoais da natureza do homem e da sociedade do que com a realização de uma perspectiva histórica criteriosa que tratasse da contribuição do Novo Mundo no desenvolvimento econômico e cultural da Europa. Este cenário alterou-se com a publicação de *Cosmos* (1845), por Alexander von Humboldt, pois houve uma reação por parte dos europeus, especialmente dos espanhóis, sobre o mundo estranho da América. A partir de então, esses escritores passaram a inseri-la na grande síntese histórica e geográfica, além de realizarem alguns estudos reflexivos sobre o significado da revelação do Novo Mundo ao Velho.²⁶⁷ Após este breve despertar, haveria um novo retrocesso.²⁶⁸

A análise de Elliott corrobora com aquela realizada sobre a historiografia das expedições de Sebastião Caboto e Diego García feitas no capítulo anterior. O tema principal daqueles estudos convergiu sempre para os feitos de descobrimento e colonização realizados pelos homens europeus no Novo Mundo e como suas ações implicam na aquisição de um novo domínio castelhano no além-mar. O aprendizado obtido com os nativos e sua influência no pensamento europeu não é levado em conta ou ganha pouco destaque. Diferente dessa postura, deve-se frisar que a participação das populações originárias foi crucial. No caso aqui estudado, como será explorado no quarto capítulo, a passagem pela costa da terra do Brasil e o contato com os indígenas e europeus fixado nela revelou-se um contributo decisivo para a alteração dos planos das armadas, além de um aprendizado com a diversa sociedade guarani e outras localizadas no espaço platino.

Retornando a Elliott, outra passagem de destaque é a comparação estabelecida entre os diferentes processos de reação que a Europa teve em relação ao Islã e à América. Essa tentativa de entendimento é “(...) uma intrincada história da interação e do preconceito, da perplexidade e da indiferença, numa progressão não linear, mas numa série de avanços e recuos”.²⁶⁹ Consequentemente, a comparação com duas sociedades diversas da europeia levou a uma reavaliação de seus pensadores. Baseado no ensaio de Peter Winch, Elliot afirma que o estudo de outro modo de vida implica em um

América. Para o caso dos neerlandeses, que reagiram as ações dos seus conterrâneos no mundo atlântico e em especial no Brasil, que também desfaz algumas hipóteses do livro de John Elliott, ver a resenha do livro *Amsterdam's Atlantic* de Michel van Groesen: Victor Bertocchi Ferreira. “O Mundo Atlântico pelo prisma da Opinião Pública”. *Revista de História* (São Paulo), nº178, 2019. Disponível em: <https://orcid.org/0000-0002-5918-0144>

267 John H. Elliott. *O Velho Mundo e o Novo: 1492-1650*. Tradução Maria Lucília Filipe. Lisboa: Editorial Quierco, 1984 [1970], p.11 e 12.

268 John H. Elliott. *O Velho Mundo e o Novo: 1492-1650*. Tradução Maria Lucília Filipe. Lisboa: Editorial Quierco, 1984 [1970], p.12 e 13.

269 John H. Elliott. *O Velho Mundo e o Novo: 1492-1650*. Tradução Maria Lucília Filipe. Lisboa: Editorial Quierco, 1984 [1970], 26.

alargamento do seu. Isso resulta, então, na inclusão desse outro modo dentro dos limites conhecidos por esses indivíduos. A dimensão das possibilidades de vivência humana torna-se bem mais amplos, o que gera novas reflexões no pensamento.

Em complemento a esse raciocínio, Elliott aponta como o humanista castelhano Fernán [ou Hernán] Pérez de Oliva expõe uma solução ao impasse desafiador da assimilação do outro.²⁷⁰ Segundo ele:

Los reyes, agradeciendo el gran servicio que de Colón habían recibido, quisieron que fuese almirante de toda su navegación y mandaron adornarle tres naves y quince carabelas, y en ellas mil y doscientos peones armados y algunos a caballo, y con ellos todos los artifices que para el edificio y uso de una ciudad es menester. En aquellas naves iban todas las simientes de yerbas, plantas y animales que nosotros más usamos, para que en aquella tierra extraña se multiplicasen y fuese codiciosa a nuestros navegantes, si en ella el oro algún tiempo hubiese fin. Colón entonces, con otros muchos hombres de autoridad, que le siguieron movidos de ver las novedades grandes que él en España había contado, partió de España ano siguiente de la primera navegación, a mezclar el mundo y a dar aquellas tierras extrañas forma de la nuestra.²⁷¹

O trecho pertence ao primeiro parágrafo da segunda narrativa de Pérez que aborda os preparativos de Colombo para sua segunda viagem ao Mar Oceano (ocorrida entre 25 de setembro de 1493 a 11 de junho de 1496). A ação de *mezclar el mundo* e dotar as terras *extrañas forma de la nuestra* resultam da observação dos preparativos para essa nova viagem. Os elementos inseridos nas 18 embarcações seriam os garantidores da reprodução do sistema de vida castelhano, após a edificação e manutenção de uma cidade nas Antilhas. Além disso, caso o ouro – principal atrativo econômico das ilhas – não mais fosse encontrado, o carregamento de sementes garantiria outra economia conhecida para o sustento dos homens enviados ao novo assentamento. Assim, com base nas palavras de Pérez, a origem do projeto colonizador já se encontrava preconizado com o entendimento que os castelhanos necessitavam reproduzir seu modo de vida.

Dessa forma, pode-se apontar que o pensamento de Perez visa uma assimilação das Índias propondo torná-las uma outra Europa. Nesse projeto, os nativos não são contemplados. Além disso, de acordo com Bertrand Westphal, o termo “invenção”, dentro do sentido compreendido pelo autor quinhentista, remeteria mais a uma retórica do que uma técnica ou descoberta geográfica. Significaria

270 Conferir a biografia de Fernán Pérez de Oliva em: Pedro Ruiz Pérez. “Fernán Pérez de Oliva”. *Real Academia de la Historia*, Madrid. Acessado em julho de 2020. Disponível em: <http://dbe.rah.es/biografias/5458/fernan-perez-de-oliva>.

271 Em seu livro, Elliot citou apenas as últimas palavras do parágrafo “*a mezclar el mundo y a dar aquellas tierras extrañas forma de la nuestra*”. Optou-se aqui por reproduzir todo o trecho para acompanhar o raciocínio desenvolvido pelo escritor quinhentista. Cf. Fernán Pérez de Oliva. *Historia de la invención de las Indias*. Transcripción de Miguel Andúgar Miñarro. Biblioteca Saavedra Fajardo, Madrid, 2015, p.8. Disponível em: <https://www.saavedrafajardo.org/Archivos/invencionindias.pdf>. Esta edição eletrônica baseia-se em: Fernán Pérez de Oliva. *Historia de la invención de las Yndias*. Ed. de J. J. Arrom. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1965.

conceder um aspecto familiar, um nós, a algo que ainda não está lá.²⁷² Assim, essa ideia propagada pelo humanista espanhol quinhentista dilata os sentidos de uma “invenção da Índias”. Certamente O’Gorman não conhecia esse autor e seu manuscrito, pois foi trazido a público somente em 1965 e considerado a primeira crônica do descobrimento e conquista escrita em espanhol.²⁷³

Assim, por mais que os eruditos europeus pensassem a colonização enquanto uma reprodução de seu habitat, as características das novas terras, suas populações indígenas, sua fauna e flora, condicionariam o estabelecimento dos povos provindos da Europa. Considerar a importância desse “outro” torna-se fundamental para uma reavaliação das expedições que transitaram pela América. Nesse sentido, vários estudos procuraram ressaltar essa temática.

Walter Mignolo e o lado obscuro do Renascimento

Fruto de uma expansão da reflexão presente em um artigo publicado em 1992, o livro *The Darker Side of Renaissance* (1995), de Walter Mignolo, oferece uma interpretação para as questões ligadas à apropriação do espaço americano pelos europeus, no século XVI.²⁷⁴ Nele, o autor discute as ligações intrínsecas entre o Renascimento e aquilo que qualifica como seu lado obscuro ou mais sombrio, a colonização da América. Partilhando do pensamento do filósofo argentino Enrique Dussel, o objetivo do autor é estudar a colonização da linguagem, das memórias e do espaço no momento em que a “Quarta Parte” do mundo emergiu na consciência europeia. Destarte, procura oferecer uma visão do Renascimento espanhol, bem como europeu, na perspectiva de suas colônias juntando-se aos esforços para se pensar os limites desse movimento, traçados nos estudos sobre a Primeira Modernidade.²⁷⁵ Nas três partes que compõem seu livro, sobre a linguagem, memória e espaço, há a inserção das lógicas dos nativos realizadas em paralelo aos esforços da metrópole.

Sobre o processo de colonização, Mignolo afirma que seu estabelecimento não se deu pelo emprego da violência no momento da conquista, mas ele ocorreu pelas formas de atribuição de significados e sentidos espaciais impostos aos povos subjugados. Ou seja, o reino de Castela barrou as lógicas de saber dos nativos americanos nos espaços de produção do conhecimento. A população precisou aprender a linguagem e as lógicas de entendimento espacial impostas pelos colonizadores.

272 Bertrand Westphal. *The plausible world: a geocritical approach to space, place, and maps*. Translated by Amy D. Wells. New York: Palgrave Macmillan, 2013, p.109.

273 Cf. Hernán Pérez de Oliva; José Juan Arrom. *Historia de la invención de las Indias*. México: Siglo XXI, 1991.

274 Cf. Walter Mignolo. “The Darker Side of the Renaissance: Colonization and the Discontinuity of the Classical Tradition.” *Renaissance Quarterly*, vol. 45, nº4, 1992, pp. 808-828. Disponibilizado por Jstor em: <https://www.jstor.org/stable/2862638>; Walter Mignolo. *The Darker Side of the Renaissance: literacy, territoriality and colonization*. Ann Arbor, Michigan USA: The University of Michigan Press, 1998 [1995].

275 Walter Mignolo. *The Darker Side of the Renaissance: literacy, territoriality and colonization*. Ann Arbor, Michigan USA: The University of Michigan Press, 1998 [1995], p.1.

No sexto capítulo de seu livro, “*Putting the Americas on the Map: Cartography and Colonization of Space*”, Mignolo estuda os esforços feitos pelos homens de letra e geógrafos da Europa para colocar as Américas nos mapas.²⁷⁶ Dedicar-se ainda ao estudo do Conselho de Índias, instituição que buscou o mapeamento, a nomeação e administração das Índias no reinado de Felipe II de Castela, e, simultaneamente, traz a concepção do primeiro plano territorial e “mapeamento” na perspectiva dos ameríndios da região do México. Ao tratar da questão da representação da América nos mapas, o semiólogo argentino inicia com a reflexão sobre a imagem do mundo que um europeu erudito possuiria no final do século XV. Ela provavelmente se assemelharia ao mapa de Henricus Martellus (c.1490). Entretanto, rapidamente seria complementada, já em 1493, pelas informações trazidas por Colombo das ilhas antilhanas, como demonstrado em um mapa atribuído a ele.

Em paralelo a essa súbita, mas rápida transformação imagética, Mignolo se pergunta sobre qual a imagem os ameríndios teriam sobre o mundo antes e depois do contato. Ele conclui que, diferentemente dos europeus, uma pessoa educada na Mesoamérica ou nos Andes não teve a oportunidade e nem o tempo para adaptar sua visão do universo quando a nova informação atingiu seus domínios culturais. Por outro lado, “*Europeans were much better prepared to register, organize, and disseminate new information*”. A adição de uma “Quarta Parte” do mundo exemplifica a maior facilidade desse processo.²⁷⁷

Na sequência, Mignolo atribui a O’Gorman a responsabilidade pela relativização da perspectiva do observador europeu, até então entendida como “o” ponto de vista de como o mundo realmente era. Ao reproduzir o raciocínio do historiador mexicano, ele afirma que a América não era uma entidade no meio do oceano desconhecido que esperava ser descoberta, mas foi o produto de uma invenção europeia. O autor esclarece que a massa de terra existia e os ameríndios possuíam suas próprias concepções territoriais e representações cosmológicas, porém não eram “americanos” porque América, como forma de conceber as quatro partes do mundo, ainda não existia.²⁷⁸

Ainda segundo ele, a crescente consciência europeia sobre a parte antes desconhecida tornou-se um fator decisivo no processo de interação do desconhecido ao conhecido. O esforço para descrever o

276 “Américas” é a forma utilizada nos Estados Unidos que engloba as “duas partes” do continente: a América Latina e América Anglo-Saxônica. Enquanto a forma no singular, “América”, passou a identificar aquele estado-nação. Para as discussões sobre os conceitos de América e América Latina, criados no século XIX, ver: João Ferres Jr. “*Latin America como conceito: a constituição de um outro americano*”. *Teoria e sociedade*, nº11.2, 2003, pp.18-41; Rafael Leporace Farret; Simone Rodrigues Pinto. “*América Latina: da construção do nome à consolidação da ideia*”. *Topoi*, v.12, nº23, jul-dez, 2011, pp.30-42; Pedro de Araujo. “*A Latinidade do Conceito de América Latina*”, *Geografia*, vol. 14, nº 27, 2012, pp.46-75.

277 Walter Mignolo. *The Darker Side of the Renaissance: literacy, territoriality and colonization*. Ann Arbor, Michigan USA: The University of Michigan Press, 1998 [1995], p. 262.

278 *Idem*, pp. 263-264.

outro forçou uma redefinição do conceito de si contribuindo, assim, com a construção da ideia de uma “Europa” em paralelo ao processo de invenção do Novo Mundo. Entre 1507 e 1508, Johannes Ruysch publicou seu *Universalior cogniti orbis tabula ex recentibus confecta observationi*, em Roma, quatro anos após a publicação de *Mundus Novus* (1503), de Américo Vespúcio. Usando os mesmos pressupostos da carta do florentino, o mapa de Ruysch referencia um “novo” mundo mais do que “desconhecido”. Para Mignolo, a presença dessa denominação em ambos os exemplares demonstra a arrogância desses interlocutores ao não reconhecerem esse “novo” como sendo desconhecido para eles, ou seja, não admitindo ser esse o seu ponto de vista.²⁷⁹

A denominação de “América” dada ao continente, atribuída por Martin Waldseemüller em sua cosmografia e mapa-múndi (1507) e adotada por Petrus Apianus na publicação de sua versão deste mapa (1520), demonstra o caráter desta ação produzida na cultura ocidental. Segundo Mignolo o ato de nomear o novo continente revela o caráter de “invenção” empreendido na cultura europeia.²⁸⁰ Criado a partir do conjunto de terras desconhecidas pelos europeus, o novo ente geográfico reformularia o conhecimento não só das regiões ignoradas, mas também da própria ideia de Europa e da antiga divisão cosmográfica do mundo em três partes (Ásia, Europa e África). O texto de Fernán Pérez de Oliva, citado por John Elliott e comentado acima, usa o nome “Índias Ocidentais”, a forma original que a Coroa de Castela encontrou para mesclar tanto seu vínculo inicial com as Índias dos antigos, como acreditava-se no início, quanto à descoberta de sua singularidade com a adição do termo “ocidental”.

De volta ao semiólogo argentino, a continuação desse processo de reconhecimento do novo ente deu-se em 1540, quando Sebastian Münster publicou seu *Novus orbis* em que estende a América tanto para o polo Norte quanto para o polo Sul. Por volta de 1555, a imagem do mundo começou a parecer ao hipotético europeu, proposto pelo autor, muito próxima daquelas que as pessoas do mundo contemporâneo possuem. Assim, da mesma forma como o Oriente Médio estudado por Edward Said é um produto ocidental, para Mignolo, a inserção da América nos mapas não deu-se apenas geograficamente, mas comportou também uma ação política revelada tanto pela sua designação quanto pela representação dos bárbaros que lá viviam.²⁸¹ Com isso, sua análise dessa assimilação do Novo Mundo pelos europeus, no final do século XV e na primeira metade do século XVI, demonstra ambos os lados do Renascimento: um que busca forjar a inserção cosmográfica intelectual de um novo ente geográfico; e outro que estigmatiza e inferioriza as populações nativas por meio de suas representações.

Recentemente, Mignolo explorou novamente este tema em sua publicação ensaística intitulada

279 Walter Mignolo. *The Darker Side of the Renaissance: literacy, territoriality and colonization*. Ann Arbor, Michigan USA: The University of Michigan Press, 1998 [1995], pp.264-265.

280 *Idem*, p. 266.

281 *Idem*, p. 269.

La Idea de América Latina: la herida colonial y la opción decolonial (2005). Ao analisar os discursos coloniais e imperiais da “ideia” de América e América Latina, ele busca compreender a geopolítica do conhecimento desde a perspectiva da *colonialidade*, entendida como a contrapartida da Modernidade. Segundo o semiólogo, utilizar essa perspectiva significa compreender a existência do continente americano intimamente ligado à história colonial.²⁸² No capítulo “*América: la expansión cristiana y la creación moderna/colonial del racismo*”, dedica-se a explicar a política da divisão continental para entender o porquê da localização da América Latina na periferia do Ocidente. Nesse sentido, ao retomar muitas das suas interpretações presentes em *The Darker Side of the Renaissance*, ele demonstra como, após as viagens colombinas, as operações cosmográficas do início do século XVI resultaram na invenção da “Quarta Parte” do mundo pelos europeus.²⁸³

Há um destaque ainda maior ao mundo ameríndio e as suas concepções culturais. A partir da reflexão de que a América, enquanto ideia continental aglutinadora de uma grande diversidade de povos, não estava presente nos mapas dos povos do vale do *Anáhuac* (território mexica), do *Tawantinsuyu* (território inca) e *Aby-Yala* (atual Panamá). Bem como os relatos sobre o “descobrimento” não pertenciam aos seus habitantes, mas sim aos europeus.²⁸⁴ Assim, o autor chama a atenção para se pensar as concepções geográficas dos povos que viviam na “América” antes da chegada dos europeus que não abarcavam a totalidade da Quarta Parte.

A crítica realizada por Mignolo demonstra que as pesquisas relacionadas com o conhecimento do mundo pelos europeus, no século XVI, necessita atentar-se às inter-relações destes com as populações nativas da América. Os atos de nomear precisam ser ressignificados questionando o porquê optou-se por tais designações. Nesse sentido, o uso dos topônimos rio Paraná, Paraguai e Uruguai, contemporâneos às expedições de Caboto e García, ganharam sobrevida mesmo com a intervenção europeia a consolidar o nome “rio da Prata” ao curso hídrico maior.

Essa crítica voltada ao esquecimento das questões relacionadas aos povos nativos no processo de reconhecimento, conquista e colonização da América não foi a única reflexão do processo de assimilação do continente ao pensamento europeu. O debate prosseguiu com o destaque para o alerta de

282 De acordo com Mignolo, “*Con ‘perspectiva de la colonialidad’, quiero decir que el punto de observación se ubicará en la historia colonial que dio forma a la idea del continente americano. Me refiero al proceso como una excavación y no como una arqueología, porque es imposible sacar a la luz sin más la colonialidad en tanto esta forja los procesos implícitos en la modernidad y es forjada por ellos. Después de todo, el continente americano existe sólo como una consecuencia de la expansión colonial europea y los relatos de esa expansión desde el punto de vista europeo, es decir, la perspectiva de la modernidad.*” Walter Mignolo. *La Idea de América Latina: la herida colonial y la opción decolonial*. Traducción de Silvia Jawerbaum; Julieta Barba. Barcelona: Editorial Gedisa, 2007 [2005], p.16.

283 Walter Mignolo. “América: la expansión y la creación moderna/colonial del racismo” In: *La Idea de América Latina: la herida colonial y la opción decolonial*. Traducción de Silvia Jawerbaum; Julieta Barba. Barcelona: Editorial Gedisa, 2007 [2005], pp.27-74.

284 *Idem*, p.28.

que da mesma forma como os nativos, o entendimento do surgimento do novo continente também foi percebido de maneiras diferentes nos vários reinos e repúblicas da Europa.

Ricardo Padrón e o espaço por meio das palavras

Nesse sentido, o livro *The Spacious Word: cartography, literature, and empire in the early modern Spain* (2004), escrito por Ricardo Padrón, contribuiu com o estudo das particularidades da incorporação da América ao pensamento europeu. Ele explora a literatura cartográfica – iconográfica e discursiva – produzida pela cultura ibérica, que coincide com o período do início de maior produção cartográfica no ocidente direcionada à literatura cartográfica do vasto *corpus* da Espanha americana. São os textos escritos por e para pessoas de linhagem hispânica que eram ligadas à América. Assim, Padrón realiza um exame de como a narrativa histórica do século XVI espanhol representou o “Império” junto às novas terras encontradas e como este conjunto está imerso na discussão sobre a “invenção da América”. Processo esse que, de acordo com o autor, não é nem linear e nem monolítico e depende diretamente dos agentes envolvidos em sua descrição.²⁸⁵

Para chegar a tal conclusão, Padrón retoma as ideias iniciadas por O’Gorman e afirma que a América não pode ser entendida como um objeto natural e puro a ser avaliável pelo conhecimento por meio de uma inspeção, mas, de forma contrária:

*“America” is indeed a slice of the natural word, but it is one that has been cut from the globe by a particular people, at a particular time, interested for particular reasons in carving the world up in the first place. Its invention, moreover, represented the culmination of years of exploration in the New World and reflection in the Old.*²⁸⁶

Assim, o processo de invenção da América necessitou de muitos anos para se formar na cultura ocidental. Ele não pode ser entendido apenas pelo produto resultante da confecção de Martin Waldseemüller, mas consiste na compreensão diferenciada dessa criação gerada por um conjunto diversificado de indivíduos. Destarte, a análise desse processo está intimamente ligada ao “remapear” da imaginação europeia que conecta três aspectos: a revolução cartográfica, no início da era moderna; um “mapeamento” cultural; e as profundas mudanças na concepção europeia de si e do mundo. Dessa forma, para Padrón, a América espanhola constitui-se como exemplo ideal para o exame da emergência do mapa na imaginação do império.²⁸⁷

285 Ricardo Padrón. *The Spacious Word: cartography, literature, and empire in the early modern Spain*. Chicago, USA: The University of Chicago Press, 2004, p.12.

286 *Idem*, p.19.

287 *Idem*, p. 20.

Derivados dos estudos de O’Gorman, Padrón menciona uma série de estudiosos que enfatizaram a natureza prolongada do processo de invenção da América: entre as primeiras inovações, em que se incluem a de Waldseemüller, e o tardio projeto intelectual que aglutinou o continente e todas as coisas americanas nas diversas áreas do saber, como a Geografia universal, a História Natural, a Política, a Teologia e outras. É um processo dependente de vários agentes e sem um fluxo unidirecional. Como exemplo, o autor cita o artigo de Michael Ryan, “Assimilating New Worlds in the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, em que há a afirmação de que a assimilação europeia localizou exóticos dentro de um discurso de familiaridade. Assim, essa incorporação do Novo Mundo relacionava-se diretamente à sua domesticação.²⁸⁸

Além disso, continua Padrón, os mapas não foram os únicos tipos de discurso envolvidos nesse processo, apesar de O’Gorman pouco explorar esse aspecto. A história, a literatura, a pintura, a arquitetura entre outros contribuíram mutualmente nesse esforço cultural. Os textos discursivos também estão inclusos nesse movimento, pois são as fontes principais de sua análise. Assim, Padrón examina como as narrativas históricas, ao longo do século XVI espanhol, foram feitas e porque não podem ser ignoradas ao se discutir a invenção da América. Segundo ele, “*historical narratives make their contribution not only by characterizing the other or by emplotting the historical relationships between self and other but, more fundamentally, by mapping the regions in which their stories unfold.*”²⁸⁹ Esse mapeamento é feito por meio da *descrição* com o mesmo sentido de *emplotment*, ou seja, implica no encontro entre o dado e a expectativa, entre a observação e a suposição culturalmente contingente sobre a produção do significado.

Assim, enquanto o *emplotment* é responsável por moldar o tempo nas narrativas, a *descrição* desenha limites, fazendo lugares fora pertencerem a locais diferentes. Assim, Padrón afirma que seu livro trata sobre cartografia entendida como mapeamento. Ou seja, cartografia em um sentido amplo: “(...) *as a form of cultural work that is carried out by maps, yes, but also by other kinds of texts in*

288 Ricardo Padrón. *The Spacious Word: cartography, literature, and empire in the early modern Spain*. Chicago, USA: The University of Chicago Press, 2004, p. 21; Para o artigo de Michael Ryan, ver: Michael T. Ryan. “Assimilating New Worlds in the Sixteenth and Seventh Centuries”. *Comparative Studies in Society and History*, vol. 23, nº4, oct. 1981, pp. 519-538. Disponível por JSTOR em: <https://www.jstor.org/stable/178392>.

289 *Idem*, p. 21. “Emplotting” é um termo que foi concebido por Paul Ricoeur que estaria relacionado com a estrutura da narrativa como parte da *Mimesis2*: “(...) the kingdom of the *as if*’ Narrative emplotment brings the diverse elements of a situation into an imaginative order, in just the same way as does the plot of a story. Emplotment here has a mediating functions. It configures events, agents and objects and renders those individual elements meaningful as part of a larger whole in which each takes a place in the network that constitutes the narrative’s response to why, how, who, where, when, etc.” Kim Atkins. “Time and Narrative” In: “Paul Ricoeur (1913-2005)”. *Internet Encyclopedia of Philosophy*, 2020. Acessado em julho de 2020. Disponível em: <https://iep.utm.edu/ricoeur/> ; Ricardo Padrón utiliza a versão de Hyden White desse conceito.

which we can identify a crucial cartographic dimension.”²⁹⁰ Na sequência, aponta que tanto os mapas modernos quanto as histórias reforçam o que O’Gorman chamou de *metageografia* da cultura europeia. Conceito que ganhou uma definição mais precisa dada pelos autores Martin Lewis e Kärin Wigen, no livro *The Myth of Continents: a critique of metageography*. Segundo eles:

*By metageography we mean the set of spatial structures through which people order their knowledge of the world: the often unconscious frameworks that organize studies of history, sociology, anthropology, economics, political science, or even natural history.*²⁹¹

Para cunhá-lo, Lewis e Wigen explicam que partiram da *metahistory* [metahistória] de Hayden White, embora com uma alteração de sentido. Enquanto o conceito do historiador estadunidense refere-se às profundezas das *estruturas poéticas* através das quais a história é traçada e suas narrativas são expressas, “*our concerns are more prosaic; we are largely interested in the primary spatial structures around which we habitually conceptualize global geography*”. O interesse dos autores recai sobre o estágio geográfico que as “metanarrativas” são exibidas. Nesse sentido, eles apontam que as metanarrativas históricas implicam, em algum nível, em metaestruturas [*metastructures*] espaciais, embora muitos autores falhem em reconhecer. O exemplo fornecido é extraído do próprio livro *Metahistória* (1973) de Hayden White. Segundo eles, o estudo é construído em torno de uma visão global inteiramente convencional, que diferencia absolutamente o “mundo ocidental”, dos “homens ocidentais” com sua modernidade e industrialismo, do restante do planeta.²⁹² Padrón menciona que esses autores afirmam que o discurso se baseia em um conjunto de assuntos lógicos prioritários sobre o espaço e a geografia. Tais assuntos estabelecem os parâmetros do discurso em maneiras que são ativadas ou desativadas, mas sua importância e sua arbitrariedade muitas vezes não são reconhecidas.²⁹³

Seguindo a crítica de Walter Mignolo, Padrón reafirma a ignorância de O’Gorman para com as metageografias dos povos ameríndios. No entanto, assim como o semiólogo argentino, ele concorda que o trabalho do historiador mexicano contribuiu para relativizar o conhecimento europeu sobre a América tirando-lhe o aspecto científico. Assim, esse mecanismo de invenção afetou não somente o

290 Ricardo Padrón. *The Spacious Word: cartography, literature, and empire in the early modern Spain*. Chicago, USA: The University of Chicago Press, 2004, p. 26.

291 Ricardo Padrón. *The Spacious Word: cartography, literature, and empire in the early modern Spain*. Chicago, USA: The University of Chicago Press, 2004, p. 26; Para conferir a citação original, ver: Martin W. Lewis; Kären E. Wigen. *The Myth of Continents: a critique of metageography*. Berkeley/ Los Angeles/ London: University of California Press, 1997, p.ix.

292 Nota 2 do *Preface* em: Martin W. Lewis; Kären E. Wigen. *The Myth of Continents: a critique of metageography*. Berkeley/ Los Angeles/ London: University of California Press, 1997, p.207.

293 Ricardo Padrón. *The Spacious Word: cartography, literature, and empire in the early modern Spain*. Chicago, USA: The University of Chicago Press, 2004, p. 26.

imaginário das populações nativas do Novo Mundo, mas também dos próprios europeus que a criaram.²⁹⁴

Na sequência, Padrón estabelece suas diferenças em relação ao historiador mexicano. A primeira refere-se ao entendimento sobre o ente criado pelos europeus. Apesar dos cronistas e historiadores castelhanos compreenderem aquelas terras como um continente, o autor afirma que nenhum deles partilha a denominação dada por Waldseemüller. Os títulos de livros mencionam a moral e história natural das “Índias”. Essa diferença de nomenclatura evidencia um entendimento diferenciado. Assim, para o autor, “América” é uma entidade inventada e entendida como natural, já “as Índias”, por contraste, é uma entidade política que remetia às terras no além-mar pertencentes à Coroa de Castela. Nelas, incluía-se não apenas a América, mas também as Filipinas e, por vezes, as ilhas das Especiarias. Para diferenciarem-se das possessões portuguesas asiáticas “das Índias”, elas chamavam-se “Índias Ocidentais”.²⁹⁵

Além disso, os textos dos cronistas castelhanos não podem ser compreendidos enquanto uma monolítica consciência europeia que “inventa” a América de uma vez por todas. Suas metageografias representam mais assuntos localizados, estruturas espaciais que fundamentam o que se pode ou não dizer das Índias, desenham e redesenham os continentes com suas especulações geográficas. Embora todos precisem a invenção da América como componente do império espanhol, há discordância em relação a sua geografia específica e, ao mesmo tempo, sobre a natureza da América e a justificativa de sua conquista pela Espanha.²⁹⁶ Assim, por mais que essa invenção significasse um dos fundamentos da Modernidade, como afirmou O’Gorman, Padrón aponta também a redescoberta da *Geographia* de Ptolomeu, no século XV, e junto a ela, uma estrutura cartográfica gradeada em latitude e longitude. Essa composição possibilitou uma nova configuração do antigo *orbis terrarum* em um *globo terrestre*, antes mesmo daquele processo de criação do novo ente geográfico. Ou seja, uma revolução cartográfica que também possibilitou a expansão do mundo representável por meio dos mapas.²⁹⁷

Portanto, com uma reflexão que parte das ideias de Walter Mignolo, Padrón afirma que, com a racionalização geométrica do espaço e a história do encontro entre a Europa e a América, a Modernidade que se apresenta tanto científica quanto imperialista deu origem a um fenômeno gêmeo da cartografia renascentista e da invenção da América.²⁹⁸ Destarte, como será analisado nesta tese, a

294 Ricardo Padrón. *The Spacious Word: cartography, literature, and empire in the early modern Spain*. Chicago, USA: The University of Chicago Press, 2004, p. 27.

295 Ricardo Padrón. *The Spacious Word: cartography, literature, and empire in the early modern Spain*. Chicago, USA: The University of Chicago Press, 2004, p.28.

296 *Idem*, p.29.

297 *Idem*, p.37-40.

298 *Idem*, p.40.

organização e execução das armadas de descobrimento utilizam-se de uma cartografia não só visual, mas textual. A descrição espacial é parte fundamental das capitulações, documentos oficiais que estabeleciam os acordos entre a Coroa de Castela e os capitulantes para a organização e execução das armadas destinadas ao ocidente do Atlântico. Analisar as bases geográficas desses acordos é seguir a crítica aberta pelo historiador vinda na sequência das proposições de Henri Lefebvre.²⁹⁹

A crítica de Padrón, que trouxe novas questões ao debate do encontro da América pelos europeus, surgiu no mesmo período que outra importante contribuição. Como visto no primeiro capítulo, os estudos nessa temática tendiam a visualizar apenas os recortes nacionais dos acontecimentos na Primeira Modernidade. Isso contribuiu para uma limitação na observação do fenômeno das navegações planetárias. Cada pesquisador, que se vinculava ao seu estado-nação, dedicava-se a um pequeno recorte, e assim, a dimensão global do evento se perdia.

Serge Gruzinski e uma história global no século XVI

Essas críticas são provenientes do historiador francês Serge Gruzinski. Entre seus vários estudos, destaca-se aqui o livro *A Águia e o Dragão: ambições europeias e mundialização no século XVI* (2015 [2012]).³⁰⁰ Seu objetivo é fazer uma história global do século XVI, que traga uma outra maneira de interpretar o Renascimento. Uma história que não reproduza as lógicas europeias de suas conquistas pelo mundo, mas que as relativize e busque uma compreensão em conjunto com todas aquelas civilizações com as quais se relacionaram. Para tanto, ele aponta que as histórias nacionais ou imperiais que obstaculizam uma abordagem global devem ser superadas.

Com esse intuito, Gruzinski analisa os primeiros contatos dos europeus ibéricos com duas civilizações encontradas nas viagens ultraoceânicas, no mesmo processo histórico de busca das Índias. De um lado, o contato dos espanhóis com os mexicas (conhecidos imprecisamente na historiografia como astecas) – a Águia, e de outro, os portugueses que fizeram contato com os chineses – o Dragão. Assim, propõe o entendimento das reações ao encontro entre essas civilizações e interpreta as escolhas que resultaram na falha da conquista portuguesa da China e no êxito espanhol no domínio do México. É um estudo que visa superar a ideia de um triunfo europeu como fora apontado por grande parte das historiografias nacionais. Ao realizar um balanço geral das perdas e ganhos dos europeus em diferentes partes do orbe, o autor reavalia as ações dos envolvidos.

As fontes analisadas pelo historiador francês são quase exclusivamente textuais e englobam um campo vasto. Elas estão relacionadas diretamente com as duas viagens acompanhadas por ele: a

299 Henri Lefebvre. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell, 2004 [1993].

300 Serge Gruzinski. *A Águia e o Dragão: ambições europeias e mundialização no século XVI*. Tradução: Joana Angélica D'Ávila Melo. São Paulo: Companhia das Letras, 2015 [2012], 400pp.

campanha dirigida por Hernán Cortés ao México-Tenochtitlán, em 1519; e a embaixada do emissário português Tomé Pires recebida na China pelo imperador Zhengde, em 1520. Além disso, ainda contempla cartas produzidas entre membros da monarquia hispânica, em que discutem seus planos de expansão para o Pacífico e o extremo oriente.

Na introdução, Gruzinski critica a imagem ilusória criada sobre a expansão ibérica, no século XVI, como sendo uma “progressão inelutável dos europeus”, mesmo ressaltando suas virtudes ou condenando suas ações. Pois, essa imagem “resulta de uma visão linear e teleológica da história que continua a aderir à pena do historiador e ao olho do leitor”³⁰¹. A globalização, entendida por ele como a “(...) proliferação de todos os tipos de vínculos entre as partes do mundo que até então se ignoravam ou se relacionavam com enorme distanciamento”, também é alvo de equívocos.³⁰² No século XVI, ela compreendia a Europa, a África, a Ásia e o Novo Mundo, onde ocorreram interações sem precedentes entre suas populações. Diferente da possibilidade da atribuição de um “descobrimento” da América, que pode ser creditada a personagens como Colombo ou Hernán Cortés, no caso da globalização, aponta que ela não tem um autor. Seus efeitos, a partir da iniciativa ibérica, são respondidos em escala planetária. Histórias múltiplas se misturam e seu choque provoca até atos imprevisos e inconcebíveis.

De acordo com Gruzinski, existe relações entre a globalização atual com aquela do período quinhentista, mas esses dois fenômenos não podem ser entendidos por meio de uma ligação direta ou de maneira linear. No século XVI, a história humana ocorre num cenário global em que as conexões entre as partes do mundo são aceleradas. Há interações entre a Europa e o Caribe, desde 1492; a cidade de Lisboa e a região chinesa de Cantão, desde 1513; e a cidade de Sevilha e o México, desde 1517, entre outras. Desta forma, as novidades encontradas no Novo Mundo e na Ásia são colocadas em paralelo com o reconhecimento das populações americanas e asiáticas.³⁰³

Portanto, a “invenção” da América não está dissociada dos eventos ocorridos em outras partes do orbe. Nesse sentido, ao retirar as capas de sentido postulados por grande parte dos historiadores do século XIX dentro do movimento dos nacionalismos e, assim, procurar compreender o caso das expedições de Sebastião Caboto e Diego García como parte do movimento maior de “busca pela Ásia e o encontro da América” é devolvê-las ao sentido global de suas empresas marítimas.

De volta a Gruzinski, o autor insere uma visão planetária sobre o processo da globalização e também parte do contexto das expedições focadas no estudo dessa tese.³⁰⁴ Segundo ele, o fio condutor a unir as ações paralelas dos ibéricos é a busca pelas “ilhas das especiarias” compreendidas pelas ilhas da

301 *Idem*, p. 16.

302 *Idem*, p. 16.

303 *Idem*, p.19.

304 *Idem*, pp. 55-62.

Banda e o arquipélago de Maluco, localizados no Sudeste Asiático. Nas primeiras nasce a noz-moscada e o macis, enquanto no segundo, o cravo-da-índia. São produtos que movimentam lucros exorbitantes gerando mobilidade às rotas comerciais do Sudeste Asiático ao Mediterrâneo, de Alexandria a Veneza. Assim, tanto as intenções portuguesas no Sudeste Asiático quanto os empreendimentos castelhanos no Novo Mundo não podem ser dissociados da conquista das ilhas das especiarias. “É a questão das Molucas que mobiliza as Coroas de Castela e Portugal, com suas apostas planetárias, suas perspectivas de riqueza inesgotável e seu lote de rivalidades infernais.”³⁰⁵

As armadas dos capitães Caboto e García estão intimamente ligadas a esse movimento ibérico global. No entanto, os estudos que as compreenderam a partir de seu ponto final, ou seja, que as interpretam enquanto primeiras viagens à região platina, na sequência daquela de Solís (1515), acabam por restringir o conjunto de seus significados em relação ao plano original de ligação asiática. Assim, o sentido que as moveu não pode ser pautado pelo resultado final. Todas as variáveis envolvidas na construção do projeto da viagem devem ser estudadas visando a compreensão de como as metageografias, contemporânea aos anseios dos pilotos e da Coroa de Castela, viabilizaram a organização da armada.

Os pesquisadores e seus temas expostos até aqui participaram do debate crítico que evidenciou o campo de investigação acerca do encontro da América e sua incorporação ao pensamento europeu.³⁰⁶ Na sequência, inicia-se o estudo do contexto histórico responsável direto pelo início dos acordos entre os capitães das armadas e a Coroa e as consequentes viagens de descobrimento, que estão intimamente ligados à experiência de Sebastião Caboto e Diego García na década de 1520. Portanto, remontar-se-á às origens do processo ultramarino europeu iniciado na última década do século XV.

2.2 A PROJEÇÃO IMPERIAL PARA O ORIENTE E A EMERGÊNCIA DO ESPAÇO AMERICANO

A iniciativa dos projetos de viagem marítimas dirigidas ao ocidente do Mar Oceano, com o objetivo de atingir uma nova rota para as Índias, esteve a cargo do genovês Cristóvão Colombo. Após oferecer o projeto a diversos monarcas europeus, o navegador conseguiu que sua expedição fosse

³⁰⁵ *Idem*, p.61.

³⁰⁶ Neste debate sobre a incorporação da América ao pensamento europeu, outros autores também contribuíram para a discussão desse processo. Anthony Grafton procurou identificar o momento em que a cultura europeia foi atingida pelo encontro da América e como os dados obtidos pelos viajantes entrou em confronto com o conhecimento dos autores clássicos. Cf. Anthony Grafton. *New Worlds, Ancient Texts: the power of tradition and the Shock of Discovery*. Cambridge/ Massachusetts: Harvard University Press, 1995 [1992]; Anthony Pagden estudou os encontros dos europeus com o chamado “Novo Mundo” e suas implicações numa encontro entre um pensamento não consciente provindo do período medieval diante da consciência do explorador moderno. Assim, o autor estuda diversos momentos dessas relações de interações desde a chegada de Colombo, em 1492, entre a Europa e os “outros”. Cf. Anthony Pagden. *European Encounters with the New World: from Renaissance to Romanticism*. London: Yale university Press, 1998 [1993].

aprovada e financiada pelos Reis Católicos. Porém, antes de ater-se especificamente a capitulação acertada entre ambas as partes, faz-se necessário averiguar as circunstâncias que o levaram a deixar sua cidade natal e a península Itálica e rumar ao reino de Castela. Esse movimento social de migração italiana às outras partes da Europa, em especial à península Ibérica, conecta o Almirante genovês ao veneziano Sebastião Caboto. Nessa migração, junto com a leva de indivíduos houve a circulação de ideias, caso dos projetos marinhos para rotas alternativas às Índias.

Os italianos no Ocidente da Europa

Segundo Jacques Heer, não se pode considerar apenas a atração por aventuras e fortunas em países distantes ou mesmo uma “epidemia” generalizada de fome como promovedores dessa migração italiana. Por volta de 1450, Gênova encontrava-se em uma intersecção de mundos que envolvia laços entre as costas do oriente e ocidente da Europa e do mundo mediterrânico. As terras ocidentais atraíam cada vez mais migrantes enquanto o Oriente teve um movimento inverso. Com o avanço turco e a consequente queda de Constantinopla (1453), várias colônias genovesas na região do Mar Negro foram tomadas: Galata e Pera (1453), Phocaea/Focia (1456), Caffa (1475). Em Quíó, uma das ilhas mais ricas daquelas antigas possessões ligurianas, usada como grande armazém para os mercadores da região oriental do Mediterrâneo, Colombo realizou sua primeira grande viagem. A ilha o seduziu sendo lembrada em duas ocasiões em suas *Relações* transatlânticas, ao sonhar estabelecer uma colônia cristã nas Índias.³⁰⁷

A atração para a migração italiana rumo à península Ibérica, ainda de acordo com Heer, deve-se ao contexto de Reconquista e colonização das terras tomadas dos muçulmanos. No caso do reino de Aragão e da Catalunha, a presença genovesa remontaria ao século XIII e estava ligada ao processo de conquista das ilhas de Maiorca.³⁰⁸ Em Portugal, essa conquista cristã passou pelo oceano estendendo-se ao longo das costas africanas, cada vez mais ao sul, em um longo processo inicial de expansão europeia pelo além-mar.³⁰⁹ Já parte desse movimento, Colombo estaria na cidade de Lisboa, entre 1476 ou 1477,

307 Jacques Heer. *Cristóbal Colón*. Traducción José Esteban Calderón y Ortiz Manasterio. México, D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1992 [1981], p. 55-56.

308 Cf. Magali Gomes Nogueira. *O Manuscrito Espanhol 30 e a Família do judeu Cresques Abraham. Um estudo sobre as fontes da Cartografia maiorquina (séculos XIII-XIV)*. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013, pp.118-119.

309 Sobre os motivos que levaram o reino de Portugal a expandir-se para a costa africana e a história dessa empresa que, ao longo do século XV, passou a ter objetivos maiores, como a ideia do contorno do continente e o acesso ao mercado indiano, ver: Luís Filipe F. R. Thomaz. *De Ceuta a Timor*. Algés: Difel, D.L. 1998; a gênese desse processo também pode ser conferida em: Francisco Bethencourt; K N Chaudhuri. *História da Expansão Portuguesa: a formação do império, 1415-1570*. Vol 1. Lisboa: Temas e Debates, 1998; sobre a economia do reino de Portugal e seu contexto histórico, cf: Vitorino Magalhães Godinho. *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. Lisboa: Dom Quixote, 2007 [1962].

e integrou-se rapidamente não só na colônia genovesa ali estabelecida, mas também na sociedade portuguesa e em sua vida comercial. Após uma viagem à ilha da Madeira e à Gênova, o navegador se casou com uma jovem da aristocracia lusa, dona Filipa Perestrelo e Moriz. Logo, mudam-se para aquela ilha – em Porto Santo e depois Funchal –, onde provavelmente nasceu Diego Colombo. Nesse momento, o genovês teria participado da compra e expedição de um carregamento de açúcar. Por volta de 1481 ou 1482, retornou com a família para Lisboa e, em 1485, com o cogitado falecimento de sua esposa, o genovês dirigiu-se, então, ao reino de Castela.³¹⁰ Além de Colombo, a ideia de uma viagem ao ocidente para as Índias também circulou com outros migrantes italianos à península ibérica.

A Rota das Índias

Viajar em direção ao Ocidente, por meio do Mar Oceano, com o objetivo de atingir as regiões produtoras das especiarias e o reino do Grande Cã de Catai não foi uma exclusividade do projeto colombino. Essa ideia encontrava-se no imaginário europeu e foi proveniente das relações comerciais com aquelas localidades asiáticas. De acordo com Jacques Heer, desde a Antiguidade romana, as especiarias oriundas do Extremo Oriente desembarcavam na península Itálica, nas cidades de Óstia e Puzol. No século X, marinheiros e mercadores italianos, provindos das cidades de Apúlia e Veneza ou da região de Campânia (Amalfi e Ravello), frequentavam os portos e mercados muçulmanos do Oriente, além de instalarem-se em Constantinopla. Diversos fatores contribuíram para a “idade do ouro” do tráfico das especiarias: a conquista da Terra Santa, de 1097 a 1099; o estabelecimento das colônias italianas no Oriente; a posterior tomada de Constantinopla pelos francos, entre 1204 e 1261; e a submissão da Grécia. Esse esplendor comercial, fruto da lucrativa conexão intercontinental entre Europa e Ásia, ocorreu no início do século XIV.³¹¹

No mesmo período, a rota da seda pelo território mongol, o caminho de produtos – principalmente a seda – praticada do século XIII ao século XIV, também foi aberta. Ela canalizava os produtos asiáticos mais facilmente e por um preço menor. Partindo de Pequim, a rota alcançava as estepes e desertos da China até o Turquestão, atravessava o Mar Cáspio, cruzava o rio Volga, na cidade de Sarai Batu, e terminava nas ribeiras setentrionais e oriental do mar Negro. Ali, desde cedo instalaram-se colônias genovesas e venezianas. Sua viabilidade era assegurada pela estabilidade advinda do domínio mongol das regiões compreendidas entre a Rússia e a China, que teve a dinastia Yuan instalada por Kublai Khan em Pequim (1279). Essa relação extremamente produtiva com o Catai, como a China era conhecida pelos europeus, permitiu que uma grande quantidade de seda fosse levada

310 Jacques Heer. *Cristóbal Colón*, p.57-63.

311 Jacques Heer. *Cristóbal Colón*, p.72.

às feitorias italianas no mar Negro e depois às oficinas de tecido em Luca, Florência, Veneza e Gênova. Além dessa rota, havia outra que finalizava em Trebizonda, norte da península da Anatólia, após escalas em Tabriz (Anatólia) e Erzerum (norte do atual Irã). Por ela chegava à Europa a pimenta da Índia e as sedas da Pérsia, mais finas e caras em relação a outras disponíveis.

Após dificuldades dessa rota surgirem com o fechamento da China pela dinastia Ming e o avanço dos turcomanos, essa situação agravou-se com o avanço turco no mediterrâneo oriental já no século XV. Segundo Heer, o aumento excessivo do valor das especiarias levou ao início dos futuros destinos “ocidentais” por meio do Atlântico. Nesse cenário, Gênova, Portugal e a região da Andaluzia buscavam uma rota mais rápida para as Índias, sem tantos intermediários e que passasse por mares livres e fosse de fácil controle. Seria uma via “imperial” para esquivar-se da dependência das rotas que atravessavam o mundo muçulmano. Desde cedo, os genoveses interessaram-se por uma nova rota localizada a ocidente. Em 1291, os irmãos Ugolino e Vadino Vivaldi partiram com duas galeras para “cruzar o mar oceano” pelo ocidente em busca das Índias.³¹²

O objetivo desses irmãos era repetir a façanha, real ou lendária, dos fenícios de Cartago enviados pela expedição de Hanão para uma viagem ao redor da África, no século VI a.C. Mesmo com o fracasso da expedição genovesa, ela seguiu viva na memória de gerações de capitães da cidade italiana. Um dos exemplos da sobrevivência dessa armada no imaginário genovês deu-se em 1455, quando Antonio Usodimare, ao atingir o curso do rio Gâmbia junto com a armada lusa comandada pelo veneziano Alvise de Cadamosto, afirmou ter encontrado o único descendente da tripulação das galeras dos irmãos Vivaldi. Heer cogita que seria pouco provável que Colombo não tivesse acessado essas informações que circulavam há muito tempo pela sua cidade natal.³¹³

Além da via marítima ocidental, outra forma cogitada de alcançar as Índias era através da circum-navegação da África. Esse projeto ancorava-se nas representações do continente presente nos mapas da escola genovesa, florentina e maiorquina, copiado e adotado por Bartolomeu Colombo quando esteve em Lisboa.³¹⁴ Porém, foi no reino português, sob o comando de Henrique, o Navegador,

312 Segundo Jean Gimpel, a ideia da viagem dos irmãos Vivaldi por uma rota ocidental pelo Atlântico foi influenciada pela obra *Opus Majus* de Roger Bacon, um conjunto de manuscritos enviados ao papa Clemente IV em 1267. Apoiado em Aristóteles, o filósofo inglês defende a pouca extensão do oceano que separa o leste da Espanha do oeste da Índia. Do livro quinto da História Natural de Sêneca, ele cita uma passagem sobre a possibilidade de navegar em poucos dias por esse oceano caso o vento fosse favorável. Cf. Jean Gimpel. *The Medieval Machine*. New York: Penguin, 1981 [1976], p. 195-197; para um panorama sobre a transição de uma Europa mediterrânea para uma Europa atlântica no período medieval com o início das incursões pelo Mar Oceano, cf. Donna A. Vinson. *The Atlantic History before Columbus. The Northern Mariner/ Le Marin du nord*, X, Nº3, July 2000, 1-14. Disponível em: https://www.cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol10/tmm_10_3_1-14.pdf.

313 Jacques Heer. *Cristóbal Colón*. p.75.

314 Sobre a cartografia maiorquina, em especial relacionada ao Manuscrito Espanhol 30 – mais conhecido como Atlas Catalão, ver: Magali Gomes Nogueira. *O Manuscrito Espanhol 30 e a Família do judeu Cresques Abraham. Um estudo sobre as fontes da Cartografia maiorquina (séculos XIII-XIV)*. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de

que esse plano para atingir as Índias foi adotado. Após divergências com os castelhanos, a presença portuguesa na costa africana foi assegurada por meio de bulas papais.³¹⁵ Diferente deste projeto luso, Colombo defendia uma viagem atlântica na direção ocidental para atingir o Catai.

Colombo e suas negociações em Castela

Após chegar ao reino de Castela, o navegador genovês apresentou as proposições para a realização de seu projeto marítimo à rainha Isabel, a Católica, em abril de 1486.³¹⁶ Com base nos testemunhos posteriores de Bartolomeu de Las Casas (cerca de 1560) e de Fernando Colombo (1571), os argumentos contrários aos propósitos do genovês resultavam de uma concepção cosmográfica diferente. Segundo os sábios reunidos em Salamanca, apenas uma pequena parte de terra era emersa no hemisfério norte e o restante estaria coberto por água, o que, para W. G. L. Randles demonstra uma ligação com o aristotelismo escolástico, com a defesa da relação proporcional de um para quatro entre as esferas de terra e água. Além disso, graças a essa esfericidade, uma navegação ao ocidente acarretaria uma série de quedas que impossibilitariam um retorno à Espanha, uma vez que o navio não teria forças para subir o mar como se este fosse uma montanha. Era uma síntese das ideias de Mandeville e da “física” de Lactânio.³¹⁷

Com a demora na análise da proposta de Colombo e sua provável recusa, o navegador – mesmo recebendo algumas somas da coroa – retomou o contato com o rei João II de Portugal e, em seguida, voltou a Lisboa. Ali encontrava-se a frota de Bartolomeu Dias, que regressara à cidade depois de ter navegado pelo cabo recém-nomeado de “Boa Esperança”. O historiador francês cogita que esse sucesso levou o monarca luso a se afastar do projeto colombino. Diante dessa segunda negativa, o genovês retornou ao reino vizinho. Em 1490, Fernando de Talavera e seus auxiliares recusaram novamente a proposta. Ao invocar a autoridade de Santo Agostinho, os avaliadores, eruditos ligados à universidade

Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

315 De acordo com Luis Adão da Fonseca, tanto portugueses quanto castelhanos estiveram envolvidos em um processo de cinco séculos (na Baixa Idade Média) em que se passou da presença costeira no Atlântico, em fins do século XI, para explorações oceânicas, no início da Modernidade. Sob a óptica portuguesa, o autor procura compreender as dinâmicas das relações diplomáticas entre os reinos da Península Ibérica e como isso afetou a exploração do espaço atlântico em detrimento do mediterrâneo. Cf. Luis Adão da Fonseca. “Horizonte Castelhana no debate político em Portugal no final da Idade Média” In: *Conferência inaugural das III^{as} Jornadas de Cultura Hispano-Portuguesa*. Universidad Autonoma de Madrid, 1997.

316 Uma vez que o casamento de Isabel com Fernando foi uma união pessoal, a soberana mantinha-se a frente de Castela enquanto Fernando, reinava em Aragão. Como as pretensões aragonesas voltavam-se ao mediterrâneo, a apresentação do projeto ao reino de Castela fazia sentido graças a sua recente expansão quatrocentista nas ilhas Canárias e a pretensão de atingir a região da Guiné, que entraria em conflito com o reino de Portugal, já ocupante dessa região. Ver: Jacques Heer. *Cristóbal Colón*. p. 136-137.

317 William G. L. Randles. *Da Terra Plana ao Globo Terrestre: uma rápida mutação epistemológica 1480-1520*. Tradução de Teresa Braga. Lisboa: Gradiva, 1990 [1980], pp. 36-48.

de Salamanca e eclesiásticos, reconheciam que a Terra era redonda, porém rechaçavam os cálculos apresentados. Em suas concepções geográficas, a distância marítima a ser percorrida desde a costa oeste europeia até a costa leste asiática seria bem maior do que aquelas apresentadas. A ata do comitê ainda alude à improbabilidade da descoberta de novas terras importantes e extensas, pois diversas explorações já teriam ocorrido desde a criação da humanidade. Assim, para os representantes castelhanos, a viagem ocidental às Índias seria demasiado longa e com uma possibilidade reduzida da existência de terras relevantes no percurso.³¹⁸

Depois de nova recusa, em setembro de 1491, Heers aponta que a aprovação da proposta colombina só ocorreu com a intervenção de Luís de Santangel, que teria convencido a rainha Isabel de que, apesar de audaciosa, a empresa colombina seria pouco onerosa para a Coroa. Além disso, havia a capacidade persuasiva do navegador em defender suas posições e também o interesse da monarca em participar de viagens oceânicas em vista dos sucessos náuticos dos portugueses no rumo da Guiné. De forma mais específica, Edmundo O’Gorman destaca o aumento da rivalidade com estes, após atingirem o Cabo da Boa Esperança e a possibilidade de encontrar ilhas atlânticas. Esse último ponto influiria decisivamente no conteúdo acordado entre o navegador e a Coroa.³¹⁹

2.2.1 As Capitulações de Santa Fé (1492)

As Capitulações de Santa Fé, como ficou conhecido o documento contendo os capítulos acordados entre Colombo e os soberanos de Castela, na cidade de Santa Fé de Granada, inauguraram as capitulações voltadas para as viagens marítimas ao ocidente. Estas eram produzidas a partir das proposições privadas de viajantes que pretendiam navegar pelo Mar Oceano e, assim, entravam em acordo com a Coroa de Castela. De acordo com José Sánchez-Archilla Bernal, o termo *capitulación* era utilizado ao longo da Baixa Idade Média como sinônimo de pacto, acordo, convênio ou contrato. Uma capitulação significava um acordo com vontades entre dois ou mais sujeitos que se comprometiam a respeitar o concertado costumeiramente em apenas um documento. Na medida em que o convênio passou a abranger um conjunto de questões com um ponto de convergência, cada uma delas passou a constituir um *capítulo*, por isso, tal acordo, pacto ou contrato também pode ser denominado como capitulações.³²⁰

Para Milagros del Vas Mingo, o caso específico das capitulações entre os navegadores e a Coroa encontra suas origens ligadas às capitulações para a conquista e a organização das ilhas Canárias,

318 Jacques Heer. *Cristóbal Colón*. p. 141.

319 Jacques Heer. *Cristóbal Colón*. p. 143-145; Edmundo O’Gorman. *A Invenção da América*. p. 101.

320 José Sánchez-Archilla Bernal. *Instituciones Político-Administrativas de la América Hispánica (1492-1810)*. Madrid: Servicio de Publicaciones Universidad Complutense/ Facultad de Derecho, 2000, p. 117.

acertadas ao longo do século XV. Elas funcionaram como um ensaio político para as novas terras conquistadas no além-mar gerando a garantia de um maior êxito em sua posterior aplicação nas Índias de Castela.³²¹ Assim, o acordo por meio de capitulações era recorrente.

Nas Capitulações de Santa Fé, o objetivo acertado entre Colombo e os Reis Católicos junto às referências geográficas para situá-lo encontra-se em uma breve menção no preâmbulo:

*Las cosas suplicadas e que Vuestras Altezas dan e otorgan a don Christoval de Colon, en alguna satisfación de lo que ha descubierto en las Mares Oceanas y del viage que agora, con el ayuda de Dios, ha de fazer por ellas en servicio de Vuestras Altezas, son las que siguen.*³²²

No trecho, o único dado geográfico presente é o termo “*Mares Oceanas*”, que se relaciona a duas ações: a primeira liga-se ao que Colombo “*ha descubierto*” nelas e a segunda sobre sua nova viagem. Não há menção à rota marítima na direção leste ou sobre sua destinação, como por exemplo “Índias”, “Ásia”, “Catai” ou “Cipango”. No entanto, essas poucas palavras geraram diversas interpretações na historiografia desde o século XVI. O que demonstra a potencialidade de interpretações que esse tipo de fonte histórica pode gerar.

De acordo com Miguel Molina Martínez, a expressão “*ha descubierto*” suscitou debates sobre seu significado, pois supostamente indicaria uma terra já descoberta em datas anteriores ao início das viagens colombinas. Na metade do século XVI, o cronista Alonso de Santa Cruz, companheiro de Caboto na expedição de 1526-1530, ao acreditar que essa expressão tratava-se de um erro do amanuense, modificou o texto original transcrevendo em seu lugar “*ha de descubrir*”, em sua *Crónica de los Reyes Católicos* (1550-1552). Bartolomeu de Las Casas, na *Historia de las Indias* (1559), manteve essa alteração. Apenas no século XIX, essa interferência ao texto original foi divulgada por Fernández de Navarrete, em sua *Colección de los Viajes y Descubrimientos*.³²³

Constatado o equívoco na transcrição, Martínez apresentou as leituras dos estudiosos sobre qual seria o significado da expressão “*ha descubierto*”. Segundo Juan Manzano, em *Colón y su secreto* (1976), a expressão seria a prova irrefutável para sua tese do pré descobrimento da América junto ao testemunho do chamado “piloto anônimo”.³²⁴ Ela indicaria que o Almirante oferecia aos monarcas

321 Sobre o processo jurídico e o estabelecimento das capitulações, ao longo do processo de conquista do arquipélago canário, que originou o posterior regime de capitulações para as Índias, ver: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, pp.23-27; ver também: Rodrigo Sazo Soto. “Sobre la naturaleza jurídica de las Capitulaciones de Santa Fe: una aproximación al estado actual de la cuestión.” *Tiempo y Espacio*, n.º 24, 2010, p. 2.

322 Miguel Molina Martínez; Rafael Conde y Delgado de Molina. *Capitulaciones de Santa Fe*. Granada: Diputación Provincial, 1989, p.10-11.

323 Miguel Molina Martínez. “Introducción”. In: _____; Rafael Conde y Delgado de Molina. *Capitulaciones de Santa Fe*. Granada: Diputación Provincial, 1989, p.5.

324 Segundo Edmundo Q’Gorman, o “piloto anônimo” é o personagem principal de uma lenda referida mais diretamente por Bartolomeu de Las Casas. Segundo ela, os primitivos colonos da ilha Espanhola acreditavam que o Almirante

terras cuja existência havia sido verificada e, em contrapartida, recebia elevadas dignidades. Por outro lado, Rumeu de Armas, em *Nueva luz sobre las Capitulaciones de Santa Fe de 1492* (1985), conclui que a polêmica expressão em conjunto com a totalidade da passagem teria sido redigida no retorno de Colombo, em 1493. Neste momento, o encontro das novas terras era, então, uma realidade e, portanto, a utilização do pronome de tratamento “*don*” para referir-se ao Almirante estaria justificada. Uma vez que, na carta de mercê, outorgada treze dias depois da data oficial das Capitulações de Santa Fé – em 17 de abril de 1492 –, todas as menções ao genovês ocorrem sem o título honorífico, pois é especificado que o uso de “*don*” seria concedido somente quando Colombo descobrisse e ganhasse ilhas e terra firme na “*Mar Oceána*”.³²⁵

Sobre essa polêmica acerca da expressão “*ha descubierto*” faz-se aqui duas considerações. Primeiro, deve-se levar em conta que apenas as cópias notariais do documento original quatrocentista são conhecidas.³²⁶ O processo manual de transcrição documental pode, ocasionalmente, implicar em interpretações equívocas tendo em vista a complexidade gráfica do estilo de escrita utilizado em fins do século XV e na primeira metade do século XVI. A segunda consideração é sobre a ausência da informação sobre o objeto que supostamente teria sido já descoberto no Mar Oceano. Seu significado se limitaria apenas ao conhecimento de ilhas e terras? Se fosse assim, por que não foram nomeadas em tão importante documento? Outra possibilidade seria pensar que indicassem o conhecimento de rotas, como a área atlântica para ser iniciado o projeto de viagem pela via marítima ocidental, amplamente divulgada por Colombo. Além disso, ele havia migrado recentemente de Portugal para Castela. Naquele reino, várias ilhas foram descobertas no mar Oceano (Atlântico), ao longo do século XV. Seria natural cogitar que o navegador genovês incluiu em seu repertório a participação nessas viagens lusas no lugar de um descobrimento prévio de ilhas e terras que jamais alegou. Assim, relacionar diretamente “*ha descubierto*” com o encontro precoce da América é uma interpretação que desconsidera possibilidades mais plausíveis.

Na sequência do documento quatrocentista, o primeiro termo capitulado entre Colombo e os Reis Católicos estabelece:

realizou sua travessia para demonstrar a existência de terras desconhecidas que lhe foram informadas por um piloto, cuja embarcação foi levada a umas prais desconhecidas durante uma tempestade. Essa lenda teria sido forjada para contestar os interesses e o prestígio de Colombo. Cf. Edmundo O’Gorman. *A Invenção da América*. 1992, pp.28-31.

325 Miguel Molina Martínez; Rafael Conde y Delgado de Molina. *Capitulaciones de Santa Fe*. Granada: Diputación Provincial, 1989, pp. 4-5.

326 Há uma relação dessas cópias das Capitulações de Santa Fé em: Miguel Molina Martínez. “Introducción”. In: _____; Rafael Conde y Delgado de Molina. *Capitulaciones de Santa Fe*. Granada: Diputación Provincial, 1989, p.4.

Primeramente que Vuestras Altezas como Señores que son de las dichas Mares Oceanas fazen dende agora al dicho don Christoval Colon su almirante en todas aquellas islas y tierras firmes que por su mano o industria se descubriran o ganaran en las dichas Mares Oceanas para durante su vida, y después de muerto, a sus herederos e successores de uno en otro perpetualmente con todas aquellas preheminencias e prerrogativas pertenecientes al tal officio, e segund que don Alfonso Enriquez, quondam, Almirante Mayor de Castilla, e los otros sus predecesores en el dicho officio, lo tenian en sus districtos. Plaze a Sus Altezas. Johan de Coloma.³²⁷

Em dois momentos são mencionados termos geográficos relacionados ao objetivo de Colombo. O primeiro é a repetição da expressão “*Mares Oceanas*”, agora descritas como possessão dos Reis Católicos, pois estes intitulam-se seus senhores. A segunda referência, “*aquelas islas y tierras firmes*”, remete aos locais que Colombo teria direito se os encontrasse em sua viagem.³²⁸ Mais uma vez, ambas as expressões utilizadas são genéricas e não especificam o seu destino. Não aparecem nem as “Índias”, a “Ásia” ou quaisquer topônimos provindos de Marco Polo. Essa ausência seria justificada por meio de uma estratégia adotada do futuro Almirante para convencer os conselheiros reais da viabilidade de sua viagem.

Como cogita Heers, apesar de toda a obstinação em rumar ao Catai e as Índias, Colombo necessitava incluir a descoberta de ilhas, ao longo de seu percurso, para que seu ambicioso e inusitado projeto fosse aceito. Entretanto, o autor francês ressalta que essas ilhas não eram do seu interesse. Nos escritos subsequentes às suas quatro viagens, ele demonstrou acreditar que as ilhas atingidas por ele estivessem ligadas à Ásia.³²⁹ Edmundo O’Gorman propõe uma explicação similar, pois o patrocínio à expedição marítima só foi estimulado pela possível obtenção de algumas das ilhas que a cartografia medieval situava nas proximidades da costa asiática. Apesar de sua armada ser caracterizada nas Capitulações de Santa Fé como de mera exploração oceânica, o historiador questiona-se do porquê da exclusão do objetivo asiático. No entanto, ele ressalta a pouca atenção direcionada à presença de um ato de soberania dos monarcas hispânicos nas águas oceânicas, visto que essa posse revela uma pretensão extravagante.³³⁰

327 Miguel Molina Martínez; Rafael Conde y Delgado de Molina. *Capitulaciones de Santa Fe*. Granada: Diputación Provincial, 1989, p.10-11.

328 Cabe ressaltar que, da mesma forma como fez Joseph Pérez, utiliza-se aqui a força da tradição para chamar a dona Isabel e dom Fernando de Reis Católicos antes de 1494, ano em que o papa Alexandre VI concedeu a licença para que ambos ostentassem tal título. Uma alusão ao papel reservado a ambos na pregação do Evangelho por terras do Norte de África e nas ilhas e terras recém-descobertas por Colombo. Ver: Joseph Pérez. “Idade Moderna. Os Reis Católicos (1474-1516)” In: Julio Valderón; Joseph Pérez; Santos Juliá. *História de Espanha*. Tradução: Luís Filipe Sarmiento. Lisboa: Edições 70, 2014 (2009); Para um estudo voltado aos monarcas e seu governo no qual a questão da titulação é brevemente relacionada com aquela do soberano francês, “Rei Cristianíssimo”, ver: Joseph Pérez. *Isabel y Fernando: los Reyes Católicos*. Traducción de Fernando Santos Fontenla. Hondarribia, Guipúzcoa: Editorial Nerea, 2001 (1988), p.11.

329 Jacques Heer. *Cristóbal Colón*. p. 141.

330 Edmundo O’Gorman. *A Invenção da América*. 1992, p.102.

Sobre esse aspecto, Luis Adão da Fonseca, em *Portugal entre dos Mares* (1993), demonstra como as relações diplomáticas entre Portugal e Castela ligavam-se a uma organização do espaço atlântico percebido enquanto uma projeção do mar Mediterrâneo. Precisamente após a batalha de Toro (março de 1476), as duas Coroas buscam resolver suas diferenças com a assinatura do tratado de Alcáçovas-Toledo, em 1479, na vila portuguesa e, em 1480, na cidade castelhana.³³¹ O acordo inclui três níveis essenciais: organização das relações entre os reinos, com os lusos aceitando Isabel, a Católica, como sucessora em Castela; resolução dos conflitos atlânticos por meio da reafirmação dos acordos anteriormente assinados por ambos os reinos; e – a grande novidade – divisão do oceano em duas partes, separadas por uma linha ao sul das ilhas Canárias, em que a divisão oceânica situada ao norte pertenceria a Castela, enquanto que a sul, a Portugal.

Assim, o tratado de Alcáçovas-Toledo (1479) reúne uma inspiração tradicional, seguindo o formato dos tratados anteriores, e ao mesmo tempo apresenta uma visão completamente nova sobre o oceano Atlântico. A negociação não é feita por meio da distribuição de uma rota ou costa a ser explorada, mas tem a área oceânica como um espaço, mesmo desconhecido, a ser negociado. Nele encontram-se possíveis regiões ainda não descobertas.³³² Assim, a análise dos termos dessa delimitação de soberania marítima faz-se fundamental para a compreensão da visão geográfica expressa posteriormente tanto nas capitulações de Santa Fé como em outras capitulações acordadas para explorações no Mar Oceano.

Para Fonseca, a menção ao oceano nesse tratado ainda ocorre em uma forma mediterrânea, em razão de ser tratado como um espaço povoado de ilhas ou em sua própria organização horizontal, percebida com a delimitação da soberania portuguesa partindo das ilhas Canárias e da Guiné para o sul. O rompimento dessa organização, com a conceitualização do Atlântico como mar distinto do Mediterrâneo, só seria atingido com a viagem de Bartolomeu Dias (1487-1488) e o Tratado de Tordesilhas (1494). De acordo com o autor, ambos os tratados alteram a horizontalidade atlântica e determinam a visão do oceano como espaço unitário a partir da projeção meridiana.³³³

331 A Batalha de Toro refere-se ao episódio derradeiro ocorrido após a entrada de Afonso V, então rei de Portugal, em Castela (1475), pois este acreditava ser seu monarca legítimo devido, entre outros motivos, ao seu matrimônio com sua sobrinha Juana. Com a vitória dos Reis Católicos nessa batalha, eles detiveram a sucessão nesse reino hispânico. Ver: Marcelo Augusto Flores Reis da Encarnação. *A Batalha de Toro*. Dissertação de Doutorado em História – Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2011.

332 Cf.: Luis Adão da Fonseca. *Portugal entre Dos Mares*. Traducción: Martín Rasskin. Madrid: Editorial Mapfre, 1993, pp. 274-277; Ideia revista a partir do capítulo: Luis Adão da Fonseca. “De Tordesilhas a Saragoça, do Atlântico ao Pacífico, 500 anos depois” In: _____; José Manuel Ruiz (coord.). *Corpus Documental del Tratado de Tordesilhas*. Valladolid: Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas – Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1995, pp.14-15;

333 Luis Adão da Fonseca. *Portugal entre Dos Mares*. Traducción: Martín Rasskin. Madrid: Ed. Mapfre, 1993, p. 278.

Poder-se-ia acrescentar a essa análise de Fonseca, que a viagem de Colombo, rumando ao ocidente do Atlântico, contribui com a retirada das pretensões castelhanas sobre a costa africana redirecionando-as a uma área distante, localizada a oeste. Nesse sentido, ao aproximar o Tratado de Alcáçovas-Toledo e as Capitulações de Santa Fé, a soberania castelhana declarada sobre as *Mares Oceána* poderia ser a parte marítima localizada acima das ilhas Canárias, área marítima acordada com a coroa portuguesa, em 1480. Além disso, destaca-se que esse ato se encontra em um contexto de defesa da soberania castelhana no mar, em um século marcado pela posse crescente de ilhas descobertas pelo rei português Afonso V: ilha de Porto Santo, na Madeira (1419); ilha da Madeira (1420); ilhas dos Açores (1427); ilhas do Cabo Verde (1456-1460) entre outras. Neste cenário, somente as ilhas Canárias (1340-1341) tornaram-se possessões da Coroa de Castela.

Isso demonstra o quanto a busca e o descobrimento de ilhas no Mar Oceano não é, em si, uma novidade no panorama atlântico da última década do século XV. Colombo teve amplo contato com os navegadores portugueses e, portanto, partilhou esse cenário de descobertas marítimas. Com isso, seu objetivo de descobrir ilhas e terras nas *Mares Oceanas*, acertado nas Capitulações de Santa Fé, pode ser entendido como uma aposta feita pelos Reis Católicos no possível lucro com o encontro de ilhas desconhecidas no oceano. Seriam objetivos secundários cujo intuito teria por objetivo salvaguardar a empresa, caso a missão asiática não tivesse sucesso.

De volta ao documento de Santa Fé, em seus capítulos não se encontram referências geográficas, além daquelas apontadas no preâmbulo e no primeiro item. De acordo com Miguel Molina Martínez, a única pista sobre os objetivos principais do Almirante do Mar Oceano estaria no tópico que trata dos produtos que poderiam ser encontrados na viagem: pérolas, pedras preciosas, ouro, prata e especiarias. Conhecidos como pertencente aos mercados orientais, por meio deles é possível estabelecer uma associação com uma destinação na Ásia, mesmo sem uma menção direta. Portanto, este seria o único indicativo na fonte a remeter ao objetivo asiático da empresa.³³⁴

Por fim, o destino citado na capitulação acordada entre Colombo e os Reis Católicos restringia-se às ilhas do Mar Oceano e às terras firmes, sem uma precisão geográfica maior ou uma especificação sobre a rota a ser tomada. O propósito da viagem, além desses objetivos que se sabem ser secundários, somente é conhecido a partir de outros documentos, como os diários escritos pelo Almirante. Assim, faz-se imprescindível recorrer a esses documentos para uma compreensão maior dos objetivos de sua armada não contemplados na capitulação firmada com os monarcas.

334 Miguel Molina Martínez; Rafael Conde y Delgado de Molina. *Capitulaciones de Santa Fe*. 1989, p.6.

O projeto colombino no prólogo de seus Diários

O primeiro documento presente nos Diários de Colombo, copiado pelo frei Bartolomeu de Las Casas e publicado por Martín Fernández de Navarrete, é o prólogo ou carta dirigida aos Reis Católicos.³³⁵ No início desse documento, datado de 1492, Colombo menciona os reis Isabel e Fernando junto às tradicionais reverências e ao resumo de seus títulos: “*Porque, cristianísimos, y muy altos, y muy excelentes, y muy poderosos Príncipes, Rey y Reina de las Españas y de las islas de la mar (...)*”³³⁶. Em comparação com as Capitulações de Santa Fé, onde os monarcas eram tratados como soberanos das “*Mares Oceanas*”, ou seja, senhores do espaço oceânico, aqui há outro formato. Os monarcas são referidos como soberanos das “*islas de la mar*”, ou seja, a soberania limita-se às terras emersas e não mais a uma área oceânica.

Na sequência, o Almirante escreve sobre o fim da guerra contra os “mouros” e a conquista de Granada, em janeiro de 1492. No mesmo mês, ele teria comunicado aos reis acerca de “*las tierras de India*” e do “*Gran Can*”, o rei dos reis. Esse grande rei solicitara o envio de doutores na fé cristã para ensinarem sua crença, mas o Papa jamais cumpriu tal pedido. Segundo Navarrete, essas duas informações foram obtidas por meio das conversas com Paolo dal Pozzo Toscanelli, que, por sua vez, baseava-se em Marco Polo.³³⁷ Diante da informação da existência daqueles povos não cristãos e a disposição de seu rei em receber a palavra de Cristo, Colombo conecta a solicitação recebida dos Reis Católicos para que levasse a fé cristã às Índias com as recentes ações reais na conquista do reino de Granada – diante dos “inimigos muçulmanos” – e a expulsão dos judeus do reino. Assim, sua viagem é justificada como uma extensão dos esforços de propagação religiosa.

Os detalhes sobre o rumo de sua empresa marítima também são explicitados: “*y [los reyes] ordenaron que yo no fuese por tierra al Oriente, por donde se costumbra de andar salvo por el camino de Occidente, por donde hasta hoy no sabemos por cierta fé que haya pasado nadie*”.³³⁸ Como referido no início deste capítulo, a rota ocidental por mar destinada às Índias é revelada por Colombo diante da impossibilidade do deslocamento pela via terrestre, como era praticada nos séculos anteriores. Na sequência, Colombo aponta que ao ser enviado ao seu objetivo asiático, a Coroa lhe concedeu uma série de prerrogativas, presentes nas Capitulações de Santa Fé, exceto o título de “*don*”, já atribuído a

335 Martín Fernández de Navarrete. *Colección de los Viajes y Descubrimientos*. Tomo I. Madrid: Imprenta Real, 1825, pp. 1-3. Sobre as edições do Diário de Colombo, cf. Francisco Esteve Barba. *Historiografía Indiana*. Madrid: Editorial Gredos, 1992 [1964], p.22-23.

336 Martín F. de Navarrete. *Colección de los Viajes y Descubrimientos*. Tomo I. Madrid: Imprenta Real, 1825, p. 1.

337 Ver nota 2 em: Martín Fernández de Navarrete. *Colección de los Viajes y Descubrimientos*. Tomo I. Madrid: Imprenta Real, 1825, p. 1.

338 Martín F. de Navarrete. *Colección de los Viajes y Descubrimientos*. Tomo I. Madrid: Imprenta Real, 1825, p. 2.

ele naquele documento, sem uma concessão formal.³³⁹ Esse testemunho envolve-se na polêmica sobre essa forma de reverência. A titulação *don* parece ter sido concedida ao longo das negociações entre Colombo e os monarcas, no mês de janeiro de 1492. Assim, seu uso no documento capitulado parece estar de acordo com as palavras do navegador. A carta de mercê referida por Martínez, datada de 30 de abril, pode ter retrocedido essa concessão espontânea e exigido uma condição formal para seu uso. Além disso, Colombo evidencia o amplo conhecimento das partes envolvidas sobre o objetivo asiático da empresa, dirigida “*a las partidas de India*”, em que a descoberta e posse das ilhas e terra firme são atos secundários.

Terminado o relato da origem, projeção e preparativos para a viagem oceânica, Colombo passa a narrar os primeiros caminhos percorridos por sua armada. Em 12 de maio de 1492, saiu da cidade de Granada e foi à vila de Palos, onde armou três navios. No dia 3 de agosto, partiu dali rumo às “(...) *islas de Canaria de vuestras Altezas, que son en la dicha mar oceana, para de allí tomar mi derrota, y navegar tanto que yo llegasse á las Indias (...)*”³⁴⁰. Mesmo sem explicitar nessa passagem, ele seguiu rumo ao ocidente do Mar Oceano de acordo com seu projeto. Portanto, as Capitulações de Santa Fé não apresentam a destinação asiática pretendida pelo navegador genovês, o conhecimento de seu destino e rota aparecem apenas em seus diários.

A primeira capitulação de descobrimento na rota marítima ocidental, desenvolvido na monarquia hispânica, não revela diretamente seu objetivo asiático. Essa ocultação sugere possíveis ordens ou acordos não explicitados entre as partes envolvidas. No entanto, com o sucesso dessa primeira viagem em atingir ilhas no oceano, na sequência da expansão marítima castelhana as menções às destinações nas ilhas das Especiarias ou nas Índias passaram a ser evidenciadas nas capitulações. Os destinos ainda contemplavam grandes áreas devido ao pouco conhecimento dos espaços ultraoceânicos, topônimos são acrescentados para especificar melhor os objetivos das viagens. Em paralelo, há uma paulatina diferenciação entre o objetivo asiático e a exploração e povoação das ilhas e novas terras encontradas no Atlântico. Esses dois tipos de expedições se relacionam à caracterização das expedições organizadas pela Coroa de Castela, como será visto adiante.

Em sua primeira viagem, entre 3 de agosto de 1492 e 15 de março de 1493, Colombo atingiu as ilhas das Bahamas, de Cuba e do Haiti (Hispaniola). Na segunda expedição, de 25 de setembro de 1493 a 11 de junho de 1496, encontrou e nomeou ilhas nas Antilhas Menores, como Dominica, além de passar novamente pela Hispaniola, alcançado pela primeira vez a Jamaica, e seguir para Cuba, tida, então, como península da Ásia. Sua terceira viagem, de 30 de maio de 1498 a outubro de 1500, é

339 *Idem. Ibidem.*

340 *Idem*, p. 3.

reconhecida como a primeira a atingir a chamada “Terra Firma” – parte norte da América do Sul. Ao percorrer a região do golfo de Paria, Colombo acabou por reconhecer tratar-se de um continente austral, até então desconhecido, onde se localizava o Paraíso Terreno.³⁴¹

No ínterim entre essas três viagens, as notícias do encontro de ilhas a ocidente por Colombo repercutiram nos reinos ibéricos, bem como no restante da Europa. Após a primeira viagem, com a escala forçada em Lisboa onde encontrou os monarcas João II e Leonor, o capitão e os tripulantes da *Niña* rumaram para Palos e depois Sevilha. A chegada deu-se com um grande espetáculo, o navegador genovês recebeu uma carta dos monarcas, em que confirmam seus privilégios e as promessas feitas a ele. Dali, passou triunfante pelas cidades de Córdoba, Múrcia e Valência, por meio das províncias orientais e, principalmente, pelo reino de Aragão. Em 20 de abril, ocorreu sua recepção nas portas de Barcelona e depois no palácio real e apareceu nas festividades de verão junto aos Reis Católicos, Isabel e Fernando. Ele era, segundo o autor francês, o homem da moda.³⁴²

Em consequência da primeira viagem de Colombo, houve o acirramento da disputa entre as Coroas de Portugal e Castela sobre o mar Oceano, local em que ocorreram as novas descobertas, que culminou na assinatura do Tratado de Tordesilhas (1494). De acordo com Luís Adão da Fonseca, o tratado aparentava ser uma divisão do mundo conhecido e do mundo a se descobrir entre os dois reinos. O espaço geográfico a ser repartido era o oceano Atlântico, que continha terras e ilhas disputadas. No entanto, destaca-se que a questão era mais profunda e relacionava-se com as concepções do próprio oceano.³⁴³ No caso da caracterização dos espaços presentes no Mar Oceano, que inclui as descobertas colombinas, o tratado reduz-se a informar genericamente sobre “(...) *islas como tierra firme, halladas y por hallar, descubiertas y por descubrir, que son o fueren halladas por los señores rey y reina de Castilla y de Aragón (...)*”.³⁴⁴ Assim, não há um topônimo específico para as novas descobertas.

2.2.2 A imagem do descobridor e o fortalecimento do grupo dos pilotos e marinheiros

Além desses efeitos no que diz respeito à monarquia, o retorno de Colombo gerou reações em níveis individuais. Sua chegada foi presenciada por várias pessoas que descreveram o exotismo dos nativos e dos objetos trazidos das Antilhas. O efeito produzido pelo sucesso do empreendimento, que considerava-se ter atingido as ilhas próximas das Índias, representava, então, a concretização do

341 Jacques Heers. “*Película de los viajes: las islas.*” In: *Cristóbal Colón*, 1992, p.165-195.

342 Jacques Heers. *Cristóbal Colón*. 1992, p. 181.

343 Luís Adão da Fonseca. “De Tordesilhas a Saragoça, do Atlântico ao Pacífico, 500 anos depois” In: _____; José Manuel Ruiz Asencio (coord.) *Corpus Documental del Tratado de Tordesilhas*. Valladolid: Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesilhas – Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1995, p.16.

344 AGI,PATRONATO,1,N.6,R.2; para a versão portuguesa do Tratado de Tordesilhas, ver: AGI,PATRONATO,1,N.6,R.1.

contato ocidental com a Ásia e seu lucrativo comércio. Isso despertou o interesse de outros agentes europeus, bem como de outras nações europeias, em realizar viagens com rotas paralelas para alcançar o mesmo objetivo. Os migrantes da península Itálica foram vistos como possíveis portadores de autoridade suficiente para comandarem viagens à semelhança do famoso genovês.

Esse fenômeno esteve ligado à potencialização da imagem social dos pilotos e demais homens do mar. Fruto direto do esforço de uma tripulação, áreas inteiramente desconhecidas com riquezas escondidas poderiam ser diretamente atingidas. Como analisou Norbert Elias em estudo clássico, o novo cenário estabelecido em fins do século XV e século XVI ligou-se diretamente às pressões para a implementação de um *cursus honorum* dedicado à profissão da marinharia.³⁴⁵ Essas disputas reverberariam em diversas monarquias europeias que buscavam envolver-se com as grandes navegações marítimas. Nesse sentido, o caso de Giovanni Caboto, pai de Sebastião Caboto, então súdito do reino da Inglaterra também é emblemático dessa nova dimensão alcançada por estes agentes, agora transformados em verdadeiros sábios da nova arte de conhecer os espaços oceânicos.

Giovanni Caboto e as cartas patentes de Henrique VII

Como abordado no primeiro capítulo, o avanço nos estudos históricos referentes à presença de Giovanni Caboto na península Ibérica, na década de 1490, contribuiu para um redimensionamento do estudo de sua ligação com o reino castelhano. Além disso, destaca-se a influência exercida pelas ações de Colombo, que buscava reproduzir no reino inglês. Exemplos disso são as duas cartas patentes, assinadas pelo rei Henrique VII, que autorizaram as expedições de 1497 e 1498 dirigidas ao ocidente do Mar Oceano por uma rota mais ao norte daquela do Almirante. Quanto ao objetivo, elas assemelham-se às capitulações de Santa Fé. Com isso, o pai de Sebastião Caboto é responsável não só pela divulgação das ações colombinas no além-mar, mas também por reproduzi-las. Por outro lado, o acompanhamento de sua trajetória no reino inglês é imprescindível para o entendimento da formação individual de seu filho, futuro piloto maior de Carlos V e o organizador de uma das expedições estudadas aqui, e também de como operava o novo tipo social: o “descobridor”.

De acordo com o livro de Manuel Balesteiros Gaibrois sobre o piloto, a defesa de sua origem genovesa baseava-se na frase genérica dos embaixadores dos Reis Católicos, Pedro de Ayala e Dr. Rodrigo Gonzalez de Puebla, que afirmavam ser esse navegador um “outro genovês, como Colombo”. No entanto, contrário a essa tese defendida por muitos autores incluindo Henry HARRISSE, VICENZO BELLEMO, em seu livro *Sulla patria e sui viaggi di Giovanni Caboto: note crtitive* (1894), sugere a

345 Norbert Elias. “Estudos sobre a gênese da profissão naval: cavalheiros e tarpaulins. *Mana*, nº7, 2001. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-93132001000100005> .

cidade de Gaeta como o local de seu nascimento, pois, desde o século XIII, ela era habitada pela família Caboto. O sobrenome “montecalunya”, presente nas fontes valencianas encontradas no século XX, seria um indicativo de Gaeta, uma vez que a localidade é cercada por montes, um dos quais possui o nome de Caleña.³⁴⁶

Nos anos posteriores da trajetória de Giovanni, a documentação utilizada por Gaibrois para rastrear sua presença na região de Veneza parte da compra de uma propriedade com várias casas, em San Giacomo, por 500 ducados de Lorio, em 27 de setembro de 1492. Três meses depois, em 17 de dezembro, a aquisição é registrada no tribunal local. Em 13 de janeiro de 1484, outra propriedade é fornecida como garantia de uma doação à Mattia, esposa de Giovanni, e seus três filhos (Sebastião e os outros dois). Após essa ação, seus atos na península Itálica são desconhecidos. Gaibrois cogita que ele seria um arquiteto, construtor ou contratista com habilidade em desenhar, que o permitia projetar grandes obras. Sua saída de Veneza e ida a Valência atribui-se à ligação da casa reinante em Aragão e Catalunha com a Sicília e Nápoles, pelo rei Afonso V, tio de Fernando, o Católico.³⁴⁷

Giovanni Caboto em Valência e Sevilha (1490-1494)

Além de Gaibrois, Juan Gil também encontrou outras fontes que ampliaram o conhecimento sobre sua presença nas cidades castelhanas, onde o então engenheiro executava projetos de construção de pontes para o acesso aos portos dessas cidades. Segundo os autores, em 1493, ele encontrava-se em Valência, o mesmo ano em que a comitiva triunfante de Colombo, organizada após seu primeiro retorno das Antilhas, passou por ali. Em 25 de setembro, o Almirante lançava-se novamente ao mar, partindo de Cádiz com 17 embarcações para sua segunda viagem. Em paralelo, depois da interrupção do projeto da ponte no porto valenciano, Giovanni migrou para Sevilha. No ano seguinte, um projeto semelhante também deixou de ser executado na cidade andaluza. Após esse último rastro na Espanha, seus passos voltam a ser encontrados no reino da Inglaterra.³⁴⁸

Sobre os motivos que levaram Giovanni a abandonar sua profissão de engenheiro e se tornar navegador, Juan Gil cogita que enquanto projetista, ele deveria se interessar por tudo aquilo relacionado às Índias, às quimeras ou mesmo à ideia de atingir a Tapropana. Os planos para alcançar

346 Manuel Ballesteros Gaibrois. *Juan Caboto*. Valladolid: Casa Museo de Colón/ Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid, 1997, pp. 71-78.

347 Manuel Ballesteros Gaibrois. *Juan Caboto*, 1997, pp. 139-140.

348 Sobre os detalhes da passagem de Giovanni Caboto por Sevilha e Valência, ver: Manuel Ballesteros Gaibros. *Juan Caboto*. Valladolid: Casa Museo de Colon, Seminario Americanista, 1997; Juan Gil. *Mitos y utopías del descubrimiento: I Colón y su tiempo*. Madrid: Alianza Editorial, S.A., 1989, pp.78-81.

essa última seriam simples, contavam com uma lógica impecável e eram de fácil realização. Ele, então, dirigiu-se ao reino de Portugal e depois a Inglaterra.³⁴⁹

Convém ressaltar, novamente, a importância da repercussão das notícias da primeira viagem colombina nas decisões tomadas pelo agora piloto Giovanni. Certamente a imagem do retorno triunfal do navegador genovês e as potencialidades que isso propiciava o influenciaram a passar de engenheiro a piloto e a adotar um plano marítimo semelhante para atingir às Índias, apresentado posteriormente na Inglaterra. Somou-se a isso, como adverte Gaibrois, o fato do porto de Sevilha ter se tornado o centro de organização e porta de embarque para as expedições marítimas. Nesse contexto de viagens em busca de ilhas desconhecidas, a circulação de indivíduos nas viagens ultraoceânicas foi maior do que no período anterior, tempo das descobertas dos arquipélagos atlânticos (como os Açores, Cabo Verde ou as ilhas Canárias).³⁵⁰

Gaibrois também destaca a passagem de Giovanni por Lisboa, no reino português. Segundo ele, um indivíduo que procurasse tornar-se navegador aprenderia ali as precauções dessa arte devido ao histórico de explorações atlânticas, iniciadas há 80 anos naquela cidade. Nessa passagem, o novo navegador também teria contatado Martim Behaim. A hipótese desse encontro procura justificar o fato de que, ao chegar em Londres, os correspondentes e historiadores posteriores relataram que Giovanni carregava um globo sólido de um modelo provindo daquele cosmógrafo, cuja confecção ainda era importante no reino de Portugal.³⁵¹

O reino inglês e as viagens marítimas

Antes de dar sequências aos passos do pai de Caboto, faz-se necessário investigar o envolvimento do reino inglês nas viagens rumo ao ocidente realizadas antes de sua chegada. De acordo com Jacques Heer, em 1488, ano em que Cristóvão Colombo buscava apresentar seu projeto aos reinos ibéricos, seu irmão, Bartolomeu Colombo, viajou para a Inglaterra com o mesmo objetivo. Os ingleses possuíam uma tradição de viagens marítimas que incluíam o acesso às grandes rotas internacionais, principalmente dirigidas aos mares setentrionais. Além disso, os destacados mercadores bristoleses, os Sturmy e os Caninges, enviaram seus barcos aos portos do Mediterrâneo oriental, em 1456, desafiando o monopólio das cidades italianas. Havia, assim, um movimento de procura de novas rotas marítimas e acesso a outros mercados.³⁵²

349 Juan Gil. *Mitos y utopías del descubrimiento: I Colón y su tiempo*, 1989, p.81.

350 Manuel Ballesteros Gaibros. *Juan Caboto*, 1997, p. 151.

351 *Idem. Ibidem.*

352 Jacques Heers. *Cristóbal Colón*. 1992, p. 142.

Segundo as informações de Fernando Colombo e de Gonzalo de Oviedo – e em menor parte Bartolomeu de Las Casas, nos dois anos que permaneceu na Inglaterra, Bartolomeu teria apresentado um mapa que desenhou no qual estavam incluídas as ilhas e os países mencionados por Estrabão, Ptolomeu, Plínio e Isidoro de Sevilha. O projeto de viagem para as Índias pelo ocidente teria sido recusado devido ao descrédito dos conselheiros do rei Henrique VII. Heers cogita que o próprio monarca evitou a proposta devido às perturbações políticas surgidas após a guerra das Duas Rosas e a sua vitória sobre Ricardo III (1485). Portanto, a restauração do poder régio desencorajou o soberano a investir no projeto para o descobrimento de terras distantes.³⁵³

Segundo Paulo Manuel Azevedo da Silva, que analisou um extrato retirado do terceiro capítulo do livro de Fernando Colombo, a escolha do reino inglês para oferecer o patrocínio à empresa colombina deu-se por duas razões: a constatação de que Henrique VII estaria predisposto a aceitar tal empreendimento; e sua capacidade interpretativa para avaliar politicamente o conhecimento de novas ilhas e terras. O sucesso da primeira viagem de Colombo revigorou os interesses do monarca pelo projeto. Destarte, a entrada do piloto originário da península Itálica no reino inglês conciliou, então, seus interesses com aqueles da Coroa.³⁵⁴

As cartas patentes concedidas a Giovanni Caboto

A rapidez e a facilidade com que Giovanni Caboto, após mudar-se para a Inglaterra, entrou em contato com o rei Henrique VII é questionada por Gaibrois. Segundo ele, o agora navegador teria se oferecido a elevar o reino inglês ao patamar dos reinos de Castela e Portugal. Cabe acrescentar a essa análise do autor, que as notícias do sucesso da primeira viagem de Colombo e a lembrança da oferta de seu irmão Bartolomeu, como visto acima, também pesaram a favor do projeto do novo proponente. De volta a análise de Gaibrois, para ele as atas de 5 de março de 1496, com a primeira carta patente para o piloto ir ao Catai, demonstram o êxito de sua estratégia.³⁵⁵

O estudo das duas cartas patentes concedidas pelo monarca inglês ao navegador permite averiguar o objetivo da expedição inglesa junto às referências geográficas subseqüentes à capitulação de Santa Fé e a busca iniciada por Colombo. Isso possibilita analisar as conexões entre ambos os documentos e a originalidade de cada um deles ao expor suas propostas para a viagem ao além-mar.

353 No ano de 1490, diante da evasiva do monarca inglês, Bartolomeu Colombo seguiu ao reino de França onde, mais uma vez, ofereceu o projeto da viagem para as Índias pelo ocidente. Houve a expectativa de sua aceitação, porém Cristóvão Colombo acabou permanecendo em Castela devido aos indicativos de que seu projeto marítimo seria contemplado. Jacques Heers. *Cristóbal Colón*. 1992, p. 142.

354 Paulo Manuel Azevedo da Silva. *A Influência da Expansão Portuguesa na Inglaterra do Primeiro Tudor*. Dissertação Mestrado em História dos Descobrimientos e da Expansão – Universidade de Lisboa, 2009, pp.100-102.

355 Manuel Ballesteros Gaibros. *Juan Caboto*, 1997, p. 154.

Além disso, Sebastião Caboto, filho de Giovanni, também estava contemplado nas cartas patentes inglesas. Dessa forma, conhecer essa fonte inglesa e a redação de seus destinos é mais uma pista sobre a formação de um imaginário para o novo espaço em contínua transformação, que fora primeiramente planejado no reino de Castela e depois levado por um antigo súdito. Além de demonstrar a propagação das ideias sobre as viagens colombinas em outros reinos da Europa.

Gaibrois destaca as diferenças entre as cartas patentes de 1496, feitas pelo rei Henrique VII para Giovanni Caboto, e as capitulações firmadas pelos Reis Católicos, em Santa Fé de Granada, com Colombo. O documento inglês consistia em uma graça e autorização concedida ao capitão da expedição para a utilização do nome e das bandeiras inglesas em navios do porto de Bristol. Além disso, estipulavam-se benefícios mercantis a serem obtidos sem a cobrança de impostos.³⁵⁶ Por outro lado, Kelly K. Chaves e Oliver C. Walton afirmam que as cartas patentes permitiam ao rei conceder terras, nobreza ou homenagens aos seus súditos publicamente.³⁵⁷ Elas seguiam uma forma estilizada junto a uma característica definidora: o grande selo do rei. Realizada pelo chanceler, essa marca indicava que esses documentos com a assinatura do rei não eram restritos a um indivíduo, mas se tratava de documentos públicos abertos para leitura e consulta.³⁵⁸

Ainda segundo Chaves e Walton, os primeiros documentos desse tipo nomearam Giovanni Caboto e seus três filhos (Lewis, Sebastian [Sebastião] e Santius), seus herdeiros e representantes, para navegar às “*all parts*”. Na sequência, é descrito que essa localidade genérica é composta de “*countries, and seas to the East, of the West, and of the North*”. Segundo os autores, essa linguagem ampla envolve uma rede de destinos por todo o mundo que, conseqüentemente, viola o Tratado de Tordesilhas (1494).³⁵⁹ Em vista disso, o embaixador espanhol Rodrigo González de la Puebla preocupou-se com a reivindicação inglesa e informou seus soberanos. No entanto, após lerem suas cartas, os monarcas espanhóis não manifestaram grande preocupação.³⁶⁰

Em outro trecho do documento, os autores destacam a missão definida pelo rei para a expedição: “(…) *discover unknown islands, countries, or towns and subdue them, occupy them, and transform them into vassals of the English Crown.*” A menção à vassalagem remete ao que os autores

356 Manuel Ballesteros Gaibros. *Juan Caboto*, 1997, p. 154.

357 Kelly K. Chaves; Oliver C. Walton. *Explorers of the American East: mapping the world through primary documents*. Santa Barbara, California; Denver, Colorado: ABC-CLIO, 2019, p. 16.

358 Kelly K. Chaves; Oliver C. Walton. *Explorers of the American East*, 2019, p. 6.

359 Kelly K. Chaves; Oliver C. Walton. *Explorers of the American East*, 2019, pp. 6-7;

360 A reação de Puebla provém do despacho dos Reis Católicos ao embaixador, ver trecho na tradução inglesa em: Kelly K. Chaves; Oliver C. Walton. *Explorers of the American East*, 2019, pp.18-19; em espanhol: Henry HARRISSE. *Jean et Sebastien*, doc. V, 1882, p.315; sobre o embaixador, ver: Miguel-Ángel Ochoa Brun. “González de Puebla, Rodrigo. ?, s. t. s. xv – Reino Unido, IV.1509. Diplomático.” *Real Academia de la Historia*, 2020. Disponível em: <http://dbe.rah.es/biografias/45444/rodrigo-gonzalez-de-la-puebla> .

chamam de um *mind-set* [uma “mentalidade”] medieval. Por outro lado, eles apontam também para um *mind-set* proto capitalista, um indicativo da Primeira Modernidade, pois Henrique VII isenta da cobrança de impostos as mercadorias das novas terras devido aos altos custos da expedição. Além disso, o capitão poderia emitir licença para outros mercadores conhecerem as novas terras e teria um recurso legal caso estes evitassem suas licenças. Dessa forma, os autores concluem que o monarca concede um poder para Giovanni regular o comércio e lucrar com a descoberta sem implicar em um monopólio ou em direitos feudais da Coroa.³⁶¹

De maneira geral, o destino da primeira expedição comandada por Giovanni Caboto, definido nas cartas patentes de 5 de março de 1496, é bastante vago. Apesar da forma genérica das descrições geográficas indicadas para o objetivo da viagem, é possível extrair algumas pistas. A menção aos espaços buscados é sempre precedida pela ideia de atingi-los “*to sail*”, ou seja, pela navegação. Esse é o meio que possibilita o alcance dos locais até então desconhecidos e possivelmente habitados por infiéis. Ao elencar os destinos a serem atingidos pela expedição, “todas as partes, países e mares”, sua posição é complementada com as seguintes direções: “(...) *of the East, of the West and the North*”. A ausência de “*South*” seria um indício da área a ser percorrida pela expedição.³⁶² Somando essa evidência a outras: a ideia de que tanto o leste quanto o oeste poderiam ser utilizados para situar a navegação às Índias; a referência ao porto de Bristol, no parágrafo seguinte, localizado na parte leste do reino da Inglaterra; e, por fim, ao contexto de Giovanni Caboto na península Ibérica, com o conhecimento da primeira viagem de Colombo. Diante disso e de maneira semelhante àquela ocorrida com Colombo e nas Capitulações de Santa Fé, a rota a ser percorrida pela expedição autorizada por

361 Kelly K. Chaves; Oliver C. Walton. *Explorers of the American East*, 2019, pp. 6-7;

362 Parte do documento, em uma tradução ao inglês: “(...) *full and free authority, leave, and power to sail to all parts, countries, and seas of the East, of the West, and the North, under our banners and ensigns, with five ships of what burthen or quantity soever they be, and as many marines or men as they will have with them in the said ships, upon their own proper costs and charges, to seek out, discover, and find whatsoever isles, countries, regions or provinces of the heathen and infidels whatsoever they be, and in what parts of the world soever they be, which before this time have been unknown to all Christians: we have granted to them, and also to every of them, the heirs of them, and their deputies, and have given them license to set up our banners and ensignes in every village, town, castle, isle, or maine land of them newly found. And that the aforesaid John and his sonnes, or their heires and assigned may subdue, occupy and possess all such townes, cities, castles and isles of them found, which they can subdue, occupy and possesse, as our vassals, and lieutenants, getting unto us the rule, title, and jurisdiction of the same villages, townes, castles and firm land so found.* [grifo nosso]. O trecho foi retirado de: Kelly K. Chaves; Oliver C. Walton. *Explorers of the American East*, 2019, pp. 5-6. Essa versão proveio de: Albert Bushnell Hart; Edward Channing (eds.). *American History Leaflets Colonial and Constitutional*, Vol. 9, Documents Describing the Voyage of John Cabot in 1497. New York: A. Lovell, 1893, pp. 4-5. Sua base é a versão quinhentista da tradução ao inglês feita por: Richard Hakluyt. *Divers: voyages touching the discoverie of America, and the Ilands adjacent...* London: Imprinted (...) for Thomas Woodcocke, 1582, A2 – A2 verso. O documento original, em latim, pode ser visualizado em: “John Cabot”. *The National Archives*, 2020. Disponível em: <https://www.nationalarchives.gov.uk/education/resources/significant-people-collection/john-cabot/>. Sua transcrição pode ser encontrada em: Richard Hakluyt. *Divers*, 1582, A – A verso; Uma versão em latim pode ser conferida em: Cornelio Desimoni. *Intorno a Giovanni Caboto*. Genova: Instituto De’ Sordo-Muti, 1881, pp.47-49; Para outra versão, ver: Henry Harrisse. *Jean et Sebastien*, doc. IV, 1882, pp.313-315.

Henrique VII foi estabelecida em uma área mais específica do mar Oceano do que sua carta patente informa.

Outro aspecto importante no documento inglês é a referência à procura, ao descobrimento e ao encontro, principalmente, de ilhas habitadas por infieis. Esse ponto remete diretamente às capitulações de Santa Fé e as navegações ibéricas, ao longo do século XV. Por fim, estipula-se ainda o direito de Giovanni Caboto em organizar o espaço que vier a descobrir, o que denota um intento colonizador. O ambiente de preparação da segunda expedição colombina influenciou decisivamente o piloto, o que explica algumas frases nas cartas patentes de Henrique VII.³⁶³

Após a primeira expedição do pai de Sebastião, em que foram encontradas ilhas e terras na costa oriental da América do Norte, Henrique VII concedeu-lhe as segundas cartas patentes. De acordo com Gaibrois, o documento foi localizado por Richard Biddle, em 1831, no momento em que se dedicava ao estudo de Sebastião Caboto.³⁶⁴ Em suas palavras: “*After a tedious search there has been found, at the Rolls Chapel, the original patent of 3d February, 1498*”.³⁶⁵ O texto, em inglês, foi transcrito na íntegra e consta em seu livro, analisado no primeiro capítulo dessa tese.

Segundo Chaves e Walton, enquanto as primeiras cartas patentes garantiam a Giovanni uma grande área territorial, caso ele realizasse alguma descoberta, as segundas concediam-lhe direitos específicos como autoridade para pressionar navios de outros viajantes a estarem ao seu serviço ou equipá-los continuamente para viagens de descoberta. Dessa forma, apesar de tratar-se de um mesmo instrumento legal, os documentos de 1496 e 1498 possuem conteúdos diferentes provindos de objetivos diversos. Enquanto as primeiras cartas patentes evidenciam a busca e título das terras a serem descobertas, as segundas foram motivadas pela tentativa do piloto em conseguir retribuições reais após o encontro de terras no além-mar.³⁶⁶

Nos termos geográficos relativos à destinação da segunda expedição de Giovanni Caboto pelo Atlântico Norte (1498), mencionam-se as descobertas da primeira viagem que passam a ser alvo de um projeto de colonização do reino inglês: “(...) *and them convey and lede to the londe and Iles of late founde by the said John in our name and by our commandement paying for them and every of them as and if we should in or for our own cause pay and none otherwise*”.³⁶⁷ A localidade de destino é referida como “*londe and Iles*”, podendo ser transcrita no inglês contemporâneo como “*land and island*”.

363 Manuel Ballesteros Gaibrois. *Juan Caboto*, 1997, p.151.

364 Manuel Ballesteros Gaibrois. *Juan Caboto*, 1997, p.30.

365 Richard Biddle. *A Memoir of Sebastian Cabot*, 1831, p.74.

366 Kelly K. Chaves; Oliver C. Walton. *Explorers of the American East*, 2019, p. 16.

367 Kelly K. Chaves; Oliver C. Walton. *Explorers of the American East*, 2019, p. 16; Ver também: Richard Biddle. *A Memoir of Sebastian Cabot*, 1831, p.75.

Apesar de uma precisão maior na destinação, não há uma caracterização específica da região a ser encontrada. O uso de terra ou ilha remete à mesma fórmula das Capitulações de Santa Fé e das primeiras cartas patentes concedidas.

Depois dessa expedição, o navegador acumulou prestígio na corte inglesa sendo considerado “um novo Colombo”. De acordo com a segunda carta de Pasqualito, datada de 23 de agosto de 1497, ele passou a vestir-se com seda e a felicitar-se atribuindo a si mesmo o título de Almirante.³⁶⁸ Entre os outros divulgadores de seus feitos, cabe destacar a primeira carta de Raimundo Soncino ao duque de Milão, escrita um dia após a anterior, onde aparece indicado que, após 400 léguas de viagem, as *isoles férteis* e *sette città* foram atingidas. Para Gaibrois, o primeiro termo aparece corriqueiramente no documento sendo um indicativo da insularidade das terras descobertas ou um termo genérico utilizado para os territórios encontrados.³⁶⁹

A impressão dos emissários estrangeiros na corte inglesa, Pasqualito e Soncino, reforça a percepção da ligação estabelecida entre o súdito inglês e a figura de Cristóvão Colombo. Essa associação não esteve restrita aos projetos de viagens marítimas, mas contou também com uma emulação dos gestos, das vestimentas e, como já referido, com o próprio título de Almirante. Ou seja, a imagem de “navegador/descobridor” vinculou-se a um conjunto de ações na Corte reforçando a imagem desse novo grupo de indivíduos.

Esse repertório foi observado e vivenciado por Sebastião Caboto e contribuiu para sua própria prática de “navegador/descobridor” exercida posteriormente. Nos documentos conhecidos sobre a passagem de seu pai pela península Ibérica não há menção aos seus filhos ou a sua esposa. Somente quando esteve no reino inglês, há referência direta a eles. Além disso, a presença de seus herdeiros nas primeiras cartas patentes, de 1496, não atesta que o futuro piloto maior de Castela acompanhou seu pai na viagem, mas é um elemento que comprova o vínculo fraterno nas questões marítimas e, conseqüentemente, na herança do capital cultural ligado à imagem dos homens do mar que permeou a vivência de Sebastião Caboto no reino de Castela. Local marcado por uma mobilização de particulares e da monarquia para explorar as novas terras que foi marcado pelo início do regime de concessão de capitulações de descobrimento. Após as primeiras viagens colombinas, em fins do século XV, esses documentos estabeleciam o acordo entre o monarca e os proponentes de armadas.

368 Manuel Ballesteros Gaibrois. *Juan Caboto*, 1997, p.110.

369 *Idem*, p.111.

2.2.3 O regime de capitulações na expansão marítima hispânica

De acordo com Milagros del Vas Mingo, o regime de capitulações generalizou-se e se tornou um passo prévio para os colonizadores e conquistadores nas terras além-mar, a partir de 1501. Entre os motivos que explicam sua aparição encontram-se fatores derivados do mal governo de Colombo na Hispaniola e a necessidade da Coroa em aproveitar a iniciativa e os fundos privados para fazer frente a uma empresa excessivamente onerosa.³⁷⁰ No entanto, apesar de constar em muitos desses documentos a inteira responsabilidade financeira dos organizadores privados da armada, em diversas situações, a monarquia contribuiu com aportes de capital, cancelamento de dívidas ou favores econômicos, principalmente nas capitulações cuja finalidade eram de *descubrimiento y rescate*, caso daquelas assinadas com Sebastião Caboto e com Diego García.³⁷¹

Sobre o primeiro motivo da generalização do regime das capitulações, Milagros aponta que após diversas turbulências na administração de Colombo, que acumulava os cargos de Almirante, vice-rei e governador das ilhas que descobriu, houve um primeiro passo visando limitar seus poderes. A Coroa, então, promulgou a Real Provisão de 10 de abril de 1495 que liberava o acesso às Índias a todos que quisessem ir a elas. Diante disso, Colombo reagiu e regressou a Castela para fazer valer seus direitos especificados nas Capitulações de Santa Fé. Depois de uma normalização do regime colombino, novos problemas levaram à expedição de três provisões reais (duas a Bobadilla e uma a Colombo) que o destituíram de suas funções em 1499. Na sequência, a Coroa compreendeu sua incapacidade para governar e, assim, sua autoridade foi limitada apenas às terras descobertas “*por su industria*”. Começou, assim, o favorecimento da passagem às Índias por meio de uma Real Provisão que concedeu uma série de liberdades a todas as pessoas (vassalos, súditos e naturais) interessadas em viver e morar nas Índias. Seguiu-se com a concessão de várias capitulações (Vicente Yáñez, Alonso Vélez de Mendoza, Alonso de Ojeda, Luis de Arriaga y Diego de Lepe).³⁷²

Diante desses primeiros passos, Milagros afirma que a iniciativa privada teve grandes resultados com a mobilização de um grande número de pessoas e colocando a disposição da Coroa uma série de recursos para continuar explorando as Índias. Em 1501, os Reis Católicos assinam uma Real Provisão com objetivo de regular a exploração das novas terras no além-mar estabelecendo que quem se dirigisse a elas deveria obter uma licença expressa. A partir dessa provisão, Milagros considera

370 Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p.29.

371 Demetrio Ramos Pérez exemplifica essas intervenções da Coroa em favor dos capitães nas capitulações de *descubrimiento y rescate*, ver: Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p. 8.

372 Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p.31.

instituído e generalizado o regime das capitulações na monarquia hispânica.³⁷³ Destaca-se que no texto dessa provisão, a designação da área no qual passa a ser exigida a licença ainda remonta aos termos geográficos presentes nas Capitulações de Santa Fé: “(...) *ni vayan sin nuestra licencia e mandado a descubrir al dicho mar Oceano, ni a las islas e tierra firmes que en él hasta agora son descubiertas o se descubrieren de aquí adelante (...)*”.³⁷⁴ Mantém-se os termos vagos para os novos espaços.

A natureza jurídica das capitulações

As capitulações de fins do século XV e do século XVI, iniciadas com o documento de Santa Fé e responsável pelo acordo prévio que garantiu a expansão marítima hispânica, foram alvo de estudos e discussões historiográficas. Destaca-se a problemática envolvendo sua natureza jurídica. Ao estudar as Capitulações de Santa Fé, Rodrigo Sazo Soto sintetizou as duas principais correntes de interpretação nesse debate: a *contratual* e a *concessionista*. Ambas provêm do contexto histórico de sua criação com destaque aos chamados “Pleitos Colombinos”, pois elas questionam se as Capitulações de Santa Fé constituiriam um contrato ou, por outro lado, um bem, uma mercê ou uma concessão graciosa entre os Reis Católicos e Colombo. A resolução das controvérsias ocorreu por meio de um laudo arbitral, datado de 28 de junho de 1536, que manteve ao neto de Colombo, Luís [Luis Colón y Toledo], somente a concessão do título de Almirante, do senhorio da Jamaica e de uma renda anual de 10 mil ducados. Assim, Soto aponta que esse julgamento foi concluído com um acordo entre as partes sem, no entanto, mencionar sua natureza jurídica. Isso motivou historiadores e juristas a cogitarem teorias sobre a natureza dessas capitulações.³⁷⁵

De acordo com Soto, a natureza contratual das capitulações hispânicas foi defendida nas investigações contemporâneas a partir do artigo “*Estudio Jurídico de las Capitulaciones y privilegios de Cristóbal Colón*”, escrito por Ángel Altolaquirre y Duvale. Pilar da chamada *doutrina contratualista*, corrente seguida por autores marcados por uma posição jurista, como José María Ots Capdequi, Francisco Tomás y Valiente, José Manuel Pérez-Prendes Muñoz-Arraco, incluindo alguns historiadores como Enrique de Gandía, entre outros. Os três principais argumentos dessa corrente na interpretação das capitulações são: o conteúdo condicional de seus capítulos; o estabelecimento de cargos de autoridade e privilégios econômicos, originados no direito apenas quando se produz a condição; o caráter bilateral do documento, pois ele geraria obrigações mútuas como o caso de

373 Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*, 1986, p.31.

374 A.G.I. Indiferente General, Legajo 418, Libro 1, folio 26; Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*, 1986, p.31.

375 Rodrigo Sazo Soto. “Sobre la naturaleza jurídica de las Capitulaciones de Santa Fe: una aproximación al estado actual de la cuestión.” *Tiempo y Espacio*, n.º 24, 2010, pp.6-7.

Colombo – descobrir as ilhas e terras por sua mão ou indústria – e para os Reis Católicos – concessão dos títulos e cargos; por fim, o estudo das capitulações separadas de outros documentos, como o caso do privilégio de 30 de abril de 1492, considerando, assim, as primeiras como contrato e o segundo como uma concessão graciosa dos monarcas.³⁷⁶

Segundo o entendimento contratualista de José Sánchez-Archilla Bernal, baseado em José Manuel Pérez-Prendes y Muñoz de Arraco, a participação da Coroa nesses documentos dá-se junto a um ou vários particulares para fins de competência em territórios de sua soberania que, em princípio, corresponderiam a ela, como no caso de descobrir, povoar ou estabelecer autoridade. Essas capitulações possuem modulações particulares do estatuto jurídico da Coroa que afetam não apenas esses contratos, mas todas as suas formas de atuação. Assim, elas seriam contratos com fundo obrigacional e com conexões causais articulantes próprias, derivadas da técnica jurídica civil, moldada, então, pelo critério essencial do *serviço régio* que supõe a introdução da técnica da *potestad suprema* pela Coroa.³⁷⁷

Por outro lado, retornando ao artigo de Soto, o entendimento de que as Capitulações de Santa Fé constituíram uma carta de mercê ou concessão graciosa dos Reis Católicos para Colombo provém de um dos artigos de Alfonso García Gallo, “*Los orígenes de la administración territorial de las Indias*” (1944). Nele, há alusão à redação das capitulações junto ao privilégio confirmatório de 1497 e à resposta ao Almirante. O estudo em conjunto dos três documentos rechaça seu caráter contratual. Entre os adeptos dessa doutrina, de uma *concessão unilateral* por parte da Coroa, encontram-se Florentino Pérez Embid, Marta Milagros del Vas Mingo, Juan Manzano Manzano e Francisco Morales Padrón. Além desses autores, inclui-se o próprio Rodrigo Sazo Soto, que a classifica como a doutrina mais preocupada com o contexto histórico. Entre os argumentos dessa corrente, destacam-se: a historicidade dos documentos, como a relação das capitulações colombinas estarem no mesmo contexto político, ideológico e de mentalidade, daqueles de submissão, como as capitulações da rendição de Granada (1492); o caráter filológico, como chamou Horst Pietschmann, proveniente da presença de elementos linguísticos não encontrados em contratos, pois, como demonstrados por Soto nas Capitulações de Santa Fé, um contrato não se outorga e nem se despacha – como uma carta de mercê ou regulamento, mas se acorda, se estipula ou se contrai.³⁷⁸

Soto incluí mais três argumentos provindos de suas reflexões. O primeiro baseia-se na falta de uma análise em conjunto de vários documentos, como o caso do privilégio concedido a Colombo três

376 Rodrigo S. Soto. “Sobre la naturaleza jurídica de las Capitulaciones de Santa Fe” *Tiempo y Espacio*, n.º 24, 2010, p.9

377 José Sánchez-Archilla Bernal. *Instituciones Político-Administrativas de la América Hispánica (1492-1810)*. Madrid: Servicio de Publicaciones Universidad Complutense/ Facultad de Derecho, 2000, pp.117-118.

378 R. S. Soto. “Sobre la naturaleza jurídica de las Capitulaciones de Santa Fe” *Tiem. y Esp.*, n.º 24, 2010, pp.10-12.

dias depois da assinatura das Capitulações de Santa Fé (30 de abril de 1492), pois eles constituem um todo jurídico harmônico que não podem ser estudados separadamente, uma vez que se completam reciprocamente. O segundo juízo de Soto refere-se à “ignorância ou desconhecimento das matérias jurídicas” pela família Colombo, ou seja, o caráter leigo de seus membros nessas matérias. Para exemplificar, o autor cita uma passagem dos Pleitos Colombinos em que Fernando Colombo confunde o termo “concessão” com “contrato”, dando a entender uma ideia referente ao primeiro termo quando pretendia tratar do segundo para serem reconhecidos os direitos patrimoniais de seu pai. Por fim, o autor analisa a ideia da tese contratualista de que as Capitulações de Santa Fé transferem parte da soberania real a um particular. Para ele, essa possibilidade seria muito complexa para um simples contrato, pois, nesse caso, o acordo somente seria considerado sem efeito caso as duas partes que o assinam assim o quisessem. O *Ordenamiento de las Cortes de Toledo* (1480) é citado para demonstrar um exemplo de normativa no reino de Castela que proibia aos reis a concessão de títulos perpétuos e a possibilidade de sua transmissão aos herdeiros do respectivo funcionário. Já o selo real só seria utilizado quando fosse outorgada parte da soberania.³⁷⁹

Na etapa final da revisão historiográfica, Soto apresenta as opiniões isoladas sobre o aspecto jurídico das capitulações. No caso de Horst Pietschmann, diante da dificuldade em atribuir que as capitulações eram contratos ou mercês, propõe que se tratava de documentos *sui generis*. No entanto, ao final de seu raciocínio, ele alterara sua postura afirmando que, em suas origens, as capitulações seriam contratos entre pessoas de um estrato social, político ou jurídico desigual que implicaria no respeito a certas formalidades garantindo a superioridade da parte correspondente. Rafael Diego Fernández partilha dessa ideia após sua análise do conteúdo e procedimento de celebração das capitulações colombinas. De outro modo, Demetrio Ramos Pérez defende que as capitulações *santafesinas* não se constituiriam enquanto capitulações, mas como um *memorial* com as contestações correspondentes.³⁸⁰

Em sua conclusão, o autor aponta sua tendência em apoiar a corrente concessionista por ser um estudo mais completo e profundo do documento, além de levar em consideração seu período histórico. Sobre a outra corrente, a contratualista, afirma existir uma tendência em adotar a realidade contemporânea na análise das fontes históricas. Essa postura leva ao problema do direito antigo ser moldado pelos critérios contemporâneos, como destacado por Ricardo Zorraquín Becú.³⁸¹ Ou seja, esse alerta de Soto refere-se ao perigo do anacronismo e a importância de um estudo que dialogue com os

379 R. S. Soto. “Sobre la naturaleza jurídica de las Capitulaciones de Santa Fe” *Tiem. y Esp.*, n.º 24, 2010, pp. 12-13.

380 *Idem*, p. 14.

381 *Idem*. 14-15.

diversos tipos de documentação disponíveis no mesmo contexto histórico atentando-se a sua estrutura e linguagem específica.

Uma das finalidades das capitulações: o descobrimento e resgate

Além dessa discussão maior sobre o caráter jurídico das capitulações na monarquia hispânica, outros estudos discutem a sua finalidade, uma vez que a licença concedida em tais documentos possuiu diferentes características, ao longo do século XVI. O levantamento realizado por Milagros, a partir da generalização do regime das capitulações no reino castelhano, indica a predominância de quatro diferentes fins, conforme o período. Entre 1501 e 1512, buscava-se “descobrir e comerciar”. De 1512 a 1518, haveria uma tendência ao reforço do povoamento. Entre 1518 e a década de 1560, constitui-se um período de grandes conquistas e o conseqüente assentamento, estabelecimento e fundação de povoados espanhóis. Os objetivos presentes nesses documentos seriam então de “descobrir e conquistar”, “conquistar e povoar” e “descobrir, conquistar e povoar”. A partir de 1573 até o final do século, suas finalidades contemplam “descobrir, pacificar e povoar”, possivelmente influenciadas pelas Ordenanças de 1573.³⁸²

No ano de 1526, em consequência das críticas e buscando a justificação dos direitos da Coroa de Castela na ocupação das Índias, além de tornar a situação mais justa para os indígenas e esclarecer o direito castelhano surgido pela doação papal, fundamentado na evangelização dos nativos, foram despachadas as *Ordenanzas de Descubrimientos*. Elas carregam instruções aos conquistadores sobre as atitudes a serem tomadas com os indígenas em futuras expedições.³⁸³ Como será visto a seguir, as capitulações e instruções reais destinadas às expedições de Sebastião Caboto e Diego García incorporam essas novas políticas adotadas.

Na classificação estabelecida pela autora, as capitulações ou *asientos* estabelecidos com Caboto e Garcia em 1526, que têm por finalidade o descobrimento e o resgate nas regiões do Mar do Sul, destoam do objetivo da maior parte das outras capitulações firmadas com a Coroa de Castela, pois os termos “conquistas” e “povoação” não aparecem entre seus objetivos. Essa ausência indica a necessidade de uma classificação dessa documentação em função não somente de sua finalidade, mas qualificando-as de acordo com a região geográfica para a qual se destinavam. Como o objetivo desses capitães era a exploração do Mar do Sul, as ilhas das Especiaria e outras, sua área de atuação destoava daquelas voltadas ao mar do Caribe e a parte oriental do continente americano. Como será visto no

382 Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, pp.31-33.

383 Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*, 1986, p.32.

próximo capítulo, o projeto de Carlos V para o além-mar compreendia a região do Pacífico como diferente dessas outras dentro do hemisfério castelhano.

Além dessa caracterização proposta por Milagros, Antonio Gutiérrez Escudero aponta outra para o período posterior ao rompimento do monopólio colombino. Segundo ele, o sistema de capitulações foi fundamental para impulsionar tanto a ampliação do conhecimento sobre os espaços geográficos americanos, bem como para a anexação à Coroa de Castela de vários territórios insulares e continentais. Nesse contexto, as primeiras armadas, após aquelas de Colombo, têm sido denominadas de “viagens andaluzas” por determinados historiadores ou de “viagens menores”, como qualificou Fernández de Navarrete. No entanto, Escudero passa a matizar essas duas denominações. De um lado, grande parte dos promotores, capitães e a tripulação das embarcações eram naturais da atual região da Andaluzia, por outro lado, muitos eram forasteiros, como Américo Vespúcio, ou provinham de outras partes da monarquia hispânica, como Juan de la Cosa, Alonso de Ojeda e outros. Quanto a qualificação dessas armadas como “viagens menores”, Navarrete as justifica por serem realizadas por navegadores particulares. Entretanto, para Escudero, mesmo com a autorização da Coroa, essa expressão pode induzir a uma desvalorização da importância geográfica que essas armadas tiveram para a exploração de grande parte da costa atlântica americana, no início do reconhecimento sistemático do continente.³⁸⁴

Em relação à especificidade das capitulações de descobrimento e resgate em comparação com outras finalidades, de acordo com o projeto imperial da monarquia hispânica no além-mar, as duas primeiras décadas foram cruciais. O autor Mariano Gambín García estudou dez capitulações de descobrimentos, realizadas entre os anos de 1492 a 1504, e concluiu que elas não se limitaram ao espaço “americano”, mas algumas incluem as ilhas Canárias. Com isso, o autor procura identificar se todas essas capitulações tinham um instrumento jurídico idêntico ou se houve circunstâncias especiais para cada uma das expedições e, conseqüentemente, se seu acordo foi distinto. Gambín também procurou identificar se houve uma política expansiva no Atlântico, num período do reinado dos Reis Católicos (de 1492 a 1505), entre o acordo com Colombo até o falecimento da rainha Isabel.

Ele, então, apresenta uma classificação para as capitulações, que apesar de constarem premissas básicas, afirma ser possível distinguir suas várias funções de acordo com sua finalidade. Assim, ele identifica aquelas voltadas: ao “descobrimento e resgate”; ao “povoamento”; ao “assentamento em território não conquistado com vocação permanente”; à “conquista”; e com conteúdo misto. Em relação específica às capitulações de descobrimento e resgate, finalidade semelhante às duas capitulações alvo

384 Antonio Gutiérrez Escudero. “Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate: la Nueva Andalucía.” *Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades*, N.º 21. Primer Semestres de 2009, p. 260.

desta tese, aponta que elas são as mais numerosas no período analisado, consistindo em sete das quinze capitulações. Elas se estruturam em cinco pontos principais. Segue-se o primeiro deles:

*1.- Se otorga licencia para descubrir y rescatar, a costa del expedicionario, en aquellas islas y costa del continente que fueron desconocidas hasta ese momento, evitando siempre las tierras anteriormente descubiertas, sobre todo las del Almirante Cristóbal Colón, así como los territorios pertenecientes al reino de Portugal. Partiendo de estas premisas generales, en algunos viajes se especifican más los lugares “vedados”, donde no se podía rescatar, generalmente porciones de costas ya descubiertas y atribuida su explotación a sus descubridores. En alguna ocasión, la licencia se concede para volver a rescatar en zonas descubiertas por quien recibe la licencia, con independencia de que se pudieran encontrar nuevas tierras.*³⁸⁵

Conforme o trecho, o descobridor possuía a obrigação de financiar a expedição, mesmo que a Coroa pudesse fazer aportes de capital posteriormente. Além disso, as descobertas são restritas às áreas não atingidas por outros capitães, principalmente àquelas reservadas a Colombo. Faz-se, ainda, a ressalva de que a exploração de territórios atribuídos à coroa portuguesa não é permitida segundo o Tratado de Tordesilhas (1494). Por fim, inclui-se a possibilidade de novas expedições serem concedidas a um mesmo navegador que já tenha realizado descobertas no mesmo local.

Esse ponto inicial, destacado por Gambín, remete diretamente aos objetivos geográficos dos navegadores enviados às Índias após o fim do monopólio colombino. Normalmente, no primeiro capítulo das capitulações destinadas às viagens oceânicas, onde a Coroa estabelece a área-alvo da armada, faz-se menção às regiões recém-descobertas no Mar Oceano. Essas descrições atualizam a maneira de apresentar o novo espaço em comparação às Capitulações de Santa Fé (1492).

Como exemplo desse novo formato, analisou-se o primeiro tópico das capitulações de Diego de Lepe, firmadas em 14 de setembro de 1501.³⁸⁶ A área-alvo da expedição não se limita às ilhas e terra firme do Mar Oceano, como nas capitulações colombinas de 1492. Há o acréscimo de “*a las partes de las Yndias*”, um segundo passo na caracterização do espaço recém-conhecido a ocidente.³⁸⁷ Também é informado que o capitulante já havia viajado àquelas partes, sem maiores detalhes. Na sequência, são indicados os locais proibidos de serem frequentados: as ilhas e terras firme descobertas por Colombo ou outros navegadores, e aquelas pertencentes ao reino de Portugal. Porém, como uma especificidade dessa capitulação, há a exceção de que, em caso fortuito, pode-se fazer escala em locais já descobertos

385 Mariano Gambín García. “De Colón a Alonso de Lugo. Las capitulaciones de descubrimiento y conquista a finales del siglo XV: América, Canarias y África.” In: XVII Coloquio de Historia Canario-Americana, 2008 [2006], p. 619.

386 “Licencia de descubrimiento a Diego de Lepe” AGI, INDIFERENTE, 418, L.1, F.29V-31V; transcrição disponível em: Demetrio Ramos. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p.38.

387 De acordo com Luiz Filipe Thomaz, a ideia de Índias no século XV remetia não só ao subcontinente indiano, mas também a China, Japão, Indonésia, bem como a costa do mar Índico seja na Ásia como na África. Ver: Luís Filipe F.R. Thomaz. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: DIFEL, 1998.

por outros. Assim, essas capitulações inovam ao possibilitarem uma escala excepcional, pois esta possibilidade não estava estipulada em outras capitulações contemporâneas.

Voltando às características das capitulações de descobrimento, o segundo ponto elencado por Gambín trata da repartição dos bens obtidos na viagem. A Coroa sempre ficava com uma parte importante e a porcentagem devida à fazenda real teve variações. Na capitulação com Vicente Yáñez Pinzón (1499), cobrava-se o quinto sem que o capitão devesse qualquer imposto, pelo menos na primeira venda dos produtos obtidos. Com Bastidas e Vélez de Mendoza (1500), o percentual passou a 25%, mas descontados os gastos da expedição.³⁸⁸

A terceira característica ressaltada pelo autor, é a necessidade da presença de ao menos um inspetor real na expedição. Ele seria um *veedor*, eleito pela rainha, que devia ir em cada navio e presenciar todas as transações. O custeio de sua viagem geralmente ficava a cargo do chefe da expedição que também participava da repartição dos lucros. A quarta característica incluída em quase todas as capitulações de descobrimento é a passagem pela inspeção real na saída e na chegada de cada viagem. A primeira referência à Casa de Contratação encontra-se na capitulação de Cristóbal Guerra de junho de 1503. Especifica-se ali que o contador a acompanhar a expedição devia ser “*de la casa de las Yndias*”, instituição encarregada das ordenanças sobre a contratação.³⁸⁹

O quinto ponto presente nas capitulações de descobrimento, ainda de acordo com Gambín, seria o outorgamento de faculdades jurídicas aos capitães da armada. Como tradição, a eles conferia-se a jurisdição civil e criminal sobre os viajantes. Em poucas ocasiões eram concedidos outros ofícios, como a governação de Coquivacoa a Alonso de Hojeda (julho de 1501), o cargo de capitão e governador das terras descobertas – usados em outras ilhas – para Vicente Yáñez Pinzón, e a mercê de seis léguas em La Maguana a Hojeda (1501), mas com a reserva de minérios e portos para a Coroa. Além disso, aparecem exigências não encontradas em todas as capitulações de descobrimento, como a proibição de levar estrangeiros nos barcos com Vélez de Mendoza (1500). Da mesma forma, a obrigação de levar clérigos para auxílio espiritual de colonos e marinheiros só consta na capitulação com Cristóbal Guerra (julho de 1503), que ainda se comprometia a devolver os indígenas, anteriormente trazidos ao reino, com o pagamento de um salário correspondente. Já a apresentação de garantias, voltada ao cumprimento do que fora capitulado, aparece na capitulação de Vicente Yáñez Pinzón (1501), sendo mantida essa exigência nas subsequentes.³⁹⁰

388 Mariano Gambín García. “De Colón a Alonso de Lugo. Las capitulaciones de descubrimiento y conquista a finales del siglo XV.” In: XVII Coloquio de Historia Canario-Americana, 2008 [2006], p. 620.

389 Mariano Gambín García. “De Colón a Alonso de Lugo. Las capitulaciones de descubrimiento y conquista a finales del siglo XV.” In: XVII Coloquio de Historia Canario-Americana, 2008 [2006], pp. 620-621.

390 Mariano Gambín García. “De Colón a Alonso de Lugo. Las capitulaciones de descubrimiento y conquista a finales del siglo XV.” In: XVII Coloquio de Historia Canario-Americana, 2008 [2006], p. 621.

Outro autor que estudou as capitulações de descobrimento e resgate foi Demetrio Ramos. Ele defende o caráter de mercê dessas capitulações chamando a atenção ao termo jurídico “*licença*”, concedido pela Coroa para que o navegador pudesse ir à parte prevista. Assim, considerando-se como um *serviço* prestado, a Coroa distribuiu um conjunto de concessões: ir ao resgate com isenção fiscal daquilo que fosse levado; tomar posse do que fosse encontrado, com exceções escalonadas, no espaço permissível; isenção fiscal dos produtos trazidos, mas com participação da Coroa por sua soberania, nos benefícios obtidos. Segundo ele, a partir dessas capitulações-licença para ir e voltar, encontravam-se as faculdades de *reserva* de espaço ou de tempo para beneficiar o descobridor com a exclusividade da área descoberta por ele; além da possibilidade das faculdades de estabelecimento no melhor lugar para proveito dos resgates, o que determinou a função lógica de seu governo. Posteriormente, esse modelo resultou nas capitulações de conquista que, adverte Ramos, não devem ser confundidas com as capitulações de descobrimento e resgate.³⁹¹

Paralelo a esse regime de capitulações, a Coroa de Castela criou outras estratégias que visavam a organização e controle da relação entre o reino e o além-mar, como a criação das casas de contratação. Essas instituições eram voltadas à regulamentação do tráfego nas novas rotas e o fomento do comércio de produtos. Dentre elas, a estabelecida na cidade de Sevilha atingiu grande notoriedade em comparação com as demais.

2.2.4 A Casa de Contratação de Sevilha e a viagem de Vespúcio e Pinzón para a Especiaria

Após a abertura do monopólio colombino das navegações marítimas ao ocidente, em 1499, a monarquia procurou uma forma de regulamentar as atividades realizadas pelas armadas por meio de uma nova instituição. De acordo com Ernesto Schafer, os Reis Católicos ordenaram a fundação, na cidade de Sevilha, da Casa de Contratação, que iniciou seus trabalhos administrativos em 25 de janeiro de 1503. Sua função inicial visava a intermediação e administração do comércio das Índias e do aparelhamento e despacho das frotas. Além disso, sua autoridade jurídica limitava-se aos casos que envolvessem o comércio, mesmo não sendo jurisconsultos. Em 1511, de Burgos saiu uma provisão real que outorgava à instituição a jurisdição civil e criminal de todas as coisas relacionadas ao comércio e a navegação das Índias, assim, foram nomeados os “*jueces de la Contratación*”.³⁹²

391 Demetrio Ramos. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p.7.

392 Ernesto Schafer. *El Consejo Real y Supremo de las Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*. Tomo I. Madrid/ Valladolid: Marcial Pons Historia/ Junta de Castilla y León, 2003 [1935], pp.31-40.

Diferentemente de Schafer, que atribui a Francisco Pinelo a autoria de um memorial para a criação da casa sevilhana, István Szásdi destaca a importância do frei Nicolás de Ovando na fundação dessa nova instituição. Ele também foi o responsável pela organização de outra casa na ilha de Santo Domingo, pois idealizava um funcionamento duplo para controlar e organizar o tráfico indiano. A base dessa proposta encontrava-se na Casa da Guiné, instituição do reino português no norte de África.³⁹³ Assim, além do sistema de capitulações que atribuía aos particulares as responsabilidades de organização e execução das armadas, a Coroa procurou centralizar esse sistema de negociação com agentes privados ao instituir a Casa de Contratação de Sevilha.³⁹⁴

Nessa fase inicial, a Casa de Contratação manteve o objetivo de ir às ilhas das Especiarias pela rota ocidental de acordo com os planos da Coroa. Ao estudar as contas do primeiro tesoureiro da casa, o doutor Sancho de Matienzo (entre 1503 e 1511), Miguel-Ángel Ladero Quesada deparou-se com a preparação de armadas de descobrimento visando atingir as ilhas das Especiarias pelo ocidente, em 1505. Para tanto, o rei Fernando consultou Vicente Yáñez Pinzón e Américo Vespúcio sobre tal possibilidade.³⁹⁵ Essa predisposição do monarca para os assuntos das Índias é consequência direta da herança de Isabel, a Católica, que o incumbia de administrar Castela, o reino, pertencente à monarquia hispânica, responsável legal pelas novas terras ultramarinas.³⁹⁶

Em seu estudo sobre a formação dos conselhos de especialistas dirigidos às Índias, Jorge Díaz Ceballos afirma que a reunião, ocorrida na sede das Cortes de 1505 em Toro, discutia como encontrar a passagem pelo mar que supunha-se existir do outro lado das terras encontradas por Colombo. Tanto o Almirante como Américo foram chamados graças aos seus conhecimentos das viagens ultramarinas.³⁹⁷ O genovês retornava de sua quarta viagem, enquanto o florentino havia feito duas viagens com os

393 István Szásdi León-Borja. “La Casa de Contratación de Sevilla y sus hermanas indianas.” In: Antonio Acosta Rodríguez; Adolfo González Rodríguez; Enriqueta Vila (coords). *La Casa de la Contratación y navegación entre España y Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla/ Consejo Superior de Investigaciones Científicas/ Fundación El Monte, 2003, p.105.

394 Sobre a importância da Casa de Contratação de Sevilha como instituição responsável pela organização sistemática da relação entre a monarquia hispânica e o Novo Mundo, gerando riquezas e desenvolvimento econômico, ver: Carlos Álvarez. “Instituciones y Desarrollo Económico: la Casa de la Contratación y la Carrera de Indias (1503-1790)”. Documento de Trabajo 03-02/ Serie de Historia Económica e Instituciones, *Universidad Carlos III de Madrid*, Enero 2003.

395 Miguel-Ángel Ladero Quesada. “La ‘Casa de la Contratación de las Yndias’ en sus comienzos: la tesorería de Sancho Matienzo (1503-1511)” In: Antonio Acosta Rodríguez; Adolfo González Rodríguez; Enriqueta Vila (coords). *La Casa de la Contratación y navegación entre España y Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla/ Consejo Superior de Investigaciones Científicas/ Fundación El Monte, 2003, p. 56.

396 Jorge Díaz Ceballos. “Las Juntas de Expertos y la Configuración del Sistema Colonial Castellano, 1503-1512” In: Eliseo Serrano (coord.). *De la tierra al cielo. Líneas recientes de investigación en Historia Moderna*. Zaragoza: Institución “Fernando el Católico”, 2013, p.269.

397 Sobre a aproximação de Américo Vespúcio com o reino de Castela, a partir de 1502, e sua relação pessoal com Cristóvão Colombo, ver: Felipe Fernández-Armesto. *Américo: o homem que deu nome ao continente*. Tradução: Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011 [2007], pp. 236-246.

portugueses e acreditava estar próximo de encontrar a cobiçada passagem a ocidente, pois seu destino era, a priori, Malaca. Devido a problemas de saúde, Colombo não pode participar do encontro. Reunidos Américo e Pinzón, ambos decidiram pela preparação de uma expedição destinada a Especiaria. Em 13 de março, estabeleceu-se que os dois navegadores viajariam pelo mar Oceano até as partes que já haviam navegado. Segundo Ceballos, esse novo objetivo correspondia a encontrar as ilhas de Maluco, onde eram produzidos artigos de grande valor, como a noz-moscada, o cravo e a macis. No entanto, a confusão entre os topônimos Maluco e Malaca justificava a presença de Américo, pois ele alegava ter transitado próximo a essa cidade.³⁹⁸

Deve-se situar que neste momento, a Coroa de Portugal investigava no Oriente as informações sobre a região onde estaria a fonte produtora das especiarias. Para Florbela Veiga Frade, a confusão fonética entre os topônimos Malaca e Maluco provinha das primeiras notícias que chegaram à Europa sobre o empório malaio. Malaca foi citada erroneamente no *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama* (1497-1499) e na *Relação das Índias Orientais* (1506), do embaixador veneziano Vincenzo Quirini, como o local de cultivo das especiarias. No entanto, o monarca português, D. Manuel I logo procurou informações sobre o comércio asiático e optou por ocupar o estreito de Malaca devido a sua posição crucial para o domínio das entradas do oceano Índico. Essa estratégia visava assegurar a supremacia oceânica portuguesa e, dessa forma, barrar as intenções dos espanhóis de atingirem o oceano Índico pela via ocidental. No regimento de 13 de fevereiro de 1508, o rei português incumbi Diogo Lopes de Sequeira a reconhecer e afirmar em Malaca, Maluco e Sumatra a soberania portuguesa.³⁹⁹

Ou seja, enquanto a monarquia hispânica procurava formas de contornar as novas terras encontradas no Atlântico que a separavam do objetivo de atingir a Especiaria, os portugueses projetavam avanços a partir de suas posições no oceano Índico e Pacífico, tendo por base as informações adquiridas com os nativos da região para assegurarem a exploração de seu sistema de comércio. A essa estratégia somava-se a proteção da rota do Cabo, o que inviabilizaria tanto os castelhanos como outros europeus de alcançarem o comércio asiático.

Voltando a Ceballos, apesar da expedição para Maluco preparada sob as ordens de Fernando, o Católico, nunca ter sido realizada, seus preparativos foram iniciados conforme real cédula de 13 de março. Américo e Pinzón eram as fontes de informações para que a Casa de Contratação preparasse tal armada. Para o autor, essas recomendações para a consulta dos navegadores refletem a confiança do

398 Jorge Díaz Ceballos. “Las Juntas de Expertos y la Configuración del Sistema Colonial Castellano, 1503-1512”, Eliseo Serrano (coord.). *De la tierra al cielo*. 2013, p. 270.

399 Florbela Veiga Frade. *A Presença Portuguesa nas Ilhas de Maluco 1511-1605*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Lisboa, 1999, pp.36-39.

monarca naqueles que considerava expertos e no planeamento da empresa indiana, em um momento de indefinição política na península Ibérica. A convocação dos dois navegadores na junta de Toro representava a confiança real nos homens mais autorizados do reino nos temas a serem tratados. Essa prática de reunir especialistas mais talentosos em determinada matéria converteu-se em norma de sucessivas convocações pela Coroa. As diferenças seriam os conteúdos a serem tratadas em cada uma delas.⁴⁰⁰

Ainda segundo Ceballos, os acontecimentos políticos relativos à sucessão da rainha levaram Fernando, o Católico, a abandonar o reino de Castela, em junho de 1506. Porém, o projeto de expedição para as ilhas de Maluco foi continuado por Filipe, o Belo, marido de Juana – filha dos Reis Católicos – e pai do futuro Carlos V, que assumiu o reino de Castela junto a sua esposa. Em agosto do mesmo ano, o novo monarca, chamado de Filipe I de Castela, emitiu uma Real Cédula para a Casa de Contratação explicitando que o objetivo da expedição era “(...) *hacer una Armada para descubrir la Especieria* (...)” e para isso mandou fazer os navios em Vizcaya, além de aguardar o parecer de Américo e Pinzón sobre se a expedição deveria partir antes do inverno.⁴⁰¹

Juan Díaz de Solís nomeado piloto maior e sua viagem junto a Pinzón (1508)

A morte precoce do rei Felipe I de Castela levou Juan Rodríguez de Fonseca a cancelar o projeto da viagem de Américo e Pinzón. Alguns meses depois, Fernando, o Católico, retornou como monarca de Castela e uma nova junta de especialistas foi convocada, agora em Burgos. Os dois navegadores foram novamente chamados, além de Juan de la Cosa e o recém-nomeado piloto ligado à Casa de Contratação, Juan Díaz de Solís. Como resultado, a junta decidiu pela criação do cargo de Piloto Maior e a substituição da expedição a Especiaria por outra para a *Tierra Firme*, que buscaria uma passagem direta aos mares mais ocidentais e Pinzón e Solís seriam seus comandantes. Além disso,

400 Jorge Díaz Ceballos. “Las Juntas de Expertos y la Configuración del Sistema Colonial Castellano, 1503-1512”, Eliseo Serrano (coord.). *De la tierra al cielo*. 2013, p. 271.

401 Ver documento transcrito em: Martín Fernández de Navarrete. *Colección de los Viajes y Descubrimientos*. Tomo III. Madrid: Imprenta Real, 1829, p.294; José Toribio Medina. *Juan Díaz de Solís: estudio histórico*. Tomo II. Santiago de Chile: Impreso en casa del Autor, 1897, pp. 6-7. Sobre essa expedição frustrada às ilhas das Especiarias, o *Archivo General de Indias* possui o “*Libro de cargo y data de los nabios e mercaderías e mantenimientos que se compraron para el viaje de la espeçeria*”. Sua datação é atribuída ao período entre 1506 e 1508. Cf.: AGI, CONTRATACION, 3251, L.1.; José-Ramón Carriazo Ruiz fez uma apresentação sobre o vocabulário utilizado nesse livro para compor um corpus léxico da navegação e das pessoas do mar como parte do projeto do livro *Nuevo diccionario histórico del español* (2016). Cf.: José-Ramón Carriazo Ruiz. “El Vocabulario del Libro de Armadas de la expedición a la Especiería (1506/1508)”. I Seminario Internacional de Lexicología y Lexicografía Históricas: Lengua, Historia y Sociedad. Del Archivo General de Indias al Nuevo Diccionario Histórico del Español. Sevilla, 9-11 de Mayo, 2016. Disponível em versão digital em: <https://carriazo.hypotheses.org/781> . Consultado em janeiro de 2021.

foram planejadas duas expedições às regiões de Veragua e o Darién, comandadas por Diego de Nicuesa e Alonso de Hojeda e acompanhadas e assessoradas por Juan de la Cosa.⁴⁰²

A opção do monarca de alterar os objetivos das armadas de Maluco para as regiões do Novo Mundo revela uma prudência maior no sentido de averiguar os limites daquelas terras recém-conhecidas em busca de uma passagem marítima para as Índias conhecidas pelos portugueses. Nesse sentido, as capitulações outorgadas com Vicente Yáñez Pinzón e Juan Díaz de Solís, em 23 de março de 1508, enquadram-se nesse novo objetivo da política castelhana voltada aos espaços ultraoceânicos:

Las cosas que Yo mandé asentar con vos Viçente Yañes Pinçón, vezino de Moguer, e Juan Díaz de Solís, vezino de Lepe, mis pilotos, y lo que abeis de hazer en el viaje, que con ayuda de Nuestro Señor y es a la parte del norte fazia el Oçidente por mi mandado, es lo siguiente:

*1. Primeramente, quando en buena ora partierdes de Cádiz, abeis de seguir la derrota e vía e marcaje que vos, el dicho Juan Díaz de Solís, dixerdes; lo cual vos mando que comuniquéis con vos el dicho Viçente Yañes y con los otros nuestros pilotos e maestres e hombres de consejo, porque se aga con más acuerdo y mejor sepais lo que abeis de seguir.*⁴⁰³

Na introdução do documento, o monarca resume o local a ser atingido pela armada comandada por Juan Díaz de Solís e Vicente Yáñez Pinzón como sendo a “parte norte a ser atingida pelo Ocidente”. Não há um detalhamento maior que possibilite uma maior precisão geográfica. Após esse início, atenta-se ao fato do primeiro ponto capitulado não seguir um padrão presente em outros documentos semelhantes, pois nele não se encontra um detalhamento de sua destinação. Em vez disso, há orientações gerais sobre os procedimentos de sua partida, que deveria ocorrer em Cádiz, e o estabelecimento do detentor da derrota e da dianteira, o piloto Juan Díaz de Solís.

Os itens subsequentes regulamentam a navegação a ser realizada. Somente no quinto ponto capitulado, as questões ligadas ao espaço de além-mar aparecem. Trata-se do alerta sobre os limites dos domínios ibéricos projetados a partir do Tratado de Tordesilhas (1494) e as consequências de sua violação:

5. No habeis de tocar en ninguna tierra firme ni islas de las que pertenesçen al Serenísimo Rey de Portugal por la línea del rrepartimiento questá señalada entre Nos y el dicho Rey, que es una línea que dize se parte en esta manera: que partiendo de la postrera isla de Cabo Berde hazia el Oçidente e andando por la dicha línea del Oçidente CCCLXX leguas, las quales handadas, se á de entender otra línia que atraviesa la dicha línea corriendo norte et sur; así que toda nuestra tierra firme e islas que serán a la parte del Oçidente de la dicha línea del norte sur adelante corriendo hazia el poniente son pertenesçientes a Nos, e la otra mar e tierra

402 Jorge Díaz Ceballos. “Las Juntas de Expertos y la Configuración del Sistema Colonial Castellano, 1503-1512”, Eliseo Serrano (coord.). *De la tierra al cielo*. 2013, p. 272-273; José Torre Revello. “El viaje de Yáñez Pinzón y Díaz de Solís (1508)”. *Historia Mexicana*, vol. 6, Nº2, oct.- dec., 1956, p. 236.

403 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.5R-7V. Transcrito em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p.152; Demetrio Ramos. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p.78.

*firme e islas que serán hazia cá a la parte del oriente de la dicha línea de norte et sur, se entiende ser del dicho Serenísimo Rey de Portugal. Esta línea se entiende en cuerpo esperito, en lo qual, como dicho es, no tocareis, só aquellas penas y casos en que caen e incurren los que pasan y quebrantan el mandamiento semexante, ques perdimiento de bienes y la persona a Nuestra merçed.*⁴⁰⁴

Nessa interpretação do Tratado de Tordesilhas (1494) feita pelo rei castelhano, a soberania sobre o oceano não aparece reivindicada. A linha de repartimento, traçada a partir da contagem de 370 léguas ao ocidente da última ilha do arquipélago de Cabo Verde, separaria as “ilhas e a terra firme” pertencentes ao reino de Castela daquelas de Portugal. Apesar das semelhanças dessa designação geográfica com as “ilhas e terras firmes do Mar Oceano” presentes nas Capitulações de Santa Fé (1492), as possessões da monarquia são tratadas de outra forma. Elas são designadas como “nossa terra firme e ilhas” localizadas na “parte do Ocidente”. O termo Índias ou a ideia de um continente, por exemplo a “América” de Waldseemüller, não aparecem. De forma diversa, o conjunto das possessões hispânicas nas Índias tem sua unidade na parte do “Ocidente”, compreendido por “ilhas” ou “terra firme” condicionadas pela divisão de Tordesilhas (1494).

Essa caracterização do espaço castelhano no espaço ultraoceânico corrobora com as posições defendidas por Ricardo Padrón, descritas no primeiro tópico deste capítulo.⁴⁰⁵ Assim como no entendimento dos cronistas de Índias, o que define o conjunto de terras recém-conhecidas não é sua dimensão cosmográfica em relação às outras três partes do orbe, mas sua situação geográfica diante do acordo de divisão do mundo estabelecido entre o reino de Castela e o reino de Portugal. Trata-se de uma visão política, e não uma visão cosmográfica, a responsável por moldar a percepção espacial da Coroa e de seus súditos. Dessa forma, a manutenção de uma referência àquele espaço como “ilhas e terra firme” demonstra uma interpretação diversa daquela conceitualização continental dada pelo cosmógrafo de Sant Dié, em 1507. Na interpretação da Coroa castelhana, aqueles espaços situavam-se na área ocidental, a parte que lhe correspondia segundo o Tratado de Tordesilhas (1494).

Voltando ao documento, apenas essa ressalva quanto ao impedimento de se atingir às possessões portuguesas é feita nessas capitulações. Não há menção à proteção do espaço antilhano descoberto por Cristóvão Colombo, como ocorreu nas capitulações feitas com Diego de Lepe vistas anteriormente. Isso chama a atenção, pois um destino localizado na “parte norte do ocidente” poderia acarretar uma eventual escala nas ilhas caribenhas, outrora governadas pelo genovês ou seus familiares. Tal ausência

404 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.5R-7V. Transcrito em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p.153; Demetrio Ramos. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, pp.79-80.

405 Cf. Ricardo Padrón. *The Spacious Word: cartography, literature, and empire in the early modern Spain*. Chicago, USA: The University of Chicago Press, 2004, p.28.

indica um desprestígio, por parte da Coroa, dos compromissos assumidos com o Almirante, que geraria os futuros embates jurídicos com os herdeiros de Colombo. Na sequência, o oitavo item capitulado finalmente expõe o objetivo da armada:

8. No vos abeis de detener en los puertos de la tierra que así hallardes más tiempo de los días que a vos bastaren para tomarlo e ovierdes menester, sino que brevemente vos despacheys y sigais la nabegaçión para descubrir aquel canal o mar abierto que prinçipalmente abeis de descubrir e que Yo quiero que se busque; e haziendo lo contrario seré muy dessorbido e lo mandaré castigar e proveher como a nuestro serviçio cumpla.⁴⁰⁶

O monarca apela ao cumprimento reto da navegação para não comprometer a busca de um estreito nas terras ocidentais. Como observado por Jose Toribio Medina ao analisar essas capitulações, a crença de que as localidades descobertas por Colombo não eram o Cataio Oriental, objetivo perseguido desde o começo das navegações ao ocidente, levou-se a cogitar que esse destino estaria mais distante, o que culminou na hipótese da existência de algum estreito dividindo a terra firme a ocidente que permitiria a passagem dos navios espanhóis ao longo das possessões lusas.⁴⁰⁷ De acordo com Edmundo O’Gorman, nos dois formatos das terras recém-descobertas na nova imagem do mundo, a busca de um estreito ao norte da Terra Firme de Paria (atual Venezuela) foi a aposta do Almirante. Em sua quarta viagem, ele não conseguiu encontrá-la. Com objetivo semelhante, mas acreditando encontrar o estreito ao sul das novas terras, Américo Vespúcio navegou pela costa brasileira em uma expedição portuguesa, mas também não obteve êxito.⁴⁰⁸

Assim, com a viagem de Pinzón e Solís, a política hispânica para o além-mar voltava-se à procura de uma passagem ocidental pelo Novo Mundo que permitisse o acesso à Especiaria. A região do Yucatã e a costa do Darién, próximas das Antilhas, foi o primeiro local a ser investigado. Entretanto, a expedição não encontrou o desejado estreito.⁴⁰⁹ Além da recomendação para a realização dessa armada, a segunda reunião de pilotos especialistas em Burgos, convocada pelo rei Fernando, também contribuíra apontando para a necessidade da criação do cargo de Piloto Maior.

406 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.5R-7V. Transcrito em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, pp.153-154; Demetrio Ramos. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p.80;

407 Jose Toribio Medina. *Juan Diaz de Solís*. Tomo I. Santiago de Chile: Imp. en casa del Autor, 1897, p.124.

408 Sobre a imagem da Terra e o processo de busca da passagem para o Oceano Índico pelas expedições de Colombo e Américo em fins do século XV e início do XVI, ver: Edmundo O’Gorman. *A Invenção de América*. Tradução: Ana Maria Martinez Corrêa; Manoel Lelo Belloto. São Paulo: Editora da UNESP, 1992, pp.149-179.

409 Sobre os detalhes dessa expedição e sua interpretação historiográfica desde o século XVI, cf. José Torre Revello. “El viaje de Yáñez Pinzón y Díaz de Solís (1508)”. *Historia Mexicana*, vol. 6, N°2, oct.- dec., 1956, pp.233-246.

2.2.5 O cargo de Piloto Maior

Na nova estratégia imperial, a decisão de criar o cargo de piloto maior representou um importante passo no sentido de melhorar a qualidade das viagens marítimas. Na parte inicial da real provisão que tornava Américo Vespúcio o novo ocupante do posto, assinada por dona Juana, rainha de Castela e mãe de Carlos V, publicada em 6 de agosto de 1508, são relatados os problemas que cercavam as práticas náuticas.⁴¹⁰ A monarca aponta a falta de expertise e instrução dos pilotos na navegação pelo mar Oceano para as ilhas e terras recém-conhecidas. Além disso, eles não sabiam utilizar o quadrante e o astrolábio gerando muitos erros em sua localização e também problemas com o comércio estabelecido nessas regiões. Há a manutenção da designação das localidades descobertas no ocidente como “*islas e tierra firme*” situadas no “*mar Océano*” “*en la parte de las Indias*”. As possessões castelhanas, “nossas ilhas e terra firme”, são ligadas às partes das Índias. Uma forma semelhante àquela verificada nas capitulações de Diego de Lepe e ainda sem uma diferenciação nominal com as outras “Índias”, conhecidas desde o período medieval e frequentadas recentemente pelos portugueses.

Porém, a presença do pronome possessivo “*nuestras*” marca uma diferenciação com o formato das designações anteriores. Nas capitulações de Lepe, havia a menção às possessões do Almirante e de outros, mas nessa, assim como as capitulações de Pinzón e Solís, elas não aparecem. Ao utilizar o pronome possessivo, a Coroa indica um tratamento daquelas possessões como parte do reino diferindo-se das designações anteriores, que favoreciam uma compreensão de posse privada e uma incerteza relativa ao domínio. Na continuação da real provisão, a solução para os problemas elencados seria apresentada na figura do piloto maior:

(...) é por remediar lo susodicho, é porque es necesario que así para la dicha navegacion, como para otras navegaciones, que con ayuda de nuestro Señor, esperamos mandar faser para descubrir otras tierras, es necesario que haya personas mas espertas é mejor fundadas, é que sepan las cosas necesarias para las tales navegaciones, é los que debajo dellos fueren puedan ir mas seguramente; es nuestra merced é voluntad, é mandamos que todos los pilotos de nuestros reinos é señoríos, que agora son ó serán de aquí adelante, que quisieren ir por pilotos en la dicha navegacion de las dichas islas é tierra firme, que tenemos á la parte de las Indias, é á otras partes en el mar Océano, sean instruidos é sepan lo que es necesario de saber en el cuadrante é estrolabio, para que junta la plática con la teórica se puedan aprovechar dello en los dichos viages que hicieren en las dichas partes, é que sin lo saber no puedan ir en los dichos navíos por pilotos, nin ganar soldadas por pilotaje, ni los mercadores se puedan concertar con ellos para que sean pilotos, ni los maestros los puedan recibir en los navíos sin

410 O título atribuído a esse documento pelo AGI é: “Real Provisión a Américo Vespucio, piloto mayor, concediéndole facultad de examinar a los pilotos que hayan de ir a Indias, dándoles carta que los acredite como tales pilotos; y a los oficiales de la Casa de la Contratación para que hagan reunir a todos los pilotos más expertos y bajo la dirección de Américo Vespucio se reúnan los pilotos y rehagan el padrón general, dándole el nombre de padrón real”. AGI, INDIFERENTE, 1961, L.1, F.65V-67; Transcrito em: Martín Fernández de Navarrete. *Coleccion de los Viages y Descubrimientos*. Tomo III. Madrid: Imprenta Real, 1829, p.299.

*que primero sean examinados por vos Amérigo Despuchi, nuestro piloto mayor, é le sea dada por vos carta de examinacion é aprobacion de como saben cada uno dellos lo susodicho.*⁴¹¹

As pretensões da Coroa para melhoria na formação dos indivíduos responsáveis pelo comando das embarcações são ligadas à necessidade de manutenção da navegação às áreas conhecidas bem como àquelas destinadas a se “*faser para descobrir otras tierras*”. Essa segunda necessidade está relacionada ao contexto de reformulação do projeto de expansão imperial hispânica no além-mar, em que as viagens diretas em busca das ilhas das especiarias pela rota ocidental foram deixadas de lado. Em seu lugar, as novas armadas de descobrimento foram incentivadas a investigarem as partes limítrofes da região caribenha e as possessões lusas na América. Na sequência, os pilotos que desejam rumar às ilhas e às terras firmes, nas partes das Índias e em outras do mar Oceano, são incentivados a receberem instruções no quadrante e astrolábio, o que contribuía para juntar a teoria com a prática. Depois desses procedimentos, eles seriam examinados pelo piloto maior, Américo Vesúcio.

Para Felipe Fernández-Armesto, essa instrução aos pilotos para as viagens destinadas às Índias proveio das palavras do próprio Américo, pois os termos utilizados nesse documento remetem diretamente a sua linguagem. O uso do quadrante e do astrolábio, com a combinação entre a prática e a teoria, comprovavam sua obsessão na navegação por meio de instrumentos, uma vez que possuía uma carga teórica, mas pouca experiência em pilotagem. Para os marinheiros com longa experiência em viagens, o conhecimento da latitude era feito com base na altura do sol ou, caso se tratasse do hemisfério norte, da estrela Polar, utilizando somente o olho nu. Para o autor, a insistência no uso de instrumentos enquadrava-se na imagem que o navegador florentino projetava de um “mago da Renascença” com um conhecimento na arte secreta que concedia a ele um poder para agir sobre as forças da natureza enfrentando, assim, o mar.⁴¹²

Essa retórica de Américo, com o objetivo de obter cargos na monarquia hispânica devido ao seu saber técnico, funcionou para reservar para si o cargo de piloto maior, cuja criação do posto foi recomendada por ele. Responsável por aprovar os novos membros e oficiais da comunidade náutica em Sevilha, o cargo detinha, assim, uma íntima relação com a função dos pilotos, o que gerou um grande prestígio entre estes. Assim, o piloto maior tornou-se um destacado representante desse grupo. Além de examinar os novatos nessa arte, em que pressupunha a habilidade no uso dos instrumentos náuticos,

411 AGI,INDIFERENTE,1961,L.1,F.65V-67; Transcrito em: Martín Fernández de Navarrete. Colección de los Viajes y Descubrimientos. Tomo III. Madrid: Imprenta Real, 1829, p.299.

412 Felipe Fernández-Armesto. *Américo: o homem que deu nome ao continente*. Tradução: Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011 [2007], pp. 243-244.

junto a outros oficiais da Casa de Contratação, ele elaboraria o “Padrón Real”, um mapa do mundo constantemente atualizado com as novidades do além-mar.⁴¹³

As alegações sobre a importância da utilização de instrumentos náuticos e o conhecimento de informações secretas sobre a prática náutica também foi recorrente na vida de Sebastião Caboto. Como visto brevemente no primeiro capítulo, Henry Harrisse elencou uma série de invenções reclamadas pelo futuro piloto maior de Carlos V.⁴¹⁴ Entre elas, encontrava-se a descoberta do cálculo da longitude, um dos problemas nas navegações do período.⁴¹⁵ De forma semelhante ao caso de Vespúcio, ao alegar esse conjunto de conhecimentos científicos, Caboto visava reforçar a imagem de detentor de saberes que poucos conheciam e, portanto, necessitavam ser repassados por ele. Essa estratégia fortalecia sua posição no reino castelhano e está relacionada, por exemplo, com a conquista de importantes mercês reais que impactaram no reconhecimento do seu acúmulo de cargos, beneficiando-o com mais recursos salariais.⁴¹⁶

Ainda referente ao cargo de piloto maior, outro ponto a ser destacado é o nível de relação a ser estabelecida com a Casa de Contratação de Sevilha. Segundo a real provisão mencionada acima, o papel da instituição sevillhana resumia-se a: fornecer um espaço onde seria realizado o exame de pilotos; compartilhar as informações trazidas pelos pilotos que navegaram para as Índias e, junto ao

413 Sobre o Padrão Real desde sua criação em 1508 até o ano de 1550, conferir o capítulo 4 “*El Padrón Real y la Producción Cartográfica de la Casa de Contratación, 1508-1536*” e o capítulo 5 “*El Padrón Real y las Cartas de Indias con Múltiples Graduaciones 1538-1550*” em: Antonio Sánchez. *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, 2013, pp. 163-262.

414 Henry Harrisse dedica-se a desconstruir cinco alegações científicas de Caboto, em cinco capítulos de seu livro, referentes: a) ao trabalho cartográfico; b) às descobertas no magnetismo; c) ao primeiro método para encontrar a longitude no mar; d) ao segundo método para encontrar a longitude; e) às teorias náuticas e as direções de navegação. Com exceção da primeira, em que faz um questionamento descontextualizado e excessivo do produto cartográfico de Caboto – o mapa-múndi de 1544 – com claro viés do nacionalismo oitocentista, os demais capítulos possuem um panorama das tentativas de proeminência do navegador veneziano em várias matérias da ciência náutica. Ver: Henry Harrisse. *John Cabot – The discoverer of North America and Sebastian his Son: a chapter of the maritime history of England under the Tudors 1496-1557*. London: Trafalgar Square, Charing Cross, Benjamin Franklin Stevens, 1896, pp.309-316.

415 Sobre as tentativas de descoberta da longitude até o século XIX e sua importância para as navegações, ver: Dava Sobel. *Longitude*. Tradução Bazán Tecnologia e Linguística. São Paulo: Companhia de Bolso, 2008.

416 Ao longo do período em que foi súdito do monarca de Castela, Sebastião Caboto conseguiu mercês que o permitiram acumular salários nas várias funções que desempenhou. O primeiro caso ocorreu após tornar-se piloto maior. Em 6 de março de 1523, uma real cédula expedida a partir da solicitação do navegador requeria aos oficiais da Casa de Contratação a manutenção de seu salário de capitão de coisas do mar (50 mil maravedis por ano), cargo que exercia anteriormente. Tal recurso deixou de ser pago quando ele assumiu o cargo de piloto maior (1518), com salário semelhante de 50 mil maravedis anuais. Cf. AGI,INDIFERENTE, 420,L.9,F.88R-88V; transcrito em: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, pp.47-48. O segundo exemplo provém da capitulação de 4 de março de 1525. Aos seus dois salários anteriores, foi acrescida a remuneração de capitão da armada de 1526: 100 mil maravedis anuais desde a partida da viagem até seu retorno; e mais 200 ducados de ouro pelos trabalhos de preparação da expedição. Cf. AGI,INDIFERENTE,2495,L.1, imagens 5-14 [segundo item da imagem 12]; transcrito em: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, p. 425 [primeiro item da página].

piloto maior, realizar um novo padrão real. Caso algum piloto navegasse sem uma cópia desse mapa, deveria ser cobrada a soma de “50 doblas” para as obras na instituição.⁴¹⁷ Assim, a ligação estabelecida entre o cargo de piloto maior e a casa dá-se pelo uso de seu espaço físico, bem como pela cooperação com seus oficiais. Estes estão incumbidos de proporcionar as condições para a realização das tarefas elencadas, além da Casa ser responsável pelo pagamento do novo cargo.

Nesse sentido, a utilização da designação “Pilotos Maiores da Casa de Contratação de Sevilha”, sem uma devida especificação temporal, sugere uma relação de submissão do piloto maior a essa instituição. Essa forma de referência ao cargo ainda não existia nas fontes desde aquela responsável pela criação do cargo bem como naquelas utilizadas para tratar com Juan Díaz ou Sebastião Caboto, quando esses passaram a ocupar o posto.⁴¹⁸ A referência utilizada pelo monarca em tais documentos aponta que o novo cargo se vincula à Casa de Contratação de Sevilha, mas também goza de uma autonomia própria. As instruções dirigidas ao piloto maior partem sempre do rei, o responsável por orquestrar a relação entre o novo cargo e a instituição sevilhana.

Tratar o posto de piloto maior como submisso à Casa de Contratação e a seus oficiais, ao longo do período em que os pilotos maiores eram também navegadores experimentados, caso de Américo Vespúcio, Juan Díaz de Solís e Sebastião Caboto, não parece plausível diante dos dados presentes na documentação. O próprio Rubio, estudioso desse cargo, reconhece a diferença entre os primeiros pilotos maiores dos seguintes, quando os caracteriza como “expertos” em oposição aos “científicos”:

En los primeros años de los descubrimientos, cuando aún eran rudimentarios los conocimientos de las nuevas tierras y los estudios geográficos no habían tomado carácter más

417 AGI,INDIFERENTE,1961,L.1,F.65V-67; transcrito em: Martín Fernández de Navarrete. *Colección de los Viajes y Descubrimientos*. Tomo III. Madrid: Imprenta Real, 1829, p.300.

418 A Real Cédula de 25 de março de 1512, em que Juan Díaz de Solís é nomeado como piloto maior, após a morte de Américo Vespúcio (fevereiro de 1512), inicia-se da seguinte forma: “*El Rey – Nuestros Oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias, que residís en la ciudad de Sevilla: mi merced y voluntad es de tomar y recibir por **nuestro piloto mayor** á Juan Diaz de Solís, vecino de la villa de Lepe, en lugar é por fin é vacación de Amérigo Vespuchi, ya difunto (...)*” (grifo nosso). AGI,CONTRATACION,5784,L.1,F.16V; transcrito em: Jose Toribio Medina. *Juan Diaz de Solís: estudio histórico*. Tomo II. Santiago de Chile: Impreso en casa del Autor, 1897, pp.55-56. Já a Real Cédula feita quase sete anos depois (1518), que confere a Sebastião Caboto o cargo de piloto maior, apresenta o cargo da seguinte forma: “*Por hacer bien é merced á vos Sebastián Caboto, nuestro capitán, acatando vuestra suficiencia é habilidad, é porque entendemos que así cumple á nuestro servicio é á la buena navegación de las Indias é islas é tierra firme del Mar Océano, por la presente es nuestra merced é voluntad que agora é de aquí adelante para en toda vuestra vida seades **nuestro piloto mayor** é examinador de todos los pilotos que fueren é navegaren á las Indias, islas y tierra firme del Mar Oceano, en lugar é por fin é por vacación de Juan Díaz de Solís, nuestro piloto mayor que fue, por quanto él es fallecido y pasado desta presente (...) mandamos á ellos é á todos los maestros é contra maestros, pilotos, é marineros navegantes en las dichas Indias que vos hayan é reciban é tengan por **nuetro piloto mayor** examinador de pilotos, en lugar del dicho Juan Diaz de Solís, y usen con vos tal dicho oficio en los casos é cosas que los dichos Juan Diaz de Solís é Amérigo Vespuche lo podían é debían usar, é usaron, y en las otras cosas á el anexas é concernientes (...)*” (grifo nosso). AGI,INDIFERENTE,419,L.7,F.693R-693V; transcrito em: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, pp.30-31.

científico, se nombran Pilotos Mayores a hombres prácticos en la navegación, a marinos que se habían distinguido por sus expediciones.

Después, cuando hombres eminentes se dedican el estudio científico de la geografía, cuando la inmensa cantidad de tierras descubiertas extendieron el campo de dicha ciencia, cuando es multiplicaran los que se dedican a la cartografía y a la fabricación de los instrumentos para la navegación, cuan la experiencia adquirida en muchos años de navegación continua enseñó que la causa de muchos siniestros marítimos había de buscarla en la poca preparación científica de los pilotos, recayó el cargo de Piloto Mayor en hombres que no habían hecho expediciones marítimas, pero se sobresalían en el campo de la ciencia.⁴¹⁹

A explicação de Polido concentra-se no avanço científico surgido a partir do estabelecimento da Cátedra de Cosmografia na Casa de Contratação de Sevilha, em 1552. No entanto, como aponta Antonio Sánchez, a criação dessa cátedra partiu das necessidades de organização e acadêmicas da Casa diante do grande volume de informações geográficas que chegavam à Sevilha, além dos alegados erros científicos das cartas de marear e das deficiências nas coordenadas geográficas. Assim, muitas das obrigações do cargo, como ensinar aos pilotos a arte de seu ofício, foram retiradas e passaram a ser função dos cosmógrafos da instituição.⁴²⁰

No lugar de atribuir ao “avanço da ciência” a transferência do cargo de piloto maior de navegadores para os oficiais dotados de conhecimentos cosmográficos, poder-se-ia interpretar que após o período das grandes expedições de descobrimento – que culmina com o fim do reinado de Carlos V na década de 1550, o discurso de legitimação desse cargo, que estava envolto na nova imagem do mundo, obtida por meio dos pilotos práticos, perdeu seu embasamento e foi suplantado pelo discurso cosmográfico. Desse modo, a realização das armadas com a finalidade de incorporar à Coroa de Castela regiões até então desconhecidas ou com o objetivo de estabelecer novas rotas ultraoceânicas alimentou o prestígio de homens como Colombo, Américo, Giovanni Caboto, Juan Díaz de Solís, Fernão de Magalhães, Sebastião Del Cano e Sebastião Caboto. Nesse contexto, a autonomia do Piloto Maior era mantida por esses indivíduos que foram considerados os artífices da construção das novas terras. Com o esgotamento das novas áreas a serem navegadas, em paralelo ao maior controle exercido por parte da Coroa, houve uma reestruturação desse cargo, quando passou a ter uma vinculação maior aos cosmógrafos da Casa de Contratação.

Assim, ao seguir o livro *Norte de la Contratación de las Índias Occidentales* (1672), do erudito seiscentista Joseph de Veitia Linage, Jose Polido Rubio realiza uma síntese abrangente dos pilotos maiores no reinado dos Áustrias, ramo da casa de Habsburgo em Castela – que abarca quase dois

419 Jose Pulido Rubio. *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos/ Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1950, p.12.

420 Antonio Sánchez. *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, 2013, p.156.

séculos (1504-1700).⁴²¹ Esta opção analítica não privilegia as especificidades ocorridas em períodos menores, caso da primeira metade do século XVI, não ressaltando as características caras aos primeiros ocupantes do posto. Destarte, as funções da Casa de Contratação e do próprio cargo de piloto maior, ao longo de dois séculos, foram submetidas a diversas mudanças, que aumentaram a força dos membros da instituição sevilhana sobre esse cargo enquadrando-o em outros propósitos. Isso relacionou-se, em primeiro lugar, com uma centralização maior da administração institucional, que refreou a ligação direta existente entre o soberano e o piloto maior durante a primeira metade do Quinhentos. Quando a Coroa se empenhava em encorajar as armadas de descobrimento tendo, portanto, a figura do piloto maior como uma das peças centrais dessa política. Em segundo lugar, houve uma burocratização e aumento dos funcionários imperiais na Casa, caso dos cosmógrafos e outros, que assumiram diversas funções antes restritas ao piloto maior.

As discussões acerca da função do piloto maior são cruciais para a compreensão da diferença entre a capitulação acertada com Sebastião Caboto, que ocupou tal posto, e com Diego García. As trajetórias de ambos os personagens são indícios de como podem ser vistos seus acordos com a Coroa bem como as diferenças na repercussão do desvio de seus objetivos principais no além-mar.

2.3 AS BASES DO PROJETO IMPERIAL HISPÂNICO PARA O ALÉM-MAR

Neste capítulo, foram investigadas as duas décadas iniciais do projeto hispânico em sua busca pela rota oceânica ocidental e início do contato com as terras americanas, o segundo passo na investigação sobre o porquê do desvio ocorrido nas expedições de Sebastião Caboto e de Diego García. Assim, objetivou-se recuperar o repertório da monarquia nos acordos com os capitulantes, no início do chamado regime das capitulações de descobrimento, além do contexto de início das Grandes Navegações Europeias, que mobilizou vários homens europeus de diversas partes do Velho Mundo para a península Ibérica, além do reino da Inglaterra. No contexto do reino de Castela, destacou-se progressivamente a maneira como foram descritas a destinação das armadas para, na sequência, confrontar com os locais atingidos pelos navegadores, ao final das suas expedições. Nesse movimento, houve uma busca pelas Índias Orientais e encontro das terras americanas, as divergências entre o espaço projetado e o efetivamente alcançado, entre a expectativa e a experiência prática, ocorrida no

⁴²¹ A caracterização abrangente dos pilotos, utilizada por José Pulido Rubio, baseia-se no escrito do autor setecentista. Segundo ele: “*El erudito Veitia de Linage, en su obra intitulado Norte de la Casa de la Contratación, distingue tres clases de Pilotos: ‘tres puestos ay de Pilotos mayores instituidos para la navegación de la carrera de las Indias, a saber el Piloto Mayor de la Casa de la Contratación que es el oficio que se instituyo para examinar y graduar los Pilotos y censurar las cartas e instrumentos necesarios para la navegación; otro el Piloto Mayor de la Armada Real de la guardia de la Carrera de las Indias que comunmente se llama de Galeones, y el tercero el Piloto Mayor de las Flotas de Nueva España (...)*”. Jose Pulido Rubio. *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratacion de Sevilla*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos/ Consejo Superior de Investigaciones Cientificas, 1950, pp.10-11

final do século XV e na primeira metade do XVI, o que remete diretamente às discussões sobre o processo de incorporação da América ao pensamento europeu.

Portanto, foram apresentadas as perspectivas teóricas que fundamentam esta tese e os estudos nesse campo que são referenciais, uma vez que complexificam as explicações sobre o processo de encontro dos europeus com as terras e os povos americanos, não restringindo-as somente às ações unilaterais dos capitães das armadas em seus feitos de primeiro contato e “descoberta” de determinada região ou mesmo do continente. Em discussão com esta perspectiva de estudos, o caso das expedições de Caboto e García e a decisão de aportar e adentrar no espaço platino e procurar riquezas não deve ser atribuída somente aos seus líderes, mas compreende um largo processo que tornou aquelas terras antes desconhecidas em atrativas e, portanto, capazes de obliterar o desejo antigo, recém-revigorado, de atingir as sonhadas ilhas das Especiarias.

O questionamento inovador de Edmundo O’Gorman sobre o “descobrimento da América” levou-o a contribuir com uma nova interpretação sobre o contato inicial dos europeus com as terras achadas no Mar Oceano e a leitura que fizeram delas. A esta nova proposta de compreensão desse processo histórico, o autor chamou de “invenção da América”. Com a obtenção de novas informações das terras desconhecidas no além-mar, os eruditos europeus criaram um ente geográfico, moldando suas velhas concepções do *orbis terrarum*. Com isso, no lugar de creditar a um navegador que nada sabia das terras com as quais topou, caso de Cristóvão Colombo, O’Gorman imputa ao cosmógrafo Martin Waldseemüller o trabalho de reunir as informações desse conjunto de terras e ilhas desconhecidas e, inaugurar, assim, a imagem do novo continente em sua cosmografia (1507).

Na sequência dessa reavaliação histórica da relação entre Europa e América, outros pesquisadores contribuíram para uma ampliação dessa questão. John Elliot analisou o impacto que o conhecimento do Novo Mundo gerou nos europeus dos séculos XVI e XVII. Nesse sentido, criticou a historiografia do século XIX chamando-a de eurocêntrica e mais voltada aos feitos dos navegadores que inauguraram o domínio do Novo Mundo. Além disso, inseriu uma análise do texto de Fernán Pérez de Oliva, humanista e um dos primeiros questionadores do processo de assimilação das terras do além-mar. Sobre outra perspectiva, Walter Mignolo tratou o processo de colonização europeia enquanto um lado negro do Renascimento. Para ele, as lógicas desse movimento se iniciaram com a própria dotação do sentido de um “novo continente” inserido na cosmografia dos homens do Velho Mundo e seguiram-se com outros procedimentos (alfabetização, geografia e outras), responsáveis por suplantarem as formas com que os nativos americanos interpretavam o mundo. Soma-se o descaso da contribuição indígena desde os primeiros contatos, uma vez que estes forneceram informações decisivas para o sucesso da

exploração europeia das terras americanas. Assim, essa transferência de conhecimentos-chave não foi devidamente creditada.

Em estudo mais recente, Ricardo Padrón explorou as nuances da incorporação da América ao pensamento europeu voltando-se ao que chamou de “literatura cartográfica”, tanto iconográfica quanto discursiva, feita na monarquia hispânica. Ao examinar a narrativa histórica representativa desse “Império” junto às novas terras encontradas, ele relativiza a ideia de que o cosmógrafo Martin Waldseemüller seria o precursor da “invenção da América”, na perspectiva apontada por O’Gorman. Ao analisar os cronistas e outros agentes imperiais hispânicos, Padrón conclui a invenção como um processo não linear e nem monolítico, mas relacionado diretamente aos indivíduos envolvidos em sua descrição. Portanto, a “América” de Waldseemüller é uma entidade inventada como natural, enquanto as “Índias Ocidentais” são uma entidade política referente às terras no outro lado do oceano dominadas pelo reino de Castela. A produção de cartografias ou histórias envolve-se diretamente ao conceito de uma *metageografia* da cultura europeia. Nela, o discurso dos súditos imperiais abarca uma prioridade de assuntos sobre o espaço e a geografia ditando os parâmetros sobre como são acionadas ou não em suas narrativas. Esse é o mecanismo no qual a lógica europeia é inserida traduzindo em seus termos o mundo recém-encontrado.

Outro autor de destaque nesse debate é Serge Gruzinski. Em seu livro *A Águia e o Dragão*, ele apresenta sua proposta para uma história global do século XVI, outra forma de compreensão do Renascimento. Dentro desse entendimento, evita-se a reprodução das interpretações baseadas exclusivamente nas conquistas europeias pelo mundo, inseridas em histórias nacionais particularizadas. Segundo ele, esse formato de história retira o sentido mais geral do fenômeno da globalização quinhentista. Por outro lado, ao revelar a conexão entre o conhecimento dos ibéricos acerca da Tríplice Aliança Mexica e do Império Chinês, ele demonstra que o “jogo” não tendeu inevitavelmente para o lado dos europeus. As recentes ligações que criaram um sistema mundo revelam que a vitória europeia na América foi acompanhada de uma derrota na Ásia. Portanto, uma avaliação global da ação dos agentes europeus traz novas perspectivas de entendimento dos temas antes repartidos por análises segmentadas.

Após a apresentação desses estudos, a etapa seguinte analisou o início do projeto hispânico direcionado ao ocidente do mar Oceano: o contato de Cristóvão Colombo no reino de Castela, em fins da década de 1480 e início da seguinte. Essa presença do genovês remonta às migrações italianas à península Ibérica, que, além de movimentar pessoas, também carregaram ideias. Uma destas foi o propósito de realizar uma armada para a região das especiarias pelo ocidente do Mar Oceano. Até aquele momento, as viagens eram realizadas na direção leste, principalmente por trechos terrestres,

como a Rota da Seda. Essa rota marítima ocidental foi proposta por Cristóvão Colombo, que negociou os termos da viagem com os Reis Católicos concretizados na assinatura das Capitulações de Santa Fé (1492), o primeiro documento dentro do conjunto de capitulações de descobrimento direção ao ocidente.

Nessas capitulações colombinas, o destino no Mar Oceano resumia-se à busca de “ilhas e terras firmes”, nenhum destino asiático é citado. Essa ausência seria justificada pela tentativa da aprovação da empresa marítima diante dos conselheiros reais. Porém, de acordo com Jacques Heers, Colombo não tinha interesse na procura dessas localidades. Segundo o estudo de Luís Adão da Fonseca, as capitulações de Santa Fé ainda trazem ações de soberania castelhana sobre áreas no mar, que remontam ao Tratado de Alcáovas-Toledo (1479), negociado com o reino português. Nesse sentido, entendeu-se aqui que essa iniciativa dos monarcas castelhanos, em permitir a conquista de ilhas no Mar Oceano, reproduz a lógica portuguesa do descobrimento de ilhas atlânticas. Essa seria a salvaguarda dos monarcas castelhanos para a viagem de Colombo, caso não atingisse as Índias. Por fim, de acordo com Miguel Molina Martínez, a única pista de um objetivo asiático estaria nas referências aos produtos dos mercados orientais, em um dos itens capitulados.

Para o conhecimento do verdadeiro propósito que movia o Almirante do Mar Oceano, foi necessária a análise de outro documento: os seus diários de viagem. Na carta dirigida aos Reis Católicos, que abre a publicação, ele afirma que o Grande Cã, situado nas Índias, solicitou o envio de cristãos para o ensino do cristianismo. Essa necessidade, aliada à expulsão dos judeus promovida pela Coroa de Castela, reforçaria a motivação de atingir aquelas terras como parte dos esforços de propagação religiosa. Para o cumprimento daquele objetivo, a armada seguiria pelo ocidente.

A primeira viagem do Almirante resultou na descoberta de ilhas desconhecidas, que acreditava estarem situadas no entorno das terras do Grande Cã. Seu retorno ao reino causou grande impacto tendo sido feitas comemorações e honrarias, além da manutenção dos seus privilégios e das promessas. Colombo viajou pelas cidades de Córdoba, Múrcia, Valência e Barcelona. Entre as consequências de sua viagem oceânica, destaca-se o acirramento das disputas com o reino de Portugal, culminando na divisão de áreas do Mar Oceano, acertadas no Tratado de Tordesilhas (1494). Em níveis sociais, o sucesso do empreendimento, em virtude de considerarem atingidas as Índias dos antigos, despertou o interesse de homens do mar em repetir tal façanha, que os levou a migrar em busca de outras nações interessadas em uma nova viagem. Uma nova figura social do “descobridor” foi fundada e esteve ligada ao ‘*cursus honorum*’ que esses novos agentes batalhariam no seio das monarquias europeias, como demonstrou Norbert Elias.

A conciliação dos interesses individuais de Giovanni Caboto, pai de Sebastião, junto aos planos além-mar da monarquia inglesa propiciaram a concessão de duas cartas patentes ao navegador. A análise dessa documentação permitiu averiguar suas semelhanças com as referências geográficas presentes nas capitulações de Santa Fé. Apesar de consistirem em documentos diferentes das capitulações, uma vez que as cartas patentes inglesas são uma graça, uma autorização para uso da bandeira inglesa e contam com o selo do rei, que atesta seu caráter público, elas também comportam um acordo entre partes para a realização de uma viagem com o estabelecimento de uma destinação.

Mesmo contando com uma forma vaga de descrição geográfica, as primeiras cartas patentes, de 1496, fornecem alguns elementos que ajudam a inferir os dados de sua destinação. A predominância da expressão *to sail*, é um indicativo de acesso feito por meio da navegação. Junto a ela, informa-se que a expedição iria às partes, aos países e mares, situados a leste, oeste e norte. A ausência de “sul” permitiu conjecturar a não inclusão dessa direção no itinerário da expedição. Ao somar-se essa constatação à menção ao porto de Bristol e ao conhecimento de Giovanni Caboto dos detalhes da viagem de Colombo, conclui-se que a área-alvo da nova expedição estaria delimitada no atual Atlântico Norte. Outro ponto de proximidade com a documentação colombina trata-se da referência ao objetivo de descobrimento e encontro de ilhas habitadas por infieis, que seriam organizadas espacialmente pelo capitão. As segundas cartas patentes concedidas a Giovanni Caboto, em 1498, acrescentam o direito a pressionar navios de outros indivíduos, além de funcionarem como retribuições reais pelo encontro de terras nas viagens oceânicas, na atual região canadense do Labrador e da Terra Nova. Apesar de uma descrição geográfica mais específica do destino, o novo documento repete a fórmula do anterior ao informar sobre a busca por “terra ou ilha”. Trata-se de mais um ponto a conectá-lo às capitulações de Santa Fé.

O sucesso das duas viagens levou Giovanni Caboto a acentuar uma imitação da imagem de Colombo. Não apenas o projeto de viagem ao ocidente era reproduzido, mas também o uso de seus títulos, como o caso de autointitular-se Almirante, e na emulação de seus gestos. Esta repetição tanto das ideias quanto dos costumes do famoso navegador genovês contribuiu para a consolidação da representação de um modelo de “navegador/descobridor” de ilhas e terras nas viagens além-mar. Este repertório cultural certamente influenciou seu filho, Sebastião Caboto, contribuindo para sua formação como navegador e cosmógrafo. Surgia a figura do “descobridor de novas terras”.

De volta ao contexto da monarquia hispânica, após as viagens colombinas ocorreu uma generalização do regime de capitulações, os documentos responsáveis pelo acordo entre o monarca e os proponentes das armadas. Segundo Milagros del Vas Mingo, esse fenômeno foi resultado do mal governo de Colombo na Hispaniola junto ao aproveitamento feito pela Coroa de fundos privados,

mesmo que, em muitos casos, houvesse participação real. O principal campo de estudos dessas fontes históricas voltou-se a sua natureza jurídica. De acordo com Rodrigo Sazo Soto, duas interpretações são as principais: uma *contratual* e outra *concessionista*. A primeira é defendida por autores com posição de jurista, como Ots Capdequi, que entendem as capitulações como um contrato com obrigações para as duas partes envolvidas. Enquanto a segunda, que interpreta essas fontes como uma mercê ou concessão graciosa por parte da Coroa – um ente diferenciado em qualquer negociação, conta com autores mais voltados ao contexto histórico ao qual aquele documento estava inserido no momento de sua confecção, como Florentino Pérez Embid.

Uma discussão menos evidenciada trata da finalidade das capitulações. De acordo com Vas Milagro, quatro foram os principais objetivos das capitulações na monarquia hispânica, ao longo do século XVI. Até a década de 1520, suas funções incluíam descobrir, comerciar, conquistar e povoar. Já Mariano Gambín García estuda um conjunto de capitulações entre os anos de 1492 e 1504 buscando identificar a existência de um instrumento jurídico idêntico ou se havia particularidades para cada expedição, além de procurar identificar se houve uma política expansiva no Atlântico comandada pelos Reis Católicos. Segundo ele, quase a metade desses documentos dedicam-se ao “descobrimento e resgate”, mesmo objetivo das expedições estudadas nesta tese. Elas se ancoram em cinco pontos principais. O primeiro trata da obrigação do descobridor de financiar sua expedição em área ainda não atingida por outros (além daqueles reservados a Colombo e a Coroa de Portugal). Ao partir dessa primeira constatação feita por Gambín, analisou-se que a capitulação estabelecida com Diego de Lepe ampliou os termos geográficos do destino de sua expedição com a inclusão do objetivo de “ir às partes das Índias”.

Os quatro objetivos seguintes, elencados por Gambín, tratam respectivamente: da repartição dos bens obtidos pela armada, com a Coroa tendo direito a uma parte importante; a exigência da presença de um inspetor real, um *veedor*, compondo a tripulação; a realização da inspeção real tanto na saída quanto no retorno das embarcações; por fim, outorgava-se ao capitão da armada as faculdades jurídicas, com o poder da jurisdição civil e criminal sobre os tripulantes.

Em relação específica às capitulações de descobrimento, Demetrio Ramos defende seu caráter de mercê, pois a Coroa usava o termo jurídico *licença* ao permitir que o navegador fosse a parte prevista. Junto a essas “capitulações-licença”, como ele as chama, encontra-se a faculdade de reserva de espaço ou tempo em benefício do descobridor na área atingida por ele, além de poder decidir onde se estabelecer para o melhor proveito dos resgates a serem realizados.

O regime de capitulações foi um dos aspectos decisivos para a organização das expedições hispânicas nas viagens além-mar. Por meio dele, a Coroa regulamentava as ações a serem feitas nesses

novos espaços oceânicos e estipulava os objetivos de cada expedição. Ali também era detalhado o destino a ser atingido por ela. Além desse sistema, houve por parte dos Reis Católicos outras políticas direcionadas para sua expansão marítima: a criação das casas de contratação, com destaque à instituição sevilhana; e a criação do posto de Piloto Maior do monarca.

Criada em 1503, a Casa de Contratação de Sevilha tinha por função regulamentar as atividades realizadas pelas armadas, intermediar e administrar o comércio com as Índias e também cuidar do aparelhamento e despacho das frotas. Incluiu-se, ainda, uma função jurídica. Segundo István Szásdi, o frei Nicolás de Ovando teve um papel destacado nessa criação, que contou com sua ideia de organizar duas casas, um em Sevilha e outra na ilha de Santo Domingo. Essa proposta seguia os moldes da instituição portuguesa no norte de África, a Casa da Guiné. Entre seus objetivos iniciais, estava a preparação de armadas rumo às ilhas das Especiarias.

Somou-se ainda a formação de conselhos de especialistas voltados para atingir esse objetivo. Segundo Jorge Díaz Ceballos, Américo Vespúcio e Vicente Yañez Pinzón reuniram-se nas Cortes de 1505, em Toro, para discutir sobre o encontro de uma passagem marítima localizada após as terras descobertas por Colombo. Ambos decidiram pela preparação de uma nova armada rumo àquele destino, agora reconhecido como as ilhas de Maluco (também confundida com Malaca), onde eram produzidas a noz-moscada, o cravo e o macis. Apesar de não ter sido realizada a armada, as reuniões de especialistas tornaram-se recorrente. Com o afastamento do rei Fernando em prol de seu genro, Filipe, o Belo, a Coroa de Castela seguiu com o projeto de atingir Maluco. Depois da morte repentina do novo rei e o retorno de Fernando, Américo e Pinzón reuniram-se novamente em uma junta, além de Juan de la Cosa e Juan Díaz de Solís. No parecer final, recomendou-se a criação do cargo de Piloto Maior e a alteração do destino da expedição a ser preparada: trocou-se a viagem direta às ilhas das Especiarias pela busca de uma passagem aos mares ocidentais da *Tierra Firme*.

As capitulações de Pinzón e Solís, de 23 de março de 1508, demonstram os novos objetivos da expansão marítima. Destoando do padrão das capitulações anteriores, o primeiro ponto capitulado indica somente a destinação à parte norte a ser acessada pelo ocidente. As menções geográficas retornam no quinto ponto, em que é apresentada uma visão política das terras do além-mar baseada no Tratado de Tordesilhas (1494). Ele é responsável por conformar o entendimento espacial daquelas terras, da maneira como Ricardo Padrón apontou em seu estudo dos cronistas castelhanos. Por fim, apenas o oitavo item trata do objetivo maior da expedição: a busca por um estreito nas terras ocidentais. Essa expedição, de Pinzón e Solís, explorou as águas após as Antilhas, no atual Golfo do México, procurando o estreito, mas não obteve sucesso.

Além dessa investida, por influência de Américo Vespúcio, houve a criação do cargo de Piloto Maior. O novo posto tinha por objetivo primordial melhorar a qualidade das viagens oceânicas. De acordo com a real provisão destinada ao piloto florentino, para quem o novo cargo fora estabelecido, uma série de problemas são elencados como justificativa: falta de expertise e instrução dos pilotos no mar; desconhecimento dos métodos para determinar a latitude pelo quadrante e astrolábio. Ao realizar essas descrições, o documento faz menção às “nossas ilhas e terra firme” “nas partes das Índias”. O uso do pronome possessivo antes dos substantivos comuns demarca uma diferença em relação aos formatos anteriores. A ausência de “nosso(a)” naqueles casos seria tributado a uma compreensão de posse privada aliada a incerteza quanto ao seu domínio de fato.

Entre as melhorias que o cargo de Piloto Maior implicaria, a principal delas seria na formação dos capitães das armadas, pois esta seria imprescindível para a manutenção da navegação destinada às áreas conhecidas e às terras a serem descobertas. Tais palavras revelam a política imperial hispânica para as viagens marítimas, que abandonou momentaneamente o objetivo de atingir as ilhas das Especiarias e passou a ter como foco as ilhas e terras encontradas na rota ocidental.

Segundo Felipe Fernández-Armesto, as instruções do cargo de Piloto Maior são provenientes da linguagem utilizada por Américo Vespúcio. Seu esforço para o uso de instrumentos náuticos seria uma forma de compensar sua pouca prática de marinharia, tornando-o um “mago” da Renascença. Essa retórica também foi utilizada por Sebastião Caboto quando esteve à frente do posto de Piloto Maior, entre 1518 e 1539. Com pouca prática no mar, esses dois pilotos tiveram que se ater ao conhecimento de instrumentos e técnicas náuticas novas para reforçarem suas imagens de conhecedores dos segredos do mar para, então, reivindicarem privilégios dentro da monarquia.

Destacou-se ainda a necessidade de se reavaliar a relação do cargo de Piloto Maior com a Casa de Contratação de Sevilha. Com base no documento que instituiu tal posto, a casa cederia um espaço físico, além de auxiliar nas novas tarefas atribuídas a Vespúcio. É preciso acentuar a autonomia do novo cargo diante da instituição sevilhana. Isso relacionava-se diretamente a sua participação efetiva nas viagens de descobrimento e, conseqüentemente, nos benefícios que essas ações trariam ao reino. Assim, enquanto o conhecimento de áreas antes desconhecidas fortalecia a posição dos pilotos e, portanto, do cargo de piloto maior, seu prestígio na Corte era grande. Porém, com a consolidação do conhecimento dos contornos do novo continente e de espaços marinhos e o esgotamento da possibilidade de novas descobertas, esse prestígio diminuiu contribuindo para o favorecimento do grupo de cosmógrafos. Tal situação motivou a perda do espaço que os pilotos outrora detinham no reinado de Carlos V e tornou-se um dos fatores para a ascensão dos cosmógrafos a partir do reinado de Filipe II.

Desta forma, na primeira metade do século XVI, os três ocupantes do cargo de Piloto Maior (Américo Vespúcio, Juan Díaz de Solís e Sebastião Caboto) representavam figuras de prestígio em relação aos conhecimentos obtidos nas viagens pelo oceano. Essa constatação influirá na análise das diferenças encontradas desde o projeto, a viagem e no retorno de Sebastião Caboto, que ocupou o posto, e de Diego García, que detinha apenas o cargo de piloto. Assim, faz-se necessário averiguar a trajetória desses dois indivíduos na monarquia hispânica em conjunto com as alterações nos planos imperiais voltados à busca nos novos espaços ultraoceânicos – com a vinda de Magalhães e a retomada do projeto para atingir as ilhas das Especiarias – e, conseqüentemente, o acerto de suas capitulações com o monarca.

CAPÍTULO III

– A ROTA DE MAGALHÃES E O PROJETO PARA AS VIAGENS DE SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA –

Acabase el libro del famoso Marco Paulo [Marco Polo] veneciano el cual cuenta de todas las tierras provincias y islas de las Indias, Arabia, Persia, Armenia e Tartaria e de las cosas maravillosas que en ellas se hallan así mesmo el gran señorío e riquezas del gran Can de Catayo señor de los tártaros (...) fielmente trasladado en lengua castellana por el reverendo señor maestre Rodrigo de Santaella arcediano de reina y canónigo en la sancta iglesia de Sevilla.

Rodrigo de Santaella⁴²²

(...) es ya de vuelta en España pocos dias ha la una de las cinco naos que el Emperador nuestro Señor habia enviado los años pasados cuando estuvo en Zaragoza para que fuesen á aquel mundo extraño, y por tantos siglos jamas hasta agora sabido, á buscar y descubrir las islas en las cuales es el proprio nascimiento de la especiería. Porque aunque los portugueses hayan hasta agora traído y trayan á estas nuestras partes grand abundancia de especias de la Aurea Chersonesta, que creemos ser Malaca, no empero nasce ni se cria en aquella india oriental del Rey de Portugal otra especia salvo pimienta.

Maximiliano Transilvano⁴²³

Quatro anos e cinco meses separam a terceira edição de Marco Polo, publicada em Sevilha (maio de 1518), da carta ao Imperador Carlos V sobre a localização das Ilhas de Maluco, escrita em Valladolid (outubro de 1522).⁴²⁴ A tradução castelhana do livro do viajante veneziano junto a um

422 Marco Polo; Poggio Bracciolini; Rodrigo Fernández de Santaella. *Cosmographia breue introductoria en el libro de Marco Paulo. El libro del famoso Marco Paulo veneciano de las cosas maravillosas que vido en las partes orientales...* 3ª ed. Sevilla: Juan Varela de Salamanca, 1518 [1503], última página. Disponível em: <https://gredos.usal.es/handle/10366/120442>

423 Maximiliano Transilvano. “Relacion escrita por Maximiliano Transilvano de cómo y por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, donde es el proprio nascimiento de la especiería, las cuales caen en la conquista y marcacion de la Corona Real de España.” Trad. M. F. In: Martin Fernandez de Navarrete. *Coleccion de los Viajes y Descubrimientos, que hicieron por mar los españoles... Tomo IV. Expediciones al Maluco. Viage de Magallanes y de Elcano*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, p.249; No original, em latim: “(...) Redijt his diebus una ex quinq; illis nauibus, quas Caesar Supioribus annis du Caesareae Augustae esst, in alienum & tot iam seculis incognitum orbem miserat, ad inquiremdum insulas, un quibus aromata, pueniunt. Nam licet Lusitani Portugallen. Ex aurea Chersonesso, quam nunc Malacchem putamus, magnam uim eorum ad nos deferamt, nihil tamem indiae illae suae praeter piper gignint.” Maximilianus Transylvanus. *De Moluccis insulis, itemq[ue] alijs pluribus mira[n]dis, quae nouissima Castellanorum nauigatio sereniss. Imperatoris Caroli V. auspicio suscepta, nuper inuenit*. Coloniae: In aedibus Eucharij Ceruicorni, 1523, p. Aii. Disponibilizado pela John Carter Brown Library em: <https://archive.org/details/demoluccisinsuli00maxi/page/n35/mode/2up>

424 Optou-se pela designação “ilhas de Maluco” no lugar de “ilhas Molucas” devido a documentação castelhana apresentar sempre a primeira forma. Assim como no português, sua origem teria provindo dos termos árabes *Malik* ou *Muluk* (plural), títulos régios, ou provindo de topônimos locais, como *Maluku Utara*, uma área específica do arquipélago. Cf. Florbela Veiga Frade. *A presença portuguesa nas ilhas de Maluco 1511-1605*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Lisboa, 1999, p.16; Luís Filipe F. R. Thomaz. “Maluco e Malaca” In: *A Viagem de Fernão de*

tratado de cosmografia e a obra de “Micer Poggio” foi realizada pelo humanista e dominicano Rodrigo de Sataella, em 1503.⁴²⁵ Sua finalidade era ressaltar as particularidades das Índias descritas pelos viajantes, que o autor situa no Oriente, diferenciando-as das ilhas recém-descobertas no Atlântico, as Antilhas, que localiza no Ocidente.⁴²⁶ A publicação da terceira edição por Juan Varela, após a morte de Santaella em 1509, atesta a manutenção do interesse do público pelas localidades orientais, cheias de maravilhas presentes nas Índias de Marco Polo, alimentado pelas grandes novidades providas do além-mar. Isso tornou sua leitura mais verossímil.⁴²⁷

As novíssimas informações sobre as Índias Orientais foram complementadas com as notícias concretas sobre as ilhas das Especiarias e outras localidades trazidas pelos sobreviventes da expedição de Fernão de Magalhães, que circum-navegaram a Terra e retornaram na nau Victoria, em 6 de setembro de 1522.⁴²⁸ A partir do relato oral feito por Juan Sebastián de Elcano e seus companheiros na Corte de Carlos V, naquele momento estabelecida em Valladolid, o secretário imperial Maximiliano Transilvano tomou notas e escreveu, em latim, uma relação da viagem datada de 24 de outubro. Enviou-a enquanto carta, junto a amostras exóticas das terras percorridas pelos tripulantes, ao cardeal arcebispo de Salzburgo, em Nuremberg.⁴²⁹ Logo, sua carta relação chegou as mãos de Eucharius Cervicornus, que a imprimiu na cidade de Colônia em janeiro de 1523.⁴³⁰

Assim, no início da década de 1520, as Índias descritas por Marco Polo e as recém-descobertas ilhas das Especiarias podiam, então, ser acessadas por meio da nova rota aberta pela expedição de Magalhães/Elcano. Esse caminho marítimo consistia na saída dos portos de Espanha (principalmente Sevilha/Sanlúcar de Barrameda e La Coruña), passagem pelos arquipélagos das Canárias e de Cabo

Magalhães e a Questão das Molucas, Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, p.29.

425 Serge Gruzinski acredita que esse “Micer Poggio” seja Niccolò di Conti. Serge Gruzinski. *A Águia e o Dragão: ambições europeias e mundialização no século XVI*. Trad. Angélica d’Ávila Melo. São Paulo: Companhia das Letras, 2015, p. 73.

426 Rodrigo Fernández de Santaella. “Prologo primero” In: Marco Polo; Poggio Bracciolini; Rodrigo Fernández de Santaella. *Op. Cit.*, 1518 [1503].

427 Cf. Serge Gruzinski. *Op. Cit.*, 73-76.

428 Os portugueses já haviam atingido o arquipélago de Maluco partindo da cidade de Malaca nos anos de 1511 (em Amboíno, vassalo do rei de Ternate) e 1512 (em suas cinco ilhas principais). Cf. Florbela Veiga Frade. *Op. Cit.*, p. 45. Entretanto, a novidade magalhânica foi provar a viabilidade de uma rota ocidental, via estreito meridional, para atingir essas ilhas. Nessa viagem, também foram encontradas outras, até então, desconhecidas dos europeus, como as ilhas dos Ladrões (atuais Marianas).

429 A breve relação de Maximiliano Trasilvano precedeu em uma década a publicação do resumo do relato de viagem de Antônio Pigafetta. A versão completa só foi encontrada na Biblioteca Ambrosiana de Milão em 1800. Cf. István Rákóczi. “De Malucci Insulis de Maximilianus Transilvanus, una fuente olvidada, una fuente por explorar” *Cuadernos de Estudios Borjanos* L-LI, 2007-2008, pp. 329-338, p.330-331.

430 Francisco Leite de Faria. “As primeiras relações impressas sobre a viagem de Fernão de Magalhães” In: Avelino Teixeira da Mota (org.). *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, p.480.

Verde, cruzamento do Oceano Atlântico até a costa ocidental nas chamadas terras do Brasil quando, então, rumava-se ao sul até o estreito recém-descoberto para o acesso ao Mar do Sul (oceano Pacífico) e, após navegá-lo na direção oeste, atingia-se as ilhas de Maluco. Ao visar a manutenção desse novo caminho marítimo, a Coroa de Castela procurou realizar uma série de medidas: incentivar novas viagens para sua consolidação; investir no descobrimento de outras ilhas e riqueza no Mar do Sul; reforçar a presença de seus súditos na ilha de Tidore; e participar dos lucrativos negócios das especiarias. Todos esses objetivos estão presentes no planejamento das expedições de Sebastião Caboto e Diego García presente nas capitulações de descobrimento, reais cédulas ou instruções. A costa ocidental sul-americana, inserida nos limites com o reino de Portugal segundo Tordesilhas (1494), consistia somente em um ponto de escala dessas armadas.

Nesse contexto, o terceiro passo para responder a questão central desta tese, o porquê das armadas de Sebastião Caboto e Diego García terem alterado suas trajetórias para a região platina e, conseqüentemente, não atingirem a destinação asiática original mas serem responsáveis por fomentarem a incorporação de uma nova área no espaço ultraoceânico, consistirá em averiguar quais foram exatamente as rotas e os locais de destino acertados com o monarca e, mais importante, como estes objetivos projetados se inseriam no horizonte de expectativas da monarquia hispânica com a região do oceano Pacífico e com as viagens marítimas antes e depois da expedição de Magalhães-Elcano. Em paralelo, atentar-se-á aos vestígios documentais referentes às terras sul-americanas buscando quaisquer prerrogativas a respaldar hipotéticas modificações no percurso e no destino que pudessem ser utilizadas pelos seus comandantes como justificativa para tais atos.

Isso se faz necessário tendo em vista que, como demonstrado no primeiro capítulo, a historiografia do século XIX, que tratou das duas expedições, não explorou suficientemente a conexão entre a documentação prévia à realização das viagens com aquelas produzidas por outras expedições do mesmo período e destinadas à mesma região. Além disso, foram acrescentadas informações posteriores ao momento de produção da documentação. Ou seja, as capitulações desses navegadores foram estudadas partindo-se do pressuposto de que realizariam o desvio para o interior da América do Sul, o que teria contribuído para direcionar essas interpretações. Nesse sentido, também serão questionadas as associações estabelecidas entre os topônimos e os significados atribuídos posteriormente a eles, o que também teria influenciado na análise.

O corpus documental a ser investigado neste capítulo serão as capitulações de descobrimento produzidas desde 1512 até aquelas das expedições de Sebastião Caboto e de Diego García, datadas do ano de 1525. Como analisado no segundo capítulo, tais documentos consistem em licenças estabelecidas entre a Coroa de Castela e os capitulantes para que fossem ao mar Oceano em busca de

ilhas ou da terra firme. Acrescentam-se ainda documentos complementares, como as reais cédulas, as instruções, o testemunho de cronistas e a cartografia coeva.

Dando sequência ao capítulo anterior, analisar-se-á o projeto imperial hispânico por meio das capitulações acordadas no reino desde que Caboto tornou-se súdito de Carlos V (1512), além de investigar, em paralelo, sua trajetória e a do navegador Diego García, este que teve relações prévias com o Novo Mundo, fruto de outras tentativas de atingir o Oriente. Seguir-se-á, então, com a investigação dos acordos entre a Coroa de Castela e os navegadores da década de 1520 destinados à região do Pacífico, com passagem pelos estreitos americanos e escala nas ilhas de Maluco. Na sequência, serão estudadas meticulosamente as diferentes capitulações das expedições das duas armadas focadas nessa tese.

3.1 SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA NA MONARQUIA HISPÂNICA

A trajetória de Sebastião Caboto e Diego García como súditos no reino castelhano ocorreu em contextos ligados às navegações ao Novo Mundo. Enquanto pilotos, ambos participaram ou tiveram relações diretas com as expedições que auxiliaram na expansão do conhecimento sobre terras antes desconhecidas dos europeus. Assim, busca-se apresentar como esses dois indivíduos conectavam-se ao contexto das armadas de descobrimento, reguladas por suas capitulações, e de que maneira isso contribuiu para o acúmulo de conhecimento, e conseqüentemente prestígio, necessário para tornarem-se capitães e pudessem, na segunda metade da década de 1520, organizar suas empreitadas ao além-mar. Na trajetória de ambos, destaca-se a viagem de Magalhães, pois ela modificou a política imperial hispânica voltada ao espaço transoceânico, uma vez que foram retomados os intentos da realização de uma armada a rumar diretamente às ilhas das Especiarias abandonando momentaneamente o projeto anterior, pautado em um melhor conhecimento das costas litorâneas da América.

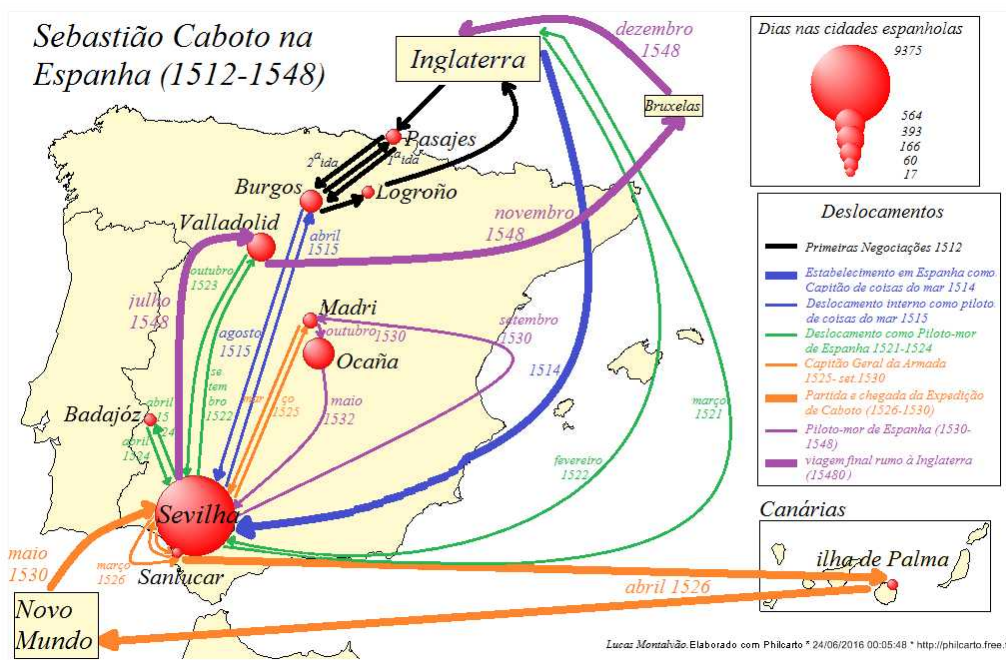
3.1.1 A trajetória de Sebastião Caboto

O navegador veneziano foi súdito dos reis castelhanos, Fernando e Carlos V, entre os anos de 1512 a 1548 e sua permanência e deslocamentos pelo reino de Castela esteve ligado à região andaluza, em especial Sevilha, cidade que abrigou o porto do rio Guadalquivir por onde as naus partiam até São Lucar de Barrameda e também onde exercia sua função de piloto maior de Carlos V junto à Casa de Contratação; além disso, precisou ir às cidades que abrigavam a Corte (Valladolid, Madri, Ocaña);

participou da junta em Badajóz-Elvas; e, nas localidades ao norte, esteve quando chegou do reino inglês, em 1512. Essa trajetória foi esquematizada em um mapa temático (fig. 2).⁴³¹

O objetivo deste mapa temático é apresentar visualmente a relação entre Caboto e os Reis Católicos e depois de Carlos V nos cargos aos quais esteve ligado ao longo dos 37 anos em que permaneceu no reino de Castela. É possível visualizar a importância da cidade de Sevilha, como local de exercício de seus ofícios ligados à prática da marinharia, e sua ida pontual a outras cidades do reino castelhano em diversos momentos de sua vida. Além disso, sua viagem transoceânica, momento em que foi capitão general, pode ser considerada um divisor de sua trajetória. Assim, sintetizou-se imageticamente sua ligação com a Coroa neste período.

Figura 2: Mapa temático com os deslocamentos e estadias de Sebastião Caboto na península Ibérica, bem como as conexões que realizou com locais externos (1512-1548)



Nomeado capitão de coisas do mar e depois piloto maior

O ingresso de Sebastião Caboto como súdito do rei Fernando, o Católico, no reino de Castela deu-se no contexto da aliança entre este monarca e o rei Henrique VIII, da Inglaterra, que objetivava

⁴³¹ Ver a série de mapas temáticos sobre Sebastião Caboto na sessão ANEXO. O uso de mapas temáticos deve-se às aulas com o professor Hervé Théry. Para uma orientação geral, ver: Rosely Sampaio Archela; Hervé Théry. “Orientação metodológica para a construção e leitura de mapas temáticos”. *Confins*, nº 3, 2008; como exemplo de sua aplicação em estudos geográficos, ver: Hervé Théry; Neli Aparecida de Mello-Théry. *Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território*. São Paulo: Edusp, 2018; como fruto dessa experiência, buscou-se refletir sobre a produção dessa cartografia por historiadores, cf.: José Rogério Beier; Lucas Montalvão Rabelo. “Contribuições da Cartografia Temática como instrumento analítico em estudos históricos.” *Confins* [Online], nº44, 2020, pp.1-24.

entrar em guerra com Luís XII, da França. Graças ao tratado celebrado entre ambos, os ingleses enviariam 6 mil homens até a Aquitânia sob as ordens do rei castelhano. Esse exército era comandado por Tomás Grey, marquês de Dorset. Um de seus tenentes era o lorde Willowghby, conhecido na Espanha como Ulibi. Após Sebastião Caboto ter confeccionado um mapa de Gascaña e Guyena, ele passou a acompanhar essa expedição inglesa. Não se sabe ao certo por qual motivo. Em 16 de maio de 1512, eles partiram de Southampton ou Falmouth e navegaram até o pequeno porto de Pasajes [Pasaia], localizado nas proximidades da praça militar de São Sebastião, no noroeste da península Ibérica, atingido em 2 de junho (ver destaque em preto na fig. 1).⁴³²

Desse porto, Caboto dirigiu-se a Burgos, onde realizou uma conferência com os membros do Conselho do Rei, Juan Rodríguez de Fonseca – o bispo de Valência – e Lope de Conchillos – secretário real. O tema abordado durante o encontro foi explicitado na real cédula emitida por Fernando, o Católico, em 13 de setembro de 1512.⁴³³ Nela, o rei comenta sobre o encontro do navegador com os membros de seu conselho realizado para tratar assuntos de navegação às “Índias e aos Bacalhaus”. Sobre o uso destes topônimos, destaca-se que nas segundas cartas patentes emitidas por Henrique VII (1498) a Giovanni Caboto, analisadas no capítulo anterior, o local atingido em sua primeira viagem à costa ocidental – na atual região da Terra Nova, na América do Norte – é denominado genericamente como “*land and island*”. Em 1512, após a realização de navegações inglesas e portuguesas, aquela região passou a ser entendida como “Bacalhaus”.⁴³⁴ Enquanto “Índias” é um termo vago utilizado pela Coroa de Castela para as terras situadas no ocidente do Mar Oceano. Além da especificidade desses topônimos, deve-se frisar que o contato inicial entre Sebastião Caboto e a monarquia hispânica deu-se pelo interesse de ambas as partes na realização de navegações marítimas.

No mesmo dia, em outra real cédula, Fernando pediu ao comandante inglês, lorde Willowghby, uma licença para que o veneziano fosse até a Corte – então situada em Burgos – para se apresentar. No dia 20 de outubro, em outra real cédula destinada aos oficiais da Casa de Contratação, o monarca solicita por “*mi merced y voluntad es de tomar y recibir por mi capitán para me servir en las cosas de la mar á Sebastián Caboto, inglés, y que tenga de mí de salario en cada un año cincuenta mil*

432 Henry Harrisse. *John Cabot the discoverer of North-America and Sebastian his Son: a chapter of the maritime history of England under the Tudors 1496-1557*. London: Benjamin Franklin Stevens, 1896, pp.151-152.

433 AGI, INDIFERENTE GENERAL, 419, L.4; Versão transcrita segue: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, pp.1-2.; Há uma versão produzida por Henry Harrisse, que reproduz um pequeno extrato do documento transcrito por don Juan Batista Muñoz. Entretanto, em conferência com o original do AGI, a versão de Medina é mais fiel. Sobre a principal informação geográfica, no trecho Muñoz/Harrisse consta: “*Sabeis que en Burgos os hablarón de mi parte Conchillos i el Obp. de Palencia sobre la navegacion á los Bacallos (...)*”. Os Bacalhaus são grafados de forma diferente e há ausência da palavra “Índias”. Cf.: Henry Harrisse. *Jean et Sébastien Cabot: leur origine et leurs voyages*. Paris: Ernest Leroux, éditeur, 1882, p. 331.

434 Área situada no norte do oceano Atlântico, entre a América do Norte e a Groenlândia.

maravedís.”⁴³⁵ Ao centrar-se na questão do caráter do piloto ao ser tratado pelos castelhanos como inglês nessas fontes, como apresentado no primeiro capítulo desta tese, a historiografia do século XIX não questionou o porquê dele ser enquadrado rapidamente nos planos imperiais hispânicos. Seria apenas por tratar-se de um conhecedor do Atlântico Norte?

Como visto nos dois primeiros capítulos, as pesquisas sobre a vida de seu pai, realizadas na segunda metade do século XX, provam que Giovanni realizou obras de engenharia em Valência e Sevilha e, assim, teve um contato indireto com Fernando, o Católico. Além disso, seus embaixadores no reino da Inglaterra o informaram, poucos anos depois, sobre esse “novo Colombo”, que realizou duas viagens pelo Atlântico norte. Diante disso, ao contatar os conselheiros reais e o próprio monarca Carlos V pouco mais de vinte anos depois, Sebastião Caboto certamente teria mencionado os feitos de seu pai, tanto na península Ibérica quanto no reino de Inglaterra, para relembrar sua ligação com ele e, conseqüentemente, apresentar-se como herdeiro desse legado.

O uso do sobrenome semelhante ao antigo súdito que realizou os projetos nos portos de Valência e Sevilha, com as decisões submetidas ao mesmo rei, recordaria a relação de seu pai com o reino de Castela. Quanto às duas viagens para a costa da atual América do Norte (1497 e 1498), Sebastião Caboto as mencionaria como parte de seu repertório de formação. Amplamente conhecidas pelos embaixadores imperiais e presentes até no mapa de Juan de la Cosa (c.1500), seria pouco provável que o veneziano usurparia tais feitos diante do rei, pois este teria encontrado Giovanni pessoalmente ou sabia da diferença de idade entre eles. É mais crível supor que Sebastião tenha afirmado ser conhecedor dessas experiências ou as ter acompanhado.

De qualquer maneira, Sebastião Caboto aproximou sua imagem de navegador com a do seu pai, um dos primeiros descobridores das novas terras ocidentais logo após Colombo. Como comentado no capítulo anterior, nesse momento, o prestígio social desses pilotos que viajavam pelos oceanos estava em alta, pois, por meio de suas viagens, eles possibilitaram a expansão europeia por terras até então desconhecidas. Assim, ao fazer uso dessa ligação paterna, o futuro piloto maior de Carlos V associou-se ao poder simbólico dos “descobridores” das novas terras e tornou-se, assim, uma peça importante para a política imperial hispânica voltada ao além-mar.

Os interesses na viagem para a Terra Nova

Do lado da Coroa castelhana, havia um interesse na exploração da costa norte do Novo Mundo. A tentativa de realizar uma viagem à Terra Nova na década de 1510 estaria relacionada com os intentos

435 AGI, INDIFERENTE, 419, L.4, F.78R-78V; Transcrito em: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, p.4.

ingleses desde os feitos de Giovanni, mas também pelas viagens portuguesas na região, empreendidas pelos irmãos Corte-Real. Suspeitava-se que ali estaria uma passagem norte para atingir às Índias Orientais, feito que os portugueses já realizavam pela rota do Cabo da Boa Esperança.⁴³⁶ Portanto, o interesse pelas terras encontradas no Atlântico norte mobilizava os esforços de ingleses e portugueses, o que teria chamado a atenção do monarca castelhano em virtude daquela região poder estar em seu hemisfério, segundo estabelecido em Tordesilhas.

Ao analisar a entrada de Caboto como súdito na monarquia hispânica, Henry HARRISSE informa que o rei Fernando nutriu grande interesse nas viagens para a região da “tierra nueva” [Terra Nova] devido a expedição de Juan de Agramonte, projetada no ano anterior. O objetivo era desvendar os segredos daquele local. O historiador inglês limitou-se a esse comentário no final de um parágrafo e Medina não menciona essa viagem em seu livro sobre o veneziano. No entanto, a análise do *asiento* firmado entre o monarca e o Agramonte permite estabelecer uma relação entre seu conteúdo e a entrada de Caboto no reino castelhano. No documento existe uma cláusula sobre quem poderia fazer da tripulação: “(...) sean naturales de estos Reynos, eçebto que dos pilotos que lleváredes sean bretones, o de otra nación que allá ayan estado (...)”.⁴³⁷ Além da exigência da ida de súditos da monarquia com a exceção de dois bretões, também é informado sobre a existência de ouro e, diante disso, foi proposto que se estabelecesse uma Casa de Contratação no local.⁴³⁸

Mesmo sem uma confirmação documental de que a viagem realmente ocorreu, o *asiento* de Agramonte concede pistas sobre o interesse do monarca na navegação à Terra Nova e diante desse objetivo, Caboto teria sido requisitado para realizar tal feito. Essa conclusão se deve, em primeiro lugar, à Terra Nova ser associada com os Bacalhaus, local mencionado na Real Cédula feita sobre o piloto veneziano, no ano seguinte.⁴³⁹ Depois, a necessidade de levar dois pilotos bretões, por causa da experiência deles naquela região, ou de outras nações leva a uma aproximação com o reino de Inglaterra. Conforme exposto por Medina em seu livro sobre o piloto português Estevão Gomes, Pedro Mártir chamou a Grã-Bretanha de “*Bretaña la Mayor*”.⁴⁴⁰ Assim, os bretões mencionados no

436 Daniel Estudante Protásio. “O 2º Visconde de Santarém e a Passagem Noroeste”. *Cadernos Barão de Arêde. Revista do Centro de Estudos de Genealogia e Heráldica Barão de Arêde Coelho*. Nº4, Abril, Junho, 2015, 34-36.

437 Demetrio Ramos. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p.96.

438 István Szászdi. “La Casa de la Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V”. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 12, 2008, p.909.

439 Por mais que se desconfie que essa *tierra nueva* não seja a Terra Nova da costa ocidental do atual Canadá, mas sim regiões mais ao sul da costa norte-americana, de acordo com István Szászdi, é inegável que houve uma associação mais geral com aquela parte norte. Cf. István Szászdi. “La Casa de la Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V”. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 12, 2008, p.909.

440 Ver a nota 3 em que consta um extrato do cronista Pedro Mártir de Anglería. Cf. Jose Toribio Medina. *El Portugués Esteban Gómez al Servicio de España*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 69.

documento englobariam os ingleses, aliados do rei Católico, que teriam uma experiência de viagens àquela região – e assim chegou-se ao nome do piloto veneziano. Por fim, ressalta-se que a ideia de criação de uma nova Casa de Contratação reforçava o grande interesse pela nova região e as suas potencialidades comerciais. Diante desses pontos, é sugestivo pensar que o navegador partiu junto à expedição de Willowghby já ciente do projeto do reino castelhano para viagens às terras ocidentais situadas a norte.⁴⁴¹

As viagens de descobrimento e o reforço da imagem de Caboto

De volta à trajetória de Caboto, após retornar do reino da Inglaterra – onde fora resolver questões pessoais para efetivar sua mudança – em princípios de 1514, ele permaneceu na Corte castelhana, situada em Burgos e depois Aranda, até meados de agosto de 1515. Sobre esse retorno, Henry Harrisse reproduziu uma transcrição de Muñoz, datada de 6 de março do mesmo ano, que indicava conversas entre o monarca e o navegador sobre uma possível viagem de descobrimento.⁴⁴² Os documentos transcritos do AGI por Gaspar Garcia Viñas possibilitou a localização dessa fonte histórica. Segundo sua transcrição:

“Caboto” – en seys de março de mill e quinientos e quatorze años se libraron en el dicho thesorero al capitan sabastian Cabot cinquenta ducados de oro los quales se le libraron en cuenta de lo que ha de aver de su quitación con que fuese a la Corte a consultar con su alteza las cosas del viaje que ha de llevar a descubrir.⁴⁴³

Mais do que mencionar um projeto de viagem não realizado, como cogitou Medina, esse documento revela a intenção de Caboto em comandar uma viagem de descobrimento. Sabendo que sua nomeação como piloto de coisas do mar ocorreu após conversas sobre as Índias e os Bacalhaus, como referido anteriormente, pode-se concluir que o propósito imediato de Fernando, o Católico, seria organizar uma viagem de descobrimento para tais regiões da atual América do Norte. Mais além disso, a trajetória do futuro piloto maior demonstra o quanto seu papel de súdito atrelava-se e justificava-se pela sua imagem de um “piloto descobridor”. Inicialmente provinda de seu pai e do reino inglês, havia

441 De certa forma, essa informação fica subentendida no comentário de Pedro Mártir de Anglería, que complementa o contexto do trecho citado na nota anterior: *“Trato familiarmente en mi casa al propio Caboto y á veces vive conmigo, pues, llamado de Inglaterra por nuestro Rey Católico (...)”*. Porém, o cronista não detalha a forma como procedeu esse “chamado”. Cf. Jose Toribio Medina. *El Portugués Esteban Gómez al Servicio de España*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 69.

442 Cf. Henry Harrisse. *Jean et Sébastien Cabot: leur origine et leurs voyages*. Paris: Ernest Leroux, éditeur, 1882, p.333; Jose Toribio Medina não encontrou esse documento nos arquivos espanhóis e imaginou que o historiador franco-estadunidense tivesse se enganado. Cf. Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Santiago de Chile, 1908, p. 19.

443 Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 2. Doc. 123. Localizado no AGI de Índias a partir da referência antiga informada no início da transcrição. O código de referência atual no Archivo de Indias é: AGI, CONTRATACION, 4674.

uma necessidade da realização de descobrimentos náuticos para manter e reforçar essa condição. Por isso, suas ausências do reino de Castela por envolvimento em armadas destinadas a novos descobrimentos, nos anos subsequentes, contribuíam para uma legitimação social de seu status de poder diante de seus pares.

Quando esteve na Corte, Andrés de San Martín foi indicado pelo piloto maior para receber seu soldo em Sevilha, local onde estava situada sua residência. Em 30 de agosto de 1515, finalmente regressou a esta cidade a tempo de presenciar a partida da armada de Juan Díaz de Solís. Tal viagem buscava explorar a linha divisória entre os reinos ibéricos na ponta de “*Castilla del Oro*”, colônia estabelecida na região da atual Colômbia que, para a monarquia hispânica, designava, naquele momento, o que se entendia ser a amplitude do território do que seria a América do Sul.⁴⁴⁴

Sebastião Caboto e a junta de pilotos para determinar a posição do Cabo de Santo Agostinho e o pensamento regionalizado dos pilotos

Em 13 de novembro de 1515, Caboto foi convocado junto aos outros pilotos e cosmógrafos: Juan Vespúcio, Juan Rodríguez Serrano, Andrés de Morales, Hernando de Morales e Juan García/Nuño García.⁴⁴⁵ Essa reunião foi motivada pela necessidade da emissão de pareceres acerca da posição do *Cabo de Sant Agostín* e, assim, determinar se os onze portugueses capturados na ilha de San Juan, levados para a ilha Hispaniola e trasladados até Sevilha, teriam violado os limites da raia de demarcação entre os reinos de Castela e Portugal, definidos no Tratado de Tordesilhas (1494).⁴⁴⁶ Este caso exemplifica o uso do discurso de legitimação dos pilotos para sustentar suas alegações.

No primeiro parecer escrito, o piloto maior aponta ser necessário percorrer a costa e o cabo até os limites do hemisfério castelhano para que, então, seja possível determinar se os portugueses adentraram suas terras. Enquanto isso não acontece, ele recorre à autoridade de Américo Vespúcio que alegou ter percorrido da ilha de Santiago, em Cabo Verde, rumo “(...) *al poniente al susudueste quatrocientas cincuenta leguas, e dice asi que hallandose en ocho grados pudiendo poner por el hueste la proa, que se habrá doblado el cabo, lo cual creo ser asi por quanto el mismo lo tomó el altura en el dcho cabo y era hombre bien esperto en las alturas*”.⁴⁴⁷ Assim, Caboto e também Juan Vespúcio e Juan García/Nuño García contestam a posição de Andrés de Morales e outros, pois, diferente do navegador

444 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Santiago de Chile, 1908, p. 21.

445 Diferentemente do “Juan García” escrito por Medina, tanto Navarrete quanto Cesáreo Duro informam que o último parecerista era Nuño García. Em *El Veneciano Sebastián Caboto*, o historiador chileno não justifica o motivo da alteração de nomes. Ver: Francisco Fernández de Navarrete. *Coleccion de Opúsculos*. Tomo I. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1848, p.67; Cesáreo Fernández Duro. “*La Situación del Cabo de San Agustín en el Brasil, el año de 1515*”. *Boletín de la Sociedad Geografica de Madrid*, Tomo XVI. – Primer Semestre de 1884, pp.25-30, [el parecer na p.29].

446 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, p. 21.

florentino, eles não navegaram até aquele local. No entanto, todos os pareceres concordam com a necessidade de uma nova viagem com embarcações das duas coroas ibéricas para a definição da posição do cabo.

O parecer de André de Morales é o mais rico em relação aos dados geográficos apresentados. No documento, ele informa que fez uma “(...) *figura en la cual está figurado el cabo de Sant Agustín, con toda la costa hasta la Paria* (...)”. Para justificar a presença dessa localidade, faz um retrospecto das viagens de descobrimento na região.⁴⁴⁸ Seu argumento de autoridade para situar com segurança o Cabo de Santo Agostinho em sua “figura”, um pequeno mapa, baseia em três pontos: nas viagens dos primeiros descobridores, em 1498, e depois na viagem de Diego de Lepe; na aprovação do atual piloto maior, Juan Díaz de Solís, e de outros; e na sua própria viagem a uma região próxima, quando afirma que foi do rio Marañon até Paria. Assim, seu discurso demonstra que a autoridade dos pilotos estava intimamente ligada às impressões nas viagens de descobrimento e na relação com a posição do piloto maior, capaz de imprimir um caráter de verdade às suas alegações.

Outra questão importante, presente no trecho de Morales, refere-se à toponímia. Ele menciona Paria, região que Colombo atingiu em sua terceira viagem, além do rio Marañon, novos topônimos que caracterizam as terras encontradas no ocidente, ao sul das Antilhas. Destaca-se que tanto nesse texto quanto naquele dos outros pareceristas, inclusive Caboto, essas terras não são referidas enquanto um continente. Não há menção às “Índias”, ao “Novo Mundo” ou mesmo à “*Castilla de Oro*”. O cabo de Santo Agostinho é associado somente com a região próxima da costa. Não há uma reflexão sobre a linha de Tordesilhas separar um conjunto continental, pelo contrário, eles atentam-se sobre a posição específica dessa região, o que pode ser atribuído a um pensamento característico desses pilotos castelhanos. Diferentemente dos cosmógrafos, as partes descobertas por eles são enquadradas em regiões específicas que são dotadas de identidade desde o ato de descoberta. Sua conexão formando um todo “continental” somente é realizado pelos cosmógrafos – proponentes teóricos – quando esses dados são inseridos nos exemplares cartográficos.⁴⁴⁹ Além disso, o tratamento da região de Paria como uma “província”, termo proveniente dos romanos, denota o uso de classificações europeias já projetadas às

447 Cesáreo Fernández Duro. “*La Situación del Cabo de San Agustín en el Brasil, el año de 1515*”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, Tomo XVI. – Primer Semestre de 1884, pp.25-30, p.26;

448 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, p. 501.

449 Como referido no primeiro capítulo, Alison Sandman classifica esses agentes, que realizam uma reflexão sobre a composição da Terra, como proponentes teóricos em diferenciação com os chamados cosmógrafos, como o piloto Sebastião Caboto, que apenas compõe produtos cartográficos sem a produção de uma discussão acadêmica. Para mais detalhes, cf. Alison Deborah Sandman. *Cosmographers vs. Pilots: navigations cosmography, and the state in Early Modern Spain*. Dissertation of Doctor of Philology (History of Science). University of Wisconsin – Madison, 2001, p.162.

novas terras, entendendo-as como partes sem uma compreensão ou reflexão sobre o conjunto emerso do qual elas fazem parte.

A morte de Solís e Caboto como Piloto Maior

Com a morte de Juan Díaz de Solís quando explorava o estuário do rio da Prata, no início do mês de março de 1516, o cargo de piloto maior tornou-se vago. Diante disso, e mesmo com as pretensões de outros candidatos, como Andrés de Sant Martín, quase dois anos depois, Caboto foi nomeado ao posto. A real cédula, de 5 de fevereiro de 1518, apontava-o como novo ocupante do cargo.⁴⁵⁰ Os reis castelhanos concedem a mercê para ele ocupar o posto de piloto maior e especificam que o objetivo é a boa navegação pelas Índias, ilhas e terra firme do Mar Oceano. As terras do além-mar ainda são identificadas de forma semelhante às Capitulações de Santa Fé, mas agora passam a constar entre os títulos dos soberanos.

No documento, não há previsão de viagem de descobrimento encarregada ao novo ocupante do posto. Após a morte de Fernando, o Católico, em 23 de janeiro de 1516, os planos para uma expedição às Índias e ao Bacalhau, o motivo que levou Caboto a se tornar súdito de Castela, não fora continuado. Entretanto, mesmo não explicitado no documento, o exemplo de Solís demonstra que a atuação no cargo de piloto maior não inviabilizava a prática das viagens de descobrimento. Nessa sua última armada, em que veio a falecer, encontra-se o outro personagem central desta tese.

3.1.2 Diego García, um piloto na expedição de Juan Díaz de Solís

Diferentemente de Caboto, Diego García é mencionado em poucas fontes históricas. No livro *Los Viajes de Diego García de Moguer*, José Toríbio Medina aponta sua dificuldade inicial em explorar a documentação espanhola devido ao problema da homonímia. Na primeira metade do século XVI, vários indivíduos possuíam nomes similares dificultando sua identificação. Os dados conhecidos sobre o piloto encontram-se em sua capitulação com o monarca espanhol que gerou a expedição realizada entre 1526-1530. No documento, ele é qualificado como “*vecino de Moguer*”.⁴⁵¹ Ao utilizar essa condição de *vecinidad*, historiadores como Eduardo Madero defenderam sua naturalidade como sendo de Moguer, pois os capitães estrangeiros não poderiam viajar em expedições marítimas, conforme item

450 AGI, CONTRATAACION, 5784, L.1, F.26V-27V.; transcrito em: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, p.30; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 2. Doc. 482.

451 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, fols. 23-24; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*, p. 175-176; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 662; Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p.206.

presente nas capitulações. Medina contesta essa hipótese ao demonstrar que eles foram parte de armadas castelhanas mesmo com essa proibição. Em contrapartida, o cronista Antonio de Herrera y Tordesillas aponta-o como sendo português, informação seguida por Henry HARRISSE no século XIX.⁴⁵²

Para complementar os dados sobre García, Medina utiliza um pedido, não datado, submetido ao Conselho de Índias para o recebimento de um auxílio financeiro. O personagem se apresenta como “*capitan é piloto de Vuestra Alteza*”, porém não foram encontrados vestígio dessas nomeações nos arquivos espanhóis. Na sequência, informa que o monarca conhece seus feitos há muito tempo: “(...) *así en el tiempo del Rey Católico, que es en gloria, como en el vuestro, así en las conquistas é descubrimiento de las Indias del Mar Oceáno, como en el Río de la Plata y costa y estrecho que va á la Mar del Sur*”.⁴⁵³ As menções aos topônimos *Río de la Plata*, proveniente da expedição de García e de Caboto entre 1526 e 1530, e estreito e costa do Mar do Sul, vindos da expedição de Magalhães-Elcano, permitem inferir que o documento data dos primeiros anos da década de 1530.⁴⁵⁴ A documentação prévia a essas duas armadas, como será analisado em suas capitulações e outros documentos relacionados, não apresenta esse termo e nem consta em nenhum local que possa ser associado diretamente ao rio da Prata/ rio de Solís.

Além das qualificações de capitão e piloto com viagens transoceânicas, um documento do início da década de 1530 possibilitou a localização de García como membro da expedição de Juan Díaz de Solís (1515-1516). Trata-se de um questionário proposto por ele junto às respostas de quatro tripulantes, realizado na presença de um alcaide em 16 de agosto de 1530, na cidade de Sevilha, que será mais bem explorado no quinto capítulo. Seu objetivo era comprovar os atos realizados por Caboto na viagem pelo rio da Prata (1526-1530). Na segunda pergunta, o piloto indaga “(...) *si saben que el dicho Diego García, capitán, puede hacer quince años que descubrió aquella tierra, que se dice del Río de la Plata, é aún dejó en ella gente cristianos, etc*”⁴⁵⁵. Segundo Medina, essa pergunta é uma tentativa do navegador de se colocar como descobridor daquele rio, pois nem menciona a qual armada

452 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p.16; na nota 12 de seu artigo, Rolando A. L. Trías também concede crédito a Herrera citando-o para apontar a origem portuguesa do navegador. Cf. Rolando A. Laguarda Trías. *Pilotos portugueses en el Río de la Plata durante el siglo XVI*. Coimbra: Instituto de Investigación Científica Tropical, 1988, p.62.

453 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p.20.

454 Medina supõe que a feitura desse memorial de Diego García foi posterior ao retorno da nave *Victoria*, com os sobreviventes da expedição de Magalhães, em 1522, e anterior a sua expedição de 1526. No entanto, como será discutido no quarto capítulo, um conjunto de elementos presente no documento, além da toponímia, não permite tal datação. Ele seria de 1530 a 1532.

455 AGI, INDIFERENTE, 1203; transcrito em: Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata*. Santiago de Chile, 1908, pp.249.

pertencia, colocando a si como o único realizador do ato de descobrimento. Tal informação é corrigida por todas as quatro testemunhas ouvidas.

A referida viagem de 15 anos atrás tinha por capitão Juan Díaz de Solís, como informam Alonso de Santa Cruz, Juan de Junco, Casimiro Nuremberger e Alonso Bueno. Para o historiador chileno, Juan de Junco, tesoureiro da armada de Sebastião Caboto (1526-1530), foi o mais explícito em suas informações ao afirmar que: “(...) *oyó decir que el dicho capitán Diego García había ido en compañía de Juan de Solís, por maestre de una nao en aquellas partes donde dice la pregunta (...)*”.⁴⁵⁶ O vecino de Moguer tomou o comando de uma das caravelas da expedição (1515-1516) após a morte do capitão da armada e de dois oficiais reais, o *factor* Marquina e o contador Alarcón, enquanto que Francisco de Torres, parente de Solís, passou a ser o novo capitão.⁴⁵⁷

A capitulação para a armada de Juan Díaz de Solís e seus resultados

Essa armada de Solís, da qual participou García, tornou-se conhecida por ter sido uma das primeiras a atingir o rio da Prata. Entretanto, a ida a esse local foi o resultado de uma nova tentativa de reconhecimento de um estreito que levasse às ricas ilhas das Especiarias, dessa vez localizado ao sul das terras recém-descobertas no ocidente. A organização da expedição fora animada pelas notícias de que Vasco Núñez de Balboa, após relatos dos nativos do Darién sobre outro mar austral, atravessara as montanhas e atingira o Mar do Sul, em setembro de 1513.⁴⁵⁸ As capitulações foram acertadas entre o rei Fernando e o então piloto maior em Mansilla no dia 24 de novembro de 1514.

Na introdução, o monarca qualifica a armada como descobridora devendo seguir as costas de Castela de Ouro, região norte da atual América do Sul. Os três primeiros capítulos ocupam-se respectivamente de: questões financeiras; organização das naus e tripulação; e desobrigação de Solís em pagar a tripulação. Somente o quarto item apresenta os detalhes do objetivo da expedição. Das terras governadas pelo governador Pedrarias [Pedro Arias Dávila], Solís deveria percorrer mais de 1700 léguas desde a parte castelhana definida pelo meridiano de Tordesilhas. De forma mais breve que outras capitulações, alerta-se para que a armada não atinja as terras destinadas aos portugueses.⁴⁵⁹ Segundo Medina, até o momento da viagem de Solís, o continente americano era conhecido até 8º

456 *Idem*, p.257.

457 Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p.26; Sobre o termo *factor*, ver a nota 219, no primeiro capítulo dessa tese. Para

458 Jose Toribio Medina. *Juan Diaz de Solís: estudio histórico*. Tomo I. Santiago de Chile: Impreso en casa del Autor, 1897, pp.223-224.

459 AGI, PATRONATO, 26, R.6; transcrito em: Demetrio Ramos. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p.112.; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 3. Doc. 199.

graus de latitude sul na parte ocidental enquanto na oriental, restringia-se apenas a região visitada por Nuñez de Balboa. A armada de Solís tentava circum-navegar o Novo Mundo para descobrir seus contornos e um possível estreito ou ponta para ir ao Mar do Sul.⁴⁶⁰

A entrada de Solís no rio da Prata ocorreu nesse contexto de busca por uma passagem que o levasse ao outro mar recém-descoberto. Sua capitulação é clara ao tratar de uma exploração destinada às “*espaldas*” – costas – daquela terra. A estimativa era que percorressem mais de 1700 léguas. Porém, a armada deteve-se no estuário do rio da Prata, onde o capitão cogitou a existência de um estreito, mesmo diante da pouca salinidade daquela água. Assim, tomando por estimativa a distância do Cabo de Santo Agostinho ao rio da Prata, estabelecida por marinheiros no século XVI em aproximadamente 700 léguas, a empresa de Solís não atingiu nem a metade do esperado pelo monarca, o que acabou por frustrar os planos imperiais.⁴⁶¹

3.2 A DÉCADA DE 1520, A COROAÇÃO DE CARLOS V (1518) E O REFORÇO DO PROJETO IMPERIAL HISPÂNICO VOLTADO AO ORIENTE

Em 1516, tanto o fracasso da expedição de Solís como o falecimento de Fernando, o Católico, contribuíram para arrefecimento da política imperial voltada às viagens de descobrimento destinadas ao reconhecimento das costas do Novo Mundo para a busca de uma passagem ao Mar do Sul. Essa estratégia implicou tanto na exploração do hemisfério norte, com a primeira viagem de Juan Díaz de Solís (1508) pela costa de Paria até o Darién e na cogitada viagem de Sebastião Caboto à região dos Bacalhaus; quanto no hemisfério sul, com a segunda expedição de Solís que acabou detida no rio da Prata. Somente na sequência de tais intentos, o reconhecimento da costa continental e alcance do estreito, ocorreria o envio de armadas às ilhas das Especiarias. Esse plano de ação assemelha-se àquele executado pelos portugueses para atingirem as Índias Orientais: o paulatino reconhecimento da costa africana ocidental (navegações quatrocentistas); encontro do estreito (armada de Bartolomeu Dias – 1488); e viagem até o local onde acreditava-se ser a fonte das especiarias (expedição de Vasco da Gama a Calicute – 1498). No entanto, essa estratégia seria alterada com a entrada de um novo súdito na corte do jovem monarca Carlos V.⁴⁶²

460 Jose Toribio Medina. *Juan Diaz de Solís: estudio histórico*. Tomo I. Santiago de Chile: Impreso en casa del Autor, 1897, p. 224.

461 Sobre essas distâncias quinhentistas, ao estudar a carta do embaixador espanhol Juan de Zuñiga em Lisboa, Rolando A. Laguarda Trías procurou identificar o rio Maravilhoso descrito na viagem de um piloto anônimo, que ele identifica como Cristóvão Jaques, comparando as 700 léguas ali descritas com as estimativas de distâncias de pilotos e cosmógrafos seiscentistas. Ele chega a conclusão que essa distância corresponderia ao estuário do Prata. Cf. Rolando A. Laguarda Trías. “Cristóvão Jaques e as Armadas Guarda-Costa”. In: *História Naval Brasileira*. Volume Primeiro. Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, pp.269-270.

3.2.1. A viagem de Magalhães e a rota ocidental para as Especiarias

A chegada de Fernão de Magalhães a Sevilha deu-se após sua partida do reino de Portugal. Natural da região do Porto, era filho de fidalgos. Em sua criação, prestou serviços à dona Leonor, esposa de João II, e ao seu filho, dom Manuel, o rei de Portugal desde 1495. No ano de 1505, o navegador português partiu para as Índias Orientais junto com a armada de dom Francisco de Almeida pela rota inaugurada com a viagem de Vasco da Gama (1497-98). Em 1510, participou da tomada de Málaca junto a dom Alfonso de Albuquerque e depois foi enviado na direção das ilhas de Maluco.⁴⁶³ Também esteve na Índia junto com o almirante Albuquerque, indo posteriormente à Azamor e ao Marrocos.⁴⁶⁴ Apesar desses serviços prestados ao monarca luso, Magalhães acabou por irritá-lo devido ao seu desentendimento com Albuquerque, além de recusar-se a entregar cabeças de gado aos árabes, no Marrocos. Segundo Thomas Hugh, esses seriam os motivos que levaram o soberano a evitar analisar seu projeto de navegação às ilhas de Maluco.⁴⁶⁵

Diante disso, em 1516, Magalhães trasladou-se a Sevilha acompanhado pelo astrólogo Rui Faleiro. Ali encontrou o mercador português Diego Barbosa, antigo lugar-tenente da fortaleza de Alcazár sob Jorge de Portugal, que os apresentou à Casa de Contratação e os introduziu na sociedade sevilhana. O navegador acabou por casar-se com a filha de Barbosa. Como reação ao abandono e a movimentação do antigo súdito, o rei português Dom Manuel I apelou ao feitor Sebastião Álvares para negociar diretamente com o antigo súdito, além de enviar outro agente para contestar a inapropriada e inusual recepção de Carlos V ao vassalo de um monarca com que tem boas relações. Nenhuma das apelações surtiu efeito.⁴⁶⁶

Após negociações infrutíferas com os oficiais reais da Casa de Contratação, Magalhães partiu para Valladolid, onde se encontrava a Corte, buscando dialogar diretamente com o monarca. Em

462 Após a morte do rei Fernando, Carlos de Gante o sucessor dos Rei Católico tornar-se-ia o rei de Castela e Aragão como Carlos I. O cardeal Cisneiros assumiu a regência do reino castelhano entre 1516 e 1517. Em 26 de outubro de 1520, ele tornou-se Carlos V do Sacro Império Romano-Germânico, ao ser reconhecido como imperador eleito. Sobre os bastidores dessa eleição e o contato com o reino ibérico, ver: Thomas Hugh. *El Imperio Español: de Colón a Magallanes*. Traducción: Victor Pozanco. Barcelona: Editorial Planeta, 2003, pp. 463-518; para as relações do monarca com as raízes borgonhesas envolvidas em sua criação, ver: Pierre Chaunu. *La España de Carlos V. I/ Las estructuras de una crisis*. Barcelona: ediciones península, 1976 [1973], pp.38-46

463 Pablo Pastells. *El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Parte Primera. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1920, pp.33-34.

464 O processo de estabelecimento dos portugueses no oceano Índico em que reconheceram as dinâmicas da circulação das especiarias e outros produtos que envolviam a costa da atual Índia e as navegações dos comerciantes muçulmanos indianos para as ilhas de Maluco pode ser visto em: Charles Boxer. “A navegação e as especiarias nos mares asiáticos” In: *Império Marítimo Português (1415-1825)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, pp. 54-79; conferir também: Luís Filipe F. R. Thomaz. *De Ceuta a Timor*. Alges: Difel, D.L. 1998.

465 Hugh Thomas. *El Imperio Español: de Colón a Magallanes*. Traducción: Victor Pozanco. Barcelona: Planeta, 2003, p.579.

466 Hugh Thomas. *El Imperio Español: de Colón a Magallanes*, pp.579-580.

Medina del Campo, o navegador e Rui Faleiro uniram-se ao *factor* da casa sevilhana, Juan de Aranda, que os apresentou a Corte. O interesse desse oficial real por conduzir os novos súditos revelou-se na escritura pública: a oitava parte dos ganhos da viagem a ser feita seriam dele desde que o monarca a custeasse. Assim, Magalhães e Faleiro realizaram consultas e conferências com os conselheiros reais demonstrando como as ilhas de Maluco situavam-se dentro da jurisdição dos reis de Castela e comprometiam-se a encontrá-las pelo ocidente evitando os domínios dos soberanos portugueses.

A capitulação de Magalhães e Faleiro

Diante da insistência do piloto e com o financiamento de Cristóvão de Haro, Carlos V optou pelo apoio e também pelo custeio de parte da armada.⁴⁶⁷ Em 26 de março de 1518, a capitulação e o acento eram firmados entre as partes:

Con Hernando de Magallanes y el bachiller Luis Falero, para el descubrimiento de la speçieria.

El Rey

Por quanto vos, Fernando de Magallanes, cavallero natural del reyno de Portugal, e el bachiller Ruy Falero assimismo natural del dicho reyno, queriendo nos hazer señalado serviço os obligais de descubrir en los términos que nos pertenesçen y son nuestros, del mar oçéano dentro de los límites de nuestra demarcación, yslas e tierras firmes, rricas espeçierias, y otras cosas de que seremos muy servidos, e estos nuestros reinos muy aprovechados, mandamos asentar para ello con vosotros la capitulación siguiente.⁴⁶⁸

Na linha introdutória, o objetivo e destino da armada resumem-se ao descobrimento da Especiaria. Tal denominação remete ao arquipélago situado nas Índias Orientais, que diferem daquelas terras encontradas no ocidente do Mar Oceano. Na sequência, o monarca obriga Magalhães e Faleiro a descobrirem “ilhas e terras firmes” na parte correspondente ao reino de Castela, segundo o Tratado de Tordesilhas (1494). Essa expressão geográfica genérica, que remete aos possíveis locais a serem encontrados, mantém a mesma designação presente na primeira capitulação firmada com Solís, em 1508. Para Jose Toribio Medina, esse objetivo de viagem é extremamente vago.⁴⁶⁹ Entretanto, na sequência há dois termos que podem ser considerados alvos do descobrimento: as “ricas especiarias”. Produtos asiáticos relatados desde o Medievo por viajantes como Marco Polo. Portanto, trata-se de um

467 Pablo Pastells. *El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Parte Primera. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1920, pp. 37-41.

468 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.18V-20R; transcrito em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p. 173; há uma diferença dessas versões anteriores com a de Navarrete em relação à introdução. Cf. Martin Fernandez de Navarrete. *Coleccion de los Viages y Descubrimientos, que hicieron por mar los españoles... Tomo IV. Expediciones al Maluco. Viage de Magallanes y de Elcano*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, pp. 116-117.

469 Jose Toribio Medina. *El descubrimiento del Océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria, 1920, p. CXXI.

indício que reforça a ideia de uma ida às regiões recentemente conhecidas pelos portugueses na Ásia, até então acessadas por suas viagens pela rota do Cabo da Boa Esperança, das quais o navegador participou.

No primeiro item capitulado, após reafirmar o objetivo da empresa e assegurar a Magalhães e Faleiro a licença exclusiva do mesmo caminho por dez anos, o rei faz a seguinte ressalva:

(...) Pero entiendese, que si nos quisieremos mandar descubrir o dar liçençia para ello a otras personas, por la vía del hueste, en las partes de las yslas e tierra firme, e todas las otras partes questán descubiertas hazia la parte que quisieremos para buscar el estrecho de aquellos mares, lo podamos mandar fazer o dar liçençia para que otras personas lo fagan, e si desde la tierra firme, por el mar del sur, questá descubierta, o desde la ysla de Sant Miguel quisieren yr a descubrir, lo puedan hazer. E asimismo, si el governador o la gente que agora por nuestro mandado está o estuviere de aquí adelante, en la dicha tierra firme, o otros nuestros subditos vasallos, quisieren descubrir por el mar del sur questá comenzando a descubrir, e enviar los navíos por ella para descubrir más que el dicho nuestro governador o vasallos e otras qualesquier personas que nos fueros servidos que lo hagan por aquella parte, que lo puedan hazer sin embargo de lo suso dicho e de cualquier capítulo a clausola desta capitulación. Pero tambien queremos que si vosotros por alguna destas dichas partes quisieredes descubrir, que lo podades hazer no siendo en lo questá descubierto e hallado.⁴⁷⁰

Nesse trecho, o monarca garante que pode enviar outras armadas pela via oeste para atingir aquelas regiões do Mar do Sul (Pacífico), ilhas ou terra firme. Para Medina, o trecho indica que a concessão aos capitulantes não impediria outros empreendimentos marítimos que partissem das costas do istmo de Darién, por isso a menção à ilha de San Miguel – na atual região pacífica do Panamá, para o descobrimento no ponente. Ele ainda acrescenta a aparição pela primeira vez da palavra *estrecho* nos documentos oficiais e sem uma ideia clara de onde poderia ser encontrado.⁴⁷¹ No entanto, cabe ressaltar que mesmo sem a utilização desse termo, as capitulações estabelecidas com Vicente Yáñez Pinzón e Juan Díaz de Solís em 23 de março de 1508, analisadas acima, previam a procura de “*aquel canal o mar abierto*” que, em termos gerais, apresenta uma ideia semelhante: o acesso entre dois mares (oceanos).

Na sequência, Carlos V menciona o governante presente na “terra firme” que compreendia Castela de Oro – onde o governador Pedrarias Dávila estabeleceu-se –, a parte não insular dos descobrimentos a oeste. Naquela região, Vasco Nuñez de Balboa achou o Mar do Sul (Pacífico) (1513) comprovando que um novo mar separava aquelas terras desconhecidas das Índias tradicionais. De acordo com Medina, o monarca complementa as limitações anteriores permitindo a continuação das explorações do “continente” em direção ao sul, desde o ponto alcançado por Balboa no Mar do Sul.

470 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.18V-20R; transcrito em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p.174.

471 Jose Toribio Medina. *El descubrimiento del Océano Pacífico*. 1920, p. CXXII.

Seu objetivo era atrair novas armadas destinadas ao descobrimento daquelas costas.⁴⁷² Na última frase, Magalhães e Faleiro têm a liberdade para explorar aquela área se quisessem desde que já não fossem descobertas por outras expedições.

O segundo item da capitulação trata da proibição de atingirem as áreas pertencentes ao monarca português, Dom Manuel I, segundo os limites da demarcação estabelecidos no Tratado de Tordesilhas (1494). Somente no quinto capítulo, há uma precisão maior do objetivo buscado na armada, uma vez que o soberano castelhano informa que “(...) *de las yslas que así descubrieredes, si pasaren de seis, abiendo primero escogido las seis de las otros que rrestaren, podais vosotros señalar dos dellas (...)*” para levar a quinzena parte das rendas obtidas. A menção às seis ilhas que “assim descobrirem” revela uma imagem mais específica do local buscado na viagem, mas não há a preocupação em nomeá-las, como as ilhas de Maluco. Por outro lado, os demais capítulos não fazem referência ao encontro de eventuais terras firmes, pois caso também estivessem nos planos, haveria instruções semelhantes.

A presença dessa cláusula no quinto capítulo sugere que a capitulação não revela o conhecimento geográfico mais preciso do arquipélago das Especiarias possuído por Magalhães e comunicado ao monarca durante as negociações. Essas limitações de informações na documentação seria uma forma de evitar os possíveis problemas diplomáticos entre a coroa de Castela e de Portugal sobre o pertencimento dessas ilhas, além de não restringirem a atuação da armada em uma área específica. Na carta resposta enviada por Carlos V, datada de 18 de fevereiro de 1519 – quase um ano após a capitulação assinada em 22 de março de 1518, diante das suspeitas do rei dom Manuel, ele informa que “(...) *a armada que mandamos hacer para ir a las Indias, de que van por capitanes Hernando Magallanes y Ruy Falero podría venir algún perjuicio a lo que a vos os pertenece de aquellas partes de las Indias (...)*” e assegura, na sequência, que no acordo estabelecido com os capitulantes há uma cláusula que determina o respeito ao tratado de demarcação entre as coroas.⁴⁷³ O rei castelhano informa que o destino da armada está situado no que lhe corresponde em sua parte nas Índias, não especificando o local de destino.

Em contrapartida, outros dois documentos do primeiro semestre de 1519 demonstram um conhecimento mais apurado sobre as ilhas das Especiarias, o objetivo primordial da armada de Magalhães. No parecer de 19 de abril de 1519, destinado aos capitães e outros oficiais reais, o rei recomenda com base na “(...) *información que he habido de personas que por experiencia lo han visto, que en las islas de Maluco hay la especieria, que principalmente is [sic] a buscar con esa dicha armada, e mi voluntad es que derechamente sigáis el viaje a las dichas islas (...)*” sob os comandos

472 Jose Toribio Medina. *El descubrimiento del Océano Pacífico*. 1920, p. CXXII.

473 ANTT, PT/TT/GAV/18/5/26; transcrito em: Jose Toribio Medina. *El descubrimiento del Océano Pacífico*. 1920, p. 81.

dados por Magalhães. Em seguida, reafirma essa prioridade “(...) *para que antes e primero que a otra parte alguna, vais a las dichas islas de Maluco (...)*”.⁴⁷⁴ Isso demonstra o temor de que a generalidade do destino presente na capitulação levasse a tripulação a ir a quaisquer localidades encontradas no além-mar.

O conhecimento do arquipélago de Maluco é mais bem explicitado na *Descripción de las costas desde Buena Esperanza a Leyquios* (1519), um memorial entregue por Magalhães a Carlos V em que há informação de diferentes longitudes entre pontos geográficos presentes nas Índias Orientais conhecidas pelos portugueses. As ilhas de Maluco são colocadas no 4º grau dentro do hemisfério pertencente ao reino de Castela.⁴⁷⁵ As descrições geográficas iniciam-se com o *Cabo de Sant Seuastian* situado logo após a passagem pelo Cabo da Boa Esperança e finaliza com a chamada terra firme dos *Lequeos*. As ilhas de Maluco encontram-se próximas dessa última localidade: “*Pasadas estas yslas de Dandon más hazia el norte estan cinco yslas una entre otra que se llaman Maluco en las cuales nace todo el clauo e son de gentiles e los rreyes dellas son moros.*” Em seguida, cada uma delas é nomeada: “*La primera dellas se llama Pachan e la segunda Maquien esta tiene buen puerto. Otra se llama Moten e la quarta Qisodere [Tidore] e la quinta se llama Ternatin [Ternate].*”⁴⁷⁶

Assim, a destinação genérica informada na capitulação dos novos súditos de Carlos V não apresenta todo o conhecimento sobre o destino principal da armada, as ilhas de Maluco. Como dito acima, a ausência dessa informação particular, presente na recomendação ao rei e no memorial do capitão da armada, parece ter sido omitida para não gerar problemas nas relações diplomáticas com o soberano português. Pois, a mesma generalidade da descrição dos objetivos da expedição é observada na carta enviada a dom Manuel I. Além disso, o uso dos termos “ilhas e terras firmes” com “ricas especiarias” também abre margem para a interpretação de qual seria o destino. Esse seria um dos motivos que levou o soberano de Castela a emitir um parecer aos capitulantes exigindo a prioridade das ilhas de Maluco, que deveriam ser as primeiras a serem atingidas. Semelhante recomendação será feita também a Caboto após a assinatura de sua capitulação, como será visto ainda nesse capítulo, o que revela mais do projeto transoceânico da monarquia hispânica.

474 ANTT, PT/TT/CC/1/24/64; transcrito em: Jose Toribio Medina. *El descubrimiento del Océano Pacífico*. 1920, p.86.

475 Isabel Branquinho. “O Tratado de Tordesilhas e a Questão das Molucas”. *Revista Mare Liberum* nº 8, dezembro de 1994, p.13.

476 Fernando de Magallanes; Ginés de Mafra; Anónimo. *Descripción de las costas desde Buena Esperanza a Leyquios/ Descubrimiento del Estrecho de Magallanes/ Descripción de Japón*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de Torrent y Compañía, 1921, p.173.

3.2.2 O legado da armada de Magalhães/Elcano e o enfoque imperial nas ilhas de Maluco

Em 20 de setembro de 1519, a expedição partiu do porto de Sanlúcar de Barrameda e, em 6 de setembro de 1522, retornou ao mesmo local. Ao longo desses três anos de viagem, o estreito entre o Mar do Norte [Atlântico] e o Mar do Sul [Pacífico] na região austral do continente americano bem como as ilhas de Maluco e diversas outras próximas foram encontrados. Em 27 de abril de 1521, Magalhães faleceu em conflito com nativos da ilha de Cebú e, na sequência, Sebastião Elcano tornou-se o capitão da armada. A viagem continuou rumo ao arquipélago das Especiarias, e depois finalizou com o retorno ao porto andaluz por meio da rota do Cabo da Boa Esperança, completando a circum-navegação do globo. Ao comentar a carta de Maximiliano Transilvano, presente na epígrafe desse capítulo, Mauricio Onetto destaca que a Espanha possuía agora novas terras, as “verdadeiras” ilhas de Maluco. Entretanto, o secretário de Carlos V também revela outro feito notável: o descobrimento de uma passagem, o estreito de Magalhães, que possibilitava o acesso marítimo ao ocidente. Para Onetto, essa “abertura do estreito” enquanto passagem de navegação foi crucial para o porvir do mundo moderno, pois graças a esses feitos dos espanhóis houve uma revolução na escala global proveniente da conexão entre todos os pontos da Terra.⁴⁷⁷

A política marítima imperial de Carlos V passou, então, a perseguir e buscar consolidar um novo objetivo. A conclusão da armada de Magalhães/Elcano e a viabilização de uma rota rumo às ilhas de Maluco pelo ocidente gerou a expectativa de que tal caminho servisse como acesso ao rico comércio das especiarias pela monarquia hispânica. O estabelecimento de relações dos castelhanos com o sultão de Tidore, uma das principais ilhas produtoras do cravo no arquipélago junto à vizinha Ternate, fez com que os portugueses fortalecessem seus laços com essa última. Assim, na década de 1520, Carlos V investiu em três estratégias para viabilizar e fortalecer a presença de seus súditos nas novas possessões: o envio sistemático de armadas para assegurar a presença em Tidore e realizar descobertas na região do Mar do Sul [Pacífico], além de buscar contatar o Catai [China]; a tentativa de acordo com Portugal para garantir o reconhecimento da posição das ilhas no hemisfério castelhano segundo o Tratado de Tordesilhas (1494); e, por fim, a criação da Casa de Contratação em La Coruña dedicada exclusivamente às armadas que seguissem a essa região no Pacífico.

⁴⁷⁷ Mauricio Onetto Pavez. *Historia de un Pasaje-Mundo: el estrecho de Magallanes en el siglo de su descubrimiento*. [Santiago de Chile]: Universidad Autónoma de Chile/ Biblioteca Nacional de Chile/ Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2019, p.23.

3.2.3 *As capitulações de Andrés Niño e dos armadores (García Jofre de Loaisa) projetadas para viagens às ilhas de Maluco*

Segundo Pablo Pastells, em 1519, logo após a partida da armada de Magalhães, o imperador Carlos V também buscou assegurar o descobrimento das Ilhas das Especiarias por meio da armada de Andrés Niño, que partiria da América Central pelo Mar do Sul. De acordo com José Sánchez-Pedreño, o piloto já tinha experiência no Panamá e seu projeto seria navegar mil léguas a oeste e depois baixar outras 200 para acabar nas ilhas das Especiarias.⁴⁷⁸ Essa ação do monarca recorda o primeiro item concertado com Magalhães, em sua capitulação: o direito da monarquia em organizar outras expedições de descobrimento partindo da terra firme, América, para àquelas ilhas. No primeiro parágrafo do *asiento* e a capitulação com Niño é informado que ele “(...) *ha de ir a descubrir por la costa de la mar del Sur de tierra firme con tres navayos que se han de hazer en la dicha costa (...)*”. Em seguida, a derrota a ser percorrida: “(...) *y ha de descubrir por la dicha mar al Poniente hasta mill leguas de mar o de tierra, metiéndose y engolfándose en la mar algunas vezes la vya del Sur CC leguas (...)*” Por fim, o objetivo da viagem: “(...) *y ha de buscar contratación de espeziería, oro, plata, perlas, pedrería y otros metales.*”⁴⁷⁹

O objetivo dessa expedição é descrito de uma forma mais detalhada do que todas as outras até aqui analisadas. O local de partida são as costas do Mar do Sul da Terra Firme – costas do Pacífico no atual Panamá, com embarcações construídas ali mesmo. Ou seja, a península Ibérica não é a parte inicial da expedição, mesmo que a tripulação fosse proveniente dali. Há instruções particulares para a derrota: as embarcações devem encaminhar-se ao poente (oeste) por mil léguas e, em alguns momentos, navegar para o sul, em 200 léguas. Sem uma menção direta às “Ilhas das Especiarias” ou mesmo as “Ilhas de Maluco”, subentende-se esse é o objetivo final pela descrição dos produtos cultivados e negociados nessas ilhas, as especiarias. Além disso, há referência a outros produtos: ouro, prata, pérolas, pedraria (pedras preciosas). Eles não são encontrados naquele arquipélago, mas em outras regiões das Índias, de acordo com livros como o de Marco Polo.

Apesar das especificações precisas sobre o destino final, a tripulação enfrentou problemas com o clima e a inexperiência na utilização dos materiais disponíveis na região panamenha. Como resultado, 25 dias antes de lançar os novos navios ao mar, pouco mais de 80 homens de um total de 200

478 Pablo Pastells. *El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Parte Primera. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1920, p. 141; José María Ortuño Sánchez-Pedreño. “Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaisa a las islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España”. *Anales de Derecho*, n. 21, 2003, p.217.

479 AGI, PATRONARO, 20, N.3, R.1 [Bloque 4]; transcrita em: Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p.130.

castelhanos sobreviveram. Mesmo diante dessas adversidades, eles conseguiram reparar a madeira dos navios novos e, em janeiro de 1522, colocaram quatro embarcações no mar. A armada recorreu somente 350 léguas pela costa da atual Nicarágua, antes de adentrar o território litorâneo.⁴⁸⁰

Nesse mesmo ano, com o retorno dos sobreviventes da expedição de Magalhães comandados por Juan Sebastián Elcano a bordo da nau *Victoria* – chegaram em 6 de setembro a Sanlúcar de Barrameda –, o imperador tratou rapidamente de assegurar a posse das disputadas ilhas. Em 13 de novembro, ele outorgou uma capitulação destinada aos armadores que quisessem participar economicamente na nova empresa. O objetivo era atraí-los para a armação de uma grande expedição ao arquipélago, local onde receberiam a concessão de vários direitos econômicos.⁴⁸¹

Na longa introdução dessa capitulação, don Carlos e sua mãe, dona Juana, historiam as ações da expedição que circum-navegou o globo. Fernão de Magalhães, “*capitán general*” e “*cavallero de la orden de Santiago*”, fora enviado às “(...) *yslas de Maluco e a otras partes a donde oviese espeçería, que fuesen dentro de nuestros límites e demarcaçión* (...)”. Depois, informam que o piloto português veio a falecer e os capitães das naus seguiram até atingir o arquipélago e outras ilhas dentro de seu hemisfério. Apontam que os reis e senhores dessas localidades sabiam que suas terras pertenciam aos monarcas castelhanos e, diante ao bom tratamento recebido, foram obedientes e permitiram livremente a contratação das especiarias. Na sequência, os soberanos afirmam esperar os resultados de outra armada para o descobrimento dessas ilhas a partir da “(...) *costa del mar del sur de Panamá, a las espaldas de Tierra Firme, de que fué por capitán general Gil González de Avila, caballero de la dicha orden* (...)”.⁴⁸² Trata-se da armada de Andrés Niño, que contou com o interesse do fidalgo Gil González Dávila tornando-o um dos principais homens a frente do projeto. Assim, ao saírem de Sanlúcar de Barrameda, em 13 de setembro de 1519, Dávila estava como capitão geral e Niño, como piloto e assessor.⁴⁸³

Das capitulações de descobrimento analisadas até aqui, essa é a primeira que conta com um longo resumo histórico presente em sua introdução.⁴⁸⁴ Este serve enquanto um reforço à narrativa de posse das ilhas disputadas com o reino de Portugal, pois são lembrados os feitos da viagem de

480 Cesareo Fernández Duro. *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Tomo I. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1895, p.194; Para os detalhes da morte de Andrés Niño, ao entrar com sua tripulação no território do atual El Salvador, cf. Carmen Mena García. “El mogueño Andrés Niño, maestre-mercader, piloto y explorador de tierras centroamericanas”. *Revista Montemayor*, 1996, p.37 e 38.

481 José María Ortuño Sánchez-Pedreño. “Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaisa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre las dichas islas a Portugal por Carlos I de España.” *Anales de Derecho*. Universidade de Murcia. Número 21. 2003, pp.217-218.

482 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F. 20R-27R; transcrito em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, pp. 179-188;

483 Carmen Mena García. “El mogueño Andrés Niño, maestre-mercader, piloto y explorador de tierras centroamericanas”. *Revista Montemayor*, 1996, p. 37.

Magalhães, com o retorno de Elcano a bordo da nau Victoria, bem como a submissão dos nativos das ilhas de Maluco à Coroa de Castela. Além disso, a menção à armada de Davila e Niño relembra que a política imperial ultramarina de sustentação da presença naquelas ilhas prosseguia com o envio de outras expedições.

Na parte final da introdução à capitulação com os armadores há um detalhamento das diretrizes reais para a continuação do objetivo asiático, pois, segundo o monarca, para a manutenção da contratação nas ilhas de Maluco, que beneficia a monarquia hispânica e seu povo, exige-se o envio de uma grade armada para o arquipélago.⁴⁸⁵ Com esse objetivo, ele informa que o primeiro cuidado a ser tomado é que a partida dessa armada se dê no mês de março de 1523 para não atrapalhar a navegação àquelas partes. Essa precaução era necessária para a boa navegação rumo à costa do Brasil.⁴⁸⁶ O respaldo do Conselho das Índias demonstra o reconhecimento de Carlos V de sua influência na organização de armadas rumo ao ocidente do Mar Oceano. Ainda submetido ao Conselho de Castela, esse conselho seria sucedido, em 1524, pelo Conselho Real e Supremo das Índias com cargos próprios, além de uma jurisdição autônoma para os assuntos de além-mar.⁴⁸⁷

A grande armada seria composta de seis naus com todos os equipamentos necessários à sua defesa, à manutenção da tripulação e ao comércio. O capitão deveria ser um *cavallero principal de nuestros reinos*, acompanhado de oficiais para administrarem Maluco, um governador e um lugar-tenente geral com o poder de representar o soberano. Também contaria com oficiais reais tanto para auxiliarem na expedição quanto para permanecerem nas ilhas. Por fim, Carlos V reforça que procura fazer mercês aos súditos naturais de seus reinos, para colaborarem com a armada sozinhos ou em companhia, mas desde que aprovados pelo Conselho de Índias.

O primeiro item capitulado trata do projeto para a criação de uma casa de contratação em La Coruña destinada a “(...) *contratación de la dicha espeçiería y cosas que binieren de la Yndia*”. No

484 Em seu livro sobre as capitulações de descobrimento e resgate, Demetrio Ramos Perez inclui a “*Capitulacion para Francisco de Garay. Burgos [sin fecha] de 1521*”. Ela conta com uma longa introdução sobre a “Terra Florida” descoberta por Juan Ponce de León, porém considera-se aqui que seu caráter é muito mais sobre povoamento do que descobrimento. Cf. Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, pp. 132-138.

485 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F. 20R-27R; transcrito em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p. 180.

486 Sobre o regime de ventos no Atlântico Sul e a melhor época para cruzar o Atlântico, ver: Rolando A. Laguarda Trías. “A Expedição de Sebastião Caboto”. *História Naval Brasileira*. Primeiro Volume. Tomo I. Rio de Janeiro, 1975, pp. 310-314; Para um estudo mais amplo sobre a importância do regime dos ventos no Atlântico para a navegação à vela, conferir a segunda parte do capítulo dois da mesma revista, “O condicionalismo físico do Atlântico e a navegação à vela”, de Max Justo Guedes.

487 Ernst Schäfer. *El Consejo Real y Supremo de las Indias : su história, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*. Tomo I. Madrid/ Valladolid: Marcial Pons Historia/ Junta de Castilla y León, 2003 [1935], p.62; Demetrio Ramos Pérez. “El problema de la fundación del Consejo de Indias”. *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 26, Sevilla, CSIC, 1969. pp. 385-425.

início do décimo quinto item, o termo Índia também é utilizado: “(...) *en quanto a la espeçiería que quedó en la dicha Yndia, de la armada passada de que fué Capitán Fernando de Magallanes, al tiempo que la nao Victoria partió de la dicha Yndia, e al rrescate de especiería e otras cossas de calidad que sean (...)*”. O termo “especiaria” remete às ilhas de Maluco, enquanto que “Índias”, na primeira citação, parece tratar de um local genérico no hemisfério castelhano, uma vez que mostra apenas uma relação com as especiarias. Na segunda citação, o mesmo topônimo parece tratar da região compreendida pelas ilhas atingidas pela expedição de Magalhães no oceano Pacífico.⁴⁸⁸

No segundo item capitulado, o monarca concede e outorga aos armadores que possam armar uma expedição destinada “*a las yslas de Maluco y a otras qualesquier yslas e Tierra Firme, descubiertas y por descubrir, dentro de los límites de nuestra demarcación (...)*”. Não é especificado se essas outras ilhas devem estar localizadas antes ou depois da passagem pelo estreito de Magalhães. O termo “Terra Firme”, além de referir-se genericamente às partes continentais, era a designação da região da América do Sul e Central administrada por Pedro Arias Dávila, e poderia ser entendido, por extensão, a toda aquela nova região continental. Além disso, o uso das palavras “descobertas e por descobrir” na área castelhana determinada pelo Tratado de Tordesilhas (1494) remetem a uma expedição de descobrimento e não apenas para a manutenção e posse das ilhas das Especiarias. Na parte final, projeta-se a armação de quatro outras expedições com o mesmo destino. Por fim, o início do quarto item capitulado destaca os produtos esperados com a grande armada e as subsequentes: “(...) *espeçiería, droguería oro, plata, joyas, perlas, piedras preciosas, e seda e otras qualesquier cosas de qualquier condiçión e calidad (...)*” dos quais seriam retirados o quinto e a vintena parte dos lucros da venda. Essa relação dos produtos revela a expectativa da Coroa sobre o que encontrar nas ilhas de Maluco e também nas ilhas desconhecidas, como o caso de Cipango.⁴⁸⁹

A reação de Sebastião Caboto à organização da grande armada

A capitulação realizada por Carlos V com os armadores pode auxiliar na interpretação de algumas ações do piloto maior, que a historiografia cabotiana não deu a devida atenção. Em primeiro lugar, ela foi publicada no período corresponde ao momento que Caboto contactou secretamente a República de Veneza, entre fins de 1522 e 1523. Depois, havia a exigência para que o capitão da grande armada direcionada às ilhas das Especiarias fosse um cavaleiro principal dos reinos pertencentes ao

488 Cf. capitulação em: AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F. 20R-27R; transcrita em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, pp. 179-188.

489 Cf. capitulação em: AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F. 20R-27R; transcrita em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p.181.

soberano e que a concessão dessa mercê era dirigida aos seus súditos. Critério pelo qual o veneziano estava excluído.

Recorda-se que, no ano de 1512, Caboto tornou-se súdito do rei Fernando, o Católico, com a promessa de que comandaria uma expedição aos Bacalhaus. Além disso, sua imagem de navegador provinha das duas viagens comandadas por seu pai, Giovanni Caboto, à região da Terra Nova, na costa leste do atual Canadá. Segundo Medina, em 1521, dois anos após a partida da expedição de Magalhães, o navegador encontrava-se no reino de Inglaterra devido a uma proposta para o comandar uma nova viagem à Terra Nova, organizada a partir da convocação de Henrique VIII das *Twelve Great Livery Companies of London*. Os representantes das companhias inglesas de particulares acabaram por refutar tal viagem, pois não confiavam em colocar um capitão que não havia estado lá “em pessoa” e, portanto, seu conhecimento fundava-se em terceiros de um tempo passado: seu pai e outros. Em contrapartida, o veneziano confessou ao embaixador veneziano Gaspar Contarini, no ano seguinte – já em Sevilha, que negou o convite porque não teria a licença do monarca castelhano para se ausentar, mas uma remuneração vantajosa o faria mudar de ideia.⁴⁹⁰ Assim, mesmo usufruindo do cargo de piloto maior, ele ansiava estar a frente de uma expedição marítima independente do reino ou república, desde que recebesse uma boa quantia de dinheiro.

Em 22 de setembro, o Conselho dos Dez da República de Veneza enviou uma carta ao seu embaixador em Castela, Gaspar Contarini, em que narrava o contato feito recentemente por Caboto. Por meio do envio de seu representante, o ragusano Jeronimo Marín de Busignolo, o piloto propunha ao conselho veneziano uma armada para as ilhas das Especiarias por um caminho que descobrira em Sevilha. Medina supõe, então, que a ideia de uma nova rota e do conseqüente contato com o conselho da república italiana surgiu após o retorno de Sebastião Elcano e os demais tripulantes da nau *Victoria*, em 6 de setembro do mesmo ano. Concorde-se aqui com o historiador chileno sobre a influência exercida por aquele retorno no piloto maior, pois seu projeto sempre foi atingir a Terra Nova ou a ilha dos Bacalhaus. Entretanto, a interpretação de Medina de que essa nova proposta do navegador seria fruto de seu “*proyecto de traicionar al país á que servía y le pagaba*” não explica satisfatoriamente o ato.⁴⁹¹

Além das alegações sobre o caso inglês vistas acima, outro motivo de desconfiança dos membros das companhias privadas para rejeitar o projeto de uma viagem à Terra Nova foi a ausência de informações fidedignas de mestres e marinheiros nascidos no reino da Inglaterra, que possuíam

490 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, pp. 37-38.

491 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.41.

experiência e eram versados na dita ilha.⁴⁹² De volta à Sevilha, o piloto maior deparou-se com os sobreviventes da armada de Magalhães e as notícias da possibilidade de atingir o arquipélago de Maluco pelo leste. Porém, a capitulação para a realização da grande armada dirigida àquelas ilhas é específica ao mencionar que seu capitão deveria ser um “cavaleiro principal de nossos reinos”, além de privilegiar os naturais de seus reinos e senhorios. Essas exigências, até então, não aparecem em outras capitulações realizadas anteriormente, e acabaram por desqualificar o veneziano de suas pretensões de comandar essa nova expedição.

Uma vez que os argumentos utilizados para o barrar de seu intento eram questões relativas ao nascimento, cidadania ou aos títulos nobiliários, Caboto decidiu, então, recorrer à república de Veneza, pois essas exigências, caso novamente impostas, estariam a seu favor. A estratégia para atrair o interesse de seus conterrâneos deu-se por meio de uma história relatada na carta enviada pelo embaixador Contarini, datada de 31 de dezembro de 1522, ao Conselho dos Dez. O navegador menciona que o frei Stragliano Collona, um veneziano com quem tinha uma grande amizade disse a ele: “*señor Sebastián: vos que os fatigáis tanto por beneficiar á gentes extrañas, ¿ no os acordáis de vuestra patria? ¿No sería posible que ella también obtuviese de vos algún provecho?*”. Com seu coração comovido por essas palavras, no dia seguinte, afirmou ao frei: “*(...) que tenía medios de hacer á aquella ciudad partícipe de esta navegación y mostrarle el camino por el cual obtenía gran provecho, como es efectivo que lo he encontrado*”⁴⁹³.

Assim, após o retorno da tripulação magalhânica, Caboto ambicionava realizar uma viagem às novas ilhas descobertas no Pacífico e, para tanto, recorreu à república de Veneza, sua terra natal. Porém, ao ser exigida sua presença naquela cidade para seguir com o projeto, ele provavelmente não conseguiu a liberação de Carlos V. Assim, diferentemente de enquadrar o navegador em uma chave de traidor nacional, segundo os parâmetros da análise nacionalista de fins do século XIX, interpretar ações e estratégias discursivas para o convencimento de diferentes soberanos em prol da realização da viagem de descobrimento aproxima-se mais do contexto europeu seiscentista. As exigências de súditos nascidos nos reinos em que os monarcas organizavam expedições parece estar mais ligado ao controle das atitudes desses agentes, a evitar serem espiões ou sabotadores de um monarca rival, e uma limitação aos possíveis candidatos, do que a um anacrônico sentimento “nacional”. Todavia, essa solicitação poderia ser suprimida caso fosse da vontade dos monarcas, como demonstrado no caso de

492 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.36.

493 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.42; essa carta do embaixador Gaspar Contarini foi publicada em italiano por: M. C. Bullo. *La Vera Patria de Nicolò de' Conti e di Giovanni Caboto: studj e documenti*. Chioggia: Tipografia di Lodovico Duse, 1880, pp.63-66.

Magalhães e Faleiro que obtiveram o hábito de Santiago mesmo antes de realizarem a expedição rumo às ilhas de Maluco.

3.2.4. A Junta de Badajóz-Elvas (1524) e a Casa de Contratação em La Coruña

Uma semana depois da chegada da nau Victoria, Carlos V produziu a capitulação voltada aos armadores visando assegurar a posse das ilhas de Maluco diante dos rivais lusos. No entanto, o rei Dom João III de Portugal logo cobrou a promessa feita ao seu pai, o rei dom Manuel I, de que o imperador não tocaria em “coisas nossas” de nenhuma maneira. Esse argumento passou a pautar a defesa dos interesses portugueses na junta de Badajóz-Elvas, realizada quase dois anos depois.⁴⁹⁴

Em 12 de dezembro de 1522, Carlos V enviou seu representante com poderes bastantes para tratar das questões de Maluco com o soberano rival. Uma das propostas era aplicar uma cláusula do Tratado de Tordesilhas (1494) que assegurava a cada um dos reinos o envio, em conjunto, de um número igual de naus com astrólogos e pilotos para situarem, em comum acordo, a linha divisória. O papa Adriano VI também designaria astrólogos, cosmógrafos e pilotos com função de árbitros no litígio. Porém, o esforço não surtiu efeito e as partes não entraram em acordo. Em 28 de novembro de 1523, o rei português obteve um acordo que previa a reunião daqueles especialistas junto a marinheiros e letrados para discutirem a linha demarcatória. Em 11 de abril de 1524, entre a cidade de Elvas (em Portugal) e Badajóz (em Castela), os representantes de cada lado reuniram-se para determinarem onde estaria localizado o meridiano de Tordesilhas e, portanto, a quem pertenceriam as ilhas de Maluco.⁴⁹⁵

A delegação portuguesa contava com Antônio de Azevedo Coutinho, Francisco de Melo – mestre em Teologia, Diogo Lopes de Sequeira – antigo governador da Índia, Pedro Afonso de Aguiar, Tomás de Torres – professor de astrologia, e Simão Fernandes. Eles estavam em sintonia com D João III, estabelecido em Évora. A posição defendida era de que os navegadores portugueses haviam chegado àquelas ilhas muitos anos antes dos castelhanos e há mais de dez anos faziam ali um comércio continuado. A questão de sua localização foi posta de lado, pois suspeitava-se que caso a contagem das 370 léguas comesçassem por Santo Antão, a ilha mais a oeste do arquipélago de Cabo Verde, o seu contra meridiano no hemisfério oriental situaria Maluco no hemisfério castelhano. Depois de muitos debates, os portugueses comprovaram a primazia no descobrimento das ilhas das Especiarias, porém, quanto ao ponto chave da questão, saber se elas estavam na zona portuguesa ou castelhana, não houve

494 Isabel Branquinho. “O Tratado de Tordesilhas e a Questão das Molucas”. *Revista Mare Liberum* nº 8, dezembro de 1994, p.14.

495 Isabel Branquinho. “O Tratado de Tordesilhas e a Questão das Molucas”. *Revista Mare Liberum* nº 8, dezembro de 1994, pp.14-15.

acordo. Os pareceres mantiveram-se discordantes até o final devido à impossibilidade de calcular a longitude de forma segura.⁴⁹⁶

Do lado do reino de Castela, a delegação tinha a sua frente o licenciado Cristóbal Vasquez de Acuña, que contribuiu com o suporte jurídico, além de peritos em questões geográficas como pilotos, cartógrafos, mestre e outros. Destacavam-se Fernando Colombo, Juan Sebastião Elcano, Sebastião Caboto, Juan Vespúcio, Estêvão Gomes, Diego Ribeiro e Simão de Alcáçova Sotomaior. Os conhecimentos apresentados fundavam-se nas informações náuticas trazidas por Juan Sebastião Elcano junto às informações vigentes baseadas na autoridade de cosmógrafos antigos de influência ptolomaica. Segundo Ricardo Cerezo Martínez, por mais que o uso de Ptolomeu possa parecer antiquado, ele ainda possuía aceitação entre cosmógrafos da Europa, além disso, eram acrescentadas as recentes informações da viagem de Magalhães, ainda restritas a esse reino. Os pareceres emitidos pelos comissionados castelhanos antes da reunião com os portugueses, a pedido de Fernando Colombo, objetivavam reunir todos os critérios e expressá-los com coerência previamente ao encontro com seus rivais peninsulares.⁴⁹⁷

O parecer, datado de 15 de abril de 1524, contou com a colaboração de Caboto junto ao frei Tomás Durán e Juan Vespúcio.⁴⁹⁸ Como apontado por Ricardo Cerezo Martínez, havia a intenção de conformar os dados de Ptolomeu com aqueles trazidos pelos sobreviventes da expedição magalhânica.⁴⁹⁹ A imagem da península de Catigara, provinda da geografia do sábio alexandrino, passa a ser projetada convenientemente na imagem e no padrão encontrado nas ilhas de Maluco pelos tripulantes da armada de Magalhães. Na sequência, são citadas as semelhanças dos dados antigos com os contemporâneos por meio da grafia similar, caso do topônimo “China”. Ao fim, conclui-se que tanto a ilha de Gilolo quanto Maluco correspondem àquela península ptolomaica. Na visão de Ptolomeu sobre o orbe – que favorecia os interesses castelhanos, a circunferência da Terra é menor do que ela é de fato fazendo com que a linha de Tordesilhas (1492), projetada em um antimeridiano situado a 32

496 Isabel Branquinho. “O Tratado de Tordesilhas e a Questão das Molucas”. *Revista Mare Liberum* nº 8, dezembro de 1994, p.16.

497 Ricardo Cerezo Martínez. *La Cartografía Náutica Española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994, p.178; para uma ideia geral da junta de Badajoz-Elvas, com destaque para o comitê dos expertos, cf. Antonio Sánchez. *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, 2013, pp.112-114.

498 AGI, PATRONATO, 48, R.14; transcrito em: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, p. 504; Martin Fernandez de Navarrete. *Coleccion de los Viages y Descubrimientos, que hicieron por mar los españoles... Tomo IV. Expediciones al Maluco. Viage de Magallanes y de Elcano*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, p.341.

499 Ricardo Cerezo Martínez. *La Cartografía Náutica Española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994, p.178.

graus a oeste dessas ilhas, passasse pelo rio Ganges.⁵⁰⁰ Assim, dentro dessa visão, a ilha de Sumatra, a cidade de Malaca e as ilhas das Especiarias estariam dentro do hemisfério castelhano.

A Casa de Contratação da Especiaria

Paralelamente às negociações da junta de Badajóz-Elvas, a política imperial hispânica para o além-mar, que procurava assegurar a posse das ilhas de Maluco e a região do Pacífico, concretizou a instalação de uma casa de contratação em La Coruña, na Galícia. A nova instituição era destinada aos negócios da especiaria, como indicava o item inicial da capitulação com os armadores analisado acima.⁵⁰¹ De acordo com István Szászdi, a criação dessa instituição no norte de Castela e Leão fora planejada muitos anos antes. Como já mencionado, esse objetivo deixou vestígios na capitulação firmada por Juan de Agramonte com o rei Fernando, o Católico, em 1511. Outro exemplo ocorreu anos depois, quando o novo rei, Carlos I de Castela, embarcou no porto corunhês para tomar posse como o imperador Carlos V do Sacro Império Romano-Germânico.⁵⁰² Entretanto, por mais que houvesse um desejo anterior para sua implantação, somente após a expedição de descobrimento de Magalhães/Elcano e o sucesso em utilizar a rota ocidental para atingir as ilhas das especiarias, que a Coroa de Castela concretizou a instalação da nova instituição no porto galego.

Ainda segundo István Szászdi, em 1520, ao terminarem as Cortes de Santiago-La Coruña, o monarca e seus conselheiros visitaram os recantos desta última cidade em busca de um local perfeito para a construção de armazéns e uma casa para os oficiais da contratação, que pudessem ser defendidos por sua muralha. Junto ao interesse dos nobres galegos, comerciantes castelhanos e do próprio conselho corunhês, a nova casa dedicada ao comércio com o oriente da especiaria era uma ambição apreciada também pelos comerciantes de Bruges e Antuérpia, além dos criados e parentes de Carlos V. Outros três pontos influíram para a implantação: a situação geoestratégica entre o reino de Portugal e a Flandres, mais próxima do que as cidades de Sevilha ou Cádiz dos empórios do norte-europeu; a existência de uma Real Audiência no porto corunhês; e a presença de um governador e uma casa da

500 A posição do antimeridiano de Tordesilhas (1494) na desembocadura do rio Ganges já era defendida por Martín Fernández de Enciso. Para compor sua *Suma de Geografía* (1519), ele reuniu fontes bíblicas, de Ptolomeu e Marco Polo, além das contemporâneas. Ricardo Cerezo Martínez. *La Cartografía Náutica Española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994, p.178.

501 O primeiro item da capitulação com os armadores (13 de novembro de 1522): “*Primeramente, por hazer bien y merced a los dichos armadores, e porque entendemos que así conbiene para el bien de la nevegación y contratación de la espeçiería e buena venta della, e por otros muchos provechos y bentajas que en ello hallamos, les prometemos de asentar e que asentaremos, en la nuestra çiudad de la Coruña la casa que mandamos hazer para la contratación de la dicha espeçiería y cosas que binieren de la Yndia*”. AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F. 20R-27R; transcrito em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p.180.

502 István Szászdi. “La Casa de la Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V”. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 12, 2008, p.910.

moeda.⁵⁰³ La Coruña possuía, assim, condições geopolíticas favoráveis a sua escolha como ponto essencial para o novo comércio hispano com o arquipélago de Maluco.

Em um memorial de cerca de 1522, o imperador Carlos V apresentou 13 vantagens resultantes da localização da nova instituição em La Coruña.⁵⁰⁴ Os doze primeiros fatores ligam-se às questões geográficas apontadas por Szászdi, além daquelas envolvendo o tamanho das embarcações e suas dificuldades em adentrarem no porto fluvial de Sevilha. O último fator contrasta com os anteriores, pois Carlos V associa o sucesso da armada de circum-navegação do globo terrestre ao seu patrono, o apóstolo Santiago, que acredita ser o responsável por interceder junto a Deus para que ocorresse o descobrimento das ilhas de Maluco e outras. Desta forma, a sede da nova empresa de contratação seria no local onde os castelhanos acreditavam que o corpo do santo foi sepultado.

A Ordem de Santiago e as expedições ultraoceânicas

Além de patrono da armada, o apóstolo de Cristo e sua ordem tiveram uma importante função aos seus capitulantes: Fernão de Magalhães e Rui Faleiro certamente tornaram-se cavaleiros da Ordem de Santiago após assinarem a capitulação com Carlos V, em 22 de março de 1518. Pois, caso já possuíssem essa honraria na assinatura desse documento, ela seria referenciada devido à importância desse título na sociedade castelhana do período. Sem precisar a data, o cronista Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés relata a concessão do hábito aos dois portugueses depois de procurarem o rei com o propósito de realizarem uma armada a Maluco: “*Pero su Magestad se tuvo por servido dellos, y les començo a hazer mercedes y a onrrarlos, y les dio sendos habitos de Santiago.*”⁵⁰⁵ Assim, Oviedo aponta que a concessão dessa mercê partiu do monarca.

No corpus documental elencado por Fernando de Navarrete sobre a viagem de circum-navegação do globo, a primeira fonte a incluir essa honraria a Magalhães e Faleiro é a carta enviada pelo rei aos oficiais da Casa de Contratação com informações sobre a tripulação e as provisões da armada, datada de 5 de maio de 1519. Ao referir-se aos destinatários, comenta o rei: “*(...) ya sabeis como conforme al asiento que mandé tomar con Fernando de Magallanes é Rui Falero, caballeros de*

503 István Szászdi. “La Casa de la Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V”. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 12, 2008, p.910.

504 AGI, PATRONATO, 48, R.20; transcrito em: Martín Fernández de Navarrete. “Memorial presentado al Emperador sobre las ventajas que resultarían de establecer en la Coruña la casa de contratación para el comercio de la Especería” In: *Collección de los Viajes y Descubrimientos... Tomo V. Expediciones al Maluco: Viajes de Loaisa y de Saavedra*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, p.195.

505 Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés. *Libro XX de la Segunda Parte de la General Historia de las Indias*. Valladolid: Francisco Fernandez de Cordova, Impresor de su Magestad., 1557, fol. V. Sobre as várias acepções da palavra “*caballero*”, além de cavaleiro de ordens militares analisado aqui a partir de Oviedo no contexto ultramarino, ver: Hernán Federico Cornut. “La Institución de la Caballería en Indias durante el siglo XVI”. *Revista de la ESG*, nº588, 2014, pp. 89-113.

la Orden de Santiago, nuestros Capitanes de la Armada que mandamos facer para descubrir, han de ir en la dicha Armada(...).⁵⁰⁶ A qualificação de ambos, após a menção de seus nomes, contrasta com aquela apresentada na capitulação assinada no ano anterior em que Magalhães era titulado como “*cavallero natural del reyno de Portugal*” e Rui Faleiro, “*bachiller*” e “*natural del dicho reyno*”.

Ao emprenderem uma armada de descobrimento destinada às ilhas de Maluco, o monarca concedeu a mercê do hábito da Ordem de Santiago, uma honraria reservada aos cavaleiros do reino que suplantou a antiga menção textual da naturalidade portuguesa dos dois indivíduos, antes mesmo da realização da expedição. Essa ação é um indicativo claro do movimento para que ambos adentrassem ao projeto marítimo da monarquia hispânica enquanto súditos do imperador. Da mesma forma, essa atribuição do hábito afastava os intentos de reaproximação ou contestação dos feitos dos novos súditos pelo rei luso. Assim, a mercê concedida à Magalhães e Faleiro inseria-os na órbita social do reino de Castela.

Como já exposto, o pertencimento às ordens militares era uma exigência para o capitão da grande armada enviada para as especiarias, organizada após o retorno da nau Victoria. O escolhido como capitão foi o frei García de Loaisa, que também possuía um título ligado às ordens militares: “(...) *por ende acatando la persona y experiencia de vos Frey García de Loaisa, Comendador de la orden de S. Juan, que sois persona que guardareis nuestro servicio (...)*”.⁵⁰⁷ “Comendador” era um cavaleiro dotado de uma comenda.⁵⁰⁸ Dessa forma, possuir esse hábito foi um fator de distinção social para os capitães das armadas.⁵⁰⁹ De acordo com Adela Estudillo Gómez, o pertencimento a essas instituições como cavaleiro supunha assumir a veiculação entre a nobreza e a defesa da fé. Além disso e

506 Martín Fernández de Navarrete. *Coleccion de los Viages y Descubrimientos, que hicieron por mar los españoles... Tomo IV. Expediciones al Maluco. Viage de Magallanes y de Elcano*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, p.129.

507 Martín Fernández de Navarrete. *Colleccion de los Viages y Descubrimientos... Tomo V. Expediciones al Maluco: Viajes de Loaisa y de Saavedra*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, p.208.

508 Segundo o dicionário composto pelo erudito Sebastián de Covarrubias, o termo *comendador* é definido como: “(...) *el cauallero que tiene abito, o encomienda de caualleria. Llamaronse come[n]dadores, por que las rentas que tienen se les dan en encomienda, y no en titulo, por ser religiosos, caualleros, y seglares, incapazes de tener prebendas Ecclesiasticas coladas: y assi las rentas que tienen por consistir en diezmos y primicias se les dan en encomienda. Encomendados, los q[ue] no solo tiene[n] abito, pero tambien encomienda*. Sebastián de Cobarruias [Covarrubias]. *Tesoro de la Lengua Castellana, o española*. Madrid: Luis Sanchez, impressor del Rey N. S., 1611, p.227.

509 Nesse sentido, a opção do monarca em conceder aos portugueses, Magalhães e Faleiro, a honraria de cavaleiros da Ordem de Santiago parece acrescentar um novo sentido a um dos itens da tipologia utilizada por Pedro A. P. Arboledas, em sua análise do século XV. Ao tratar dos “*caballeros de gracia*”, o autor os define enquanto aqueles que prestaram algum serviço ao rei. No século XVI, ocorre o contrário com os projetistas da expedição às especiarias, uma vez que a “concessão por graça” não é um efeito do reconhecimento de uma ação pelo rei, mas sim uma mercê anterior a ação que seria digna de tal honraria. Cf. Pedro Andrés Porrás Arboledas. *La Orden de Santiago en el siglo XV: la provincia de Castilla*. Madrid: Dykinson, 1997, p.66.

do conseqüente prestígio social, acrescentava-se a possibilidade do acesso à riqueza dos bens desse grupo, às dignidades e às *encomiendas*.⁵¹⁰

Destarte, a honraria ligada a essas ordens militares castelhanas teria limitado as ações do piloto maior. Em relação a exigência de ser um cavaleiro natural dos reinos de Carlos V feita ao candidato ao posto de capitão da grande armada, ela também impossibilitava sua candidatura a esse empreendimento. Isso teria, portanto, contribuído para a decisão de Caboto em negociar com a república de Veneza os termos de uma expedição de descobrimento destinada ao oceano Pacífico.

A Casa de Contratação da Especiaria voltada a uma nova área no hemisfério hispânico

Retomando a discussão sobre a implantação da Casa da Especiaria, faz-se necessário acrescentar que essa estratégia de Carlos V favoreceria as expedições destinadas a uma nova área ultramarina acessada por Magalhães, via estreito sul-americano, no oceano Pacífico. Essa área, interpretada pelos castelhanos como pertencente ao seu hemisfério segundo o Tratado de Tordesilhas (1494), seguindo os termos de Ricardo Padrón, é “recortada” da anterior, as Antilhas, a Terra Firme e outras – reunidas como América por Waldseemüller. A particularidade da nova região encontra-se tanto em seus produtos singulares, conhecidos desde o Medievo, quanto por sua distância da península Ibérica – pois necessita da passagem pelo Estreito de Magalhães ou por uma troca de embarcações no Panamá ou na Nova Espanha (México). Somam-se, ainda, os estímulos direcionados pela política imperial aos armadores, pilotos e outros indivíduos no sentido de assegurar uma presença efetiva nas ilhas das Especiarias e arredores para viabilizar os negócios, e sua conseqüente ocupação.

Nesse sentido, a consideração de Carlos Álvarez sobre a Casa de Contratação de Sevilha como instituição criada pela Coroa também é válida para se pensar a nova casa, em La Coruña. Conforme o autor, enquanto organismo público, a instituição sevilhana foi criada como uma facilitadora da interação entre indivíduos e o fomento da atividade econômica. Com isso, o custo sofrido pelos indivíduos na hora de entrarem em acordo ou realizar investimentos era minimizado. Destarte, enquanto organismo privado a serviço da Coroa, a Casa de Contratação foi um poderoso agente regulador das atividades empreendidas pelos mercadores em benefício do rei.⁵¹¹

De forma análoga, a casa implantada na cidade de La Coruña permitiria, então, uma nova colaboração entre os agentes públicos e privados, em que se destacavam os financiadores alemães

510 Adela Estudillo Gómez. “Hábitos de Órdenes Militares: Caballeros de Estepa (XVI-XVII)”. *Cuadernos de Estepa*, nº3, Estepa, 2014, p.279.

511 Carlos Álvarez. “Instituciones Y Desarrollo Económico: la Casa de la Contratación y la Carrera de Indias (1503-1790)”. In: Documento de Trabajo 03-02/ Serie de Hist. Económica e Instituciones, Universidad Carlos III de Madrid, Enero 2003, p.11.

representados por agentes locais como Cristóbal de Haro. O último ponto a ser considerado é a tentativa do monarca em barrar o monopólio sevilhano. Para Szászdi, deve ser considerada a natureza econômica que movia as ações da Coroa. Sedento por novos recursos para manter o reino, o soberano objetivava afastar os novos recursos da Casa de Contratação de Sevilha, além de vencer a resistência privada na participação dos esforços exigidos nas armadas destinadas a Maluco.⁵¹²

A armada de Estevão Gomes

Paralelamente às discussões desenvolvidas na junta de Badajóz-Elvas, Carlos V planejava enviar outra expedição à área das ilhas de Maluco. Ela seria comandada pelo piloto português Estevão Gomes.⁵¹³ Oriundo da cidade do Porto, o navegador mudou-se para Sevilha em uma data próxima a de Fernão de Magalhães, uma vez que ambos se encontravam ali em 20 de outubro de 1517. Gomes foi nomeado piloto em 10 de fevereiro de 1518 e Magalhães, em 22 de março do mesmo ano.⁵¹⁴ Medina alega que Antonio Pigafetta, escritor de um diário da primeira viagem de circum-navegação, afirmou que Gomes propôs uma armada destinada às novas terras antes de Magalhães. No entanto, o rei preferiu a proposta deste último, o que gerou um descontentamento em seu conterrâneo. Devido a esse sentimento, Gomes o teria traído quando participou de sua expedição como piloto: em vez rumar ao sul em busca de um estreito sul-americano junto às outras naus, ele decidiu retornar com a nau *San Antonio* para a península Ibérica⁵¹⁵.

Aproveitando-se do convite de Carlos V para comandar uma nova armada de descobrimento, Gomes solicitou uma resolução rápida dos processos que sofreu por suas ações no além-mar.⁵¹⁶ Assim, o envolvimento do piloto português nos planos imperiais no espaço ultraoceânico possibilitou uma interferência real a seu favor em suas questões judiciais.⁵¹⁷ Uma semana depois, no dia 27 de março, o

512 István Szászdi. “La Casa de la Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V”. *Anuario da Faculdade de Direito da Universidade da Coruña*, 12, 2008, p.911.

513 “Esteban Gómez” no reino de Castela.

514 Nicolás Toscano Liria. “España y Portugal en la exploración de la costa de Norte América. Compilación de datos sobre Esteban Gómez”. *Cuadernos Hispanoamericanos*, n.º 788, febrero 2016, pp.30-31. Sobre Estevão Gomes e sua viagem, cf.: Jose Toribio Medina. *El Portugués Esteban Gómez al Servicio de España*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908; L. A. Vigneras. *El Viaje de Esteban Gómez a Norteamérica*. Madrid: Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1957; L. A. Vigneras. “The Voyage of Esteban Gómez from Florida to the Baccalaos”. *Terrae Incognitae*, volume 2, Issue 1, 1970, pp.25-28; Luis Miguel Benito Fraile. *Esteban Gómez, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias*. Trabajo de fin de Grado (Historia) – Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Valladolid. Valladolid, 2016-2017.

515 Medina apresenta as versões traduzidas em castelhano e francês do diário de Antônio Pigaffeta. Cf. Jose Toribio Medina. *El Portugués Esteban Gómez al Servicio de España*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p.12.

516 Nicolás Toscano Liria. “España y Portugal en la exploración de la costa de Norte América. Compilación de datos sobre Esteban Gómez”. *Cuadernos Hispanoamericanos*, n.º 788, febrero 2016, p.33.

517 Cf. o pedido do monarca aos seus oficiais reais: AGI, INDIFERENTE, 420, L.9, img. 219; transcrito em: Jose Toribio Medina. *El Portugués Esteban Gómez al Servicio de España*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, pp.36-37.

soberano concedia a ele uma capitulação para constituir uma armada e navegar ao ocidente. A destinação específica encontra-se em sua introdução:

*Por quanto vos, Estevan Gomez nuestro piloto, por Nos servir vos offereçeis de yr a descubrir el Cathayo Oriental de que teneis notiçias y rrelaçión, por donde hazeis fundamento descubrir hasta las nuestras yslas de Maluco, que todo cabe y es dentro de nuestros límites y demarcaçión, e que yendo por el dicho camino del Catayo Oriental ay muchas yslas e provinçias hasta oy no descubiertas, de mucha rriqueza de oro, plata y espeçierias y droguerias, dando vos yo liçençia y facultad para ello, y mandando vos armar una carabela (...)*⁵¹⁸

O navegador se ofereceu ao monarca para realizar uma viagem ao Cataio Oriental e às prováveis ilhas e províncias ainda não descobertas no caminho para as ilhas de Maluco. Essa é a primeira capitulação analisada, após as viagens colombinas, que retoma o objetivo de atingir o Cataio Oriental pela via ocidental, além de explicitar esse topônimo. Situadas na nova área acessada pela armada de Magalhães/Elcano, considerada dentro do limite ocidental das possessões hispânicas no oceano Pacífico, essas ilhas cogitadas são caracterizadas pelos produtos que certamente possuiriam: ouro, prata, especiarias e drogaria, itens também almejados em capitulações anteriores. A derrota a ser seguida pela armada não aparece descrita, a única informação sobre o trajeto resume-se a expressão genérica: “*yr a descubrir*”.

No restante da introdução, é estabelecido que a caravela porte até 50 tonéis em armamentos e mantimentos, além das mercadorias a serem levadas. Gomes é nomeado para o posto de capitão da armada. Há um total de sete itens capitulados. O primeiro versa sobre o cumprimento do Tratado de Tordesilhas (1494) e alerta para serem evitados os locais pertencentes ao rei de Portugal. Os demais reafirmam informações presentes na introdução e tratam de diversos assuntos, como: a regulamentação do resgate com as novas ilhas; a concessão de um adiantamento de 200 ducados e o recolhimento dos impostos devidos à Coroa.

A omissão da derrota nessa capitulação levou Medina a conjecturar. Diante do conhecimento completo da costa atlântica da América do Sul, possuído pelos contemporâneos do piloto português, seria fácil supor onde seria a área a ser explorada: o norte do continente americano. Ele baseia-se nas informações de Antonio de Herrera, que assegura o acesso de Carlos V a várias informações de cosmógrafos sobre a possibilidade de encontrar outro estreito para atingir o Cataio Oriental – topônimo associado à China pelos europeus – na parte norte da América, costa atual dos Estados Unidos e

518 Ao realizar a consulta no AGI, duas versões desse documento foram encontradas. A primeira caracterizada como “capitulação” e a outra, “*asiento*”. Provavelmente, tratam-se de cópias do mesmo período. Respectivamente: AGI, INDIFERENTE, 420, L.9, F.109R-110V; AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.34V-36R; transcrito de acordo com o segundo documento em: Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p.189.

Canadá. Além disso, acrescenta a opinião de Caboto, piloto maior do rei, sobre a necessidade de várias ilhas ainda serem descobertas nas proximidades de Maluco.⁵¹⁹ Essa observação pode ser justificada em sua histórica relação com a expedição de seu pai aos Bacalhaus e a sua permanente defesa de uma nova armada a ser dirigida àquela localidade, onde poder-se-ia existir outro acesso ao Mar do Sul, um caminho mais rápido para a região das ilhas das Especiarias.

Outra fonte, desta vez contemporânea à preparação da armada – a Década Sexta do livro de Pedro Mártir de Angleria – traz os detalhes sobre as expectativas referentes ao objetivo de encontrar uma nova passagem ao Pacífico.⁵²⁰ Segundo o cronista do rei:

*También se ha decretado que cierto Esteban Gómez, perito asimismo en el arte de mar, vaya por otra vía, por lo cual dice que entre Bacalaos y Florida, ya de antiguo tierras nuestras, encontrará camino para Catay. Se le está preparando una sola nave carabela; pues no llevará más orden que ver si en las varias revueltas y vastos rodeos de este nuestro océano se encuentra salida para ir al que comúnmente llaman el Gran Can.*⁵²¹

No trecho, Angleria aponta que o piloto português não navegará pelo estreito descoberto por Magalhães, mas por outra via localizada entre os Bacalhaus, região da ilha da Terra Nova no atual Canadá, e a Florida. Uma área ainda pouco explorada pelos navegadores onde conteria uma nova passagem marítima ao oceano Pacífico. Por fim, o cronista não utiliza o topônimo “Cataio Oriental” ao descrever o destino do piloto português, mas, em seu lugar, usa “Gran Can”. Trata-se de outra referência que fora utilizada no contexto das primeiras viagens de Colombo, pois o Almirante também buscara atingir o império desse soberano asiático. Assim, a capitulação e os documentos relacionados à nova armada retomam topônimos e nomes utilizados no período colombino.

A armada comandada por Gomes partiu do porto de La Coruña em 3 de agosto de 1524. Segundo o autor, ele rumou ao norte até atingir a parte superior da entrada do golfo de São Lourenço, em algum ponto da Terra Nova, e dali partiu ao sul, reconhecendo a ilha de São João, que seria o Cabo Bretão. Ao seguir a mesma direção, deteve-se no rio dos Gamos, que seria o atual *Penobscot River*. Convicto de que não encontraria a passagem marítima buscada, capturou índios na costa e seguiu para a Flórida. Depois rumou para o porto de Santiago, em Cuba, e partiu para La Coruña no final de maio e

519 Jose Toribio Medina. *El Portugués Esteban Gómez al Servicio de España*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p.42.

520 Ao procurar estabelecer a distância temporal entre a capitulação de Gomes (27 de março de 1523) e a citação da obra de Pedro Mártir (posterior à data de 14 de julho de 1524), Medina equivocou-se afirmando ser apenas quatro meses, quando na verdade a diferença é de um ano e quatro meses. Cf. Jose Toribio Medina. *El Portugués Esteban Gómez al Servicio de España*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, pp.41-44.

521 Pedro Mártir de Angleria. *Décadas del Nuevo Mundo*. Traducción de Joaquín Torres Asensio. Buenos Aires: Editorial Bajel, 1944 [1530], p.493; para a versão em latim, no original, ver: Petrí Martyrís ab Angleria. *De Orbe Nouo. Compluti : Eguia*, 1530, fol. cxvii.

início de junho de 1525. Foram dez meses de uma viagem que comprovou a inexistência de um estreito de acesso ao Mar do Sul na parte norte do Novo Mundo, exceto a região polar que não fora visitada.⁵²²

Assim, a etapa de descobrimento, a ser realizada na região do oceano Pacífico, não foi cumprida e, portanto, quer a viagem ao Cataio Oriental quer às ilhas e províncias próximas ao arquipélago das Especiarias estariam disponíveis a outros descobridores. Dessa forma, a retomada pela busca de uma ligação com o Cataio Oriental e as terras do Grande Cã, na década de 1520, não era uma novidade da capitulação de Caboto. Mais que isso, a procura por um novo estreito é outro fator que comprova as dificuldades enfrentadas na passagem sul-americana.

Frei García Jofre de Loaisa nomeado capitão da grande armada para Maluco

Antes mesmo do retorno à Espanha da expedição comandada por Estevão Gomes, o imperador acelerou os preparativos para o envio da grande armada para as ilhas de Maluco seguindo a via utilizada por Fernão de Magalhães, ou seja, passando pelo estreito no sul da América. Segundo Pablo Pastells, o fracasso das conferências de Badajoz-Elvas sobre o direito de posse daquele arquipélago reanimou Carlos V a empreender outra expedição para lá. Com base nos 33 capítulos outorgados com os armadores, em 13 de novembro de 1522, mandou-se construir, suprir e fornecer o necessário para as naus. Por meio de uma Real Cédula expedida em 5 de abril de 1525, o frei García Jofre de Loaisa, comendador da Ordem de São João, foi nomeado o capitão geral da armada, governador e o Justicá Maior das ilhas de Maluco.⁵²³

Para analisar as possíveis alterações no objetivo, na rota e no destino da armada em relação à capitulação de 1522, faz-se necessária a citação inicial do documento:

*Don Carlos &c.: Por quanto Nos mandamos ir al presente una armada á la continuacion y contratacion de la especeria á las nuestras islas de Maluco, donde habemos mandado que se haga el asiento y casas de contratacion, que para el trato de ellas y de las naos que de presente van en la dicha armada, y hemos de proveer de nuestro gobernador y capitán general de la dicha armada y de las dichas islas de Maluco, é tierras, é provincias de ellas (...)*⁵²⁴

522 Nicolás Toscano Liria. “España y Portugal en la exploración de la costa de Norte América. Compilación de datos sobre Esteban Gómez”. *Cuadernos Hispanoamericanos*, n.º 788, febrero 2016, pp.36-37; Segundo a tese defendida por Louis André Vigneras, a rota da armada de Estevão Gomes teria iniciado com a escala em Santiago de Cuba e dali partiu para a região costeira entre a Flórida e a Terra Nova. Cf. L. A. Vigneras. *El Viaje de Esteban Gómez a Norteamérica*. Madrid: Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1957; L. A. Vigneras. “The Voyage of Esteban Gómez from Florida to the Baccalaos”. *Terrae Incognitae*, volume 2, Issue 1, 1970, pp.25-28.

523 Pablo Pastells. *El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Parte Primera. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1920, p.142; para uma análise detalhada dessa Real Cédula, ver: José María Ortuño Sánchez-Pedreño. “Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaisa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre las dichas islas a Portugal por Carlos I de España.” *Anales de Derecho*. Universidade de Murcia. Número 21. 2003.pp.318-320.

524 AGI, PATRONATO, 39, R.1, imágenes 11-14 (Autos de Fernando de Loaysa: paguen 2.160 ducados); transcrito em: Martín Fernández de Navarrete. *Collección de los Viages y Descubrimientos... Tomo V. Expediciones al Maluco: Viajes de Loaisa y de Saavedra*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, pp.207-208.

Nesse trecho, o monarca reafirma seu propósito de manutenção do comércio das especiarias naquelas ilhas, além de suas “terras” e “províncias”, por meio da organização dessa armada. Nesse sentido, o frei Loaisa é nomeado seu capitão, mas ao atingir o arquipélago, ele passará a exercer a função de governador junto aos outros oficiais reais. Assim, essa Real Cédula explicita os intentos da política imperial hispânica em realizar uma tomada de posse mais efetiva das ilhas disputadas com o reino de Portugal, por meio da implantação de uma estrutura administrativa. O ponto que conectava a grande armada com as viagens de descobrimento não foi abordado pelo soberano. Assim, a realização de expedições secundárias destinadas às ilhas descobertas ou por descobrir, presente no segundo item da capitulação de 1522, não é mais listado como um dos objetivos da expedição. Mesmo a Real Cédula não tratando desse tema, a referida capitulação não perdeu sua validade, portanto ainda seria permitindo aos envolvidos na viagem realizarem tais descobrimentos.

A expedição partiu do porto de La Coruña em 24 de agosto de 1525. Sete embarcações faziam parte da frota: a nau *Santa María de la Victoria*, sob comando do capitão García Jofre de Loaisa; a *Sancti Spiritus*, comandada por Juan Sebastián Elcano, piloto maior e guia da expedição; a *Anunciada*, guiada por Pedro de Vera, *contino* da Casa Real; a *San Gabriel*, tendo como o capitão Rodrigo de Acuña; a *Santa María del Parral*, sob responsabilidade de Jorge Manrique de Nájera; a *San Lesmes*, sob ordens de Francisco de Hoces; e o patacho *Santiago*, cujo capitão era Santiago de Guevara. Assim, quando essa expedição de Loaisa rumava ao seu destino no oceano Pacífico, Caboto já assinava a capitulação com o monarca e preparava sua armada para a mesma área.

3.3 AS CAPITULAÇÕES PARA AS EXPEDIÇÕES DE SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA

Como demonstrado na análise das capitulações de descobrimento outorgadas pela monarquia hispânica com os diversos capitulantes envolvidos nesse processo, além das outras fontes relacionadas – Reais Cédulas, tratados, e outras –, há uma relação intrínseca entre as referências espaciais e o direcionamento do projeto imperial no além-mar ao longo de 34 anos. Em cada uma das etapas, a Coroa procurou formas de atingir as ilhas das Especiarias sem descuidar das eventuais ilhas e terra firme encontradas no meio do caminho. Esse conjunto de experiências entre a projeção do objetivo esperado e a sua realização corroborou com as alterações paulatinas nos propósitos apresentados. Diante das considerações feitas sobre esses documentos, busca-se, agora, analisar a destinação e a derrota presentes na capitulação e *asiento* realizados com Sebastián Caboto e com Diego García nesse contexto de exploração da coroa das áreas a ocidente.

3.3.1 Os estudos sobre a capitulação com Sebastião Caboto

Como informado no primeiro capítulo, Jose Toribio Medina foi um dos primeiros historiadores a transcrever, publicar e estudar a capitulação de Caboto em seu livro dedicado ao personagem.⁵²⁵ Em seu estudo sobre esse documento, ele apresenta uma de suas descobertas no AGI: a proposta feita por Diego de Covarrubias e Alonso de Almotar ao imperador Carlos V para o descobrimento da “*Especería y á las islas de Maluque y Vandán*”, em data não informada. Ela seria anterior a partida da armada de Loaisa, pois Covarrubias embarcou nela como feitor geral de Maluco. Nesse pedido ao monarca, os dois sócios solicitam: o fornecimento de três embarcações e um bergantim; a concessão a Almotar do hábito da Ordem de Santiago; além de rendas vitalícias aos dois. No entanto, a proposta não foi aceita. Medina atribui essa recusa a três fatores: às exigências feitas ao monarca; o fato de ambos os solicitantes não serem marinheiros e, portanto, não assegurarem a realização da viagem; ou à concorrência da capitulação de Sebastião Caboto.⁵²⁶

Cabe destacar que o uso de “*Especería*”, utilizado pelo historiador ao descrever o objetivo da armada proposta, não consta no documento. Ao abordar o destino, a frase que consta é: “*Que descubriéndose las islas de Maluco ó Vandán ó otras que Su Majestad sea servido con estar armada (...)*”.⁵²⁷ No entanto, o uso de “*Especerías*” enquanto topônimo era comumente usado como indicativo das ilhas de Maluco. Destarte, sua disposição na frase denota um uso enquanto produto comercial, ou seja, que a viagem era destinada à procura das especiarias, porém não consta uma referência direta aos produtos a serem alvo do resgate proposto, mesmo que fique subentendido pela sua destinação. Essa ausência dos objetos comerciais é incomum, pois, na maioria das vezes, eles estiveram presentes nas capitulações de descobrimento como analisado aqui.

Quanto à capitulação de Caboto, assinada em 4 de março de 1525, Medina cogita que devido a sua condição de estrangeiro ou por temer suspeitas de sua conduta junto ao embaixador veneziano – que o historiador crê não existirem, sua proposta inicial para uma viagem marítima realizou-se em um contrato junto a Francisco de Lizaur, por meio de uma escritura pública.⁵²⁸ Demétrio Ramos discorda

525 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I, p. 421. A capitulação original pode ser encontrada em: AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1; para outra transcrição, cf. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 11. Doc. 554.

526 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, p.58.

527 AGI, PATRONATO, 46; transcrito em: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, p.419.

528 Francisco de Lizaur, chamado por Medina de “Lizauz”, tinha envolvimento com a Corte castelhana, sendo um agente administrativo que negociava os segredos de seu posto, esteve no Panamá e depois retornou a Castela como procurador da cidade em 1521. O conhecimento do contrato de Lizaur e Caboto deu-se indiretamente pela carta de Carlos V aos oficiais sevillhanos, em 9 de novembro de 1526, após reclamação do primeiro. Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, p.59.

dessa explicação. Segundo ele, essas duas condições elencadas não seriam fatores suficientes para explicar a reticência do piloto em não solicitar pessoalmente a capitulação. Pelo contrário, seria Lizaur quem buscaria alguém para suplicar, em virtude de temer fazê-lo por seus problemas em ser confidente de algumas pessoas de Flandres. Assim, para Ramos, o contrato com Caboto foi feito para que este aparecesse sozinho na capitulação com o monarca, evitando um problema com o Conselho de Índias, caso o nome de Lizaur aparecesse.⁵²⁹ Tal hipótese não exclui, por outro lado, as barreiras encontradas pelo piloto maior quando a grande armada para a Especiaria foi anunciada imediatamente após a chegada dos tripulantes da viagem de circum-navegação, como demonstrado anteriormente. As condições exigidas para participar de tal empreitada o privavam de assumir seu comando, encorajando-o a tentar uma alternativa externa.

De volta a Medina, Lizaur e Caboto suplicavam a concessão de uma licença para preparar uma armada destinada a “*ciertas tierras é islas*”. Caso algum deles não estivesse presente, ambos gozariam dos proveitos obtidos, visto que trabalhariam em conjunto para o despacho da armada e colocariam dinheiro e o seu pessoal. Quanto ao conteúdo da capitulação, o autor limita-se a mencionar sua introdução e os capítulos acordados, mas não faz um estudo deles. A exceção, como visto no primeiro capítulo, é o trecho que indica a possibilidade de a armada enviar embarcações, após passar pelo estreito de Magalhães, voltadas ao reconhecimento da costa oriental do Novo Mundo até a governação de Pedrarias D’Ávila, pois, após o retorno de Estevão Gomes, toda a costa ocidental do novo continente – do Labrador até o estreito de Magalhães – estava reconhecida. Na sequência, Medina antecipa os acontecimentos da futura viagem – o desvio ao rio da Prata – para condenar o capitão por não ter permitido o reconhecimento das terras que viriam a ser o Chile.⁵³⁰

Oito décadas depois, em 1988, Juan Gil publicou um artigo em que explica que ao investigar a documentação presente no *Archivo de Protocolos Hispalense* [*Archivo de Protocolos Notariais de Sevilla*] [APH e APNS], deparou-se com um *asiento* feito por Caboto junto a uma série de comerciantes estabelecidos em Sevilha, datado de 2 de dezembro de 1524. Ao conservar a estrutura da capitulação assinada pouco mais de três meses depois com o monarca, tal documento permite avaliar tanto os propósitos dos armadores quanto mensurar as concessões feitas pelo soberano diante das solicitações do capitão da armada e seus sócios. Além dessa fonte histórica – transcrita ao final do artigo junto à capitulação de 4 de março de 1525, o historiador encontrou outras que possibilitam

529 Demetrio Ramos Pérez. *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de “Descubrimiento y Rescate”*. Casa-Museo de Colon/ Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid: Valladolid, 1981, p.372.

530 Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, pp.59-62.

desvendar a personalidade dos mercadores que investiram na armada sevilhana, em especial a figura de Roberto Thorne.⁵³¹

Diante do documento dos armadores, a primeira conclusão de Juan Gil refere-se à finalidade da escritura pública de Caboto e Lizaur. Os armadores mencionam as três naus que Carlos V mandou conceder ao piloto maior para o despacho de uma armada às ilhas de Maluco, providas de uma ordem presente naquela escritura e agora eles as solicitavam ao soberano. De acordo com a hipótese do autor, após a comprovação da viabilidade do caminho pelo estreito de Magalhães, os mercadores genoveses, que até aquele momento eram reticentes em financiar uma viagem de descobrimento com rentabilidade duvidosa, decidiram suplantar Lizaur e trataram diretamente com o piloto maior. Assim, assumiram pessoalmente os riscos e as responsabilidades da armada diante do perigo da iniciativa dos banqueiros alemães para sua economia.⁵³²

O segundo aspecto observado por Juan Gil foi a semelhança desse *asiento* com os capítulos concedidos pelo monarca aos armadores que financiassem expedições à Especiaria e saíssem do porto de La Coruña, segundo a capitulação de 13 de novembro de 1522, já analisada nesta tese. Os comerciantes italianos buscavam recuperar o terreno perdido diante dos privilégios recebidos pelos Fúcares e os Welser no comércio das especiarias. É assim que Juan Gil interpreta, por exemplo, a petição que determina o envio de mais quatro armadas para o descobrimento de Társis, Ofir, o Cataio Oriental e Cipango. Locais que afirma terem nomes sonoros, mas encobrem a confluência dos interesses objetivos: as especiarias. Outro ponto clarificado com a comparação das mercês concedidas em 1522 com a capitulação de 1525 é o sexto capítulo da primeira, que o autor afirma ter um texto obscuro: a permissão de uma nave que fez sua derrota poder contratar na terra que chegasse. De acordo com a segunda, a comarca imaginada passa a ser a governação de Pedrarias ou também a costa oriental da Nova Espanha, aonde chegou um dos navios de Loaisa. A capitulação outorgada a Estevão Gomes, em 27 de março de 1523, também repete concessões semelhantes, como a possibilidade de investir dinheiro nas próximas quatro armadas.⁵³³

Essa clarificação alegada por Juan Gil, entre as diferentes redações das capitulações de 1522 e 1525, entendida como uma tentativa do monarca de trazer informações de questões antes ocultas, pode ser interpretada de outra forma. A inclusão do possível destino, indeterminado em 1522, e depois inserido como sendo a governação de Pedrarias Dávila, em 1525, poderia provir de uma política

531 Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, pp.3-4.

532 Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, pp.5-6.

533 Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, pp.5-6.

imperial no além-mar restritiva das ações dos pilotos graças ao aumento e maior precisão das informações obtidas sobre o Novo Mundo. A menção feita a um governador estabelecido em determinadas terras conhecidas funciona enquanto uma referência espacial e, portanto, trata-se de um local concreto a ser atingido. Desta forma, com a ampliação dos dados geográficos, que incluem os topônimos dentro de uma escala cada vez maior, a Coroa interpretava gradativamente as novas peças provindas das terras recém-conhecidas, que há mais de 30 anos eram pouco conhecidas e exploradas, e as inseriu gradativamente em suas capitulações de descobrimento.

De volta ao artigo de Juan Gil, ele constata que a capitulação do veneziano com o monarca (4 de março de 1525) possui mais capítulos do que aquela acordada com os privados (2 de dezembro de 1524), são 22 itens contra 15. O historiador destaca itens exclusivos daquele documento. O primeiro capítulo versa sobre a proibição de atingir as terras pertencentes ao rei de Portugal, mesmo que a posse da região da Especiaria fosse contestada pelos portugueses. O capítulo V trata de outra proibição: a contratação em terras já povoadas, exceto se permitida pelo governador local.⁵³⁴

Três capítulos abordam a relação com os nativos: o capítulo VII determina que todo o lucro obtido na viagem, retirado o quinto real, tenha a vigésima parte destinada à redenção dos cativos; e os capítulos XIII e XIV versam sobre a política a ser adotada com os indígenas encontrados. Nestes, propõe-se uma relação pacífica visando atingir melhores resultados em sua educação e conversão ao catolicismo. Os excessos ou má conduta, por parte dos viajantes, deverão ser castigados com o confisco dos bens, além do impedimento de ações belicosas contra os naturais, reflexos das ideias de Bartolomeu de Las Casas. Por fim, os últimos capítulos dirigem-se ao piloto maior: o XXI, para o cumprimento das instruções recebidas, e o XXII, uma advertência final da obrigação de seguir o *asiento* sob pena de confisco dos bens e ter sua pessoa a mercê do rei.⁵³⁵

Além dessas novas disposições, o historiador aponta que o conteúdo restante da capitulação com os armadores não corresponde exatamente ao capitulado com o rei. Alguns itens ficam sem respostas no *asiento* real e outros estão repartidos em dois, caso do capítulo VI que se desloca estranhamente entre o XVII e VII. Entretanto, o autor conclui que o miolo do documento se ajusta

534 Na contagem dos itens da capitulação de Caboto com o monarca, Juan Gil considera o parágrafo iniciado pela frase “*Y para ayuda a hazer la dicha armada e la fornesçer e proveer de todo (...)*” como parte do capítulo II. No entanto, em conferência com o documento no AGI e com a transcrição de Medina, tal parágrafo é iniciado com o mesmo símbolo, posicionado além da margem esquerda e que também precede os outros itens, e com a vogal “Y”. Assim, o referido capítulo corresponde ao VI. Cf. Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, p.56; AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1, imagen 6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I, p. 421; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 11. Doc. 554, p.4.

535 Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, pp.7-9.

fielmente ao teor da solicitação. Algumas frases e mesmo linhas inteiras são copiadas. Essas semelhanças são indicadas por meio do uso de letra cursiva na parte anexa de seu artigo.⁵³⁶

Juan Gil afirma que a figura de Caboto saiu engrandecida da capitulação outorgada por Carlos V, pois várias deferências são concedidas a ele, designado pelo termo “vós” enquanto seus novos sócios são chamados genericamente de “armadores”. De forma semelhante, propõe que a concessão do monopólio comercial com as ilhas de Maluco não ocorreu em resposta a uma petição dos genoveses, mas como uma atenção aos méritos do veneziano, incluindo a crença do monarca de que seus vocábulos se converteriam em realidade. Por fim, para o autor, a capitulação: “(...) *concede a Caboto el exagerado protagonismo que sin duda éste se había arrogado; pero tal reconocimiento acabó siendo el pecado original de la fallida expedición.*”⁵³⁷

Quase trinta anos depois do estudo de Gil, Maria Juliana Gandini analisou as divergências entre o objetivo inicial e o destino atingido pelas expedições de Caboto e García. Sobre a capitulação firmada com o piloto veneziano, aponta que ela se insere em um contexto de busca de uma repetição do êxito comercial da viagem de Magalhães. Segundo ela, essas duas armadas foram reguladas por mecanismos jurídicos habituais que ordenavam as viagens de exploração espanholas. Ambas as capitulações estabeleciam que o privado receberia como mercê régia a possibilidade da realização de um serviço para a Coroa. Esta última, por sua vez, receberia algum benefício, como a parte de qualquer pilhagem, a exclusividade dos direitos de exploração ou mesmo a governação de territórios descobertos. Além disso, “(...) *se estipulaban espacios, plazos y medios para lograr tal servicio y recompensa y constituía el fundamento del poder de quien estuviera a la cabeza de la empresa, por lo cual puede atribuírsele un doble carácter normativo e instituyente*”.⁵³⁸ Assim, mesmo com a intenção normatizante e instituinte, as capitulações não foram suficientes para assegurar o controle das ações dos homens no além-mar e recorreu-se a outros documentos.

De acordo com Gandini, o estabelecimento de mecanismos e procedimentos mais precisos que regulariam toda a viagem seriam feitos por meio das chamadas “instruções”. Com um caráter estritamente normativo, elas buscavam estabelecer uma referência para a atuação da armada e de seu capitão. Com isso, seriam diminuídas as incertezas envolvidas nas viagens de descobrimento aos territórios desconhecidos ou àqueles com pouca informação. Na comparação feita pela autora, as

536 Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, p. 9.

537 Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, pp.11.

538 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, pp.6-7.

instruções recebidas por Caboto e depois aquelas repassadas a García foram quase idênticas, com a segunda sendo uma cópia apressada da primeira.⁵³⁹

Em sua última consideração referente à organização das armadas, Gandini afirma que sua constituição era “(...) *regulada también por contratos entre individuos particulares, que entendían al viaje ultramarino y a sus beneficios como una empresa comercial y de inversión que debía, idealmente, producir utilidades*”.⁵⁴⁰ Dessa forma, os armadores eram os responsáveis por investir seu capital para a realização da expedição, enquanto os pilotos e oficiais fixavam suas obrigações e objetivos por meio de contratos privados, depois aprovados e referendados pelo rei.

Esse certamente foi o caso do contrato privado entre Caboto e os armadores de 1524, citado anteriormente no estudo de Juan Gil, e a relação dos armadores de García que assinaram a capitulação com Carlos V junto às instruções dirigidas tardiamente a sua frota. Para Gandini, isso demonstra a complexidade da rede de interesses particulares e reais nas empresas que buscavam uma exploração nos espaços transoceânicos. Além disso, esses documentos também possibilitam vislumbrar as expectativas e os conhecimentos concretos da Coroa e dos círculos comerciais associados a ela sobre as regiões do globo, além de expressarem as intenções visadas pela política monárquica em terras distantes e as oportunidades econômicas esperadas.⁵⁴¹

Na sequência, a autora dedica-se à análise do destino presente na capitulação do piloto maior. Segundo ela, o documento é preciso a respeito do destino e da rota da expedição. No trecho introdutório, o monarca afirma que a armada deverá passar pelo estreito de Magalhães em busca das ilhas de Maluco ou outras descobertas por Magalhães e Elcano ou outros agentes imperiais, além de demandar as ilhas e terras de Tarsis, Ofir, Cataio Oriental e Cipango. Em seguida, a historiadora inclui a orientação fornecida no sétimo item, referente à possibilidade do envio de uma embarcação pela região costeira da Terra Firme – localizada na “parte do sul” onde Pedrarias Dávila era governador – até onde fosse conveniente. Tal movimentação ocorreria somente após atravessarem o estreito de Magalhães. A partir dessas duas referências, a autora conclui que a missão de Caboto possuía uma

539 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, p.7. As instruções de Sebastião Caboto, indicada pela autora, encontram-se no: AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1, imag. 83; a transcrição consta em: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, pp.29-40; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 12. Doc. 562. No caso das instruções de Diego García, elas podem ser localizadas no: AGI, PATRONATO, 44, R.1; transcritas em: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, pp. 190-224; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 12. Doc. 656.

540 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, p.7.

541 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, p.7.

dupla finalidade: “*el comercio con el Oriente, por un lado, y la exploración no solo de las islas del este asiático (las tan nombradas como evasivas Taris (sic), Orfir (sic) y Cipango), sino también de la costa occidental de América, todavía apenas esbozada*”.⁵⁴² Ou seja, a expedição possuía tanto um fim comercial (no oriente) como de descobrimento (oriente e América).

O segundo documento analisado por Gandini foram as “instruções” de setembro de 1525. Entre as diversas proibições, inclui-se a conhecida determinação de não transpassar os limites das demarcações lusas no além-mar. Ademais, os mecanismos responsáveis pelas consultas ou determinação de decisões foram definidos bem como o tratamento com os nativos, embaixadores e senhores eram regulados por meio do privilégio da negociação e do estabelecimento paz. Há a possibilidade do uso da força se necessário. Caso fosse necessário, solicitava a Caboto um auxílio para a armada de Loaisa nas ilhas de Maluco, além do resgate de Juan Serrano, egresso da armada de Magalhães/Elcano, na ilha de Cebu.⁵⁴³

A análise da capitulação de Sebastião Caboto

Após a exposição dos principais estudos sobre a capitulação de Caboto com o monarca, será feita uma análise de sua destinação e derrota. Para tanto, primeiramente recorrer-se-á às informações contidas nos documentos anteriores a ela. Depois, os dados obtidos serão relacionados à proposta apresentada no documento principal e, assim, serão interpretados como parte do projeto imperial hispânico para o além-mar. Por fim, serão analisadas as “instruções” dadas ao piloto maior.

Como exposto no tópico anterior, o acordo do veneziano com Lizaur encontra-se na origem da capitulação com o rei. Segundo uma carta de Carlos V aos oficiais sevilhanos, datada de 9 de novembro de 1526 – única fonte conhecida a mencionar o contrato entre ambos –, a proposta visava “(...) *hacer cierta armada para ir con ella á ciertas tierras e yslas (...)*”⁵⁴⁴. O destino não é especificado, pois cogitava-se a existência de “terras e ilhas” no Mar Oceano. O trajeto bem como os objetivos secundários, como a prática do resgate ou a manutenção/colonização, não são expostos o que dificulta a categorização da armada a ser realizada. No entanto, a essa forma vaga de descrição pode-se atribuir uma viagem de descobrimento e resgate, o tipo de expedição marítima sempre escolhida pelo veneziano, inclusive será o formato presente em suas futuras capitulações com os armadores e depois

542 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, p.8.

543 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, p.9.

544 AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1, imagen 191; transcrito em: Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p. 74; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 13. Doc. 606.

com o rei. Caso tratassem de outros tipos, reforço da presença de colonos ou mesmo garantir uma povoação, provavelmente, a destinação não seria genérica.

O segundo documento envolvido na origem da capitulação de Caboto com o monarca, referido no artigo de Juan Gil citado acima, é o *asiento* realizado com vários comerciantes sevilhanos, de 2 de dezembro de 1524. Os detalhes da armada proposta são expostos na introdução. Após a expressão religiosa, o piloto maior apresenta aos mercadores genoveses e um inglês, Robert Thorne, uma solicitação de mercê real para armar, junto a outros interessados, cerca de três embarcações a serem concedidas pelo monarca.

A destinação pretendida será: “(...) *a las partes de las islas del Maluco e tierra firme e otras islas a resgatar e cargar las dichas naos de oro, plata, piedras preciosas, perlas, droguería, espeçería, sedas, brocados e otras cualesquier cosas de valor que se hallaren e descubrieren en el dicho viaje o viajes (...)*”.⁵⁴⁵ No contexto da década de 1520, “terra firme” possuía o sentido genérico de grande massa de terras em oposição às ilhas. Nas capitulações de descobrimento outorgadas pelos monarcas castelhanos analisadas anteriormente, o termo também é empregado como sinônimo de uma parte da região continental da América – a costa da atual Venezuela, atingida por Colombo em sua terceira viagem. Com o conhecimento progressivo das regiões costeiras, “Terra Firme” passou a designar o conjunto restante das terras ligadas àquela parte, como a região do Panamá governada por Pedrarias Dávila.

Dessa forma, o sentido da expressão “terra firme” refere-se às grandes terras emersas ainda desconhecidas, mas também pode ser interpretado partes do Novo Mundo. Assim, essas duas acepções permitem interpretar que as regiões sul-americanas estariam no horizonte de possibilidade dos locais a serem explorados pela expedição de Caboto. Ressalta-se que no conjunto documental estudado neste capítulo da tese, os topônimos não são iniciados por letras maiúsculas. Ou seja, não há uma clara diferenciação entre um substantivo comum e próprio. Nas transcrições modernas dos documentos quinhentistas, essas diferenciações são inseridas e podem alterar o entendimento sobre os termos utilizados, como nesse caso da “terra firme”.

Ainda na introdução da capitulação do veneziano com os mercadores, destaca-se a enorme gama de produtos a serem alvos de resgate nos locais descritos: ouro, prata, pedras preciosas, pérolas, drogaria, especiaria, sedas, brocados, além de quaisquer objetos de valor encontrados ao longo da viagem. Essa variedade de itens permite incluir várias áreas que poderiam ser atingidas: há aqueles produtos identificados nas terras asiáticas descritas por Marco Polo (especiarias, pedras preciosas...);

545 APS, Oficio V, 1524, Libro 2, fols. 557R ss; transcrito em: Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, pp.55.

além daqueles obtidos na recente exploração das terras americanas (pérolas). Ao final da passagem, Caboto solicita os auxílios necessários para realizar a armação junto aos mercadores que contribuirão com a empreitada.

O destino proposto pelo piloto maior é novamente apresentado no terceiro item:

Yten, que Vuestra Magestad le dé liçençia e facultad para que pueda ir e vaya por el Estrecho de Todos Santos en demanda de las islas del Maluco e de las otras que fueron descubiertas así por Fernando de Magallanes e Juan Sevastián d'Elcano como por otras cualesquier personas y gente que fueron en el armada que Vuestra Magestad mandó enbiar con ellos e de las otras islas e tierras de Tansis e Ofio y el Catayo Oriental e Cepango, atravesando aquel golfo, y que puedan ir a ellas o cualquier d'ellas que hallaren e mejor le paresçieren que conviene para hazer el rescate e cargar las dichas naos de oro, plata, piedras preçiosas, perlas, droguería, espeçeria, sedas, brocados e cualesquier cosas de valor que hallaren así en las dichas islas como en cualesquier otras islas e tierra firme que hallaren e descubrieren en el dicho viaje.⁵⁴⁶

Tanto a destinação quanto a derrota são descritas detalhadamente. O capitulante solicita que a armada vá em demanda das ilhas de Maluco e outras que foram descobertas ao longo da viagem de circum-navegação. O acesso a tais localidades ocorrerá após passarem pelo estreito de Magalhães. Ou seja, depois que a armada de Estevão Gomes não encontrou uma passagem na costa norte do Novo Mundo – rota pretendida por Caboto desde as viagens de seu pai no reino inglês –, ele optou por seguir o trajeto magalhânico. Ao descrever as ilhas de Maluco e outras, elas são diretamente associadas aos seus descobridores, os capitães e demais membros da viagem de 1519 a 1522. Esse discurso histórico busca vincular as novas áreas conhecidas no Novo Mundo à ação dos agentes castelhanos. A partir de seus feitos, aquelas regiões puderam, então, ser conhecidas pelos demais europeus e incorporadas à coroa de Castela. Em contrapartida, as ilhas e terras de Tarsis, Ofir e o Cataio Oriental e Cipango – com uma grafia inusual, a serem alvo da expedição de descobrimento, ainda não possuem ligação a nenhum agente. Portanto, caso a ação de descobrimento projetada obtenha sucesso, essas ilhas adentrarão na órbita hispânica e, conseqüentemente, sua história será relacionada à ação desses novos nautas.

Ainda de acordo com o trecho citado, essas ilhas e terras seriam atingidas atravessando “aquele golfo”. Diferente do sentido contemporâneo do termo “golfo”, o dicionário *Tesoro de la lengua castellana o española*, escrito por Sebastián de Covarrubias y Orozco e publicado em 1611, traz uma definição mais próxima ao entendimento daqueles indivíduos.⁵⁴⁷ Em uma das acepções, a palavra “golfo” é definida como “(...) *qualquiera ho[n]dura de agua, ora sea en rios, ora en lagos, ora en la mar. Pero en vulgar Castellano sie[n]pre entendemos golfo, por mar profundo, desviado de tierra en*

546 APS, Oficio V, 1524, Libro 2, fols. 557R ss; transcrito em: Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, pp.56-57.

547 A definição contemporânea mais usual de golfo pode ser descrita na primeira acepção do dicionário da língua espanhola da Real Academia espanhola: “1. m. [nombre masculino] Gran porción de mar que se interna en la tierra entre dos cabos. *El golfo de Venecia*”. Cf. “golfo”. *Diccionario de la lengua española – Real Academia Española*, 2021. Disponível em: <https://dle.rae.es/golfo?m=form>. Acesso em: abril de 2021.

alta mar que a doquiera que estendamos los ojos, no vemos sino cielo, y agua".⁵⁴⁸ Assim, o termo indicaria um oceano, no caso o Pacífico, que fora atravessado pela frota de Magalhães antes de encontrar as ilhas das Especiarias e outras. Na sequência, pede-se a liberdade para ir àquelas ilhas descritas ou a quaisquer outras para realizar o resgate e, então, carregar as embarcações com os produtos almejados, já informados na introdução: ouro, prata, pedras preciosas, pérolas, drogaria, especiaria, sedas, brocados e quaisquer outros.

Por fim, as duas últimas linhas contendo os locais onde seriam encontrados aqueles produtos trazem um complemento responsável por ampliar a área a ser percorrida ao longo da viagem. Um ponto repetido na capitulação com o monarca que a historiografia cabotiana não se atentou ou não deu o devido destaque: a exceção de Demetrio Ramos como será visto na análise desse segundo documento. Há ali a indicação de que os produtos do resgate podem ser achados tanto nas "*dichas islas como en cualesquier otras islas e tierra firme que hallaren e descubrieren en el dicho viaje*". Por "ditas ilhas" entende-se o arquipélago de Maluco e aquelas pretendidas por Caboto (Tarsis, Ofir e Cipango) e "quaisquer outras ilhas ou terra firme" que, como indicado anteriormente em relação a esta última expressão, podem incluir até mesmo as terras americanas achadas ou descobertas ao longo da expedição de Caboto. A falta de um condicionante geográfico delimitador do alcance da área a ser explorada, como a menção ao estreito de Magalhães na parte inicial, permite a ação de descobrimento e resgate desde a partida de Sanlúcar de Barrameda.

Esses pontos destacados reaparecem na capitulação firmada com o monarca, em 4 de março 1525. Analisar-se-á seu rearranjo e sua implicação ou não na manutenção do destino ou da derrota presente na solicitação anterior. Na introdução, as relações com o documento anterior aparecem:

El Rey. – Por quanto vos Sebastián Caboto, nuestro capitan y piloto mayor, vos ofreçeyts por serviçio de la Catholica Reina, mi señora, e mio de yr con tres navios, a lo menos, ó más, los que vos quisierdes, hasta seys, que para ello hareys en la çibdad de Sevilla, por el Estrecho de Magallanes, que llaman de Todos Santos, en demanda de las islas de Maluco y de las otras que fueron descubiertas, así por el dicho Hernando de Magallanes y Juan Sebastian Del Cano, como por otras qualesquier personas e gente que fueron en la armada que yo mandé despachar con el dicho Fernando de Magallanes a lo de la Espeçieria⁵⁴⁹ el año pasado de mill e quinientos e diez y nueve años, y las otras islas e tierras de Tarsis e Ofir y el Catayo Oriental é Çipango, atrabesando aquel golfo, e que yriades a ellas o a qualquier dellas que hallásedes y mejor vos pareciese para hacer el rrescate y cargar los dichos navios, que para ellos haveys de llevar, de oro, plata, piedras preçiosas, perlas, drogueria y espeçieria, sedas, brocados o otras qualesquier cosas de valor que halláredes, así en las dichas islas como en qualesquier otras islas e tierra firme que halláredes y descubrierdes en el dicho viaje, que con la bendición de Nuestro Señor e con su ayuda, como dicho es, os ofreçeis a hazer, suplicándome vos dyese

548 Sebastián de Cobarruias [Covarrubias]. *Tesoro de la Lengua Castellana, o española*. Madrid: Luis Sanchez, impressor del Rey N. S., 1611, p. 440.

549 "Espeçiera" na transcrição de Demétrio Ramos.

*liçençia e facultad para ello, sobre lo qual yo mandé tomar con vos çierto asiento en esta guisa.*⁵⁵⁰

O monarca direciona suas palavras apenas ao piloto maior, os mercadores não são citados. Ele faz a concessão das três embarcações solicitadas (ou outra quantidade até o limite de seis). Na sequência, a derrota é apresentada como no documento anterior: as naves disponibilizadas em Sevilha, que sinaliza o local de partida; depois, prossegue com as embarcações pelo estreito de Magalhães, ou de Todos os Santos. O destino mantém-se praticamente o mesmo, mas existe uma importante alteração. Na capitulação com os mercadores o objetivo é ir às “partes das ilhas de Maluco e terra firme e outras ilhas”, enquanto na capitulação régia consta apenas “ir em demanda das ilhas de Maluco e de outras que foram descobertas”. A exclusão da palavra “partes” altera sensivelmente o sentido, pois sua presença antes do topônimo “Maluco” indicaria toda a sua região, que não necessariamente inclui uma passagem direta pelo arquipélago, mas somente em suas proximidades. Assim, a ausência de “partes” denota uma obrigação de passar pelo arquipélago.

Produzida na sequência das negociações fracassadas ocorridas na junta de Badajóz-Elvas, no âmbito das disputas entre Portugal e Castela pela posse dessas ilhas, a capitulação reflete os anseios de Carlos V no fortalecimento da presença de seus súditos naquela localidade. Nesse sentido, essa escala da expedição reforçaria a estratégia imperial hispânica de assegurar a posse de uma área em litígio. Assim, enquanto no documento dos mercadores a intenção é procurar novas ilhas nas proximidades do arquipélago, na capitulação real, que acrescenta os propósitos do rei, a passagem naquela localidade torna-se uma obrigação.

Outra inclusão feita no documento refere-se à citação de que as ilhas das Especiarias e as demais foram descobertas por Fernão de Magalhães, Sebastião Elcano e a tripulação na viagem que a Coroa enviou àquelas ilhas, no ano de 1519. Na capitulação com os mercadores, somente no terceiro capítulo essa informação é inserida. Esta inclusão, logo na introdução, somada à referência temporal de sua ocorrência, ausente no outro documento, reforça o protagonismo tanto dos súditos da monarquia hispânica quanto dela própria no domínio daqueles locais. Da mesma forma como no documento anterior, o espaço é vinculado aos agentes imperiais e às suas ações que se conectam ao império de Carlos V. Na sequência, o monarca cita as ilhas e terras de Tarsis, Ofir, Cataio Oriental e Cipango que, em contraste com aquelas, não estão ligadas a nenhum agente da Coroa. O acesso a elas, tanto aquelas

550 AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1; transcrito em: Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p.156; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I, p. 421; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 11. Doc. 554.

já conhecidas quanto as que devem ser encontradas, dar-se-á pela passagem por aquele golfo – o oceano Pacífico, repetindo o terceiro item da capitulação anterior.

O plano de Caboto e a localização de Tarsis e Ofir

Esta sequência de destinos, primeiro Maluco e depois Tarsis, Ofir, Cipango e o Cataio Oriental, foi interpretada por Demetrio Ramos enquanto parte do plano de Caboto. Na etapa inicial, ele garantiria aos seus investidores uma viagem segura até as ilhas das Especiarias pelo caminho inaugurado por Magalhães. Assegurada essa exigência real no reforço daquela posição e possibilitando aos mercadores a prática do resgate, o veneziano, então, rumaria ao descobrimento da terra do Cataio e das ilhas de Cipango, Társis e Ofir. Diferente dos dois primeiros destinos, com uma localização conhecida há tempos – associados respectivamente à China e ao Japão –, o autor cogita que a posição das duas últimas ilhas referidas na Bíblia, estaria entre aquelas da Especiaria e a Ásia, pois, conforme a capitulação real, elas seriam atingidas após passarem pelo Pacífico.⁵⁵¹

A figura 3, a seguir, traz a parte oriental do mapa de Gregor Reisch (1515) em que apresenta o conhecimento dos contemporâneos sobre a terra do Cataio e a ilha de Cipango, presente na cartografia produzida no primeiro quartel do século XVI. Nesse mesmo sentido, a figura 3 traz o mapa de Robert Thorne, com a representação da mesma posição que o mapa anterior. Há o destaque para a inserção das ilhas de Tarsis e Ofir na região equatorial.

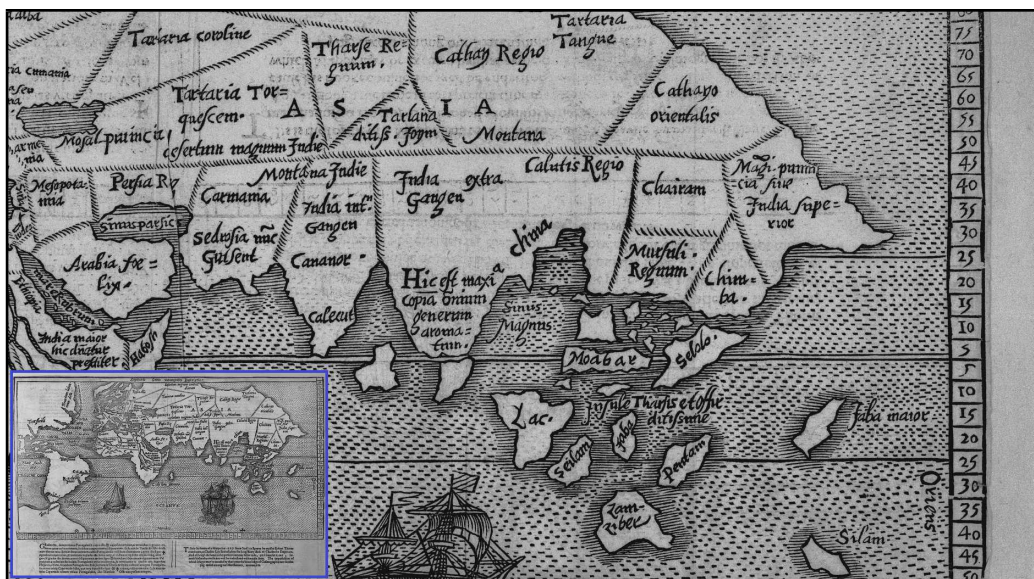
Figura 3: Parte oriental do mapa de Gregor Reisch com um quadro azul com a visão geral do mesmo.



Fonte: *Typus universalis terra juxta modernorum distinctionem et extensionum per regna et provincias. 1515 [1513].* John Carter Brown Map Collection.

551 Demetrio Ramos. *Audacia, Negocios y Politica en los Viajes Españoles de "Descubrimiento y Rescate"*. Casa-Museo de Colon/ Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid: Valladolid, 1981, p.373-376.

Figura 4: Oriente com as ilhas de Tarsis e Ofir no mapa de Robert Thorne. Visão geral do mapa no quadro azul.



Fonte: *Orbis Vniuersalis Descriptio*.1582 [1527]. John Carter Brown Map Collection.

Relativo a essa questão, Juan Gil interpretou qual seria a visão de Caboto sobre a posição das ilhas de Tarsis e Ofir. Segundo este autor, ela estaria representada no exemplar cartográfico (figura 3) e nos escritos enviados por Robert Thorne ao embaixador de sua terra natal em Castela, o arqui-diácono de Colchester, Eduardo Lee, no ano de 1527. Na maior parte desse texto, o mercador inglês utiliza o mapa para explicar, a sua maneira, a divisão do mundo entre portugueses e castelhanos estabelecida em Tordesilhas: a esses últimos pertenceria o ocidente, enquanto aos primeiros, o oriente. No entanto, o norte ainda não era alvo de exploração e, por esse caminho, os ingleses chegariam mais rápido do que os ibéricos à fonte das especiarias. Seria uma obrigação do rei Henrique VIII o investimento no domínio dessa rota. Com base tanto nessa visão sobre Tordesilhas, quanto no foco do caminho norte e no pedido de segredo sobre a autoria – que Thorne fez ao embaixador inglês, Juan Gil lançou a hipótese de que Caboto seria o autor dessa carta geográfica.⁵⁵²

No ano de 1524, como já visto acima, o veneziano acabava de sair da Junta de Elvas, onde defendeu a tese da diplomacia espanhola acerca do pertencimento das ilhas de Maluco ao seu hemisfério, acertado no tratado com o reino vizinho. Nesse período, continua Juan Gil, os portugueses buscavam atingir a fabulosa “ilha d’ouro” ao navegar pelo hemisfério austral. Essa localidade corresponderia às ilhas de Tarsis e Ofir que o piloto maior de Carlos V pensava alcançar quando as situou no sul da linha equinocial, de acordo com mapa da figura 3, então atribuído a Thorne (1527). A grande península oriental a fechar o Grande Golfo (*sinus magnus*) no mapa de Reisch (1515) (figura 2),

552 Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, p.44-45.

agora aparece desfeita em mil pedaços. Ao sul do Equador, as ilhas de Tarsis e Ofir (*insule Tharsis et Offir ditissime*) são cercadas por *Pentam, Jaba, Seylam, Lac, Moabar e Gelolo*. O descobrimento das ilhas dos mil tesouros esteve proposto quando o imperador recomendou que o piloto navegasse diretamente ao arquipélago das especiarias para reunir-se com Loaisa, o que Juan Gil afirma ser a comprovação de que se tratavam de ilhas próximas, mas não idênticas.⁵⁵³ Entretanto, como será analisado no subtópico seguinte, a Real Cédula, emitida em 24 de novembro de 1525, expõe o temor do rei com a armada de Loaisa diante das hostilidades portuguesas em Maluco. Com isso, solicita ao veneziano para seguir diretamente para lá.

Sobre a hipótese da autoria do mapa apresentado por Robert Thorne em 1527 (figura 3) ser de Caboto, Juan Gil afirma que após o retorno da armada de Estéban Gómez, sem encontrar o estreito do nordeste, o mercador inglês ofereceu, então, a possibilidade desse descobrimento ao rei Henrique VIII, quando a amizade entre Espanha e Inglaterra havia se deteriorado. Para o autor, esse projeto, bem como o mapa, refletem as ideias propagadas pelo piloto maior, pois, na Espanha, ele alardeava ter prometido ao soberano inglês ir pelo norte até o Cataio e trazer as especiarias em menos tempo que os portugueses pelo sul, segundo afirmação posterior do cronista López de Gómara. No entanto, tal promessa teria sido feita por seu pai e o segredo do acesso às especiarias pelo norte seria oferecido por Caboto à República de Veneza, em 1522.⁵⁵⁴

O mapa entregue por Robert Thorne ao embaixador inglês (figura 3), em 1527, é provavelmente uma cópia do mapa do mundo de Gregor Reisch de 1513, impresso em 1515 (figura 2). Ele apresenta as duas interpretações sobre a divisão do mundo entre Castela e Portugal por meio de símbolos nos meridianos que cada reino ibérico defendia estender seu hemisfério. Na região insular do Oriente, entre a linha do Equador e o Trópico de Capricórnio, encontram-se as ilhas de Tarsis e Ofir, conforme apontado por Juan Gil. Além disso, mantém-se uma divisão em províncias e reinos originária do mapa de Reisch, mas são realizadas algumas alterações de posição e topônimos. O Novo Mundo encontra-se com um desenho aprimorado da sua parte sul e central, enquanto a parte norte é delimitada apenas pelo contorno ocidental. Trata-se de um progresso na comparação com o exemplar cartográfico original. Nota-se ainda que o autor do segundo exemplar seguiu o primeiro ao não dividir a América em províncias e reinos da mesma forma como as outras partes do mundo, mesmo com topônimos referentes à regiões específicas como *Terra Firma, C.S. Augustin, Darion, Hispania noua* e *Terra Florida*.

553 Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, pp.48.

554 Juan Gil. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos.” *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, pp.48-49.

Na sequência, apresenta-se a figura 5 com um recorte do mapa-múndi de Sebastião Caboto (1544) em que a representação da ilha de Cipango está em destaque. Em sua proximidade, há uma representação do Grande Cã. O objetivo é demonstrar que o cartógrafo veneziano possuía um conhecimento daquela ilha e a representou em seu exemplar cartográfico conhecido.

Figura 5: Detalhe da ilha de Cipango e o texto que a acompanha no mapa-múndi de Sebastião Caboto (1544). Visão geral do mapa no quadro azul com o quadro vermelho a indicar a localização da imagem maior.



Fonte: Biblioteca Nacional da França (BNF).

Sobre a autoria do exemplar cartográfico, deve-se atentar a ausência de um dos quatro locais reservados ao descobrimento da armada de Caboto, segundo a capitulação assinada com o monarca em 1525. Além das duas ilhas fabulosas, o topônimo Cataio aparece no nordeste asiático em duas vezes, em formatos diferentes, nas divisões regionais reposicionadas daquelas presentes no mapa de Reisch: “Cathayo orientalis” e “Cathay Regio”. Já a “Zipangu insula”, dotada de uma localização destacada na extremidade oriental do mapa feito pelo humanista alemão, está ausente na versão de Thorne. O capitão veneziano provavelmente estava na dianteira da proposta de ir à ilha de Cipango e as outras três localidades desde sua capitulação com os mercadores (1524), renovada na capitulação real (1525), além disso, seu futuro mapa-múndi (1544) traz a ilha junto a uma longa descrição (figura 4). Dessa forma, Caboto não parece ser um autor capaz de ignorar um dos seus quatro destinos em um mapa cujo objetivo seria expor a posição defendida pelos reinos ibéricos baseada no Tratado de Tordesilhas. Essa ausência poderia ser justificada pela escala não contemplar a longitude da ilha japonesa, mas ela também não aparece no extremo ocidente da carta, ou a um descuido de Caboto. No entanto, também

poder-se-ia inferir que Robert Thorne ou outro agente menos atento às particularidades desta expedição teria reproduzido a visão geral do extremo oriente que detinham na primeira metade da década de 1520.

A possibilidade de exploração de “ilhas ou terra firme” ao longo da viagem

Na continuação da introdução da capitulação de Caboto, é informado que a ida a essas ilhas as quais se destinava especificamente ou a outras deveria ocorrer visando o melhor local para a realização do resgate e do carregamento das naus com ouro, prata, pedras preciosas, pérolas, drogaria e especiaria, sedas, brocado e outras coisas de valor achadas. O trecho é semelhante a parte inicial da capitulação com os mercadores, porém, na sequência, há um complemento pouco valorizado nas análises dessa capitulação: “(...) *asi en las dichas islas como en qualesquier otras islas e tierra firme que hallárdes y descubrierdes en el dicho viaje (...)*”.⁵⁵⁵ Essa frase é praticamente idêntica àquela presente no final do terceiro capítulo da outra fonte histórica. A única diferença é a conjugação dos verbos “*hallar*” e “*descubrir*”.

Nessa passagem, os locais para a prática do resgate são estabelecidos. O monarca reafirma a possibilidade da exploração de “ilhas ou terra firme” – termo que inclui a América do Sul – ao longo da viagem. Mais uma vez, a passagem pelo Estreito de Magalhães não aparece como uma pré-condição a essa exploração. Caso fosse necessária, ela seria destacada no trecho com o objetivo de reforçar as restrições da área a ser explorada. Ao contrário, a amplitude geográfica permitida para a prática do resgate possibilita o acesso a essas localidades desde a partida. Demetrio Ramos associou esse trecho com as decisões tomadas por Caboto ao longo de sua viagem. Após citá-lo, conclui:

*Así pues, según este presupuesto, su ulterior desvío, al conocer en las escalas brasileñas las noticias de la Sierra de la Plata y del rey Blanco – de lo que hablaban todos los supervivientes de Solís e incluso aquél de la armada de Loaysa que encontraron – no era un quiebro al proyecto del viaje, tal al menos como se planteó, pues – repetimos – podía ir a cargar ‘asi en las dichas islas como en qualesquier otras islas e tierra firme que halláredes’.*⁵⁵⁶

Concorda-se aqui com a posição de Ramos, uma vez que a decisão do capitão em aventurar-se pela região platina não rompeu com os planos acertados em sua capitulação, pois, com base no trecho citado, estava prevista a liberdade para escala em localidades (ilhas ou terra firme) que servissem para a prática do resgate. Acrescenta-se a essa conclusão, que a prata estava incluída na relação de produtos a

555 AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1; transcrito em: Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p.156; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación universitaria, 1908, p. 421; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 11. Doc. 554.

556 Demetrio Ramos. *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de “Descubrimiento y Rescate”*. Casa-Museo de Colón/ Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid: Valladolid, 1981, p.376.

serem encontrados e comercializados, portanto, a realização de uma parada com o objetivo de averiguar sua existência reforça a possibilidade da atitude ser tomada por Caboto. Entretanto, mesmo diante dessa liberdade de ação em locais diferentes da destinação original prevista do documento capitulado, é interessante pensar o porquê esse argumento não foi utilizado pelo piloto maior ao longo da viagem ou mesmo nos processos que sofreu. Esse será um dos pontos a ser lembrado nos dois próximos capítulos.

Além da capitulação com o monarca, como apontou Maria Juliana Gandini, as instruções eram documentos que contribuíram com a regulamentação das expedições. Por isso faz-se necessário analisar tanto a instrução estudada pela autora, datada de 22 de setembro de 1525, bem como a “instrução final” fornecida ao capitão pouco antes da partida, em 24 de março de 1526. Em relação à primeira, destaca-se o novo formato apresentado para o destino, presente logo na introdução: “*El Rey – Lo que vos Sebastian Caboto, nuestro capitan e piloto mayor, aveys de hazer en el cargo que llevays de nuestro capitan general del armada que al presente mandamos yr al descubrimyento de las yslas de Tarsis y Ofir e Cipango y el Catayo Oriental es lo seguyente*”.⁵⁵⁷

De forma sucinta, o objetivo da armada é resumido ao descobrimento das ilhas de Tarsis, Ofir, Cipango e a terra do Cataio Oriental. Essa síntese, corriqueiramente utilizada na série de reais cédulas que trataram da expedição, não incluem as outras partes do acordo com o monarca. Essa vulgarização do destino passou a ser amplamente conhecida e reproduzida, suplantando o pedido do rei para a realização da escala no arquipélago de Maluco ou a possibilidade de praticar o resgate em ilhas ou terra firme ao longo da viagem. Entretanto, mesmo sem serem mencionados inicialmente, esses dois pontos aparecem indiretamente ao longo dos 61 itens.⁵⁵⁸ Como exposto acima, Gandini analisou aqueles capítulos que tratam do Tratado de Tordesilhas e a passagem por Maluco. As instruções sobre como proceder caso sejam encontradas outras ilhas ou terras que podem ser exploradas durante a viagem encontram-se no item 17:

Yten, si por caso durante la dicha navegacion tenyendo como sienpre aveys de tener fin prencipal de yr a las dichas yslas e tierras arriba conthenidas aportaredes algunas nuevas yslas e tierras dentro de los dichos nuestros limytes y demarcacion aveys luego de escrevir e poner luego la tal tierra o ysla en la carta de navegar que llevaredes senalando en ella e ponyendo por escripto en otro libro aparte en quantos grados de longitud e latitud esta la tal tierra o ysla e syendo la tal tierra poblada procurareys de aver lengua della y ynformaros de la calidad e condicion de la dicha tierra e moradores della y que trato o comercio ay o podria aver con ellos o con sus [co]marcanos e porneys en la tal tierra o ysla un padron o senal o

557 AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1, imagen 83; transcrito em: Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 12. Doc. 562; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación universitaria, 1908, p. 29.

558 Eles não estão numerados no original. Adotou-se a numeração baseando-se nos parágrafos inseridos no livro de Medina citado na nota anterior.

*escudo de nuestras harmas rreales para que se sepa e quede memoria que aquello fue descubierto y hallado por nuestro mandado e sy en la tal tierra vierdes disposicion de oro o perlas o piedras preciosas o speciereya o otras cosas rricas e que syn mucho deteneros ny estorbaros en cosa alguna vuestro prencipal viaje ques de las dichas yslas permetimos e os damos licencia con la limitacion susodicha e no de otra manera para que podays contratar e rrescatar⁵⁵⁹ en provecho nuestro e de toda la dicha armada e armadores della (...).*⁵⁶⁰

Mesmo tendo o objetivo de atingir as ilhas de Tarsis, Ofir, Cipango e a terra do Cataio Oriental, caso a expedição aportasse em novas terras ou ilhas dentro dos limites de Castela definidos no Tratado de Tordesilhas, elas deveriam ser representadas em mapas e livros. Isso evidencia que a única condição para o encontro de novas localidades era estarem situadas na parte hispânica da divisão ibérica do mundo, realizada em 1494. Mais uma vez, a travessia do Estreito de Magalhães não aparece como uma exigência para a realização de descobrimentos.

Essa função de registrar por escrito os locais atingidos, além de funcionar enquanto uma memória para a localização, também cria uma identidade visual e textual pautada pelos agentes imperiais que, conseqüentemente, constroem sua história no além-mar ligada à monarquia. Em contrapartida, as capitulações apresentam a descrição dos locais com a presença dos agentes responsáveis por eles, que também é o caso ilustrado pela *Tábula prima* no mapa-múndi de Sebastião Caboto (1544).

Na sequência, destaca-se a busca pelos “língua”, indivíduos responsáveis por obter informações sobre a população nativa por meio da tradução das informações, que incluem dados sobre os produtos e quais comércios que podem ser desenvolvidos ali. Como analisou Alida Metcalf, esses agentes funcionam como intermediadores culturais que trabalharam pelo lado europeu, pois, como nessas instruções, eles e suas funções são pensados pelos europeus desde o planejamento da expedição para que contribuam com o êxito da mesma.⁵⁶¹

Em seguida, orienta-se a inserção dos elementos identificadores da soberania nas terras descobertas: um padrão, sinal ou escudo com as armas reais. Ao final da citação, como observado também por Gandini, Carlos V permite, com limitações e desde que não atrapalhe a viagem principal, a possibilidade de contratação e resgate caso sejam identificados traços de riquezas, como ouro, pedras preciosas, pérolas, especiarias ou qualquer outra, nas terras visitadas durante a jornada.⁵⁶² Portanto, esse

559 Na transcrição de Gaspar Viñas, a palavra “*rrescate*” foi omitida. Ela aparece tanto na versão original quanto naquela de Medina.

560 AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1, imagen 90; transcrito em: Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 12. Doc. 562; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación universitaria, 1908, p. 32.

561 Alida Metcalf. *Go-betweenes and the colonization of Brasil, 1500-1600*. Austin: University of Texas, 2005, pp.9-10.

562 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, pp.11-12.

item possibilita a exploração de produtos em locais ao longo da viagem e, nesse sentido, os rumores de prata identificado na costa brasileira e sua busca que foram realizados pela expedição estavam previstos nesse dispositivo real. Gandini interpreta que, como reflexo do sucesso de Cortés na conquista do México seis anos antes, o prêmio a ser obtido por meio de uma desobediência era suficientemente considerável, o que levaria a Coroa a relevar o castigo em troca dos benefícios que resultariam de um sucesso inesperado.

Rumar diretamente às ilhas de Maluco

Em 24 de novembro de 1525, ocorreu uma alteração na derrota. O marinheiro Juan Rodríguez Sardo trouxe notícias sobre a ação dos portugueses em Maluco contra os tripulantes da nau *Trinidad*, uma das embarcações da armada de Magalhães que permaneceu no Pacífico. Diante disso e do perigo que a armada de Loaisa poderia correr, solicitou-se a Caboto por Real Cédula, que fosse diretamente àquele arquipélago para estar junto ao comendador Loaisa. Somente depois desse apoio e do carregamento das especiarias desejadas, sua expedição poderia retomar o descobrimento acordado na capitulação. Assim, a possibilidade de exploração da costa oriental de *Castilla de Oro* eram revogadas diante do perigo representado pela ameaça lusa nas ilhas das Especiarias.⁵⁶³

A outra instrução real dirigida ao veneziano antes da partida de Sevilha, em 24 de março de 1526, tem por objetivo rever alguns pontos da instrução de 22 de setembro de 1525. Em sua introdução, o formato reduzido do destino da armada é repetido conforme o documento anterior. Entre as mudanças daquelas diretrizes, destaca-se o item 10, que versa sobre o recebimento de carga do comendador Loaisa em “*nuestras islas de Maluco*”. O monarca afirma que o carregamento somente será recebido se houver espaço nas naus para que fosse levado, não tendo a obrigatoriedade constante nas instruções anteriores. O item 13 faculta ao capitão que no tratamento das matérias de finanças e resgate, caso haja pareceres diferentes, ele pode votar e contar seu voto por dois seguindo a parte que cumpre o serviço de Sua Majestade e o bem da armada.⁵⁶⁴

Destaca-se que na análise da capitulação de Caboto com os mercadores e depois com o monarca, entre os produtos buscados, havia alusão ao resgate da prata. Além disso, como já apontado, o emprego da expressão “ilhas e terra firme” abria margem para a expedição adentrar as terras americanas. Essas informações corroboram o ponto que Ramos chamou atenção: ao dirigir-se ao rio da

563 Demetrio Ramos. *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de “Descubrimiento y Rescate”*. Casa-Museo de Colon/ Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid: Valladolid, 1981, p.383.

564 AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1, imagen 175; transcrito em: José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación universitaria, 1908, p. 435-437; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 11. Doc. 651.

Prata, Sebastião Caboto não quebrou o acordo com o monarca, mas privilegiou o objetivo que levava ao propor a armada. Para o autor, na expedição convergiam três propósitos:

(...) uno, el de la Corona – que es el que ahora se impone – que consistía en asegurar la ocupación y posesión de los puertos precisos en el Maluco, frente a las reacciones de los portugueses; a cambio de lo cual se concedía – era el segundo propósito – aquella posibilidad de comercio a los armadores, como se hacía posible ese sueño descubridor que anidaba en Caboto – el tercer propósito –, que ahora pasaba al último término.⁵⁶⁵

Para Ramos, as possibilidades de compatibilidade entre esses três objetivos eram muito escassas, tanto que a Coroa alertava para a manutenção do sigilo e para o capitão não se fiar a ninguém. Assim, Caboto passava a comprometer-se com uma ação militar com resultados duvidosos, visto que antes era apenas subordinado a uma empresa mercantil. Ele conclui afirmando que, com o desenrolar da expedição, o próprio piloto maior mostrou-se não ser fiável, pois importaria seu objetivo descobridor, mesmo não sendo para Tarsis e Ofir, porque, em definitivo, ele era quem retinha as funções decisórias, como capitão da armada.⁵⁶⁶ Mesmo que a opção final tenha sido com vistas ao “descobrimento”, fim desejado pelo capitão, faz-se necessário averiguar o porquê de tal decisão e as suas consequências. Ao acompanhar o desenrolar da viagem a partir de sua documentação coeva, esta escolha se complexifica, pois, como será visto no quarto capítulo, não foi premeditada em Sevilha.

Como já apontado, o argumento apresentado por Ramos e aprofundado nesta tese, sobre a permissão da realização do resgate nas ilhas ou terra firme ao longo da viagem, curiosamente não foi utilizado por Caboto em sua defesa sobre a ida até o rio da Prata quando este sofreu processos no início da década de 1530, ao retornar da expedição. É necessário, portanto, averiguar os detalhes que envolvem o desenrolar de sua expedição que atingiu a costa das terras do Brasil e como, a partir desse contato, houve a decisão de adentrar ao rio sul-americano e interromper a ida ao Pacífico. Em paralelo, o estudo da capitulação de Diego Garcia auxilia no entendimento dessas questões.

3.3.2 Os estudos sobre a capitulação com Diego García

Como analisado no primeiro capítulo, a capitulação de Diego García com o monarca também foi estudada por Medina. Entre os documentos que embasaram suas interpretações está aquele em que García informa seu objetivo de realizar uma expedição de descobrimento ao Mar do Sul; Trata-se de um memorial não datado, que o historiador afirma ser anterior a 1525.⁵⁶⁷ Sem ter o retorno de seu

565 Demetrio Ramos. *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de “Descubrimiento y Rescate”*. Casa-Museo de Colon/ Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid: Valladolid, 1981, p.383.

566 *Idem*, p.383 e 384.

567 AGI, INDIFERENTE, 1203; transcrito em: Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer al Rio de la Plata: estudio histórico*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, pp. 171-174; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 660.

pedido, o piloto de Moguer buscou sócios para a empreitada, tendo entre eles o já citado Cristobál de Haro. A capitulação foi firmada em 24 de novembro de 1525, na cidade de Toledo.⁵⁶⁸

Entre os pontos que chamam a atenção do americanista, destaca-se a dupla representação assumida por Haro nesse negócio: representante de Carlos V, pois era o feitor da Casa de Contratação da Especiaria em La Coruña; e por si mesmo como investidor da armada e capitulante. Inclusive os sócios de García, Haro e Fernando de Andrada, acabaram por firmar a capitulação real. Além disso, segundo o historiador chileno, a forma dessa capitulação é uma exceção no universo desses documentos, uma vez que sua aprovação ocorreu por meio de uma real cédula com referência a uma simples escritura pública entre particulares. No entanto, o mais curioso para ele é que a capitulação mesmo, de uso corrente, foi publicada apenas em 10 de fevereiro de 1526, quando afirma que Diego García já estava com 26 dias de viagem.⁵⁶⁹

No documento capitulado, García passa a um segundo plano em relação a Haro e Andrada. Ambos apareciam contratando com Carlos V para uma armada direcionada a área dentro dos limites de demarcação de Espanha. A viagem e o descobrimento destinavam-se às partes onde outros exploradores ainda não tivessem desembarcado nem assentado negócios.⁵⁷⁰ Na sequência, com base na *Relación* do piloto feita após seu retorno (1530), o autor lança a hipótese de que as datas presentes nesse relato estão incorretas em um ano.

Essa capitulação também foi estudada por Gandini, no mesmo artigo em que trata da armada de Caboto. Ao analisar o *asiento* do conde de Andrada e Haro para a concessão da mercê régia a García, a autora aponta que o espaço a ser explorado era muito mais vago se comparado com aquele do piloto veneziano. O único ponto geográfico mencionado nos contratos firmados foi o amplo e quase inexplorado “Mar Oceano meridional”. Assim, em vez de precisar seu destino, o documento parece abri-lo inexoravelmente com menções amplas e ambíguas. Ela cita duas referências que permitem localizá-lo na costa oriental da América do Sul: a “experiência no dito descobrimento” que estaria relacionado com a viagem ao rio da Prata e a costa sul do Brasil, sendo uma menção à viagem de García junto à armada de Juan Díaz de Solís; e a permissão para levar à península ibérica os papagaios e “gaticos” [macacos], que remeteriam a um ponto da navegação na costa brasileira, pois esses animais eram utilizados para representar essa região, na década de 1520.⁵⁷¹

568 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación universitaria, 1908, p. 72.

569 *Idem*, pp.71-73.

570 *Idem*, p.75.

571 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, n°15 V1, 2016, pp.9-10.

Por outro lado, segundo Gandini, o espaço geográfico a ser percorrido é novamente ampliado graças a um pedido do monarca. Ele requiriu a García uma busca por informações sobre as pessoas expulsas da armada de Magalhães, caso de Juan de Cartagena deixado nas “*espaldas de la tierra del brasil*”. Na sequência, a historiadora questiona o uso da expressão “terra do brasil” sendo que Juan de Cartagena havia sido deixado em “terras patagônicas” e isso indicaria, então, um defeito de origem no cálculo original do espaço projetado para a expedição.⁵⁷²

É importante destacar que até a primeira metade da década de 1530, a costa ocidental da América do Sul era conhecida genericamente como terra de/ou do brasil, derivado do nome da madeira pau-brasil. A designação foi gradativamente levada ao sul. A região platina ainda não possuía uma especificidade nesse conjunto, havia pouco uso do termo “rio de Solís” que nem sequer abarcava uma região, como passou a ocorrer após as expedições de Caboto e García. Mesmo os casos de “Patagônia” ou derivados, provindos da recente expedição magalhânica, ainda não serviam como referências para as regiões do continente. Como será visto no capítulo seguinte, a região ou terra do brasil ainda era utilizado como uma referência ao oriente da América do Sul.

De volta a Gandini, na análise da capitulação acordada entre os armadores, Haro e Andrada, em fevereiro de 1527, ela ressalta que os objetivos geográficos da expedição não possuem nenhuma precisão. García é proibido de ingressar nos locais onde outros agentes imperiais tivessem descoberto ou fizessem trato, ponto também mencionado por Medina. Em relação ao memorial assinado pelo cidadão de Moguer, feito antes do acordo com os armadores, aponta que ele apresenta a proposta de descobrir no Mar do Sul, passando pelo Estreito de Magalhães, e seguindo ao norte pela costa do Pacífico. Ali solicita seus direitos de exclusividade e também dos armadores sobre as terras descobertas por oito anos. Assim, para a autora, o memorial indicaria as pretensões do piloto na exploração do Pacífico que justificaria, assim, a amplitude territorial presente nos acordos com seus armadores e na capitulação com o rei.⁵⁷³

O último documento investigado por Gandini, referente aos preparativos da viagem, as instruções – os quais qualifica como não assinadas e preparadas apressadamente. Essa fonte indicaria que o destino da expedição seria o mesmo de Caboto: a Especiaria. Como afirmado no início de seu artigo, as instruções de García seriam uma cópia descuidada daquelas do piloto maior. Todas as recomendações sobre o comércio com o Oriente, bem como sobre a procura pelas embarcações do comendador Loaisa e do paradeiro de Juan Serrano são conservadas. Para a historiadora, por terem sido redigidas após a partida do piloto, o valor normativo de suas instruções foi pobre – uma vez que elas

572 *Idem*, p.10.

573 *Idem*, pp.10-11.

não foram lidas pelo capitão da armada. Assim, conclui que o *vecino* de Moguer estaria autorizado a realizar explorações nas costas americanas do “Mar Oceano Austral”, tendo apenas que respeitar o Tratado de Tordesilhas (1494) e as áreas reservadas a outro explorador.⁵⁷⁴

Em sua conclusão sobre esses documentos que projetam a viagem de García, Gandini evidencia as carências de uma especificação maior acerca dos locais a serem atingidos pela expedição, como naqueles documentos da armada de Caboto. Para ela, os contratos com os armadores e a capitulação com o rei contemplaram objetivos difusos e amplos. Mencionam apenas a possibilidade de resgate, intercâmbios ou permutas sem identificação dos objetos, ou *cabalgadas*, incursões de caráter bélico. Considerando-se as limitações dessa armada, esse segundo objetivo seria de difícil realização. Assim, a falta de clareza dos objetivos da viagem reforçaria a ideia de que a armada do piloto tinha um viés prospectivo. Sua finalidade seria o descobrimento de territórios e a busca de oportunidades comerciais para a Casa de Contratação da Especiaria, em La Coruña, no cenário dinâmico do Mar Oceano Austral, onde proliferavam as feitorias portuguesas, desde a década de 1500. Com isso, ela afirma que García “(...) *no realizó un acto de desobediencia hacia sus armadores o el rey al internarse en el Río de Solís, como sí lo hizo Caboto, iniciando un largo conflicto que se extendería por buena parte de década de 1530.*”⁵⁷⁵ Como visto no tópico sobre Caboto, tal afirmação é válida dentro da lógica dos processos acusatórios sofridos pelo piloto maior, mas sua documentação contempla uma possibilidade de adentrar naquela terra firme. No caso de García, busca-se contribuir com esses estudos por meio da análise de sua documentação prévia a expedição.

Análise da capitulação que tratou da expedição de Diego García

Da mesma forma como procedido no estudo da capitulação do piloto maior, a análise da capitulação dos sócios de García com o rei incluirá os documentos que a precedem e também aqueles posteriores. Trata-se da seguinte documentação também analisada nos estudos expostos acima: o memorial de García; a capitulação com os armadores; e as instruções reais dirigidas a este. No memorial não datado, García dirige ao monarca seu desejo de realizar uma expedição no além-mar. Seus planos aparecem na introdução⁵⁷⁶:

574 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, p.11.

575 *Idem*, p.12.

576 Como esse documento contém partes corroidas, a transcrição apresentada baseia-se na versão de Gaspar Viñas e conta com notas de rodapé apresentando a versão de Medina sobre os trechos duvidosos, onde a leitura é dificultosa. Cf.: Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 660; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, pp. 171-174.

digo yo diego garcia” – Capitam he pelito⁵⁷⁷ de sus magestades que me obligo de buscar quien me arme... caravelas que seran menester para hir a descubrir el mar del sur passando el ...cho de magallanes y los tales armadores sean vassallos e moradores e naturales⁵⁷⁸ despaña dandome su magestad liçentia para yo⁵⁷⁹lo a descubrir y fyrmandome su magestad las Capitulaciones que y.....⁵⁸⁰ re por my y por los armadores que yo nombrare para hir conmygo y d...clarar es⁵⁸¹ la tierra que yo demandare para la conquista y la tierra que yo t..go⁵⁸² de nombrar a de ser pasando el estrecho corriendo por el norte que es.... de luengo de costa que se estiend. por todo lo que e..... luengo⁵⁸³ de costa quatrocientas leguas por que asta allio tressientas⁵⁸⁴ leguas de tierra por el oest çinente⁵⁸⁵ y cinquenta leguas que es a la buelta de la y estas navegaciones se entienden⁵⁸⁶ norte e suhr y lest obste^{587 588}.

No trecho, o piloto refere-se ao seu destino como sendo o “mar del sur” onde iria a descobrir após atravessar o Estreito de Magalhães, seguindo a derrota do falecido capitão português que nomeia esta passagem, para acessar o oceano Pacífico. Após comprometer-se a assinar a capitulação com o rei e ter o apoio dos armadores para viabilizar tal armada, o então pretendente a capitulante reafirma a opção de ir pelo estreito sul-americano que possibilita o acesso à costa ocidental americana e seguir pelo rumo ao norte. A passagem final, em que são mencionadas as navegações pelos quatro pontos cardeais, fornece a ideia de que a exploração não se resumiria a região costeira, mas seguiria até as possíveis ilhas localizadas ali. Essa disposição faz recordar a armada de Andrés Niño, que apesar do trajeto diferenciado, também contava com uma escala no Novo Mundo e, então, seguiria às ilhas das especiarias. Assim, a mescla entre a exploração das terras americanas e daquelas potenciais ilhas desconhecidas no oceano Pacífico não era uma novidade no projeto imperial hispânico.

O primeiro item do memorial traz mais detalhes sobre a pretendida expedição:

Ytem sabe v. al. que en esta corte truxe plata y senal de horo e cobre vna pieza de metal con dos obispos y padre Sancto asenaladas las figuras en la dicha pieza e yo fui muy bien enformado del medio que.. dio⁵⁸⁹ la dicha pieca que de donde lo abia avido e me dixo que lo

577 “piloto” na transcrição de Medina.

578 “...turales” em Medina.

579 Palavra não aparece em Medina.

580 A letra “y” não consta em Medina.

581 “... clarar é” em Medina.

582 “tengo” em Medina.

583 “todo lo .. luengo” em Medina.

584 “allí ... cientas” em Medina.

585 “oest oriente” em Medina.

586 “entremeten” em Medina.

587 “oeste” em Medina.

588 AGI, INDIFERENTE, 1203; transcrito em: Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 660; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, pp. 171-172.

589 “informado del indio que dió” em Medina.

avia av... de⁵⁹⁰ la parte del sur y yo sey bien de la parte que lo vuo⁵⁹¹ e estoy bien informado para en su tiempo e lugar e mas me obligo que descubriere todo lo suso dicho e creo que no avra honbre en españa que ose tomar tal cargo como este por que se los secretos altos e bajos que en esta navegation ⁵⁹² lo que yo pido a su magestad es lo siguiente. que la tierra que yo descubriere que la pueda yo y los armadores tener e navegar e gozar por tiempo y espacio de ocho años y se a dentender y se an de contar los dichos ocho años desde el dia que la armada saliere del puerto.⁵⁹³

As transcrições de diferentes autores do trecho acima podem gerar interpretações diversas sobre o texto original. García inicia afirmando que levou à corte de Carlos V prata, sinais de ouro e cobre, além de uma peça de metal com figuras nelas. Na sequência, segundo a transcrição de Gaspar Viñas, o piloto informa conhecer o meio pelo qual se deu a peça e onde havia sido feita. Seu local de confecção estaria localizada na “parte do sul”. Em Medina, o informante é transcrito como “o índio” e, assim, interpreta que Garcia o teria conhecido em sua viagem ao rio de Solís (1515-1516). Porém, em nenhum momento, mesmo considerando a versão do historiador chileno com termo “índio”, é explicitado que os objetos e as informações tenham sido dadas ao piloto exatamente naquele rio. Essas notícias poderiam ter sido dadas em outras partes da costa do Brasil.

Além do mais, a “parte do sul”, referida no trecho, parece estar vinculada ao topônimo “Mar do Sul”, uma criação do início do século XVI. De acordo com Carla Lois, esse foi o nome mais utilizado para referir-se ao atual Pacífico. Sua origem encontra-se na designação dada por Vasco Núñez de Balboa ao deparar-se com as águas do mar que banhavam as costas ocidentais próximas ao trópico, na região do istmo do Panamá.⁵⁹⁴ Assim, a correlação entre essa “parte do sul” e a costa ocidental da atual América do Sul faz sentido quando se leva em consideração o parágrafo inicial do memorial de García, em que ele se propõe a ir ao Mar do Sul, após passar pelo estreito de Magalhães. Na sequência, ele estipula o direito de exploração das terras que descobrir em oito anos.

O segundo documento referente à expedição do piloto é o *asiento* tomado por ele junto aos armadores Cristobál de Haro e o conde Fernando de Andrada, datado de 14 de agosto de 1525. Na breve introdução, um novo termo é utilizado para indicar o destino da expedição:

Con las condiciones que nos el conde Don Hernando de Andrada y Christóval de Haro, Rui Basante y Alonso de Salamanca nos conçertamos con vos Diego García, vezino de la villa de

590 “había habido de” em Medina.

591 “hubo” em Medina.

592 Em Medina, há a palavra “hay” nesse espaço.

593 AGI, INDIFERENTE, 1203; transcrito em: Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 660; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 172.

594 Carla Lois. *Plus Ultra Equinoctialem. El descubrimiento del hemisferio sur en los mapas y libros de ciencia en el Renacimiento*. Tesis de Doctorado, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 2008, p.184-185.

O uso de “mar Oceano Meridional” nesse *asiento* é um tanto quanto inusitado. Pois, como visto no documento precedente, García se propunha a realizar descobrimentos no “Mar do Sul” e nas “partes do sul” que, com a derrota estipulada e junto ao contexto do termo, corresponderiam ao atual oceano Pacífico, tanto em sua costa americana quanto na região das ilhas de Maluco. Nesse documento mantém-se um objetivo geográfico ligado a uma região oceânica, mas, desta vez, a designação utilizada é “Mar Oceano Meridional”. Por mais que a palavra “meridional” seja um sinônimo de “sul” podendo levar a interpretá-lo como equivalente ao “Mar do Sul”, faz-se necessário resgatar o sentido dessa designação no contexto quinhentista.

De acordo com Carla Lois, dentro da reformulação da imagem do mundo surgida a partir das navegações ultraoceânicas ocorridas no século XVI, houve uma alteração do entendimento acerca das massas de água outrora compreendidas como o grande Mar Oceano que envolvia a ecúmena. Novas massas oceânicas surgiram, dentre elas estava o *Oceanus Occidentalis*. Suas águas eram conhecidas por banhar a Europa e estendiam-se longitudinalmente, sendo esse oceano gradualmente identificado ao Atlântico Norte. Por outro lado, a parte meridional assemelhava-se àquele desconhecido e maravilhoso oceano primordial, uma vez que abrangia costas distantes e pouco exploradas. Não era apenas uma continuidade vertical da parte norte, mas, com sua localização e uma genérica alusão ao “sul”, o topônimo Oceano Meridional parecia que “(...) *se trataba de un topónimo cómodamente aplicable a todas las aguas, bastante indefinidas e imprecisas, del hemisferio sur o, más precisamente, a todas las aguas que estuvieran ubicadas ‘al sur del ecumene’*”.⁵⁹⁶ Ou seja, por ter um sentido abrangente à totalidade de águas da parte inferior do agora globo terrestre, a ideia de Oceano Meridional não estaria restrita aos limites do atual Atlântico Sul.

Essas considerações são fundamentais para avaliar o destino de García na capitulação com os armadores. A substituição de “Mar do Sul” por “Mar Oceano Meridional” denota um possível propósito de ampliação da área de atuação da expedição. Além disso, como apontado por Gandini, sua simples menção sem contar com a derrota a ser seguida, como apresentado no documento anterior, torna muito

595 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.27R; transcrito em: Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p. 165; Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p. 206; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 662; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 175.

596 Carla Lois. *Plus Ultra Equinoctialem. El descubrimiento del hemisferio sur en los mapas y libros de ciencia en el Renacimiento*. Tesis de Doctorado, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 2008, pp.145-146.

mais vago o espaço a ser explorado em comparação com àquele da capitulação de Caboto com os mercadores ou com o monarca.⁵⁹⁷ Segundo Demetrio Ramos, essa comparação de objetivos entre as duas expedições demonstra que no caso de García, havia uma repetição do modelo tradicional das viagens de descobrimento e resgate, uma vez que reaparecia o sistema de ir em busca da sorte, com tripulação reduzida e não ir aos locais de outros descobridores. No entanto, ressalta o autor, a grande diferença com essas expedições mais antigas é que a armada comandada pelo piloto de Moguer conta com um domínio dos armadores capitalistas.⁵⁹⁸

Mesmo diante da amplitude apresentada para os objetivos de García, a sua capitulação com os armadores parece tratar-se de uma expedição de passagem pela costa das terras do Brasil que, na sequência, rumaria ao Pacífico. Ao considerar o memorial anterior, a passagem pelo Estreito de Magalhães estava prevista na viagem. Além disso, como visto acima, essa armada sairia da Casa de Contratação da Especiaria, em La Coruña, instituição voltada ao mercado desses produtos já indicados em seu nome e criada para aproveitar a nova área acessada pela rota magalhânica. Acrescenta-se que, como afirmado por Medina, Cristóbal de Haro era tanto o *factor* dessa casa quanto um dos envolvidos na capitulação para a armada do navegador. Assim, mesmo a capitulação dos armadores com o piloto não apresentando um destino específico e trazendo várias referências geográficas que restringem ou ampliam a área de exploração, como fora interpretado por Gandini, essa comparação com os documentos anteriores possibilitaria precisar mais o destino buscado.⁵⁹⁹ As menções à costa do Brasil, destacados pela autora, parecem fazer sentido dentro das rotas que se dirigiam ao estreito e seguiam pelo Pacífico.

A primeira referência de Gandini para sustentar sua hipótese de um destino de García localizado na América do Sul baseia-se no sexto parágrafo dessa capitulação. Trata-se da repartição dos lucros do resgate, cavalgada ou de outra origem, em que, após a retirada dos direitos do rei e dos custos da viagem, ele “(...) *de vuestra capitania y pilotaje, y por la espiriencia que del dicho descubrimiento teneis...*” e que assim seria favorecido com a décima parte do montante.⁶⁰⁰ Concorda-se com a autora ao

597 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, p.9.

598 Demetrio Ramos. *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de “Descubrimiento y Rescate”*. Casa-Museo de Colón/ Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid: Valladolid, 1981, p.388.

599 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, pp.9-10.

600 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.27R; transcrito em: Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p. 166; Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p. 207; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 662; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 176.

tratar-se de uma possibilidade genérica de exploração, mas a experiência referida pelo monarca nesse trecho não parece abarcar uma exploração das “costas do Brasil” ou do “rio da Prata” ocorridas ao longo da viagem de Juan Díaz de Solís (1515-1516). Nesse momento da política imperial hispânica, esses espaços ainda não despertavam o interesse da Coroa. No caso específico do rio da Prata, as capitulações precedentes não trazem esse rio como um destino e tão pouco ditam instruções específicas para sua exploração. Então nomeado como “rio de Solís”, o curso hídrico não é mencionado nas capitulações de descobrimento após 1516, como nos casos daquelas de Magalhães, Caboto ou mesmo García.

Por outro lado, o “dito descobrimento”, citado por Carlos V, poderia ser interpretado como uma referência à contribuição do *vecino* de Moguer naquela armada de Solís, que objetivava alcançar uma passagem ao “Mar do Sul”. Esse esforço resultou em um acréscimo nos conhecimentos da costa sul-americana e contribuiu para uma ampliação das informações geográficas. Nesse sentido, o encontro inesperado daquele grande curso hídrico representou apenas uma etapa no esforço maior para o conhecimento de um acesso à região das especiarias. Por isso o monarca não menciona nenhum topônimo específico ao citar a experiência do piloto.

Demetrio Ramos acrescenta que poderia haver um intento secundário da armada de García em fazer uma escala no rio da Prata, mas que seu objetivo principal seria o Pacífico. O piloto fez queixas em sua *Relación* sobre ter levado uma nau inapropriada para a exploração daquele local, mesmo tendo advertido o conde D. Fernando e os responsáveis pela armada que tal embarcação era muito grande. Mesmo assim, ele não foi ouvido e teve que levar a nau. Esse contrassenso, explica o autor, só pode ser compreendido se o objetivo do piloto fosse, sem contar sua exploração do rio da Prata, continuar ao sul, da mesma forma como fez Magalhães.⁶⁰¹

O segundo trecho utilizado por Gandini para localizar um dos focos da expedição de García na costa brasileira é a referência aos papagaios e macacos, pois seriam animais encontrados ali. Por último, propõe que a procura por um dos sobreviventes da armada de Magalhães, Juan de Cartagena deixado, segundo o documento, nas “*espaldas da tierra del brasil*”, que seria a região patagônica.⁶⁰² Essas duas referências não excluem a previsão de que a armada seguiria ao estreito do continente, pois outras armadas também faziam escalas na costa ocidental da América do Sul.

601 Demetrio Ramos. *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de “Descubrimiento y Rescate”*. Casa-Museo de Colon/ Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid: Valladolid, 1981, p.394.

602 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, pp.9-10.

Em fevereiro de 1526, a capitulação de Fernando de Andrada e Cristóbal de Haro foi assinada com o monarca em Toledo. Nesse documento, o objetivo da armada novamente sofre alteração, mas a referência oceânica é mantida:

Por quanto vos el conde don Hernando de Andrada y Chrisptóval de Haro, nuestro fator de la Casa de la Constratación de la Espeçiería, me hezistes relación que por nos serbir quereys hazer çierto viaje y descubrimiento en las nuestras Yndias del mar Oçeano dentro de los límites y tierras de nuestra demarcaçión y que para ello armariades, con las condiçiones que de yuso serán contenidas, una carabela de porte de çinquenta hasta sesenta toneles y un patax de veinte y çinco a treinta toneles, forneçidos de las cosas neçesarias, así de aparejos como de mantenimientos y otras cosas que se rrequieren para semejante viaje y descubrimiento; y que demás de la dicha carabela y patax enbiareis en pieças un bergantín de rremos para descubrir qualquier rribera por las partes do navegare, y me suplicastes y pedistes por merçed vos mandasemos dar liçençia y facultad para ello, e yo por vos hazer merçed tóbelo por bien y sobre ello mandé tomar con vosotros el asiento y capitulaçión siguiente.⁶⁰³

No início do trecho, a ligação de Cristóbal de Haro com a Casa de Contratação da Especiaria, em La Coruña, é explicitada. O que revela um interesse de atuação da expedição no arquipélago de Maluco, na região da especiaria. Na sequência, o monarca afirma que Andrada e Haro pretendem fazer uma armada de descobrimento a “*nuestras Yndias del Mar Oceano*” dentro de sua área determinada no Tratado de Tordesilhas (1494). A designação “*Índias del Mar Oceano*” reaparece e lembra o formato utilizado na época das viagens colombinas ou na capitulação com Juan Díaz de Solís. A recorrência desses dois topônimos sugere uma atuação da Coroa no sentido de familiarizar aqueles outros propostos nos documentos anteriores, “Mar do Sul” e “Mar Oceano Meridional”, aos seus próprios termos para a interpretação das novas áreas conhecidas no ultramar. Assim, Carlos V delimita a ação de García, nos termos geográficos familiares à Coroa, dentro do hemisfério hispânico. Porém, não há maiores detalhes acerca da derrota a ser seguida pela armada.

Outro ponto importante é a informação de que junto a caravela e o *patax*, que deveriam fazer parte das embarcações para a expedição, dever-se-ia contar partes de um bergantim junto com remos para ser utilizado no descobrimento de qualquer ribeira nas partes a serem navegadas. Essa possibilidade de atuação corrobora com as indicações presentes na capitulação dos armadores com García e em seu memorial, pois nesses documentos também consta que ao longo de seu trajeto, o capitão poderia explorar as áreas costeiras em busca de produtos lucrativos à Coroa. Não se pode esquecer que esse mesmo dispositivo – possibilidade de exploração de áreas ao longo do trajeto principal também estava presente na documentação que sustentava o projeto da expedição de Caboto. A

603 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.29R; transcrito em: Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p. 169; Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p. 209; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 661; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 182.

redação encontra-se diferente, visto que essa capitulação firmada com o monarca resultava das adaptações do próprio texto fornecido pelos candidatos a capitulante.

A possibilidade de explorar as ribeiras encontradas ao longo da viagem aparece reforçada no primeiro item dessa capitulação. O monarca relembra que o bergantim de remos serviria para “ (...) *descubrir qualquier rribera por las partes do nabegare, e que no hareis el dicho viaje e descubrimiento en las partes donde ovieren descubierto otros descubridores y tubieren asentado trato.*”⁶⁰⁴ É necessário destacar esse ponto, pois ao saber que a capitulação do piloto maior também estipula a exploração de locais ao longo de sua viagem principal, a entrada de García na bacia do rio da Prata infringiria essa regra que protege o descobrimento de outros agentes imperiais.

Além das referências à Casa da Especiaria, uma menção indireta nessa capitulação régia permite mais uma associação com a exploração das ilhas das especiarias e redondezas. No quinto item, que trata da cobrança dos tributos, ao referir-se aos produtos trazidos pela expedição e que forem contratados e comprados na Casa da Especiaria por cristãos: “(...) *les concedemos que de ninguna cosa, así de espeçeria como droguería e joyas de oro y plata e perlas e otras qualesquier cosas de qualquier calidad y condición que sean, que bengan de las dichas Yndias e tierras que con las dichas armadas se descubriere (...)*”⁶⁰⁵ pagarão somente a décima e o quinto real. Como visto antes, as especiarias eram produtos conhecidos por serem obtidos nas ilhas de Maluco. Sua citação junto aos negócios da casa de La Coruña possibilitam afirmar que o piloto de Moguer também pretendia alcançar aquelas paragens.

Por fim, o último documento que trata dos preparativos da expedição do piloto castelhano são as instruções dirigidas a ele. Como visto no primeiro capítulo, Medina considerou essas recomendações como erros daquele que o redigiu, pois, ao mesmo tempo em que definia as ilhas das Especiarias como o objetivo da expedição, as instruções contemporâneas destinadas aos contadores Juan de Sandoval e Gonzalo Hernandez fazem menção a “certas ilhas e terras que dizem da Prata no Mar Oceano”. O historiador as identificou como sendo a região do rio da Prata. Assim, ele vincula topônimos que, como

604 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.29R; transcrito em: Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p. 169; Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p. 209; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 661; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 183.

605 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.29R; transcrito em: Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p. 171; Marta Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p. 210; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 661; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, pp. 185-186.

explicado no primeiro capítulo, não parecem ser correlatos. Já Gandini considera as instruções de García como cópias descuidadas daquelas outorgadas a Caboto uma vez que conservam todas as recomendações de comércio com o Oriente, incluindo o dever de achar as navas da armada de Loáisa e Juan Serrano.⁶⁰⁶

Entretanto, mesmo sendo classificadas como cópias, essas instruções poderiam ser entendidas como um padrão régio que visava instruir as armadas destinadas à região de Maluco. Ao comparar ambos os documentos, as instruções dadas a Caboto e aquelas ao seu rival platino, constata-se que boa parte do segundo é similar ao primeiro. Como afirmou Gandini, em alguns momentos, há apenas algumas trocas na denominação da destinação: das ilhas de Tarsis e Ofir e outras para Maluco. Porém, uma análise desses trechos modificados ou acrescentados poderia fornecer mais pistas no sentido de compreender quais as normativas estariam sendo atualizadas visando regular as ações das armadas no Oriente.

As semelhanças entre as instruções aos dois capitães começam na parte introdutória. Naquelas dirigidas a García, a primeira diferença com as de Caboto é a indicação de onde partirá a armada, que nesse caso é a cidade de La Coruña. Modificação que revela a vinculação da armada à Casa de Contratação da Especiaria diferindo da outra, que, apesar das recomendações da capitulação para sair deste mesmo local, parte da Casa de Contratação de Sevilha. A segunda diferença encontra-se na destinação. Enquanto a viagem do piloto maior dirige-se àquelas ilhas e terras orientais, a armada de García rumo “(...) a cierto viaje e descubrimiento en las nuestras indias del mar oceano (...)”, a mesma referência geográfica utilizada na capitulação firmada com o monarca, com visto acima.⁶⁰⁷

Em relação aos 64 itens das instruções de García, a grande maioria é similar àqueles de Caboto. No entanto, doze deles diferem completamente, um possui redação semelhante, mas contém acréscimos e outro encontra-se incompleto. Os doze itens diferentes no documento do piloto de Moguer tratam de recomendações sobre as ilhas de Maluco⁶⁰⁸: 11º) o que deve ser feito após a chegada no arquipélago; 13º) instalação de uma casa próxima ao mar ou de uma ribeira para a realização do resgate; 14º) limpeza das naus para poderem transportar o cravo e outras especiarias; 15º) revisão da carga a ser feita por oficiais reais ligados à Casa de Contratação da Especiaria; 16º) proibição da tripulação saltar em terra para realizar negócios que prejudiquem o trato; 17º) caso haja necessidade de adereço ou carenagem das naus; 19º) verificação do preço do cravo com o rei da terra em que estiverem; 20º)

606 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, p. 11.

607 AGI, PATRONATO, 44, R.1; transcrito em: Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 656; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 190.

608 Os itens estão numerados de acordo com sua posição no segundo documento.

formas de contratar o *asiento* do cravo e das experiências do rei ou dos senhores da terra; 21º) risco de fogo nas casas feitas de palha; 22º) mais orientações sobre o comércio do cravo; 23º) casa a ser feita para as mercadorias; 24º) as mercadorias que estarão nessa casa.

Esses doze itens nas instruções de García consistem em um aprimoramento daquelas instruções feitas ao capitão veneziano. Há uma preocupação com o negócio do cravo demonstrado por um detalhamento acerca dos procedimentos a serem tomados em relação ao seu preço, além de seu armazenamento. Tal cuidado não está presente nas instruções do piloto maior, onde o cravo nem sequer é mencionado. Outro ponto importante são as orientações para a construção de um local a servir como ponto de comércio dos castelhanos naquelas paragens. Assim, esses novos itens demonstram a intenção do rei de que a nova expedição realizasse esses procedimentos no arquipélago. Isso corrobora com a hipótese de que também se esperava que ela rumasse ao oriente pelo estreito de Magalhães.

O 26º item das instruções de García, apesar das semelhanças com 24º item das instruções de Caboto, conta com consideráveis acréscimos textuais. Seguem-se ambos os textos começando pelo mais antigo e seguido pelo mais novo com os acréscimos/modificações em negrito:

*E por quanto la prencipal guarda e seguridad que ay en la dicha tierra donde aveys de ir son los navios que llevays, sereys avisados que sean de contino guardados por los capitanes e gente que les fuere necesario, con hazer sus velas de noche, rrepartidas por quartos como es la costumbre.*⁶⁰⁹ (24º item das instruções de Caboto)

*Por quanto la principal guarda E seguridad que ay en esas tierra[s] **de Maluco** donde Ansi aveis **de asentar el tracto de la esp^a [especiería]** sin los navios que vos han de quedar sereis avisado que sean de contino guardados por los capitanes E gente que les fuere necesaria con hazer sus velas de noche Repartidas por quartos como es la costumbre **y en tanto que la dicha cassa E asiento que Ansi fazieredes no sea tan fuerte que podais estar seguros no apartareis de vos los dichos navios por que ellos vos haran seguros si oviere alguna duda de flaqueza en tierra.***⁶¹⁰ (Negrito nosso. 26º item das instruções de García)

As inserções acrescentam a menção ao arquipélago das especiarias e também o trato delas, além da casa a ser construída para os negócios. Seriam orientações mais aprimoradas do que aquelas antes dirigidas ao piloto maior. O único item incompleto é o 27º que conta com um início semelhante ao 25º das instruções de Caboto. Assim, a presença de doze novos tópicos, além de um com acréscimos significativos, reforça o papel dessas instruções funcionarem enquanto uma revisão voltada ao aperfeiçoamento das ações dos agentes imperiais na região de Maluco.

609 AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1, imagen 90; transcrito em: Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 12. Doc. 562; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación universitaria, 1908, p. 33.

610 AGI, PATRONATO, 44, R.1; transcrito em: Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 656; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego García de Moguer ao Rio de la Plata*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, p. 204.

A expedição de García como imitativa daquela de Caboto

Em seu livro *Los Viajes Españoles de Descubrimiento y Rescate*, Demetrio Ramos interpreta a expedição de Diego García como sendo imitativa da expedição comandada por Sebastião Caboto. Para o autor, D. Hernando de Andrada, governador-geral da Galícia e responsável pela direção da Casa de Contratação de La Coruña, e Cristobál de Haro, mercador e feitor da mesma instituição, juntamente a Ruy Basanta, corregedor da cidade, e Alonso de Salamanca, apelaram à experiência do piloto de Moguer para enviarem uma expedição às Índias do Mar Oceano diante dos preparativos da armada do veneziano, em Sevilha. Com isso, a nova expedição seria imitativa e competitiva, pois era promovida pelos agentes interessados no desenvolvimento da casa de La Coruña. Assim, buscavam não apenas o êxito econômico, mas também a consolidação da nova entidade.⁶¹¹

Segundo Ramos, a pressa em armar essa expedição residia no seu conhecimento vago sobre uma localidade na costa pacífica da América do Sul, que estaria na iminência de ser atingida pela armada de Caboto. A capitulação assinada com o monarca parece ser uma tentativa do grupo promotor de tentar assegurar o monopólio do comércio com essas ricas terras e partes a serem descobertas por, pelo menos, oito anos. A titularidade da capitulação não com o piloto García, mas com Andrada e Haro, assinala o ponto culminante da dominação da empresa pelos representantes do grupo de investidores.⁶¹² Desse raciocínio, o autor deduz que a armada foi planejada pelos dois sócios como uma reação à empresa de Caboto e Lizaur, a ser montada em Sevilha e não La Coruña, quando se tratava de ir às ilhas de Maluco. Como opina Ramos, isso seria o sinal externo de um conflito profundo, representado por Lizaur. Sua reação, cujo objetivo seria desbancar os Haro da vantagem obtida com a criação da Casa da Especiaria, foi organizar a expedição do piloto maior com o mais amplo grupo capitalista com a integração de genoveses e florentinos junto aos alemães, flamencos e ingleses, mesmo diante da rivalidade entre esses dois grupos. Em consequência, Andrada e Haro contra-atacavam ao tentar ganhar de Caboto, até mesmo diante de um fracasso da expedição, o que levaria aqueles grupos capitalistas aliados a ele e Lizaur a terem que pactuar com os dois sócios nas condições que quisessem.⁶¹³

Por fim, Ramos faz uma nova interpretação para a divergência de datas relacionadas a partida da expedição de García, em 15 de janeiro de 1526, e a publicação da capitulação de Andrada e Haro, em 10 de fevereiro do mesmo ano. Para ele, o documento assinado tratou-se apenas de um ato formal,

611 Demetrio Ramos Perez. *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de "Descubrimiento y Rescate"*. Casa-Museo de Colon/ Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid: Valladolid, 1981, p.386.

612 Esse seria um antecedente do que ocorreria depois com Ehinger e Saylor, representantes dos Welser, no mesmo sistema transferido das viagens de descobrimento e resgate para a administração e governo da província concedida, no caso da Venezuela. Demetrio Ramos Perez. *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de "Descubrimiento y Rescate"*. Casa-Museo de Colon/ Seminario Americanista de la Univ. de Valladolid: Valladolid, 1981, p.388.

613 Demetrio Ramos Perez. *Audacia... Op. Cit.*, pp.389-390.

tendo em vista que a capitulação já estava decidida em 1525, e o prazo da partida seria setembro desse ano, em que foi redigida a minuta. Esse foi também o momento em que houve a confirmação do contrato de Caboto. Porém, por algum motivo, a assinatura da capitulação ocorreu apenas em fevereiro. Em relação ao início da expedição, aponta que não ocorreu com a partida, em 15 de janeiro, pois, como alegado por García, ele saiu de La Coruña para terminar os preparativos na ilha de La Palma, nas ilhas Canárias, onde permaneceu por um ano e meio. Essa ida até a ilha atlântica e a demora até o dia primeiro de setembro, quando começa o verão na parte sul, é interpretado por ele como parte de um projeto de esperar da armada de Caboto decidir sua derrota no Atlântico Sul, pois García seguiria depois e aguardaria o fracasso de seu rival para tirar proveito.

Parece sugestivo relacionar a organização das armadas de Caboto e García, com os seus preparativos ocorrendo no mesmo ano, 1525, e sua partida nos primeiros meses de 1526. A rivalidade entre os agentes ligados aos investidores das cidades de Sevilha e La Coruña em busca do lucrativo mercado das especiarias parece ser efetivamente o motor dos investidores dessas duas empresas. Mas atribuir a expedição de García como imitativa de Caboto parece desconsiderar o histórico recente da cidade galega. Deve-se ter em conta que tanto a expedição comandada por Esteban Gómez quanto a grande armada para a Especiaria, comandada por Jofre García de Loaisa, foram preparadas na Casa de Contratação de La Coruña. Instituição que buscava consolidar-se como organizadora das grandes viagens dirigidas ao comércio das especiarias, no Pacífico. O próprio Caboto foi advertido pelo rei para que, em seu retorno, desembarcasse o cravo ou qualquer outra especiaria na mesma cidade.⁶¹⁴ Parece existir não apenas uma briga entre os investidores de ambas as casas, mas, como afirmado também no tópico da criação da instituição voltada à especiaria, houve uma intenção do rei em direcionar esse comércio para a Galícia.

Nesse cenário, é a expedição de Caboto que rompe com a nova distribuição das áreas de destinação no além-mar, pois ele parte de Sevilha rumo ao Pacífico e, portanto, a cogitada reação de Haro e Andrada com a expedição de García pode ser explicada para manter esse monopólio. Destaca-se que, ao longo da organização e partida das duas armadas, as ações da frota comandada pelo comendador Loaisa ainda não eram conhecidas. Havia uma grande expectativa em seu sucesso na consolidação da posição castelhana diante dos portugueses, nas ilhas das Especiarias. Como visto no tópico específico, a armada de Caboto representava apenas um reforço da presença em Maluco, solicitado pelo rei, para uma tarefa já delegada à grande armada, além de aproveitar essa passagem para realizar o negócio do cravo e de outras especiarias. Somente depois disso, o piloto maior poderia rumar

⁶¹⁴ Real Cédula “Al mismo previniéndole que a su regreso que iba a emprender debia hacer la descarga de la armada en el puerto de la Coruña”. Cf. Jose Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile, 1908, p. 19.

aos descobrimentos daquelas ilhas míticas e do Cataio na região do Pacífico. Assim, interpretar que a expedição de García visava aguardar nas ilhas Canárias para averiguar a rota do piloto maior garantindo que ela não atingisse uma região dotada de prata e outras riquezas no Pacífico não parece muito plausível. Talvez houvesse sim uma sondagem, mas ela não teria a amplitude de verificar o itinerário do capitão rival.

3.4 O PROJETO DAS VIAGENS DE CABOTO E GARCÍA E OS PLANOS DA MONARQUIA HISPÂNICA NO ORIENTE

Este terceiro capítulo continuou a responder à questão fundamental desta tese: o porquê das expedições de Sebastião Caboto e Diego García terem desviado dos seus destinos originais asiáticos e no Pacífico para adentrarem o espaço platino e as consequências diretas desse ato. Assim, foram analisadas as rotas e os destinos nas capitulações dos dois pilotos e como eles se enquadram no horizonte de expectativas alimentadas por Carlos V para a região do oceano Pacífico, logo após a expedição que circum-navegou o globo. Em paralelo, atentou-se aos pontos em que a documentação permitia brechas para a exploração das regiões americanas situadas no caminho daquele destino.

A trajetória inicial de ambos os capitães foi fundamental para a compreensão de como relacionaram-se com a política hispânica nas viagens de além-mar. A origem da transferência do piloto veneziano da corte inglesa para a castelhana deu-se pelos assuntos náuticos e com a promessa de uma expedição voltada à aquelas partes, além da imagem de Sebastião Caboto como filho de um “descobridor” (ou mesmo como um) de novas terras no além-mar detinha um grande poder simbólico nas primeiras décadas do século XVI e somado ao interesse do rei Fernando nas viagens à Terra Nova justificariam a rápida integração do piloto veneziano ao reino de Castela.

Em 1515, Caboto fez um parecer sobre a posição do Cabo de Santo Agostinho, em que aponta a necessidade de uma viagem àquelas paragens para, então, determinar se ocorreu uma violação do tratado. No entanto, na falta dessa ação, optou por basear-se na autoridade de Américo Vespúcio, como também fez Juan Vespúcio. Esses dois pareceres divergem das ricas informações presentes no parecer de Andrés de Morales, baseado nos atos de descobrimentos de homens do mar, na autoridade de Juan Díaz de Solís – que ocupava o posto de piloto maior do reino – e em sua experiência. Nesses pareceres, as novas terras eram tratadas como localidades específicas, e não aglutinadas em um continente, como “Índias”, “Novo Mundo” ou até mesmo “*Castilla de Oro*”.

Dois anos após o falecimento de Juan Díaz de Solís no rio da Prata (1516), Caboto foi nomeado ao posto de piloto maior de Carlos V. No documento real, a justificativa usada para a manutenção desse

cargo é a boa navegação pelas “Índias, ilhas e Terra Firme do Mar Oceano”, termos geográficos semelhantes aos usados nas Capitulações de Santa Fé (1492). No entanto, além do oceano, estes locais passam a constar entre os títulos de terras dos soberanos. Com a morte do rei Fernando, também em 1516, houve o fim dos projetos a serem delegados a Caboto para uma viagem às Índias ou ao Bacalhau.

Seguiu-se com a análise do segundo capitão alvo do estudo de caso dessa tese, Diego García, que aparece em poucas fontes históricas e há o problema da homonímia apontado por Medina. Na sua capitulação, ele é referido como vecino de Moguer. O historiador chileno também o localizou em um pedido não datado em que García é tratado como capitão e piloto, além de constar informações sobre seus feitos, como sua participação no descobrimento do rio da Prata e do estreito que leva ao Mar do Sul. Apesar de Medina classificá-lo como sendo anterior a sua armada (1526), defende-se aqui que a presença do topônimo rio da Prata nessa descrição impede essa datação cogitada, pois nenhum outro documento anterior ao seu retorno e de Caboto da viagem ao rio da Prata utiliza esse topônimo. Por fim, García participou na armada de Juan Díaz de Solís (1515-1516), onde ele comandou uma das caravelas da expedição após o falecimento do capitão.

Essa armada foi uma das primeiras a atingir o rio da Prata, porém seu objetivo era alcançar um possível estreito ao sul do Novo Mundo, depois das notícias do descobrimento do Mar do Sul (Pacífico) por Vasco Núñez de Balboa, em 1513. Segundo a capitulação 24 de novembro de 1514, Solís deveria, portanto, contornar Castela de Ouro, colônia hispânica no norte da América do Sul, para circum-navegar essas terras em busca da passagem ao sul. Dessa forma, sua entrada pelo rio da Prata é um desdobramento desse objetivo maior que não foi atingido.

A morte de Solís e do rei Fernando, em 1516, causaram um arrefecimento da política imperial voltada ao envio de expedições para o reconhecimento das regiões costeiras do Novo Mundo, a primeira etapa de um projeto maior para alcançar as ilhas das Especiarias. Com Carlos V adotou-se o plano de atingir diretamente as especiarias graças a ideia trazida por dois novos súditos provindos do reino de Portugal, Fernão de Magalhães e Rui Failer. Os dois portugueses demonstraram aos conselheiros reais que as ilhas de Maluco se situavam na parte castelhana, definida pelo Tratado de Tordesilhas (1494), e como elas poderiam ser acessadas pela rota ocidental, sem passar pelos domínios portugueses. Após Magalhães insistir no projeto e contar com o financiamento de Cristóvão de Haro, Carlos V decidiu apoiar e custear parte da empresa.

A análise da capitulação assinada entre os dois portugueses e Carlos V, em 26 de março de 1518, demonstra seu objetivo de descobrimento da especiaria. A referência vaga ao destino além-mar da armada é seguida pela expressão “ricas especiarias”, o que permite situá-lo mais precisamente nas ilhas de Maluco. O quinto item capitulado traz mais um indício desse objetivo, uma vez que prevê a

possibilidade de domínio de mais de seis ilhas. Mesmo diante do provável conhecimento de Magalhães e da Coroa de Castela da região a ser alcançada no Pacífico, a presença de informações genéricas seria uma maneira de evitar os problemas diplomáticos com o reino de Portugal provenientes da discussão sobre o pertencimento do disputado arquipélago. Por outro lado, tal generalidade abria margem para que os súditos explorassem quaisquer localidades nas viagens marítimas ao ocidente. Diante disso, o monarca se viu obrigado a emitir um parecer exigindo a ida direta a Maluco e somente depois disso, era facultado o descobrimento de outros locais.

Com a conclusão da viagem de circum-navegação do globo, Carlos V procurou consolidar o caminho ocidental para as ilhas de Maluco e fortalecer suas relações com o sultão de Tidore, uma das principais ilhas produtoras do cravo, rival de Ternate, ilha aliada dos portugueses. Além disso, o monarca passou a incentivar expedições de descobrimento no Mar do Sul, além de buscar contato com o Catai [China]. No contexto peninsular, procurou negociar com o reino vizinho o reconhecimento do pertencimento do arquipélago de Maluco em sua área definida no acordo de Tordesilhas (1494), além de criar a Casa de Contratação da Especiaria, em La Coruña, dedicada ao comércio e o descobrimento na área do Pacífico.

Depois da partida de Magalhães, a armada de Andrés Niño também foi convocada para assegurar o descobrimento das ilhas de Maluco pela coroa de Castela. Na capitulação dessa armada, é informado que a partida ocorreria nas costas pacíficas da Terra Firme, atual Panamá, com embarcações construídas ali. Apesar de não constar a ida até as ilhas de Maluco, a presença da rota no Mar do Sul e a descrição dos produtos a serem encontrados nelas, como as especiarias, denunciam tal intenção. Além de ter outros itens cobiçados (ouro, prata, pérolas e pedraria), que sugerem uma exploração de locais asiáticos, segundo autores como Marco Polo. A expedição enfrentou problemas na região panamenha e somente em janeiro 1522 conseguiram colocar quatro embarcações no mar. Elas recorreram apenas 350 léguas na costa da Nicarágua.

Em setembro, após os sobreviventes da expedição de Magalhães retornarem a Sanlúcar de Barrameda, Carlos V e sua mãe, dona Juana, outorgaram uma capitulação aos armadores que era destinada à organização de uma grande armada para Maluco. A narrativa dos soberanos na capitulação funciona como uma estratégia de legitimação de posse daqueles locais diante dos rivais lusos. Destaca-se ainda a exigência para que a grande armada deveria ser comandada por um cavaleiro principal da monarquia hispânica, oficiais reais, um governador e um lugar-tenente geral para administrarem as ilhas. O destino estipulado são às ilhas de Maluco, mas incluem-se outras e quaisquer ilhas e terra firme descobertas e por descobrir nos limites do reino de Castela. Não é especificado que essa área estaria situada após a passagem pelo estreito de Magalhães. A designação “terra firme”, além de significar uma

área continental qualquer, poder-se-ia referir-se ao local de colonização hispânica no norte da América do Sul, podendo ser entendido como a própria América. Os produtos a serem encontrados na viagem seriam especiaria, drogaria, ouro, prata e outros.

A historiografia dedicada a Caboto não explorou devidamente a relação entre a convocação dessa grande armada para as especiarias e as ligações simultâneas do piloto maior com o reino da Inglaterra e a República de Veneza. A capitulação propagandeada pelo monarca exigia a presença de um cavaleiro principal de seus reinos, possuidor do hábito de uma das ordens religiosas locais. Caboto não preenchia esses requisitos e, diante da iminência do descobrimento de ilhas no Pacífico, optou por valer-se de sua relação de natural de Veneza como um fator para o convencimento dos representantes da república italiana a apoiarem sua proposta de viagem às Índias, em fins de 1522 e 1523. Desde sua admissão como súdito do monarca castelhano, o veneziano pretendia comandar uma viagem marítima de descobrimento e até aquele momento, ela não havia sido realizada. Essa necessidade parece ser motivadora de seus contatos com o reino inglês e a república italiana, muito mais do que um anacrônico sentimento nacional.

A chegada dos sobreviventes de Magalhães e a rápida convocação da grande armada para Maluco motivou a reação do governo português. A junta de Badajóz-Elvas (1524) procurou negociar um acordo entre as partes por meio da convocação de marinheiros e letrados que discutiriam a aplicação da linha demarcatória visando identificar a quem pertenciam as ilhas disputadas. Caboto, junto ao frei Tomás Durán e Juan Vespúcio, auxiliou na elaboração do parecer castelhano. Segundo Ricardo Cerezo Martínez, havia uma tentativa de conformação dos dados ptolomaicos, que favoreciam os interesses castelhanos, com aqueles trazidos pelos sobreviventes da armada de Magalhães. A península de Catigara foi associada ao padrão encontrado nas ilhas de Maluco e, dessa forma, concluiu-se que estavam na área reservada ao reino de Castela.

No intuito de assegurar o arquipélago, Carlos V também investiu na criação da Casa de Contratação da Especiaria, em La Coruña, voltada aos produtos encontrados nas Índias Orientais. Além dos interesses dos nobres galegos, comerciantes castelhanos e do governo do conselho local, a implantação da nova instituição era apreciada pelos comerciantes de Bruges e Antuérpia, e os parentes do monarca. Além dos fatores estratégicos da cidade de La Coruña: entre Portugal e Flandres; ter uma Real Audiência; e a presença de um governador e casa da moeda. Soma-se a questão religiosa, pois acreditava-se que o sucesso da viagem da armada de Magalhães devia-se ao seu patrono, o apóstolo Santiago. Por outro lado, a adoção do hábito de Santiago serviu para suplantar a origem portuguesa do capitão. A Casa da Especiaria também se voltava ao descobrimento e ocupação da área ultraoceânica acessada pelo estreito de Magalhães. Uma região a ocidente já entendida como diferente das Antilhas e

da Terra Firme. Com tal instituição, pretendia-se uma nova colaboração entre agentes públicos e privados, principalmente os financiadores alemães representados por indivíduos como Cristobál de Haro. Em paralelo, buscava-se romper o monopólio sevilhano e vencer a resistência privada na participação das armadas para Maluco.

Em paralelo à junta de Badajós-Elvas, outra expedição era preparada para ser enviada às ilhas das Especiarias, sob seu comando estava o piloto português Estevão Gomes. Em março de 1523, Carlos V concedia a capitulação para sua armada. Segundo esse documento, o capitão destinava-se ao Cataio e às ilhas e províncias ainda não descobertas, localizadas no caminho até aquelas disputadas ilhas e possuíam muita riqueza em ouro, prata, especiarias e drogaria. A falta de um detalhamento da derrota levou Medina a conjecturar que ele atingiria o Pacífico pela América do Norte, pois não há menção ao estreito de Magalhães. O depoimento de Pedro Mártir de Anglería acrescenta o pensamento contemporâneo sobre a busca de Gomes que seria de outro acesso ao Cataio, localizado entre os Bacalhaus e a Florida, e com a informação de que seu destino é comumente é referido como sendo o Grande Cã. Assim, tanto a capitulação de Gomes quanto o registro de Anglería, que retomam o uso de topônimos utilizados desde as viagens colombinas, descrevem a busca de uma conexão por um estreito mais próximo das Índias Orientais. Com o fracasso desse objetivo, a expedição de Gomes (3 de agosto de 1524 a junho de 1525) não cumpriu seu objetivo no oceano Pacífico. Portanto, a viagem ao Cataio e a descoberta de ilhas desconhecidas naquele oceano estavam disponíveis a outros capitães.

Antes do retorno de Gomes ao porto de La Coruña, a Real Cédula de 5 de abril de 1525 acelerou a preparação da grande armada dirigida ao arquipélago da especiaria pelo estreito de Magalhães. Frei García Jofre de Loaisa, comendador da Ordem de São João, foi nomeado o capitão geral da expedição e governador e Justiça Maior de Maluco.

Na sequência, analisou-se a contribuição de alguns estudos das capitulações do piloto veneziano e de García assinadas com o monarca. José Toribio Medina inicia o estudo da capitulação de Caboto apresentando a proposta não datada de Diego de Covarrubias e Alonso de Almotar para o descobrimento da Especiaria e às ilhas de Maluco e Vandán. Ela seria anterior a partida da armada de Loaisa, pois Covarrubias embarcou como feitor geral. O objetivo não inclui os produtos a serem alvo do resgate, a citação de “Especiaria” é feita somente como topônimo. Sobre a capitulação de Caboto, assinada em 4 de março de 1525, Medina crê que, por ser estrangeiro e pelas suspeitas de sua relação com o embaixador veneziano, o piloto maior optou por propor a viagem marítima junto a Francisco de Lizaur, em uma escritura pública. Já Demetrio Ramos acredita que Lizaur era quem necessitava dessa parceria, pois temia a descoberta de suas ligações com Flandres. No documento, Lizaur e Caboto solicitam licença para ir a “certas terras e ilhas”. Em relação a capitulação entre Carlos V e o

veneziano, Medina menciona seus capítulos e destaca a possibilidade de envio de embarcações, após passagem pelo estreito de Magalhães, para a governação de Pedrarias D'Ávila. Ele também faz um julgamento antecipado dos acontecimentos da expedição de Caboto por não contribuir com o “descobrimento do Chile”.

Juan Gil analisou um *asiento* de Caboto com comerciantes sevilhanos, datado de 2 de dezembro de 1524. Ele seria resultado do interesse dos mercadores genoveses em suplantarem Lizaar e financiar uma armada destinada a Maluco, após o sucesso do retorno da nau Victoria. Com uma estrutura e texto semelhante à capitulação com o monarca, assinada três meses depois, o autor avalia as diferenças entre ambos os documentos: a capitulação com o rei possui 22 capítulos enquanto aquela com os privados, 15. Os acréscimos relacionam-se: à proibição de atingir terras pertencentes ao rei de Portugal; à contratação em região já povoadas somente com autorização do governador local; ao trato com os nativos; ao cumprimento do combinado pelo piloto maior. Os capítulos restantes possuem redação alterada ou são divididos em dois. No entanto, a base do documento ajusta-se fielmente ao teor da solicitação.

Outro ponto analisado por Gil refere-se à semelhança entre a capitulação de Caboto com aquela feita para a grande armada destinada à Especiaria, em que a primeira seria uma tentativa dos comerciantes italianos de receberem privilégios semelhantes aos concedidos na segunda aos Fúcares e Welser no comércio das especiarias. O documento assinado com Caboto possui ainda uma clarificação maior de pontos antes obscuros no documento de 1522. Para o autor, a figura de Caboto saiu engrandecida pela assinatura desse documento com o rei, enquanto seus sócios aparecem qualificados apenas como armadores. Quanto a concessão do monopólio comercial com Maluco, ela seria resultado dos méritos do piloto maior e não uma resposta a petição dos genoveses. A Caboto é concedido grande protagonismo, que Gil aponta ser o “pecado original” da falida expedição.

Maria Juliana Gandini apontou que, mesmo com uma intenção normatizante e instituinte das capitulações firmadas com a Coroa, elas não foram suficientes para manter o controle das ações dos homens em suas viagens oceânicas. Outros documentos também foram necessários, como as “instruções”, documentos que regulamentaram a viagem por meio de mecanismos e procedimentos mais precisos. Na comparação entre as instruções dirigidas a Caboto e depois García, a autora constatou que são quase idênticas, com a segunda sendo uma cópia apressada da primeira. Acrescentou-se ainda, os contratos entre os particulares que visavam os benefícios advindos das expedições e estabeleciam contratos antes da assinatura da capitulação com o rei. Seria o caso do contrato de Caboto com os mercadores sevilhanos e dos armadores com García, que assinaram a capitulação com Carlos V. A autora conclui que a missão de Caboto possuía uma dupla finalidade: o

comércio com o oriente e a exploração das ilhas asiáticas e também da costa ocidental da América. Por outro lado, as “instruções” de setembro de 1525 direcionadas ao capitão para serem aplicadas ao longo da viagem proibiam o acesso às terras lusas, além de definirem as formas de realizar consultas e decisões, regularem o trato com os nativos e, por fim, solicita-se, caso necessário, o auxílio à armada de Loaisa em Maluco e o resgate de Juan Serrano, na costa sul-americana.

A partir desses estudos, voltou-se para a análise da capitulação de Caboto e das fontes correlacionadas. O documento mais antigo seria o acordo entre Lizaur e Caboto, obtido por intermédio da carta escrita por Carlos V em 1526, em que ambos propõe atingir certas terras e ilhas através de uma expedição de descobrimento. No *asiento* de Caboto com os vários comerciantes sevilhanos, de 2 de dezembro de 1524, o destino pretendido são as partes das ilhas de Maluco, a terra firme e outras ilhas. O termo “terra firme” permite incluir as terras ocidentais recém-descobertas, a América, como possível alvo da expedição de Caboto. Os produtos a serem resgatados são o ouro, a prata, as pedras preciosas, as pérolas, a drogaria, as especiarias, as sedas, os brocados, além de objetos de valor. Alguns desses bens poderiam ser encontrados no Novo Mundo. O terceiro item acrescenta detalhes da derrota: as ilhas de destino serão atingidas, após passagem pelo estreito de Magalhães. Como no documento anterior, o arquipélago das Especiarias é associado aos feitos dos tripulantes da viagem de circum-navegação, enquanto as ilhas de Tarsis, Ofir, Cipango e a terra do Cataio Oriental ainda estão por descobrir. As duas últimas linhas permitem a realização do resgate de produtos achados tanto nas ilhas mencionadas como em quaisquer outras ou em terra firme achadas ou descobertas. Esse ponto não foi devidamente explorado pela historiografia dedicada a Sebastião Caboto, com a exceção de Demetrio Ramos.

A capitulação assinada com o monarca, em 4 de março, reapresenta os pontos do documento anterior inserindo algumas alterações. As palavras do monarca são dirigidas a Caboto e não aos mercadores. O destino é levemente alterado: no lugar de ir em demanda “das partes das ilhas de Maluco...”, aparece “das ilhas de Maluco...” o que indicaria não apenas uma passagem pelas proximidades dessas ilhas, mas a obrigação de ir diretamente ao arquipélago. Essa sutil alteração é coerente com a política imperial de Carlos V voltada para assegurar a presença castelhana no arquipélago disputado com os portugueses. Além disso, os feitos dos homens de Magalhães deslocados do terceiro item para serem apresentados logo na introdução, o que sugere um fortalecimento da imagem da Coroa e seus súditos na revelação daquelas distantes localidades.

Em relação à sequência de destinos da armada de Caboto, Demetrio Ramos aponta que o plano do capitão era: 1º) uma viagem segura às ilhas de Maluco para assegurar essa posição, respeitando a vontade de Carlos V, e praticar o resgate, segundo o desejo dos mercadores; 2º) rumar ao descobrimento da terra do Cataio e das ilhas de Cipango, Társis e Ofir, objetivo original de Caboto.

Quanto a essas duas últimas ilhas, Ramos acredita que se localizariam entre a ilha das Especiarias e a Ásia. Por outro lado, Juan Gil defende que a visão de Caboto estaria representada no exemplar cartográfico enviado por Robert Thorne ao reino inglês, em 1527, onde essas ilhas aparecem ao lado de Maluco e ao sul da Ásia. O autor propõe a autoria do veneziano, porém a falta de Cipango, um dos alvos centrais de sua armada seria desfavorável a essa hipótese. Porém, a influência de Caboto na concepção do mapa de Thorne deve ser melhor investigada.

De volta a capitulação de Caboto com o rei, ela repete a possibilidade do resgate tanto nas ilhas ou terra firme de destino quanto em outras achadas ou descobertas na viagem. Da mesma forma que na capitulação com os mercadores, a passagem pelo estreito de Magalhães não é uma pré-condição. Baseado nesse trecho do documento, Ramos defende que Caboto não rompeu os planos apresentados em sua capitulação. Além disso, acrescenta-se a essa conclusão do autor que a prata era um dos produtos a serem buscados ao longo da viagem.

No item 17 das instruções dirigidas a Caboto, em 22 de setembro de 1525, também consta que caso a expedição aportasse em novas ilhas ou terras na área destinada ao reino de Castela, elas deveriam ser representadas em mapas e livros. Ao final do documento, é reforçado que caso sejam encontrados sinais de riqueza em outras localidades, o resgate poderia ser feito desde que não atrapalhasse a viagem principal. Mais uma vez, comprovou-se a possibilidade de os tripulantes perseguirem alguma riqueza a ser encontrada ao longo do caminho. Entretanto, em 24 de novembro de 1525, em consequência das notícias provindas de Maluco, Carlos V emitiu uma real cédula exigindo a ida direta da expedição de Caboto a essa localidade, o que revogou a possibilidade de exploração da costa ocidental da América do Sul, que estava estipulada na capitulação e poderia ocorrer após passagem pelo estreito de Magalhães. As novas instruções enviadas ao veneziano, em 24 de março de 1526, também alteram aquelas anteriores em alguns pontos, como a possibilidade de o voto do capitão contar por dois em caso de empate nas decisões sobre finanças e resgate.

De qualquer forma, a capitulação permitia a passagem em ilhas ou terra firme para a realização do resgate de produtos, como a prata. Isso corrobora com a alegação de Ramos sobre o capitão não ter rompido as instruções régias. Em sua opinião, entre os três objetivos distintos a serem realizados (do monarca/assegurar Maluco; dos mercadores/resgate das especiarias; de Caboto/descobrimto de ilhas ou terra firme), o desenrolar da expedição mostrou que o veneziano não era fiável aos objetivos de outrem e seu caráter descobridor prevaleceu mesmo que voltado à América do Sul.

Além disso, o estudo em paralelo da capitulação de Diego García e os documentos correlatos foram fundamentais para a compreensão de sua relação com aqueles referentes à armada de Caboto ao trazer mais detalhes sobre esse momento da política imperial de Carlos V e as particularidades de

ambas as armadas. Como estudado acima, sua origem encontra-se no memorial não datado, onde o piloto propõe comandar uma expedição ao Mar do Sul. Para Medina, sua datação seria anterior a 1525. Sem obter resposta, o piloto buscou parceiros, sendo um deles Cristobál de Haro. Esse último chamou atenção do historiador chileno, pois representou simultaneamente Carlos V, enquanto feitor da Casa da Especiaria, e a si mesmo, como investidor da armada e capitulante junto a Fernando de Andrada. Essa capitulação, assinada em 24 de novembro de 1525, também é inusitada, pois sua aprovação deu-se por uma real cédula, e o documento completo foi publicado somente em 10 de fevereiro de 1526, quase um mês após a partida de García. Medina ainda questiona a incoerência de datas expostas na sua *Relación* (1530), produzida em seu retorno a Castela.

Na sequência, acompanhou-se o estudo de Gandini sobre a capitulação de García, em que ela afirma que o espaço a ser explorado pela armada seria muito mais vago do que aquele do piloto maior, pois agora trata-se do “Mar Oceano Meridional”. Depois, ela cita duas passagens que permitem localizar a expedição na América do Sul, mas, a pedido do monarca, os locais são novamente ampliados. Para a autora, a origem dessa amplitude é o memorial em que o piloto demonstra o interesse na exploração do Pacífico. Suas “instruções” seriam cópias apressadas daquelas de Caboto e confirmariam que seu destino seria mesmo a Especiaria. Porém seu efeito seria pobre, pois essas instruções são posteriores a partida da expedição. A falta de clareza na descrição do objetivo da expedição levou a autora a concluir que este objetivo era prospectivo ou, dito de outra forma, descobrir territórios e buscar oportunidades comerciais para a Casa de Contratação da Especiaria. Ao final, Gandini considera que, diferentemente de Caboto, o *vecino* de Moguer não desobedeceu o monarca. No entanto, como demonstrado por Demetrio Ramos e melhor explorado aqui nesta tese, a capitulação de Caboto com o monarca também conferia a ele a exploração de locais ao longo de sua viagem.

Após verificar a bibliografia dedicada à capitulação de García e nos outros documentos relacionados, voltou-se à análise específica do destino e derrota presente nesses documentos. No memorial não datado, seu destino era o Mar do Sul, a ser acessado após passagem pelo estreito de Magalhães. Inclui também a exploração da costa ocidental americana e depois uma viagem em direção aos quatro pontos cardeais, o que sugere uma exploração de ilhas no Pacífico. No primeiro item do documento, o piloto afirma ter recebido sinais da existência de prata nas “partes do sul”. Esse dado foi interpretado como comprovação de sua pretensão em ir ao rio da Prata. No entanto, como demonstrado, em nenhum momento “partes do sul” parece ligar-se à ideia de um topônimo que ainda não existia. A relação mais coerente seria com “Mar do Sul”, que se referia ao Pacífico.

Na sequência, investigou-se o *asiento* de 14 de agosto de 1525 firmado por Haro e Andrada com o monarca, e García aparece apenas como o piloto da expedição. Um novo destino é colocado: o Mar

Oceano Meridional. Utilizou-se o estudo de Carla Lois, em que ela afirma que essa designação abrangeria não somente a parte sul do Atlântico, mas o oceano presente no hemisfério sul. Isso revelou haver naquela expressão uma pretensão para a exploração de uma grande área, o que Ramos considerou semelhante às propostas das primeiras viagens de descobrimento e resgate, observadas no segundo capítulo. Porém, partindo da análise do memorial, apontou-se que a saída da armada pela casa de contratação galega, voltada para as armadas que rumavam ao Pacífico, e a passagem pelo estreito de Magalhães estavam previstas. As menções à costa americana presente na capitulação estariam na previsão de uma escala na costa das terras do Brasil, segundo a derrota dos pilotos castelhanos que se dirigiam àquele estreito. Entende-se aqui que quando o monarca menciona a experiência de García “naquele descobrimento empreendido por Solís” seria sua contribuição muito mais no reconhecimento geral da costa sul-americana do que uma referência particular ao rio da Prata, que não é citado nem como “rio de Solís” como era conhecido.

Depois, passou-se a investigar a capitulação da armada de García, assinada por Andrada e Haro em fevereiro de 1526. O destino da expedição passa a ser as “nossas Índias do Mar Oceano”, uma atualização nos termos utilizados pela Coroa castelhana daqueles objetivos dos dois documentos anteriores. Destacou-se ainda a possibilidade de levar um *patax* para explorar ribeiras, uma similaridade com a capitulação de Caboto que permitia também a exploração das áreas costeiras até atingir o destino final. O quinto item da capitulação cita “especiaria”, o que sugere uma passagem pelas ilhas de Maluco e região, além do fato da armada sair da Casa da Especiaria.

As instruções destinadas a García foram o último documento referente à sua expedição analisado. Interpretou-se aqui que se tratava de uma atualização das recomendações destinadas ao trato das especiarias e a relação com os nativos das ilhas de Maluco. A comparação com as instruções dirigidas ao piloto maior demonstra que nos trechos alterados há uma grande preocupação com o negócio do cravo. São inseridos os procedimentos a serem tomados em relação ao seu preço e armazenamento, além da construção de locais para o seu armazenamento. Tais acréscimos corroboram a hipótese de que se esperava que sua armada passasse pelas ilhas das Especiarias.

Em seguida citou-se Ramos, autor que interpretou a expedição de García como sendo imitativa daquela de Caboto, pois Hernando de Andrada, Cristóbal de Haro, junto a outros agentes ligados à Casa de Contratação da Especiaria enviaram a nova expedição quando Caboto se preparava para realizar a sua. As duas armadas representariam um conflito de interesse relacionado ao monopólio das especiarias, em virtude da armada do piloto maior reunir genoveses e florentinos junto aos alemães, flamencos e ingleses. Isso gerou descontentamento em Haro e Andrada que tentaram enviar o piloto castelhano para inviabilizar aquela armada e retomar o interesse dos investidores. Ainda para o autor, a

divergência entre as datas da partida de García justifica-se por ter aguardado em La Palma, nas Canárias, a passagem e o posterior fracasso da expedição de Caboto.

Diante dessa interpretação, ressaltou-se que esse tratamento da armada de García desconsidera as expedições anteriores partidas da cidade galega, como aquelas comandadas por Esteban Gómez e Loaisa. Caboto também foi notificado de que deveria retornar à Castela pelo porto de La Coruña, pois ali é que o cravo deveria ser desembarcado. Ou seja, havia um esforço real para emplacar a Casa da Especiaria naquele comércio, e, nesse cenário, a armada do veneziano buscou manter na instituição sevilhana os frutos de sua nova expedição. Ramos também não considerou o desconhecimento dos resultados da armada comandada por Loaisa, pois a ela competia ir até Maluco e garantir a sua posse para Castela, além de permitir a realização do resgate e ir em eventuais descobrimentos na região.

Assim, com o estudo metuculoso das capitulações de Caboto e García, no contexto da reorientação do projeto da monarquia hispânica em sua expansão marítima para as ilhas de Maluco, motivada pelo sucesso da armada de Magalhães/Elcano, demonstrou-se que ambas as armadas possuíam objetivos naquelas ilhas e outras do Pacífico, além de ser facultado o direito a ir em terras encontradas no caminho. Com isso, o próximo passo a ser investigado serão os motivos dos desvios das armadas e suas consequências diretas na apreciação dos espaços na costa sul-americana, presentes na documentação produzida ao longo das duas viagens.

PARTE III
A VIAGEM: ALTERAÇÃO DO ITINERÁRIO E NOVO
DESTINO

CAPÍTULO IV

– A PASSAGEM PELA COSTA DO BRASIL E A DECISÃO DO DESVIO: A INCURSÃO NA REGIÃO DO RIO DA PRATA E O ABANDONO DA IDA AO PACÍFICO –

O nome escolhido para o navio é uma homenagem a um dos grandes navegadores do século XVI: “O Caboto tem um significado especial porque foi um explorador no século XVI que foi mapeando a costa da América do Norte até o Canadá e o nome dele deu origem ao conceito cabotagem”

Thainara Gouveia e uma citação de Julian Thomas⁶¹⁵

¡El diablo anda con Caboto! ¡ No puedo ni nadie puede con él! ¡ He perdido mi libro!

Jose Toribio Medina Zavala⁶¹⁶

As duas epígrafes que abrem este capítulo relacionam-se às imagens produzidas a partir das ações do piloto Sebastião Caboto, no século XVI. Na primeira, há uma transcrição das falas presentes em um vídeo do *Youtube*, transmitido pelo “Canal Aquaviário”, exibido em 18 de maio de 2013. Elas tratam do batismo do navio porta-contêineres “Sebastião Caboto”, realizado na cidade de Santos. A repórter Thainara Gouveia explica sobre a origem do navegador escolhido para nomear a nova embarcação e, na sequência, o diretor da empresa responsável acrescenta outros dados. O piloto veneziano é recordado pela viagem feita em 1497 pela costa norte-americana, comandada por seu pai, Giovanni Caboto, como visto nos capítulos 1 e 2, em que alegou ter participado. Após essa afirmação, ela aponta uma ligação entre o sobrenome “Caboto” e a técnica da cabotagem difundida no Brasil, uma hipótese sem a devida comprovação.⁶¹⁷ É curioso que nessas falas, produzidas durante a inauguração do navio de uma empresa envolvida com embarcações no país, não foi mencionada a expedição

615 Trecho transcrito do seguinte vídeo: Canal Aquaviario. “383 – Batismo do Navio ‘Sebastião Caboto’”. *Youtube*, 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=l6oLV5A1DMg>.

616 Guillermo Feliú Cruz. “Medina, el hombre”. In: Maury A. Bromsen (edit.). *José Toribio Medina, humanista de América*. Traducción del inglés por Raúl Silva Castro. Santiago de Chile/ Washington, USA: Editorial Andrés Bello/ Unión Panamericana, 1969, p.78.

617 Segundo o *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales* da França, o termo cabotagem deriva do francês “cabo” comprovado em fontes do século XVII, enquanto que “caboteus” (costear) teria uma origem mais antiga. A cronologia dos fatos relacionados à origem dessas duas palavras se opõe a uma derivação a partir do nome “Cabot”, referente aos dois navegadores italianos. Cf. “Caboter, verbe intrans.” *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*, 2012. Disponível em: <https://www.cnrtl.fr/etymologie/caboter>. Acesso em: novembro de 2021. De acordo com Céurio de Oliveira, o termo cabotagem refere-se a “navegação periférica (costeira, fluvial ou flúvio-marítima), entre portos do mesmo país”. O autor brasileiro também não estabelece nenhuma ligação entre esse estilo de navegação e os pilotos Giovanni e Sebastião Caboto. Cf. Céurio de Oliveira. *Dicionário Cartográfico*. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1890, p.49.

comandada por Sebastião Caboto (1526–1530) que passou pela costa brasileira, em locais como Pernambuco, São Vicente e a ilha de Santa Catarina. Inclusive, o uso deste último topônimo está diretamente relacionado a essa armada.

A segunda epígrafe foi retirada de um texto escrito por Guillermo Feliú Cruz. Ele descreve a reação emocionada de José Toribio Medina diante de sua tentativa de transcrever as fontes históricas produzidas ao longo da viagem do piloto maior de Carlos V. Ainda segundo o biógrafo, tal frase foi proferida durante um almoço em um hotel próximo ao AGI. Dona Mercedes, esposa do historiador chileno, ouviu seus lamentos sobre a dificuldade de leitura da documentação e o auxiliou nessa tarefa. Ela calcou o documento em folha de seda, dobrou o tamanho das letras e as leu através da luz, sem dificuldade. No entanto, ainda faltava um signo raro, semelhante a uma abreviação, que confundia a todos os que tentavam ler essa fonte. Ela solicitou documentos da mesma época, nos quais a letra era mais clara e o cabeçalho era semelhante à grafia daquele documento. Então, finalmente conseguiu ler: “*En el puerto de San Salvador, a doce días del mes de octubre de mil e quinientos e veinte nueve años, el muy magnífico señor Sebastián Caboto...*”. Feliú conclui que o nervosismo de Medina contagiou os paleógrafos do arquivo de Índias de Sevilha.⁶¹⁸

Esses dois casos refletem a sobrevivência das imagens construídas a partir de diferentes leituras das ações de Caboto enquanto capitão general de sua viagem marítima. Neste capítulo, buscar-se-á seguir com a investigação sobre o destino e as motivações para o desvio dessa armada e também daquela comandada por Diego García de seus objetivos asiáticos para adentrarem à região platina. O objetivo será analisar na documentação, produzida após a assinatura da capitulação e ao longo de ambas as viagens pelas costas das terras do Brasil, como foi descrito o objetivo das armadas e quais foram as justificativas que embasam a mudança de rota. Em paralelo, estudar-se-á as relações entre essa opção dos capitães das duas armadas, em fazer escala no rio da Prata, e a construção paulatina de topônimos associados a uma nova área de exploração, bem como acompanhar a movimentação de outros agentes da monarquia hispânica nessa costa e verificar as reações de Carlos V com as notícias sobre o rumo da expedição no contexto das negociações com os portugueses que culminaram no Tratado de Saragoça (1529).

O primeiro passo nessa investigação será recuperar e analisar os acontecimentos posteriores à assinatura das capitulações, com uso das reais cédulas, e também explorando o itinerário e os principais acontecimentos de ambas as expedições, tema este já explorado pela historiografia cabotiana – principalmente durante os conflitos ocorridos na viagem, como fora visto no primeiro capítulo. Na

618 Guillermo Feliú Cruz. “Medina, el hombre”. In: Maury A. Bromsen (edit.). *José Toribio Medina, humanista de América*. Traducción del inglés por Raúl Silva Castro. Santiago de Chile/ Washington, USA: Editorial Andrés Bello/ Unión Panamericana, 1969, p.78.

seqüência, estudar-se-á as representações dos dois destinos (projetado e atingido) na cartografia histórica produzida nos âmbitos da Casa de Contratação de Sevilha e de La Coruña, na década de 1520: o desenho da geografia sul-americana e do Pacífico antes e durante essas viagens. Após isso, deter-se-á na análise específica do conjunto documental conhecido e confeccionado ao longo da exploração marítima. Por fim, serão estudadas as reações dos monarcas Carlos V e dona Joana nas reais cédulas emitidas após a chegada dos emissários de Caboto e García em 1528. Eles trouxeram as notícias sobre os acontecimentos das expedições, principalmente a incursão ao interior do rio da Prata.

4.1 AS EXPEDIÇÕES DE SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA

Os últimos acertos para a viagem por meio das reais cédulas

As reais cédulas posteriores à capitulação do piloto maior com o monarca inserem a descrição de seus objetivos de forma diferenciada do que estava presente no acordo acertado em 1525. A análise dessas alterações contribuem para a compreensão de como os objetivos das armadas de Caboto e García foram interpretados de diversas formas, com a presença de novos locais de destino acrescidos ou descritos de maneira distinta.

Em 4 de março de 1525, mesmo dia da assinatura da capitulação com o monarca, um total de quatro reais cédulas foram expedidas. Elas tratam de medidas referentes ao despacho da armada e são dirigidas ao capitão general, aos oficiais da Casa de Contratação e a seus acompanhantes. Em 9 de março, Caboto prestou juramento e realizou um *pleito-homenaje* como fidalgo diante do secretário Juan de Samano. De acordo com o documento, esse ritual é uma obrigação para os líderes das armadas, em semelhantes viagens, a cumprirem as ordens de Suas Majestades estipuladas pelas capitulações, instruções e provisões.⁶¹⁹

Ao referir-se ao destino da armada, essas reais cédulas baseiam-se na descrição introdutória da acordo assinado com o rei. Porém, possuem pequenas alterações. De acordo com a primeira delas, a viagem deveria ir:

*(...) en demanda del Catayo Oriental y Tarsis y Ofir y Cipango y las islas de Maluco y á otras tierras é islas, segund que más largamente se contiene en cierta capitulación é asiento que con vos hemos mandado tomar para cargar en las dichas naos de oro, plata, perlas, piedras preciosas, droguería y especiería y cosas de valor que se hallaren en las dichas tierras y islas (...)*⁶²⁰

Comparado à capitulação assinada no mesmo dia, o trecho destacado revela algumas ausências

619 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp. 63-64; Os documentos transcritos podem ser conferidos no tomo II, pp.1-4.

620 *Idem*, p. 1.

e reordenação das palavras. A passagem pelo estreito de Magalhães não é informada. Os quatro destinos atribuídos a Caboto aparecem antes das ilhas de Maluco. Na relação de produtos a serem buscados, as pérolas, as sedas, os brocados foram suprimidos. As outras três reais cédulas resumem o destino em poucas palavras, respectivamente os documentos II, III e IV transcritos no *Cedulario* do livro de Medina: “(...) *á descubrir ciertas tierras é islas (...)*”; “(...) *á descubrir ciertas tierras é islas con Sebastian Caboto (...)*”; “(...) *hacer cierto viaje é descubrimiento en demanda de las islas é tierras de Tarsis e Ofir y el Catayo Oriental y otras islas é tierras (...)*”⁶²¹. Além disso, esses documentos utilizam três verbos que qualificam as ações da armada: “fazer viagem”, “descobrir ilhas e terras” e “ir em demanda”. Em contraste com estes, no juramento prestado pelo veneziano, seus objetivos são descritos de outra maneira: “(...) *y su capitán de Su Majestads mandan despachar por el Estrecho de Magallanes á la Mar de Sur (...)*”. O foco não é em atingir ilhas ou terras específicas, mas consta em seu itinerário a passagem pelo Estreito de Magalhães e o destino em uma área marítima, o Mar do Sul.

Deve-se frisar que a finalidade dessa documentação não é discutir o destino ou a derrota da armada. Nessas linhas introdutórias, o leitor é informado sobre os remetentes (os monarcas Carlos V e dona Juana), os destinatários (oficiais da Casa de Contratação, Caboto ou outros), e, por fim, as ações a serem cumpridas em prol da armada junto à exposição do local a ser atingido. Esse resumo, trata-se de uma interpretação da descrição do destino no documento capitulado com o soberano, que envolve a ida às ilhas de Maluco, e depois às ilhas de Tarsis, Ofir e Cipango e à terra do Cataio, além de incluir a possibilidade de exploração de quaisquer outras ilhas ou terra firme ao longo da viagem.⁶²² Como se demonstrou, essas informações são sintetizadas diferentemente nas reais cédulas e no juramento. Essas divergências revelam pouca clareza dos objetivos que a armada devia cumprir, sendo somente a destinação à região do oceano Pacífico um ponto em comum.

Nesse sentido, Rolando A. Laguarda Trías destacou os amplos poderes concedidos pelas capitulações assinadas, que permitiram a Caboto atuar conforme as circunstâncias o aconselhassem. Ele cita a seguinte passagem, fruto do questionamento do veneziano sobre seu destino: “(...) *considerando las partes que habeis de navegar y porque de acá principalmente no se puede decir ni sobre lo que en semejante viaje e navegación debeis hacer, así en lo de la navegación como en la manera de los*

621 Trechos transcritos em: José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.2-4.

622 Para conferir o estudo da capitulação assinada entre Sebastião Caboto e Carlos V, ver o capítulo III desta tese, no tópico “A análise da capitulação de Sebastião Caboto”; Para o documento original, ver: AGI, INDIFERENTE, 2495, L.1; transcrito em: Demetrio Ramos Pérez. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981, p.156; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*. Tomo I, 1908, p. 421; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 11. Doc. 554.

rescates y cargazón de las naos.” Para o autor, essa atribuição de uma liberdade de ação ao piloto maior justificou as decisões tomadas por ele ao longo da viagem e, em contrapartida, o fato de não ter sido devidamente punido e ainda ter retomado ao posto de piloto maior de Carlos V.⁶²³ Dessa forma, pode-se afirmar que as interpretações diversas sobre o destino, presente nas capitulações feitas pelos responsáveis pela confecção da documentação acima, também era partilhada pelo próprio agente a frente da expedição. Portanto, sua capitulação deveria fixar o destino, mas acabou dando margem a uma ampla interpretação, como verificada nos exemplos acima. Ou seja, assim como verificado por Gandini em seu artigo⁶²⁴, o documento capitulado não conseguiu imprimir um controle da Coroa sobre o local a ser atingido e, desta forma, as divergências suscitadas foram utilizadas pelos agentes do rei na viagem marítima.

Os preparativos finais para a saída da armada de Caboto

Na sequência dos preparativos para a expedição de Caboto, ocorreram diversas situações que foram registradas em um conjunto de reais cédulas e outros documentos. Como analisado no primeiro capítulo, Medina reconstituiu uma série de acontecimentos durante os preparativos, principalmente as desavenças entre o capitão geral e os deputados da armada. Segundo ele, um dos principais problemas eram as indicações de indivíduos para participarem da armada, em posições de destaque, feitas pelos deputados da armada ou pelos oficiais da Casa de Contratação.⁶²⁵ Tais pedidos geraram diversas queixas de ambos os lados, o que levou o soberano a comissionar um intermediador, Pero Suárez de Castela. Com esta medida, ele visava solucionar os problemas e findar os preparativos para a viagem. Por fim, Caboto aceitou a proposta de tornar Martín Mendez o tenente-general da expedição, uma escolha dos deputados, e, em contrapartida, não precisaria fazer grandes aportes de recursos no financiamento da empresa marítima.⁶²⁶

Segundo Medina, os responsáveis pela organização e despacho da armada foram Domingo de Ochandiano, Francisco de Santa Cruz, o pai de Alonso de Santa Cruz, e Francisco Leardo. Eles adquiriram três embarcações: a primeira, a nau capitã “Santa María de la Concepción”, com porte de

623 Rolando A. Laguarda Trías. “A expedição de Sebastião Caboto”. In: Max Justo Guedes (coord.). *História Naval Brasileira*. Vol. Primeiro. Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, p.305.

624 María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016.

625 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p.68.

626 *Idem*, p.84; Sobre o montante de recursos aplicados na armada de Caboto, o capitão general acabou por contribuir com a quantia média de 206.250 maravedis, enquanto Francisco de Santa Cruz, pai de Alonso, com a alta soma de 1.207.461 maravedis e a coroa, o maior aporte de recursos, com 4.000 ducados. Ver a tabela confeccionada em: Mariano Cuesta Domingo. “Protagonismo de Alonso de Santa Cruz en los descubrimientos”. In: _____. *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica*. Tomo I. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas/ Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”, 1983, pp.49-51.

150 tonéis; a segunda, a nau “Santa María del Espinar”, conhecida como “nau portuguesa” e a terceira, “La Trinidad” (120 tonéis cada). Logo depois, a caravela “San Gabriel” (35 a 40 tonéis), armada por Miguel de Rifos juntou-se as outras três embarcações.⁶²⁷ Após ser feita a carenagem, elas foram preparadas, equipadas e abastecidas com pão e vinho. Na sequência, os deputados da armada fizeram um informe, na catedral de Sevilha, visando angariar candidatos à tripulação com a seguinte remuneração mensal em maravedis: 200 aos marinheiros; 800 aos grumetes; 500 aos *pajes*.⁶²⁸ Os mestres e oficiais seriam pagos de acordo com os valores recebidos na viagem de Magalhães/Elcano acrescentando as quintaladas de direito, além de adiantarem o soldo em quatro meses.⁶²⁹

A real cédula de 27 de outubro de 1525 definiu a ordem de sucessão do posto de capitão general da armada para o caso de Caboto ou seus sucessores virem a falecer. O primeiro seria Francisco de Rojas, capitão da terceira nau, a *Trinidad*. Na sequência, Miguel de Rodas assumiria o posto. Ele havia sido mestre da nau *Victoria*, da armada de Magalhães, e embarcou nesta armada como piloto maior da nau capitã. Depois, seria Martín Méndez, que fora escrivão e contador da nau *Victoria*, ele obteve o posto de tenente de capitão general. Seguiu-se com Joán de Concha, contador da nau capitã e, na falta desse, assumiria Gonçalo Núñez de Balboa, tesoureiro da *Trinidad*. Depois ocupariam o posto, respectivamente: Miguel de Valdés, contador da segunda nau, a *Santa María del Espinar*; Hernando Calderón, tesoureiro da capitã; Juan de Junco, tesoureiro da segunda nau; Antonio de Montoya, contador da terceira nau; e por fim, Gregório Caro, capitão da segunda nau. Após esses capitães e oficiais, uma eleição decidiria o novo capitão entre os tripulantes restantes.⁶³⁰

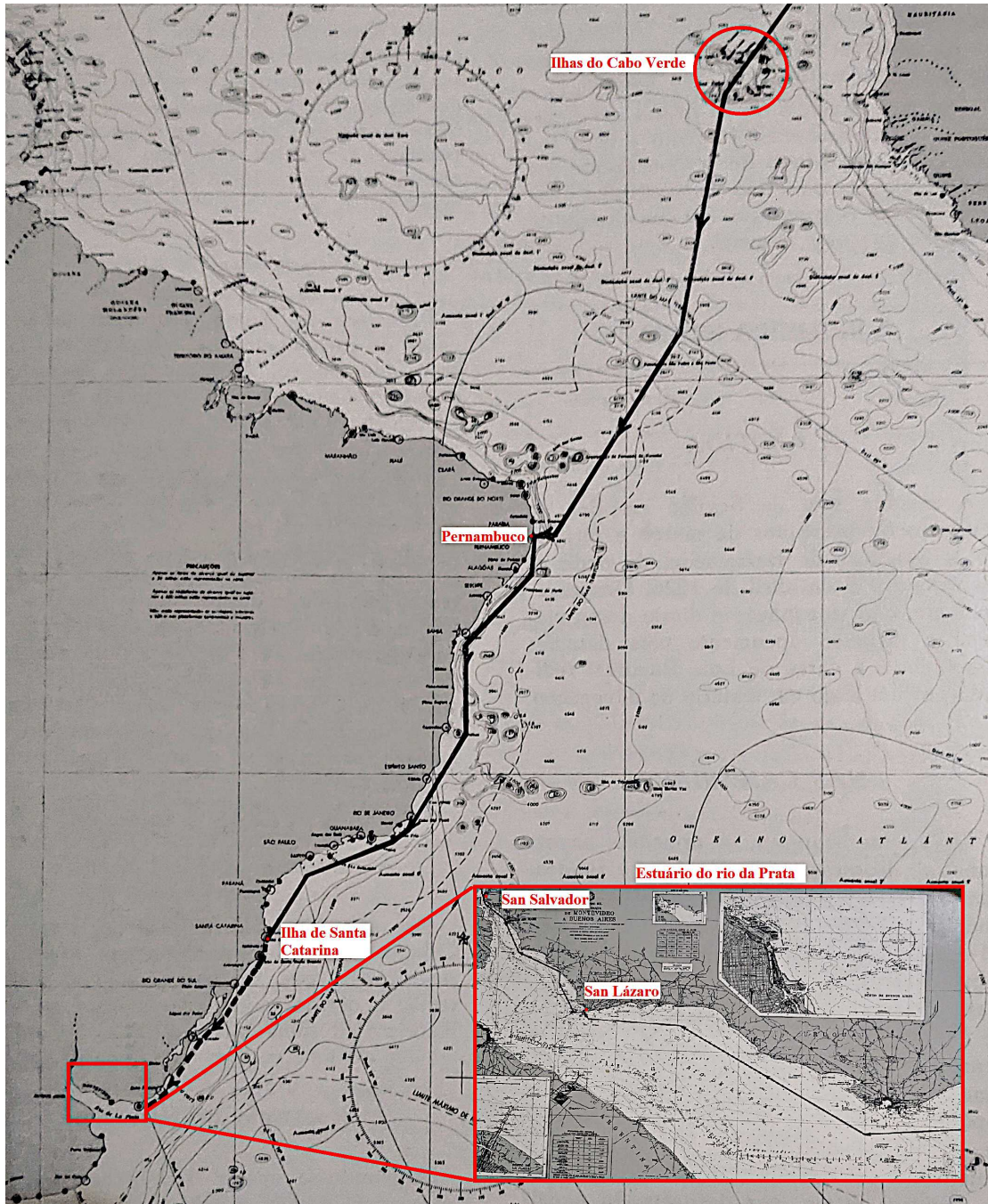
627 Segundo Iván Valdez-Bubnov, *tonel* era uma medida usada desde a meados do século XIV. Em fins do século XV, um tonel equivalia a duas *pipas* (ou barris) que podiam ser colocados no interior do casco. Nos portos andaluzes, as pipas possuíam a capacidade de 27 arrobas e meia. Iván Valdez-Bubnov. “Piezas, toneladas, quintaladas y arqueo en el Pacífico hispano. Fundamentos para una interpretación tecnológica de la construcción naval española en Asia entre los siglos XVII y XVIII”. In: Iván Valdez-Bubnov; Sergio Solbes Ferri y Pepijn Bradon (coord). *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*. México: Univ. Nacional Autónoma de México/ Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, p.373. Disponible en: <<https://bityli.com/l8AMP>>

628 De acordo com Delphine Tempère, como membros da “baixa tripulação”, os marinheiros, com idade entre 21 e 33 anos, tinham mais destreza e experiência em seu ofício. Os grumetes ou moços, com 15 a 20 anos, eram os novatos no ofício marítimo e deviam obedecer aos marinheiros. Já os *pajes* eram meninos, cerca de 10 anos, que se alistavam para irem aprendendo e ascendendo ao nível dos grumetes ou marinheiros. Ver: Delphine Tempère. “Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII”. *IBEROAMERICANA. América Latina - España - Portugal*, 2(5), 2002, pp. 103–120, p.107.

629 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I, 1908, pp.87-88; em relação ao termo “quintalada”, entre as definições explicitadas por Iván Valdez-Bubnov, a que mais se aproxima do contexto da primeira metade do século XVI é a de Veitia Linage. Segundo ele, quintalada seria uma compensação de 2,5% do montante líquido do frete pagos no comércio atlântico. Cf. Iván Valdez-Bubnov. “Piezas, toneladas, quintaladas y arqueo en el Pacífico hispano. Fundamentos para una interpretación tecnológica de la construcción naval española en Asia entre los siglos XVII y XVIII”. In: Iván Valdez-Bubnov; Sergio Solbes Ferri y Pepijn Bradon (coord). *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*. , 2020, p.373.

630 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II., 1908, p. 47.

Figura 6: Mapa com destaque da rota da expedição de Sebastião Caboto (1526-1528)



Fonte: Adaptado pelo autor com base em dois mapas produzidos por Triás. Fonte: Rolando A. Laguarda Triás. “A Expedição de Sebastião Caboto”. História Naval Brasileira. Primeiro Volume. Tomo I. Rio de Janeiro, 1975, pp. 309 e 321.

Dessa hierarquia de sucessão, o historiador chileno destacou a posição ocupada por Rojas a frente de Martín Méndez, o preferido pelos deputados da armada. Também observou que o último lugar entre os nomeados pertencia a Gregório Caro, o capitão da segunda embarcação, sendo precedido por vários oficiais reais, como tesoureiros e contadores. Ele atribui esse desmerecimento à falta de confiança dos conselheiros reais em Caro, que teria ganhado sua posição apenas por ser parente do bispo das ilhas

Canárias.

A essa análise de Medina, acrescenta-se que o grande polarizador dos conflitos com Caboto durante a viagem, Francisco de Rojas, era o primeiro na sucessão. Consequentemente, isso contribuiria para fomentar um receio por parte do capitão que somar-se-ia a outras questões. De volta a Medina, antes da partida, alguns capitães – como Rojas – e pessoas principais da armada se reuniram no monastério de San Pablo de Sevilha.⁶³¹ Alonso de Santa Cruz era um deles.⁶³² Ao tomar conhecimento dessa reunião, o relacionamento entre o capitão e esses indivíduos ficou ainda mais estremecido, pois o primeiro considerou o encontro como uma tentativa de complô contra ele.

Diante da falta de um registro oficial para a data da partida da armada de Sevilha, Medina utiliza o dia da entrada de Carlos V na cidade, em 11 de março de 1526. Momento em que a armada se encontrava em Sanlúcar de Barrameda. Portanto, a partida de Sevilha teria ocorrido antes dessa dia. O monarca aproveitou para advertir sobre a manutenção das posições estabelecidas por ele e impedir que irmãos fossem em um mesmo navio, caso dos irmãos Balboa. Em 3 de abril de 1526, a armada partiu de Sanlúcar de Barrameda com aproximadamente 210 homens.⁶³³

O itinerário e acontecimentos da armada

Em seguida serão apresentados três quadros contendo os principais movimentos realizados pelas armadas de Caboto e García desde a saída do reino ibérico, a passagem atlântica, a escala na costa das terras do Brasil e a imersão no espaço platino. A fonte empregada para elaborar essa datação é o livro de Medina sobre Caboto, que também originou um resumo da viagem, presente na parte anexa desta tese.⁶³⁴ O objetivo é apresentar um panorama das principais movimentações e acontecimentos da expedição. Em paralelo, também se apresenta um mapa temático destacando o itinerário da expedição que consiste em uma adaptação de dois mapas de Rolando A. Laguarda Trías sobre a viagem dos capitães enviados por Carlos V (fig. 1). Ele funciona enquanto uma exposição geral da provável derrota e uma suposição sobre a localização espacial das bases de Caboto na costa das terras do Brasil e na região platina, a exceção do forte de *Santcti Spiritus*.

631 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908.

632 Sobre a passagem de Alonso de Santa Cruz, futuro cosmógrafo de Sua Majestade, que embarcou na expedição de Sebastião Caboto com apenas 20 anos de idade, ver: Mariano Cuesta Domingo. “Protagonismo de Alonso de Santa Cruz en los descubrimientos”. In: _____. *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica*. Tomo I. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas/ Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”, 1983, pp. 43-58.

633 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.100, 104-108.

634 *Idem*, pp. 93-97.

Quadro 1: Armada de Sebastião Caboto: saída da Espanha ao rio da Prata

Ano	Mês/dia	Acontecimento
1526	3 de abril	Partida do porto de Sanlúcar de Barrameda;
1526	10 de abril	Atingiram a ilha de Palma, nas ilhas Canárias;
1526	28 de abril	Saíram dali e rumaram ao arquipélago de Cabo Verde;
1526	3 de junho	Atingiram a costa das terras do Brasil, acima do Cabo de Santo Agostinho;
1526	5 de junho	Chegada às paragens de Pernambuco, onde havia um forte com um feitor e 12 pessoas;
1526	29 de setembro	Partiram desse forte em busca da ilha de Santa Catarina; o português Jorge Gómes aderiu à armada e seguiu viagem;
1526	16 de outubro	Tormenta atingiu a armada e se abrigaram na Ilha <i>Buen Abrigo</i> , localizada após o Cabo Frio;
1526	18 de outubro	Prosseguindo com a viagem, encontraram uma ilha que foi chamada de “Reparo”;
1526	19 de outubro	Observaram uma montanha e depois uma canoa com indígenas avisou sobre a presença de cristãos na região;
1526	20 de outubro	Canoa com indígenas e um cristão foi a bordo da nau capitã e informaram sobre a armada de Loaisa ter se desbaratado no estreito de Magalhães e o sobrevivente chegou ali há três meses com outros 14 companheiros da nau <i>San Gabriel</i> ; No interior das terras estariam dois naufragos da armada de Solís (1515-1516): Enrique Montes e Melchior Ramírez; Caboto mandou contactá-los e, em seguida, soube notícias destes dois;
1526	28 de outubro	A nau capitã colidiu com a ponta da ilha de Santa Catarina e tombo lateralmente enchendo-se rapidamente de água;
1527	7 de fevereiro	O processo de calafetar a galeota, que foi construída para a exploração do rio Paraná, havia sido concluída há alguns dias; Martín Méndez e Francisco de Rojas foram direcionadas à ilha de Santa Catarina e deixados nela junto aos indígenas locais. No dia seguinte, o piloto Miguel de Rodas também foi abandonado ali.
1527	6 de abril	Chegada no porto de San Lázaro, já no estuário do rio da Prata. Encontro com Francisco del Puerto, sobrevivente da armada de Solís, que deu detalhes sobre como encontrar a prata. Caboto deixou duas naves em San Lázaro, sob os cuidados de Antón Grajeda e partiu a para encontrar o rio Paraná. Grajeda encontrou um local próximo a boca de um arroio, onde fundou o porto de San Salvador;
1527	8 de maio	O bergantim <i>San Gabriel</i> e a galeota <i>Santa Catarina</i> atingiram o rio Paraná pelo braço de Palmas;
1527	19 de maio	Fundação do forte <i>Sancti Spiritus</i> na confluência do rio Paraná com o Carcarañá;
1527	14 de agosto	Retorno da embarcação enviada ao porto de San Lázaro, que notificou a falta de provisões daquela localidade;
1527	23 de dezembro	Partida de Caboto do forte <i>Sancti Spiritus</i> para explorar o rio Paraná;

1528	1º de janeiro	Atingem a ilha chamada de Ano Novo. Chegaram indígenas para oferecer provisões em troca de contas de vidro; ataque de Miguel de Rifos à casa dos indígenas timbues; cerca de 400 foram mortos.
1528	26 de fevereiro	Chegaram ao casario senhoreado por <i>Yaguarón</i> e seu porto, chamado de Santa Ana. Descobriu-se que os artefatos de ouro e prata eram moedas de troca dos <i>chandules</i> , localizados a 60 ou 70 léguas no rio Paraguai acima;
1528	28 de março	Abandonara o porto de Santa Ana;
1528	31 de março	Chegaram na embocadura do rio Paraguai. Ataque com flechas desferido pelos <i>chandules</i> . Caboto optou por retornar a <i>Sancti Spiritus</i> . Avistaram duas navas da armada de Diego García.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp. 108-167.

Quadro 2: Armada de Diego García: saída da Espanha até encontrar a de Caboto no rio Paraguai

Ano	Mês/dia	Acontecimento
1526 [1527 na hipótese de Medina]	15 de agosto	Partem para as ilhas Canárias;
1526	10 de setembro	Seguiram para as ilhas do Cabo Verde e prosseguem rumo à baía de Todos os Santos, o Cabo Hermoso e o Cabo Frio. Depois, ao atingir o porto de São Vicente, o capitão contactou o bacharel português Gonzalo de Acosta que juntou-se à expedição.
1528	15 de janeiro	Atingiram o Porto dos Patos e seguiram para o cabo de Santa Maria e adentraram ao estuário do rio da Prata;

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp. 172-175.

Quadro 3: Armadas de Caboto e García do encontro no Paraguai ao retorno à Espanha

Ano	Mês/dia	Acontecimento
1528	Meados de fevereiro	Após fundear a ilha de São Gabriel, no atual Uruguai, e buscou cristãos ali quando encontrou Antón Grajeda; García navegou até o forte de <i>Sancti Spiritus</i> , encontrou Gregorio Caro.
1528	10 de abril	A armada de García partiu do forte para águas acima;
1528	7 de maio	Chegaram à embocadura do rio Paraguai, onde encontraram as embarcações da expedição de Caboto. Ambos concordaram em retornar ao forte para construir seis bergantis para subirem juntos o rio.
1528	Ao longo do mês de junho	Em San Lázaro, envio de Roger Barlow e Fernando Calderón, embaixadores de Caboto e mais aqueles de García para a Espanha.
1528	Fins de julho e início de	Ambos os capitães fabricaram ali novas

	agosto	embarcações para explorarem as minas do rio Paraguai.
1528	3 ou 4 meses depois	Caboto partiu para <i>Sancti Spiritus</i> com novos bergantins, García chegou depois com seus três;
1528	Depois de um mês	Os dois capitães rumaram ao rio Paraguai com sete bergantins para descobrirem as minas almejadas. Na embocadura do rio Paraguai, descobriram plano dos <i>chandules</i> para matar os viajantes e os castelhanos do forte. Caboto decidiu retornar à fortaleza.
1529	Início de setembro	Após autorizar Francisco César a realizar uma expedição por terra até as minas e os sobreviventes alegarem ter encontrado indícios das riquezas, Caboto decidiu ir para o porto de San Salvador e levar a Grajeda os bergantins para serem Cuidados por este. Na sequência, viajaria pelo caminho de César.
1529	Início de setembro	Índigenas atacaram o forte Sancti Spiritus por volta da 1 hora da manhã com machados acesos.
1529	6 de outubro	Depois do retorno sem aviso de García, em San Salvador, Caboto consultou seus soldados e decidiu aguardar reforço do reino até dezembro, quando iniciou seu retorno.
1529	Fins de dezembro	Caboto fundeou a ilha de Santa Catarina até um porto ao norte, de <i>San Sabastián</i> . Dali partiu ao porto de São Vicente, onde já estava o capitão García com o degredado Francisco de Rojas.
1530	22 de março	Depois de ter aportado no porto luso, Caboto notificou Rojas dos processos que sofreu.
1530	22 de julho	Após cerca de dois meses em São Vicente, depois de um retorno de oito meses desde San Salvador, a armada de Caboto atingia o rio Guadalquivir, em Sevilha.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp. 175-218.

As divergências do capitão general com o oficial real: comparação com o caso de Drake x Droughty analisado por Norbert Elias

Em complemento a este panorama, cabem destacar três pontos sobre os acontecimentos ocorridos ao longo da viagem. O primeiro deles trata da grande desavença ocorrida entre Sebastião Caboto e Francisco de Rojas. Como visto no terceiro capítulo, o veneziano era descendente do navegador Giovanni Caboto, que realizou descobrimentos na terra depois conhecida como dos Bacalhaos, pelo reino inglês, e fez seu *cursus honorum* baseado nessa influência paterna, além de dedicar-se a estreitar seus laços com o grupo de pilotos das armadas enviadas às Índias, na cidade de Sevilha, tendo sido nomeado o piloto maior de Carlos V. Por outro lado, segundo Medina, Rojas era um

fidalgo castelhano, natural e *vecino* de Peñafiel. Ao embarcar, teria entre 28 e 29 anos e estaria casado desde algum tempo.⁶³⁵ As divergências entre ambos remontam à organização da armada e refletiram os desentendimentos entre os armadores e o piloto maior.

Essa situação conflituosa remete a um *modus operandi* que ocorria nas viagens ultraoceânicas.⁶³⁶ Um desses casos de desavença foi analisado por Norbet Elias em seu artigo sobre a gênese da profissão naval em que trata dos desentendimentos e brigas entre Francis Drake e seu antigo amigo, Thomas Doughty, no curso da frota comandada pelo primeiro ao realizar uma viagem de circum-navegação do globo entre os anos de 1577 e 1580. Elias analisou as origens sociais dos dois indivíduos e a quais grupos eles se identificavam. Enquanto Drake possuía uma reputação de pirata e capitão de corsários, Droughty era um oficial de reputação e trabalhou como secretário do conde de Essex e depois de Christopher Hatton, quem se interessou pela nova viagem do corsário da rainha inglesa.⁶³⁷

De acordo com Elias, os limites e a extensão da autoridade do capitão inglês não estavam claramente definidos. Ele comandaria uma frota composta não apenas de marinheiros, mas também com *gentlemen* e soldados. Doughty era o responsável pelo comando militar da expedição.⁶³⁸ No caso da expedição de Caboto, suas decisões só poderiam ser tomadas depois de realizada uma reunião e caso houvesse a aprovação da maioria dos oficiais reais que compunham a tripulação. Os marinheiros eram excluídos desses encontros decisórios, como será visto no próximo capítulo.

Diferentemente do surgimento da profissão naval no estudo do sociólogo alemão, o caso dos súditos do imperador Carlos V inserem-se em um contexto de embates do grupo de pilotos, fortalecido com seus agentes que atingiram o status de “descobridores” – o mais novo e alto posto ligado ao grupo –, em sua busca por se estabelecer em uma sociedade impregnada por costumes nobiliárquicos. O caso do hábito da Ordem de Santiago, negada ao veneziano, exemplifica a restrição do acesso desse indivíduo àquelas honrarias, mesmo como capitão incumbido de realizar descobrimentos no Mar do Sul. Acrescenta-se que esses indivíduos, como migrantes de várias partes da Europa, sofriam com a concorrência dos naturais dos reinos da monarquia hispânica.

635 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.292 a 295.

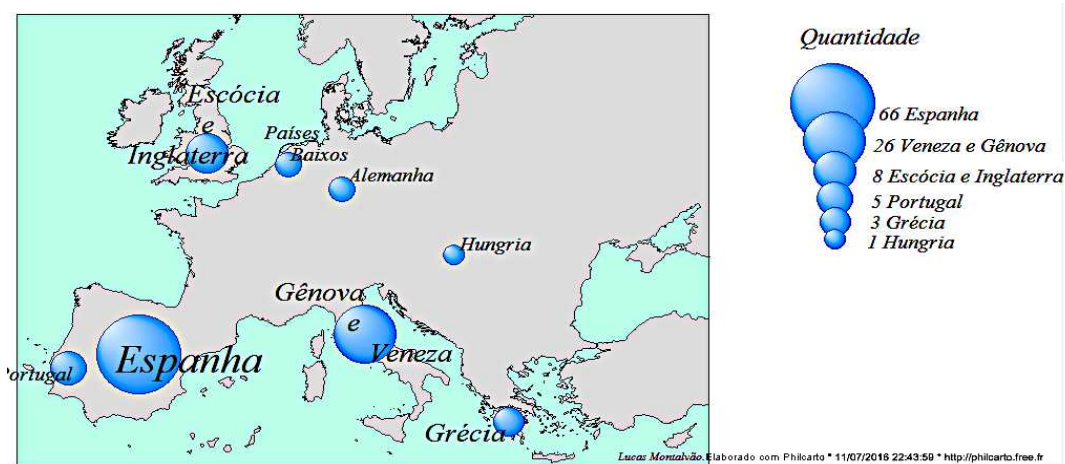
636 Além do exemplo citado na sequência, José Carlos Vilardeaga estudou a armada do almirante castelhano Diego Flores Valdés, que foi iniciada em setembro de 1581. Seu objetivo era ir ao Estreito de Magalhães, mas acabou por passar pela vila de São Paulo de Piratininga. Ver: José Carlos Vilardeaga. *São Paulo na Órbita do Império dos Felipes: conexões castelhanas de uma vila da América portuguesa durante a União Ibérica (1580-1640)*. Tese de Doutorado (História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010, pp. 51-81.

637 Cf. Norbert Elias. “Estudos sobre a gênese da profissão naval”. In: Norbert Elias; Frederico Neiburg; Leopoldo Walzbort. *Escritos & Ensaios 1: Estado, processo, opinião pública*. Tradução textos em inglês, Sérgio Benevides; textos em alemão, Antonio Carlos dos Santos; textos em holandês, João Carlos Pijanappel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006, pp. 69-112.

638 *Idem*, p.74.

Sobre este segundo aspecto, o mapa temático destacado na figura 7, a seguir, busca sintetizar ao leitor a grande diversidade na composição da tripulação que embarcou na armada de Caboto. Além de naturais dos reinos do imperador, há a grande presença de oriundos da península itálica, e depois de portugueses. Nota-se que não há indivíduos provindos do reino da França, situação justificada pelo clima de tensão vivido entre o rei francês, Francisco I, e Carlos V. Esse contexto que justifica a capitulação do piloto maior proibir o embarque de franceses.

Figura 7: Distribuição do número de tripulantes da expedição de Sebastião Caboto segundo sua origem (1526-1530)



Fonte: Mapa temático elaborado pelo autor a partir do software Philcarto.

A ilha de Santa Catarina, o “oráculo de Delfos” sul-americano

O segundo ponto a ser destacado com base na recomposição dos acontecimentos na armada, é o papel decisivo de ponto de confluência das notícias da terra firme e daquelas das naus castelhanas, portuguesas e francesas no Porto dos Patos e na ilha de Santa Catarina. Assim, com uma função correlata à conhecida ilha grega, essa ilha sul-americana pode ser considerada um “oráculo de Delfos” na primeira metade do século XVI, pois localiza-se num ponto de entroncamento das rotas que possibilitou a circulação de diversas informações captadas pelos viajantes que percorreram o litoral em busca da passagem para as ilhas de Maluco ou as Índias Orientais ou aqueles que, posteriormente, dirigiam-se à região platina.⁶³⁹

Essa confluência de informações provinha tanto de sobreviventes de outras armadas que estiveram ali, quanto dos indígenas ou europeus, como no exemplo de expedições indígenas das quais Aleixo García participou, que percorriam rotas internas que remontam as fronteiras do império inca,

⁶³⁹ Essa reflexão sobre a ilha e sua similitude com o local grego em relação ao conjunto de informações circulantes deve-se à sugestão de Fernando V. Aguiar Ribeiro. Os estudos do autor voltam para as relações entre as possessões lusas e castelhanas na região platina, com foco no Paraguai.

passagem pelos povos guarani e outros, e acesso ao Atlântico.⁶⁴⁰ Assim, no balanço das opções de rumo, entre seguir diretamente para o longínquo arquipélago de Maluco ou investir na busca de ouro e prata em uma região próxima, a segunda opção foi adotada por Sebastião Caboto e logo depois, por Diego García.

As revoltas dos indígenas contra a expedição de Caboto e de García

O último ponto a ser destacado com base na recomposição das expedições dirigidas ao rio da Prata diz respeito ao grande distúrbio nas relações entre os expedicionários e os nativos. Ele estaria relacionado originalmente com atos de Caboto para com os líderes indígenas, que não passavam de demonstrações de poder diante dos representantes de muitos povos originários, os chamados índios principais. Um desses casos ocorreu quando o capitão retornou para o porto de San Salvador. Nessa viagem ele desferiu um bofetão no índio principal Yaguari, porque este demorou a ir com sua canoa ao local onde ele se encontrava. Em seguida, Nicolas de Nápoles golpeou o nativo com uma facada. Esse tratamento foi um dos condicionantes para a revolta dos habitantes naturais da região platina.

Por outro lado, a relação com as populações indígenas ao longo dessa viagem não foi sempre a mesma. Por isso é necessário estar atento as complexidades dos próprios indivíduos quinhentistas. Ao deixar Rojas, Méndez e Rodas na ilha de Santa Catarina, Caboto os teria confiado ao principal daquela ilha, o índio Topevara, que estaria incumbido de cuidar dos três degredados, o que posteriormente seria motivo para uma das queixas do capitão da Trinidad.⁶⁴¹

Balanço sobre as expedições na região platina

A penetração da expedição de Caboto no estuário do rio da Prata demonstra que, mesmo não se dirigindo ao Pacífico, um conjunto de bases foram construídas na região platina e serviram como apoio para descobrimentos e explorações. Nas capitulações assinadas em Castela, essa área não havia sido considerada especificamente como um destino da armada. Como visto no terceiro capítulo, esses documentos estipulavam a investigação de terras situadas ao longo da viagem para o resgate de produtos, como a prata. Após o contato com as notícias provindas da costa das terras do Brasil, seu redirecionamento para o interior da América do Sul trouxe a necessidade de construção de uma

640 Sobre o papel de Aleixo García enquanto membro na viagem dos indígenas pelo interior das terras sul-americanas e sua conjecturada ida ao reino inca, ver: Charles E. Nowell. “Aleixo Garcia and the White King”. *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 26, Nº4, Nov. de 1946, pp. 450-466.

641 Fernando R. Fernandes estudou o caso dos índios principais no Estado do Maranhão, a parte norte da colônia lusa, já no século XVII, onde contemplou algumas pesquisas sobre o tema. Cf. Fernando Roque Fernandes. “Aspectos das relações cotidianas entre *índios principais* e colonos portugueses no Estado do Maranhão. In: _____. *O Teatro da Guerra; índios principais na conquista do Maranhão (1637-1667)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2015, pp. 72-111.

estrutura eficiente para a exploração: portos de San Lázaro (inicial) e San Salvador (base de apoio com as embarcações maiores) no rio da Prata; e o forte *Sancti Spiritus* (base principal para as incursões fluviais e terrestres em busca da prata) no rio Paraná. Além disso, contou-se com uma eficiente rede de comunicação dos indígenas locais, que nesses cursos hídricos forneciam as novidades ocorridas de uma parte a outra em pouco tempo. Ela também foi utilizada na reação contra os europeus, no momento das suas incursões combativas responsáveis por findar com a presença daqueles estrangeiros.

Dessa forma, a opção pela exploração no interior da bacia do Prata demonstra o quanto as duas expedições eram dotadas de uma tripulação e equipamentos que se adaptou ao contexto sul-americano. Assim, a potencialidade de exploração de terras costeiras, ao longo da viagem, cumpria com o precedente indicado nas capitulações de descobrimento e envolveu a própria dinâmica da expedição. Nesse sentido, a alteração do itinerário que transferiu o destino asiático para o sul-americano foi influenciada pela interação com a região costeira, desde o contato na feitoria de Pernambuco. O anseio pelo encontro da região produtora da prata, consequência direta desse contato, foi o sustentáculo da entrada e manutenção de quase três anos na região platina e o estabelecimento do forte *Sancti Spiritus*. A escolha de adentrar nesse espaço pouco explorado e a adaptação ao novo cenário teve como produto indireto a criação de uma nova região rapidamente incorporada ao hemisfério castelhano, e logo tornou-se foco da política imperial.

Entretanto, as informações obtidas na ilha de Santa Catarina também traziam notícias provenientes tanto dos sobreviventes da armada de Solís (1515-1516), quanto das naus da armada de Loáisa (iniciada em 1525), desbaratadas no estreito, com a embarcação de don Rodrigo retornando pela costa ocidental da América do Sul. A consciência de que o destino asiático era muito mais dificultoso a ser atingido rivalizou com a proximidade do interior do rio da Prata, onde haveria a oportunidade do alcance de uma riqueza em ouro e prata que se abria para as duas armadas. Desta forma, a análise da imagem cartográfica produzida por diversos cosmógrafos nos âmbitos da Casa de Contratação, nos anos 1520, proporciona uma leitura de como se apresentavam esses dois destinos que permearam a viagem das armadas estudadas aqui e auxiliam na compreensão das disputas entre esses dois destinos no imaginário hispânico do período, sobretudo para os capitães das expedições e a tripulação enviados por Carlos V.

4.2 AS ILHAS DE MALUCO E A REGIÃO DO RIO DA PRATA NA CARTOGRAFIA HISTÓRICA DA MONARQUIA HISPÂNICA (DÉCADA DE 1520)

A cartografia histórica produzida na década de 1520 é uma boa fonte para o estudo dos dois

destinos das armadas de Caboto e García, isto é, o projetado e o efetivo, ambos situados no hemisfério hispânico.⁶⁴² Em outras palavras, esses mapas permitem uma avaliação da representação dos destinos em jogo: aquele proposto nas capitulações, que abrangia o Mar do Sul e uma passagem pelas ilhas de Maluco; e o efetivamente realizado, a exploração da região do rio de Solís, que passou a ser conhecido como o rio da Prata.⁶⁴³ Isso possibilita mensurar as alterações no enfoque visual dos exemplares produzidos pelos cartógrafos ligados à Casa de Contratação de Sevilha e, conseqüentemente, das ambições imperiais no momento de origem da preparação das armadas e ao longo de sua aventura no além-mar, com a efetiva mudança de rumo.

De acordo com Antonio Sánchez, os anos 20 do século XVI foram os mais férteis da produção cartográfica ligada à Casa de Contratação de Sevilha. Tal situação de efervescência deveu-se ao retorno da nau Victoria, com os sobreviventes da expedição de Fernão de Magalhães e Sebastião Elcano, e a urgência em corrigir e atualizar o *Padrón Real*. A imagem do mundo transformou-se rapidamente, tanto em seu aspecto físico como em sua situação política. Nessa década foram produzidos planisférios náuticos de grandes dimensões como o planisfério de Turim (ca. 1523), o planisfério anônimo de Castiglione (1525), o planisfério anônimo de Saviati (ca. 1525), o planisfério de Juan Vespucio (1526) e os planisférios de Diego Ribeiro (1527 e 1529). Ao citar Douglas T. Peck, o autor enfatiza a necessidade do uso desse mapas para forjar e reforçar uma monarquia patrimonial e hereditária que deveria manter-se com sua riqueza e expansão territorial diante da sucessão do trono. Portanto, esses grandes exemplares cartográficos eram pouco práticos para a navegação, pois teriam sido mais utilizados para transmitir mensagens codificadas.⁶⁴⁴

642 Essa pesquisa baseia-se nos pressupostos metodológicos apresentados em: John Brian Harley. *La Nueva Naturaleza de los Mapas*. Traducción de Leticia García Cortés; Juan Carlos Rodríguez. México: Fondo de Cultura Económica, 2005 [2001].

643 Entre os estudos cartográficos ligados a esses dois locais encontram-se: para um estudo cartográfico das ilhas de Maluco na perspectiva portuguesa, ver: Ivo Carneiro de Souza. “As Molucas, as Filipinas e os ‘Corredores’ dos Mares do Sul da China na Cartografia Portuguesa entre 1537 e 1571: representações cruzadas de interesses divergentes?” *Revista de Cultura*, nº17, 2006, pp. 120-132; sobre os estudos em história da cartografia relacionados à região platina ver o livro clássico: Maria de Fátima Costa. *História de um País Inexistente: o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*. São Paulo: Estação Liberdade/Kosmos, 1999; sobre a região do rio da Prata na cartografia histórica quinhentista e seiscentista, cf.: Tiago Bonato. *Articulando Escalas: cartografia e conhecimento geográfico da bacia platina (1515-1628)*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2018; sobre a Chile nas representações cartográficas do século XVI, ver: Alejandra Vega. *Los Andes y el territorio de Chile en el siglo XVI: descripción, reconocimiento e invención*. Santiago de Chile: DIBAM, 2014; sobre a representação da montanha de Potosí, o Peru e sua relação o Brasil e a cartografia do mesmo século, ver: Andréa Doré. *Cartografia da promessa. Potosí e o Brasil em um continente chamado Peduana*. São Paulo: Intermeios, 2020; sobre as representações iconográficas de um cartógrafo sobre a América, ver: Dante Martins Teixeira. “A ‘America’ de Jodocus Hondius (1563-1612): um estudo das fontes iconográficas”. *Revista do IEB*, n.º 46, fev de 2008, pp.81-122.

644 Antonio Sánchez. *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, 2013, p. 177.

4.2.1 Mapas anteriores às viagens de Sebastião Caboto e Diego García (1523 – 1526)

Para estudar os destinos projetados e efetivamente alcançados pelas expedições de Caboto e García (1526) na representação cartográfica faz-se necessário iniciar pela produção anterior a estas viagens, pois foram diretamente impactadas pelas novidades trazidas com o retorno da expedição magalhânica. Nesse primeiro momento serão focadas as seguintes cartas produzidas nos âmbitos da Casa de Contratação de Sevilha: a Carta Geográfica Universal de Turim (ca. 1523), o planisfério Salviati (ca. 1525), o planisfério Castiglione (1525) e o planisfério de Juan Vespucci (1526).

A Carta Geográfica Universal de Turim (ca.1523)

O primeiro exemplar a ser analisado aqui é um dos maiores planisférios do século XVI entre aqueles ligados à Casa de Contratação de Sevilha. A carta de Turim (fig.5) possui 261,3 x 110,9 cm e é dividida em seis folhas de pergaminho retangulares, coladas juntas. Ela apresenta na circunferência da Terra um total de 32 rosas de onde partem os ventos. Atualmente é mantida no acervo dos *Musei Reali di Torino*.⁶⁴⁵ Segundo Maria Luíza Martín-Meras, trata-se da primeira carta universal conhecida após a expedição de Fernão de Magalhães. A representação da costa asiática oriental, na sequência da península de Málaga, é apresentada separadamente do restante do conjunto, na parte esquerda do pergaminho, uma estratégia visual serve para realçar as terras encontradas a oeste da linha de demarcação de Tordesilhas. Uma característica repetida em todos os exemplares da casa sevilhana. As ilhas de Maluco são representadas pela primeira vez com a distância das outras terras a partir de dados da expedição de Magalhães. Essa viagem também influenciou para a inserção do estreito recém-visitado e as ilhas do arquipélago filipino.⁶⁴⁶

645 Geocarta nautica – 1523. Vespucci, Giovanni. *Musei Reali Torino*, 2022. Disponível em: <<https://bitly.com/Mqx4l>>. Acesso em janeiro de 2022.

646 María Luisa Martín-Meras. *Cartografía Marítima Hispana: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Linwerg Editores, 1993, p.88-89.

Figura 8: Geocarta nautica 1523. Feita por Giovanni Vespucci.



Fonte: (Musei Reali Torino). Disponível em: https://www.museireali.beniculturali.it/catalogo-on-line/#!/dettaglio/472450_Geocarta%20nautica . Acesso em janeiro de 2022.

De acordo com Ricardo Cerezo, a carta de Turim baseou-se no *Padrón Real*, o grande mapa atualizado do mundo elaborado na Casa de Contratação. Sua representação cartográfica possui um caráter universal, pois os dados trazidos do Pacífico permitiram estender os interesses hispânicos até a longínqua Ásia. Além disso, o autor atribui sua feitura aos novos dados de um conhecimento sistematizado, fruto das recentes informações do além-mar. Isso contraria a opinião de Henry Harrisse, pois ele caracterizava os dados que não conseguia provar como sendo um produto de viagens clandestinas⁶⁴⁷. Entre os prováveis autores dessa carta estariam García de Torenó, mestre de fazer cartas de marear, e Juan Vespuche, autorizado a realizar cópia do *Padrón Real*.⁶⁴⁸

As ilhas de Maluco, encontradas no lado esquerdo da carta e na altura do Equador, possuem um aspecto semelhante à carta das Filipinas de Nuño García de Torenó (1522) (fig 2). A *Isla de Gelolo*, a maior do arquipélago, tem seus contornos desenhados apenas na costa leste e norte, onde diversas ilhas menores estão presentes. Enquanto na carta de Torenó, essas ilhas estão situadas em seu canto direito, abaixo de um golfo formado pela península de Málaga e outra a leste (talvez Catigara), o exemplar de Turim as insere junto às ilhas das Filipinas e à ilha de Timor. Essas são as únicas representações de terras situadas no canto esquerdo da carta universal. No longo oceano que as separam da América, a única representação de terras situa-se na posição central, abaixo da rosa dos ventos. São dois pontos referentes às duas ilhotas atingidas na viagem de Magalhães: *isla de San Pablo* e *isla de los Tiburones*.

647 Ricardo Cerezo Martínez. *La Cartografía Náutica Española en los Siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994, p. 175.

648 Antonio Sánchez. *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, 2013, p. 177-178.

Figura 9: Detalhe do arquipélago de Maluco e ilha de Timor na Carta de Filipinas de Nuño García de Torenó (1522) (a esquerda); e na carta de Turim (1523) (a direita)



Fonte: Antonio Sánchez. *La espada, la cruz y el Padrón*. 2013, fig.13 do apêndice; Ricardo Cerezo Martínez. *La Cartografía Náutica Española en los Siglos XIV, XV y XVI*. 1994, p. 178.

Na América do Sul, um conjunto de árvores ocupam a maior parte da área interiorana. Três papagaios estão a direita. Essas representações são o resultado do contato dos primeiros viajantes com a costa do Novo Mundo e sua abundante área verde.⁶⁴⁹ O contorno costeiro ocidental vai do Golfo do México, na atual América Central, até o estreito de Magalhães. A costa oriental não é delineada, sendo apresentada de forma retilínea. A região do rio da Prata limita-se à sua parte costeira ocidental, com a presença de uma grande baía e um pequeno curso de água a nordeste.

O planisfério Salviati (ca. 1525) e o planisfério Castiglione (1525)

Estes dois exemplares cartográficos foram utilizados por Carlos V em sua estratégia diplomática. Em 1525, ele enviou presentes aos representantes papais na península Itálica. De acordo com Antonio Sánchez, os planisférios de Salviati (fig. 7) e Castiglione (fig. 8), bem como outras produções cartográficas similares, foram utilizadas pela Coroa de Castela como representações cartográficas que criavam narrativas visuais de conquista e definiram a dimensão de sua autoridade por meio do controle e manipulação da fabricação de mapas provenientes da Casa de Contratação de

⁶⁴⁹ Apesar dessa representação visual de um conjunto de árvores poder levar a uma associação com a floresta amazônica, cabe destacar que esse conjunto florestal ainda não havia sido conhecido em sua grande dimensão pelos exploradores europeus. Somente a região próxima à foz do rio Marañon fora visitada, portanto a imensidão da floresta amazônica ainda não se destacava como um complexo separado de outras regiões sul-americanas, caso da mata atlântica. Sobre os padrões da representação cartográfica da região amazônica, que focam o grande Amazonas, no século XVI, ver: Lucas Montalvão Rabelo. *A representação do rio 'das' Amazonas na cartografia quinhentista: entre a tradição e a experiência*. Dissertação (Mestrado em História Social). PPGH- Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2015; Lucas Montalvão Rabelo. "A Invenção do Rio Amazonas na Cartografia (1540-1560)". *Terra Brasilis (Nova Série)*. *Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica*, nº 14, dez. de 2020.

Sevilha. Eram propagandas políticas enviadas pelo imperador.⁶⁵⁰

A imagem do mundo nos dois planisférios são levemente diferenciadas devido à influência de seus desconhecidos autores. O planisfério Salviati (ca.1525) (fig.3), um pergaminho composto de três partes e medindo 205 cm x 125 cm, possui uma suntuosa decoração, pois tratava-se de um presente do soberano para o cardeal Salviati. Segundo María Luísa Martín-Meras, trata-se da carta com a melhor e mais ampla documentação geográfica do período. A linha de demarcação dos hemisférios castelhano e português está traçada, mas não há a presença do antimeridiano. Sua autoria é atribuída a Nuño García de Toreno, devido à ornamentação que remete àquela utilizada na carta das Filipinas (1522). Além disso, somente este e Diego Ribeiro eram autorizados a fazer cartas de navegação para a casa sevilhana. A autora estipula que sua feitura se deu em 1525 ou 1526.⁶⁵¹

Figura 10: Planisfério Salviati (ca.1525).



Fonte: Biblioteca Medicea Laurenziana. The MEDEA-CHART Database. Disponível em: <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/47/viewer> . Acesso em janeiro de 2022.

650 Antonio Sánchez. *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, 2013, p. 177-180.

651 María Luisa Martín-Meras. *Cartografía Marítima Hispánica: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Linwerg Editores, 1993, p.92-93.

Figura 11: Planisfério Castiglione (1525)



Fonte: Biblioteca Estense de Modena. Estense Digital Library. Disponível em: <https://edl.beniculturali.it/beu/850013656>. Acesso em janeiro de 2022

O planisfério de Castiglione (fig. 11) também não é assinado. Seu nome deriva do embaixador papal em Espanha, que provavelmente o obteve como um presente de Carlos V ou por sua própria aquisição. Sua datação é estimada por meio de dois detalhes: uma legenda na América do Norte, referente à viagem de Estéban Gómez; e o ano presente no astrolábio desenhado no canto inferior direito. O estilo remete aos exemplares da Casa de Contratação e ao *Padrón Real*. Da mesma forma como a carta de Salviati, a autoria é atribuída segundo suas características ornamentais singulares: desenho de instrumentos de navegação, como o astrolábio e o quadrante. Esses mesmos elementos imagéticos aparecem nos mapas de Diego Ribeiro, que datam do final da década de 1520. Portanto, atribui-se a autoria dessa carta a este cartógrafo.⁶⁵²

Figura 12: Detalhe das ilhas de Maluco no canto esquerdo dos planisférios de Castiglione (1525) e Salviati (c.1525).



Fonte: Biblioteca Estense de Modena; Biblioteca Medicea Laurenziana.

Para Ricardo Cerezo, as cartas de Salviati e Castiglione são consideradas cartas planas integrais,

652 María Luisa Martín-Meras. *Cartografía Marítima Hispana: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Linwerg Editores, 1993, p.92.

uma vez que se orientam pelo norte verdadeiro, e graduam-se em latitude e longitude de igual medida. Apresentam rosa dos ventos para auxiliarem os pilotos e troncos de léguas para medir as distâncias. Essas características restringem-se a esses exemplares, pois não aparecem na carta de Turim (c.1523), analisada acima, ou mesmo naquela feita por Juan Vespucio (1526), a ser analisada a seguir. Essas duas cartas ainda apresentam uma representação circular responsável por distorcer a projeção cilíndrica correspondente ao que Cerezo qualifica como “as verdadeiras cartas planas”.⁶⁵³

No planisfério Salviati, as ilhas de Maluco têm seu desenho aprimorado em comparação com aquele da carta de Turim. O arquipélago, com a Isla de Gelolo e uma série de ilhotas, está localizado em seu canto esquerdo; ao sul dele, encontra-se a ilha de Timor; e ao norte, a região continental da China. O topônimo Malucos aparece em uma placa acima da linha do Equador. O aspecto geral do arquipélago assemelha-se ao desenho presente na carta de Castiglione. Nesta, há mais topônimos das ilhas, como os casos de Terenate, Tidore e Bachan. A denominação Provincia de Maluco aparece em uma faixa ao sul, entre as ilhas homônimas e a ilha de Timor, para designar o conjunto da região. Diferente da carta de Salviati, aqui as ilhas de los ladrones são desenhadas a nordeste do arquipélago. Ambas apresentam as duas ilhas no meio do Pacífico: tuburones e san pablo. Outra particularidade do planisfério Castiglione é a representação duplicada das ilhas de Maluco, pois elas também são desenhadas no canto direito da carta. Essas duas representações do arquipélago apresentam uma bandeira de Castela e Leão desenhadas na parte inferior que, mesmo sem o traçado de um antimeridiano, são um indicativo do pertencimento ao hemisfério castelhano.

Figura 13: Detalhe da América do Sul nos planisférios Castiglione (1525) e Salviati (ca.1525).



653 Ricardo Cerezo Martínez. *La Cartografía Náutica Española en los Siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994, p. 184.

Em relação à representação da América, os dois planisférios têm a costa ocidental partindo continuamente da região do Labrador até o estreito de Magalhães. A única exceção é o Yucatan, na parte central, retratado como uma ilha. A costa oriental é desenhada apenas na parte central. Em ambas as cartas, a cidade de *Tenustitam* [Tenochtitlán] é localizada na proximidade do Trópico de Câncer, mas ainda sem o topônimo Nova Espanha. Essa inserção reflete a conquista da Tríplice Aliança Mexica, conhecida na historiografia como império asteca, feita por Hernán Cortés e seus homens, em 1519. Como mencionado acima, em ambos os exemplares, a linha de Tordesilhas aparece traçada a oeste da foz do *Rio Maranhom*. Em Castiglione, há duas bandeiras que representam as coroas de Castela e Portugal: na parte sul e na seguinte inscrição vertical na região das Antilhas: “*Linea de la Partición*”. Em Salviati, há somente a seguinte menção na área antilhana: “*Linea de Repartimiento entre Castilla y Portugal*”.

Tanto em Salviati quanto Castiglione, a linha divisória passa a leste do “*C.[cabo] de S. Maria*” deixando tanto o *Rio Jordam* quanto a *tiera de Solis* na área destinada à monarquia hispânica. Este último topônimo usa fontes similares às outras denominações costeiras e, no caso da carta de Castiglione, não há um destaque em relação às letras em fontes maiores atribuídas aos conjuntos de terras, como a *Tiera del Brasil*, *Tiera de los Bacallaos* e outras. Ou seja, o rio de Solís não é entendido como uma dessas regiões maiores do Novo Mundo.

A presença dos topônimos *tiera de Solis* e *Rio Jordam* no hemisfério castelhano demonstra como a cartografia castelhana já convencionava sua localização. Portanto, eles figuravam enquanto uma reserva de um espaço fundamentada na ideia de posse provinda da experiência da armada de Solís (1515-1516), mas sem o mesmo atrativo gerado pelo arquipélago da especiaria ou mesmo de outras terras americanas. A presença dos topônimos na costa indica a preocupação da monarquia hispânica em firmar-se em uma região com soberania duvidosa, graças às dificuldades para a determinação da longitude e conseqüente estabelecimento da posição exata do meridiano de Tordesilhas. Essa incerteza sobre a qual reino ibérico pertencia a região platina é demonstrado em um episódio ocorrido na expedição de Caboto. Ao explorarem o rio Paraguai, os tripulantes foram informados pelos indígenas sobre a chegada de uma nova armada no rio de Solís. Inicialmente, suspeitaram tratar-se de uma expedição portuguesa comandada por Cristóvão Jacques, cujas navegações anteriores teriam alcançado o porto dos Patos e possivelmente locais mais ao sul.⁶⁵⁴ Portanto, o temor da presença de agentes lusos

654 Sobre a atuação de Cristóvão Jacques na costa da terra do Brasil, incluindo a prisão dos sobreviventes da expedição de Solís no porto dos Patos e o deslocamento até a península Ibérica, além de sua participação efetiva na fundação da feitoria de “Pernambuco”, por volta do ano de 1516, ver: Rolando A. Laguarda Trías. “Cristóvão Jaques e as Armadas Guarda-Costa”. In: Max Justo Guedes (coord.). *História Naval Brasileira*. Vol. Primeiro. Tomo I. Rio de Janeiro:

no rio da Prata revela a insegurança sobre a soberania nessa região, uma vez que ambos os reinos signatários do Tratado de Tordesilhas (1494) acordaram de respeitar suas respectivas áreas da partilha.

Os mapas de Salviati e Castiglione também inserem topônimos referentes aos locais que serviram de parada para as expedições de Caboto e García: *Pernambuco* [apenas em Castiglione], *Cabo de S. Agostim*; *Baia de todos Sanctos*; *Cabo Frio*; *p. de S. Sebastiam* [nas proximidades de São Vicente que não aparece listado]; *r. de los Patos*. Assim, a existência dessas localidades e sua posição era conhecida nos âmbitos da Casa de Contratação de Sevilha antes da partida das expedições. Incluem-se ainda os topônimos *Tiera de Solís* e *Rio Jordam*, que estão inseridos no mesmo formato da toponímia costeira. Como afirmado acima, diferentemente das ilhas de Maluco, a formatação desses topônimos, em conjunto com sua incipiente representação visual, os insere no conjunto costeiro das terras do Brasil, sem uma autonomia de sua região no plano cartográfico.

Figura 14: Planisfério de Juan Vespucci (1526)



Fonte: Hispanic Society Nueva York. Disponível em: <https://projects.mcah.columbia.edu/hispanic/zooming/image.html?76>

O planisfério de Juan Vespucci (1526)

No ano seguinte à confecção dos exemplares de Castiglione e Salviati, foi produzido o planisfério de Juan Vespucci (fig. 11). Sobrinho do navegador e primeiro ocupante do posto de piloto maior do reino de Castela, ele seguiu a tendência de propagandear as conquistas imperiais de Carlos V, mas seu enfoque voltou-se à figura do soberano enquanto imperador do Sacro Império Romano-Germânico. Para Antonio Sánchez, esse planisfério aproxima-se mais do exemplar de Salviati por sua estética e exacerbada expressão da propaganda imperial. Sua feitura deu-se em 1526, mesmo ano do casamento do soberano com Isabel de Portugal. Assim, essa nova imagem do mundo visava exaltar a grandeza de seus territórios. A assinatura de Juan Vespucci está à esquerda do escudo da águia preta

Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, pp.257-261.

bicéfala, o símbolo do monarca.⁶⁵⁵

De acordo com Luis A. Robles Macias, Juan Vespucci foi piloto real da casa sevilhana. Uma de suas funções era mapear a América, além de ter participado de uma expedição, em 1514, para Castela de Ouro (no atual Panamá). Junto a este planisfério, datado de 1526, são conhecidos dois outros mapas de sua autoria: uma carta portulano (1520); e um mapa do mundo impresso em uma projeção polar equidistante (1524) publicado na Itália.⁶⁵⁶ Em seu artigo sobre o piloto, Robles-Macias contesta a afirmação de que ele era um espião dos Medici, pois, ao embasar-se na documentação castelhana, defende tratar-se de um caso de homonímia, semelhante àquele comumente ocorrido com Diego García constatado por Medina, visto no capítulo anterior.⁶⁵⁷

Figura 15: As duas representações das ilhas de Maluco respectivamente no canto esquerdo e direito da carta, no planisfério de Juan Vespucci (1526).



No planisfério de Juan Vespucci, da mesma forma como o exemplar de Castiglione (1525), as ilhas de Maluco são desenhadas duas vezes (fig. 15). Na representação do arquipélago no canto esquerdo, a seguinte inscrição está junto a ilha maior: “*ysla de jilolo e de Maluco/ adonde naze lla speceria / e el clavo del rey de Castilla*”. Acima dela, outra ilha ostenta a bandeira de Castela e Leão, outro indicativo da pretensão de soberania sobre a região. A leste, apenas a *ysla de los ladrones* é representada no grande Mar do Sul (atual oceano Pacífico). No desenho do canto direito, o arquipélago tem formato similar e encontra-se a leste da península de Malaca, onde há uma bandeira portuguesa na cidade homônima, conquistada pelos lusos em 1511. Diferentemente da legenda do canto esquerdo,

655 Antonio Sánchez. *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, 2013, p. 191.

656 Em 1991, a carta portulano em pergaminho (1524) foi adquirida pelo governo espanhol e passou a ser guardada no *Archivo General de Indias*, após sua restauração. Cf. María Luisa Martín-Meras. *Cartografía Marítima Hispana: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Linweg Editores, 1993, p.95.

657 Luis A. Robles Macías. “No, Mapmaker Juan Vespucci Was Not a Medici Spy”. *Imago Mundi* Vol. 72, nº1, 41-46.

essa não inclui a ilha de *Jilolo* e possui um caráter histórico: “*las islas de Maluco/ adonde [naze] el clavo q descobrio/ Magallanes por mandado del rey/ Don Carlos de Castilla*”.⁶⁵⁸ A presença do “nascimento” do cravo é ressaltada junto a sua descoberta realizada por um súdito do monarca castelhano. Assim, as ilhas de Maluco têm sua identificação associada aos seus produtos e ao sentido histórico ligado ao conhecimento dos castelhanos daquelas ilhas.

Figura 16: América do Sul no planisfério de Juan Vespucci (1526)



A águia bicéfala com o escudo do imperador (fig. 16) posiciona-se logo acima da representação do Novo Mundo. A partir da interpretação de Antonio Sánchez sobre as pretensões imperiais nas terras americanas, pode-se afirmar que a localização deste símbolo representa uma projeção da soberania imperial não só sobre a América, mas abrangendo todo o hemisfério castelhano. Essa interpretação baseia-se em sua posição: situa-se quase a mesma distância tanto do arquipélago de Maluco, quanto da costa ocidental das terras do Brasil. Não há uma indicação clara da linha divisória entre os espaços

⁶⁵⁸ O título de “don” era utilizado ao nomear-se o imperador, como no exemplo: “*Don Carlos. Por la gracia de Dios Rey de Romanos Emperador Semper Augusto*”. Cf. “1521, 16 de febrero. Burgos. Pragmática o Edicto del Emperador contra los Comuneros dada en Bormes el año 1520”. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Disponível em: http://www.cervantesvirtual.com/bib/historia/CarlosV/7_1_14.shtml . Acesso em janeiro de 2022.

pertencentes às coroas ibéricas na América. No entanto, a oeste dos Açores e de Cabo Verde e, na altura da terra do Brasil, um meridiano passa a oeste do Cabo de Santo Agostinho. Ele encontra-se próximo à bandeira portuguesa situada mais à esquerda do mapa. Seguindo essa direção, na área entre o Atlântico e o Pacífico, as bandeiras de Castela e Leão encontram-se em diversos pontos, indicando estarem dentro de seu hemisfério. No outro lado, na área situada à direita, que compreende as regiões entre os oceanos Atlântico e Índico – entre o Cabo de Santo Agostinho até o estreito de Malaca, situa-se o hemisfério português. Ali proliferam as bandeiras que identificam esse reino (fig. 15 – imagem da direita).

A América do Sul assemelha-se ao formato presente nos planisférios Salviati e Castiglione, produzidos no ano anterior. Na costa portuguesa, a descrição que acompanha o topônimo “Cabo de Santo Agostinho” destaca os negócios feitos ali: “*adonde parte madera brasil del rey de Portugal*”. No espaço platino, apenas dois topônimos estão presentes: Cabo de Santa Maria; e rio Jordão. Eles seguem o padrão daqueles outros localizados ao longo de toda a costa ocidental sul-americana. Em contraste, o estreito magalhânico é evidenciado: em suas proximidades, há uma bandeira do reino de Castela junto à seguinte inscrição: “*estrecho de todos santos q descubrio Hernando de Magallanes por mandado de su Majestades*”. Essa descrição segue o mesmo estilo daquela aplicada às ilhas de Maluco: o feito do Magalhães dá sentido e legitima a soberania da monarquia.

A análise da região de Maluco e do rio de Solís (rio da Prata) nas quatro cartas produzidas na década de 1520, após a expedição de Magalhães e antes da viagem de Caboto e de García, evidencia o enfoque dado ao arquipélago das especiarias. Seu desenho representa o limite ocidental do hemisfério hispânico. Nos exemplares de Castiglione (1525) e Juan Vespucci (1526), as ilhas de Maluco são representadas duas vezes. Em contraste, a região do rio de Solís é representada sem destaque junto à toponímia do restante da costa da terra do Brasil.

Essa disposição visual dos dois destinos das expedições de Caboto e García, o planejado e o alcançado, demonstra estarem em sintonia com as descrições presentes nas capitulações de descobrimento acordadas para estas viagens, estudadas no capítulo anterior. Somente com o início da exploração da costa ocidental da América do Sul, o rio de Solís, como uma nova região autônoma visualmente – desprendida das terras do Brasil, passou a surgir na cartografia ligada à casa sevilhana, ou mesmo aquela de La Coruña, usada nos casos das cartas de Diego Ribeiro.

Figura 17: Carta Universal (...) (1527) [atribuída a Diego Ribeiro]



Fonte: Herzogin Anna Amalia Bibliothek/ Klassik Stiftung Weimar. Disponível em: https://haab-digital.klassik-stiftung.de/viewer/image/1664127518/2/LOG_0000/ . Acesso em fevereiro de 2022.

4.2.2 Mapas contemporâneos à viagem de Caboto/ García (1527 – 1529)

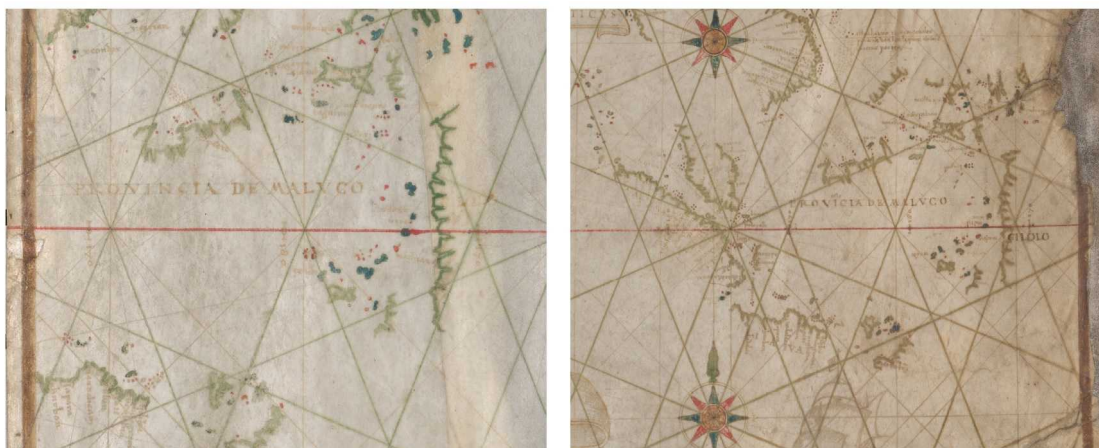
No decorrer das duas expedições estudadas aqui, o conhecimento da região do rio de Solís foi ampliado. Por meio de seus emissários Fernando Calderón e Roger Barlow, enviados do rio da Prata ao reino de Castela em junho de 1528, os novos dados adquiridos pelas duas armadas foram levados à Casa de Contratação e aos seus cartógrafos. Assim, a representação costeira e o local em que faziam incursões foram alterados com a realce desta última, que anteriormente não ocorria. Para a percepção deste fenômeno, serão analisados três mapas ligados à casa sevilhana, produzidos no período em que as armadas de Caboto e García localizavam-se no além-mar: a carta anônima de Weimar (1527), produzida após a partida das expedições, mas antes da chegada dos emissários; e as duas cartas universais de Diego Ribeiro, produzidas em Roma e Weimar, no ano de 1529.

A Carta Universal Anônima (1527)

De acordo com Antonio Sánchez, após a morte de Nuño García de Toreno, em 1526, apenas Diego Ribeiro constava como cartógrafo nomeado pela coroa de Castela. No ano seguinte, após Fernando Colombo ser incumbido de realizar uma nova carta padrão, um cosmógrafo anônimo confeccionou um grande planisfério (fig. 10). Provavelmente seu autor teria sido Ribeiro, uma vez que, ainda segundo Sánchez, a data de sua feitura consta no anel do astrolábio, característica sempre presente em seus trabalhos. Além disso, as linhas mestras dessa carta seguem o mesmo estilo do planisfério de Castiglione (1525), também atribuído ao cartógrafo.⁶⁵⁹

⁶⁵⁹ Antonio Sánchez. *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, 2013, p. 195.

Figura 18: Detalhe das duas representações das ilhas de Maluco (canto esquerdo e canto direito respectivamente), na carta universal (1527)



Fonte: Herzogin Anna Amalia Bibliothek/ Klassik Stiftung Weimar.

Segundo Maria Luísa Martín-Meras, a carta é composta de quatro partes coladas. No seu canto superior direito faltam as últimas cinco letras da palavra *descubierto*. Sobre a autoria, o fato desta e de outra carta universal também ligada à casa de Sevilha terem sido encontradas na biblioteca de Fernando Colombo, e posteriormente integradas em conjunto ao acervo de Weimar, não significa necessariamente que Colombo fosse o autor.⁶⁶⁰ Com base na análise dos elementos astronômicos e na data presente no astrolábio, a autora também aponta Ribeiro como o autor desta carta.⁶⁶¹

Em relação a representação do mundo presente na carta anônima de 1527, Sánchez destaca que a maior diferença do planisfério Castiglione (1525) é o desenho da América do Norte e Central, com o Yucatã aparecendo como península e o golfo do México, fechado. O restante assemelha-se à carta anterior, como a repetição das ilhas de Maluco em ambos os lados da representação. Neste caso em específico, o autor define como sendo uma estratégia visual tendo motivos políticos mais significativos. As fitas utilizadas para enquadrar o nome de lugares, mares e paralelos possuem um estilo e localização próximo à carta de 1525. No entanto, Sánchez destaca algumas novidades de posição, como a grande fita situada sobre a América do Norte, com a inscrição *Mundus Novus*. Além disso, destaca outras fitas

660 María Luisa Martín-Meras. *Cartografía Marítima Hispana: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Linberg Editores, 1993, p.95.

661 Em contraste com a atribuição da autoria feita por Martín-Méras e Sánchez entre outros autores, Ricardo Cerezo afirma que no ano em que a carta anônima foi confeccionada, 1527, Diego Ribeiro encontrava-se em La Coruña, enquanto Fernando Colombo e Alonso de Chaves estavam em Sevilha ocupados com o novo padrão a ser criado. Desta forma, o autor conclui que Alonso de Chaves seria o autor da carta anônima de Weimar (1527). Cf. Ricardo Cerezo Martínez. *La Cartografía Náutica Española en los Siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994, p. 184. No entanto, cabe destacar que a presença em uma cidade não é um fator decisivo para inviabilizar a confecção de um mapa. Como exemplo, Carlos V incumbiu Sebastião Caboto de fazer um globo terrestre e, após seu término, ele deveria levar até a Corte, naquele momento situada em Dueñas. Portanto, mesmo não estando nessa cidade, seria atribuída a sua feitura nela. Sobre a história da produção do globo de Caboto, Cf. José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p. 336.

utilizadas para informações, como uma que indica as Filipinas, e uma maior abundância de topônimos. Por fim, conclui que a maior inovação da carta anônima para o planisfério Castiglione é a presença de cinco legendas informativas enquadradas.⁶⁶²

Elas versam sobre aspectos técnicos e geográficos da representação, com destaque para a última, que trata sobre a localização das ilhas de Maluco e está situada a sudoeste do desenho destes – o desenho do canto esquerdo da carta (fig.11). Essa legenda faz referência ao testemunho de Sebastião Elcano, após a realização da primeira circum-navegação do globo:

*Estas islas y provincia del Maluco y Gilolo de colorado están en esta longitud según opinión y parecer de Juan Sebastián Elcano, capitán de la primera nao que vino del Maluco y la primera que rodeó el mundo, según y por la navegación que hizo el año de 20, 21 e 22, en el cual vino.*⁶⁶³

Segundo María Luísa Martín-Meras, trata-se de uma estratégia discursiva do cartógrafo para reforçar sua autoridade, pois Ribeiro havia participado da junta de Badajoz-Elvas.⁶⁶⁴ Além disso, ele concede à ilha de Gilolo um status semelhante a Maluco, e em ambas as representações visuais do arquipélago, ela é grafada como “*Gilolo*” e situa-se nas proximidades da “*Provincia de Maluco*”. Essa ilha, a maior em comparação com suas vizinhas, tem seu desenho limitado pela costa oriental, mantendo o mesmo aspecto desde a carta das Filipinas de Nuno García de Toreno (1522).

Sobre o desenho da América do Sul, África e Ásia, Antonio Sánchez aponta o aparecimento de montanhas ou mares interiores na comparação desta Carta Universal (1527) com o exemplar de Castiglione (1525).⁶⁶⁵ No caso sul-americano, as montanhas interioranas são inseridas junto a uma especulação sobre as nascentes dos rios Marañon e de Solís, pois o volume de vazão de suas águas no mar sugeriria um grande curso d’água de ambos.⁶⁶⁶ No caso do primeiro, cogitado desde seu encontro por Pinzón, em 1500, ele estimularia a criação de um espaço fronteiro luso no futuro estabelecimento

662 Antonio Sánchez. *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, 2013, p.195 e 196.

663 Transcrição da legenda da carta, presente em: Antonio Sánchez. *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, 2013, p.199.

664 María Luisa Martín-Meras. *Cartografía Marítima Hispana: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Linwerg Editores, 1993, p.96.

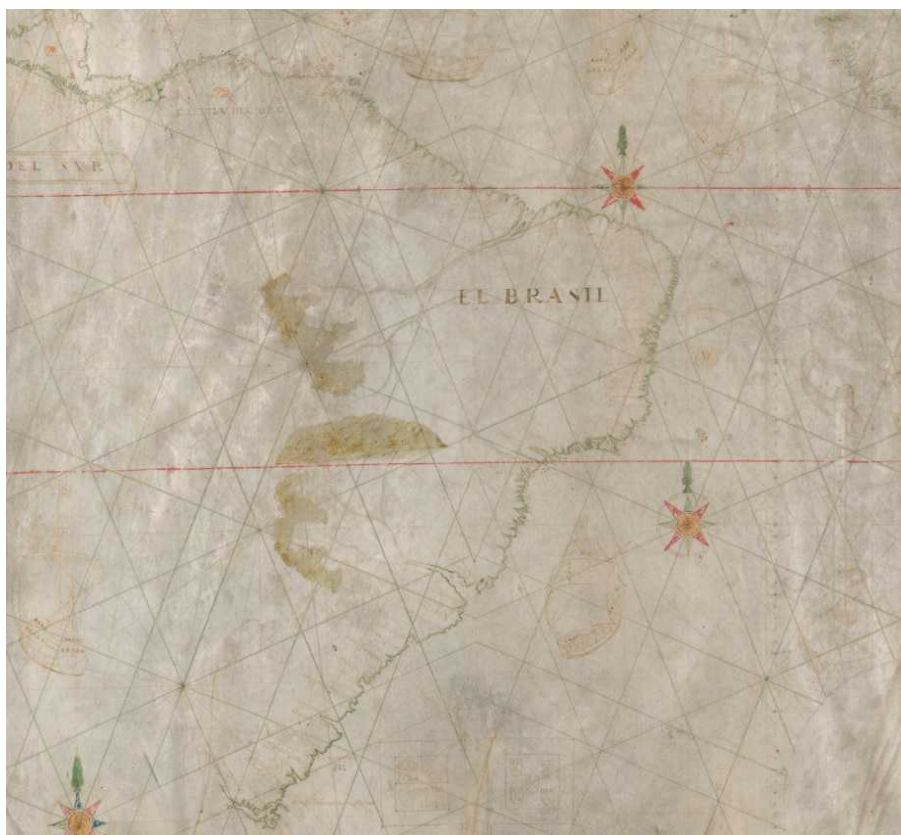
665 Antonio Sánchez. *La espada, la cruz y el Padrón: soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p.195 e 196.

666 Sobre as conjecturas interioranas referentes ao rio Marañon ou rio Amazonas nas décadas de 1520 e 1530, cf. Lucas Montalvão Rabelo. “A representação cartográfica do rio Amazonas e o processo de invenção da América (século XVI)” In: Arcângelo da Silva Ferreira (org.) *História, cultura, trabalho e instituições na Amazônia*. Manaus: Editora Valer, 2021, pp.58-60; sobre as origens e as confusões sobre a localização do topônimo Marañon nas primeiras décadas do século XVI, cf. Isa Adonias. *A Cartografia da Região Amazônica*. Tomo I. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, 1963, p. 80.

colonial em seu delta, de acordo com Fernando Roque Fernandes.⁶⁶⁷

Desta forma, pode-se afirmar que o aumento do curso hídrico do rio de Solís deve-se a especulações alimentadas pelas passagens no estuário do rio da Prata empreendidas pelas expedições de Solís (1516) e de Magalhães (janeiro e fevereiro de 1520).⁶⁶⁸ O desenho costeiro ainda segue o modelo do planisfério Castiglione (1525). Nessa comparação, ainda cabe destacar a alteração do maior topônimo da América do Sul, de *Tiera del Brasil* para *El Brasil*, além da inserção de outro topônimo de caráter regional na parte noroeste: *Castila del Oro*.

Figura 19: Detalhe da América do Sul na Carta Universal (1527)



As Cartas Universais de Diego Ribeiro de 1529 (Vaticano e Weimar)

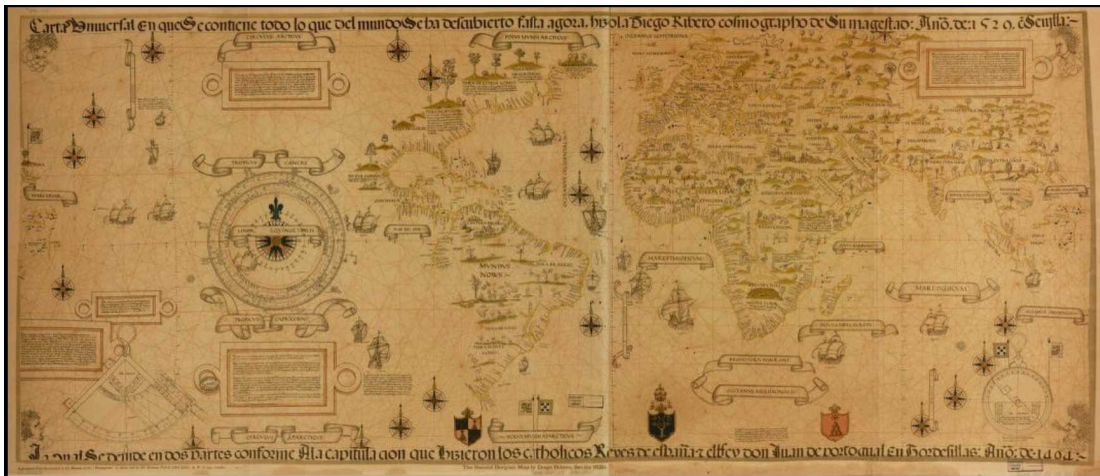
Segundo Antonio Sánchez, em 21 de setembro de 1529, uma cédula real destinada à Casa de Contratação de Sevilha tratava do trabalho cosmográfico de Diego Ribeiro e fazia menção a uma carta prometida por ele há tempos. O autor cogita tratar-se das suas duas cartas produzidas nesse mesmo ano,

667 Cf. Fernando Roque Fernandes. “Territorialidades Coloniais: agentes internos e externos na conformação das fronteiras amazônicas (século XVII)”. *Canoa do Tempo*. v. 11, 2019, p. 78-103.

668 Sobre a passagem da expedição de Magalhães no estuário do Prata, ver: Eduardo Madero. *Historia del Puerto de Buenos Aires. Tomo Primero: descubrimiento del Río de la Plata (...)*. Buenos Aires: Imprenta de “La Nación” San Martín 344, 1892, pp. 41-44.

atualmente guardadas em Roma e Weimar. O planisfério Vaticano (fig.17), tido como o mais antigo, é semelhante ao anônimo de Weimar (1527), estudado anteriormente, e também a outra carta contemporânea de Ribeiro.⁶⁶⁹ Como em todos os trabalhos desse autor, o ano de produção aparece no anel do astrolábio.⁶⁷⁰ Seu modelo cartográfico segue aquele utilizado na construção dos planisférios Castiglione (1525) e no anônimo de 1527.⁶⁷¹ O título é praticamente idêntico ao da carta conservada em Weimar (1529) (fig. 14), mas se estende na borda superior e inferior a esta.⁶⁷²

Figura 20: Facsímile da Carta Universal de Diego Ribeiro (1529) conhecida como exemplar de Roma [1887]



Fonte: Library of Congress (Estados Unidos). Disponível em: <https://www.loc.gov/resource/g3200.ct002450/?r=0.123,0.382,0.154,0.059,0>.

669 Optou-se por apresentar a versão fac-símile do planisfério do Vaticano (1529), confeccionado por Diego Ribeiro, presente nos arquivos da *Library of Congress* dos Estados Unidos, pois o original é disponibilizado apenas em duas imagens, o que impede uma dimensão total da representação. A carta original está disponibilizada em: <https://digi.vatlib.it/mss/detail/Borg.Carte.naut.III>. Acesso em fevereiro de 2022.

670 Uma das características de Ribeiro é o desenho de instrumentos náuticos em suas cartas. De acordo com Surekha Daves, ao analisar o exemplar do Vaticano (1529), o intuito do cosmógrafo não era apenas a divulgação de um saber científico utilizado na monarquia hispânica, mas também incluía suas pretensões individuais para valorizar sua posição como construtor de instrumentos e fabricante de cartas. Cf. Surekha Davies. “The Navigational Iconography of Diego Ribeiro’s 1529 planisphere”. *Imago Mundi*, vol. 55, 2003, pp. 103-112.

671 Antonio Sánchez. *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, 2013, p.200.

672 María Luisa Martín-Meras. *Cartografía Marítima Hispánica: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Linwerg Editores, 1993, p. 96.

Figura 21: Carta Universal de Diego Ribeiro (1529) conhecido como o exemplar de Weimar de 1529



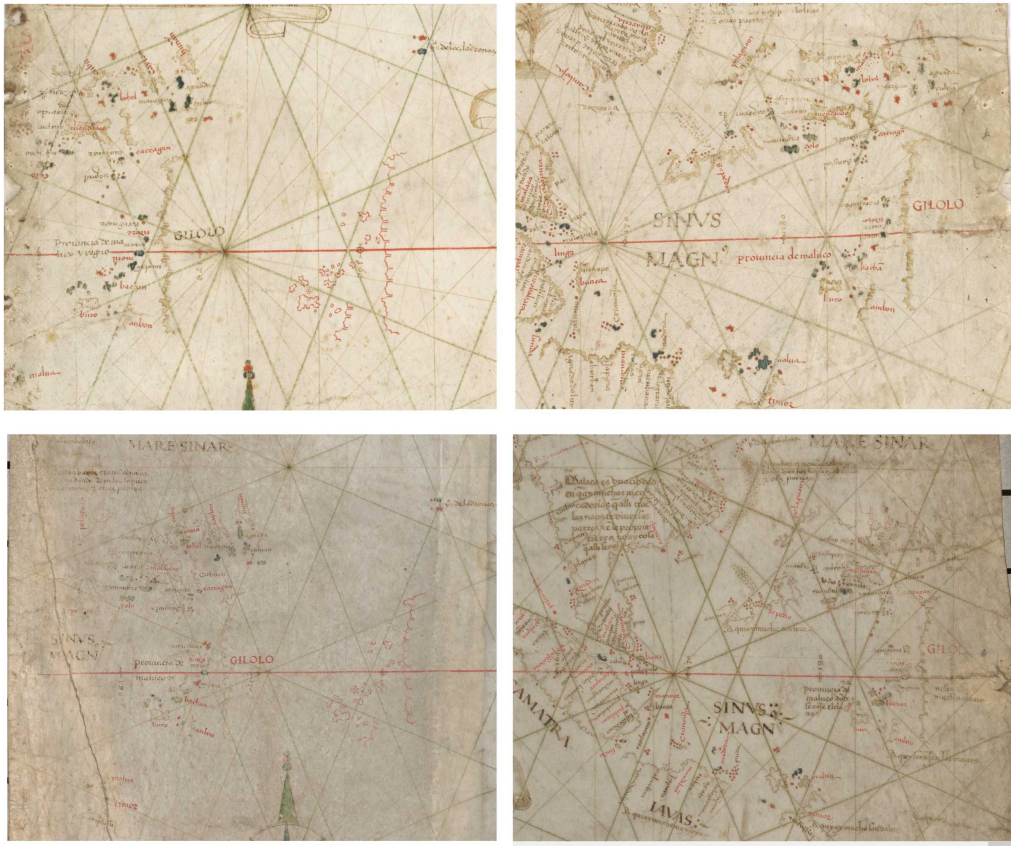
Fonte: Herzogin Anna Amalia Bibliothek/ Klassik Stiftung Weimar. Disponível em: https://haab-digital.klassik-stiftung.de/viewer/image/1664181814/2/LOG_0000/.

Ainda de acordo com Sánchez, também em 1529, Ribeiro produziu o planisfério de Weimar, uma carta que se distancia das anteriores (fig.21). Enquanto o exemplar de Roma prioriza o grande valor artístico e a riqueza iconográfica, a carta de Weimar insere uma série de legendas explicativas no lugar das decorações. Suas novidades incluem informações geográficas que contribuem para o delineamento de algumas áreas, como a península de Malaca – que auxiliou em sua datação como sendo posterior ao planisfério do Vaticano. Para o autor, esse é o mapa de Ribeiro mais bem-sucedido, tendo a grande quantidade de legendas como sua característica mais contributiva a esta valoração.⁶⁷³

Essa complementação dos dados visuais, por meio da inserção de legendas explicativas, pode ser interpretada como uma estratégia discursiva para transmitir ao leitor as informações históricas e culturais de determinada região, de acordo com a perspectiva dos cosmógrafos. É uma característica repetida em outros exemplares ligados à Casa de Contratação de Sevilha, caso dos planisférios de Sebastião Caboto (1544) e Sancho Gutierrez (1551).

673 Antonio Sánchez. *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, 2013, p. 204.

Figura 22: Detalhe das duas representações das ilhas de Maluco (canto esquerdo e canto direito respectivamente) nos planisférios de Diego Ribeiro de 1529: exemplar de Roma (dois quadros superiores); e Weimar (dois quadros inferiores)



Fonte: Vatican Library; Herzogin Anna Amalia Bibliothek/ Klassik Stiftung Weimar.

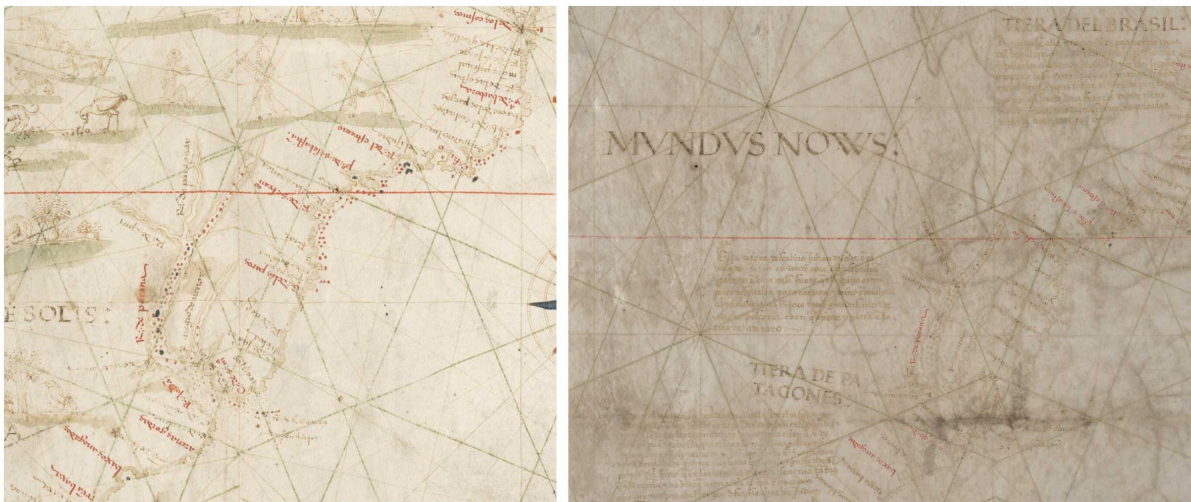
De volta a Sánchez, ele afirma existirem três tipos de legendas na carta: aquelas não enquadradas, que acredita serem enumeradas devido a sua grande quantidade; as não enquadradas e não numeradas; por fim, àquelas com enquadro homólogo aos planisférios de Weimar (1527) e de Roma (1529). Sobre as ilhas de Maluco, elas encontram-se dentro das mesmas cinco legendas enquadradas do planisfério de Weimar (1527). Na legenda sobre a primeira embarcação a dar a volta ao mundo, Diego Ribeiro informa que ela retornou carregada de cravo.⁶⁷⁴

O arquipélago das especiarias, representado nas duas cartas de 1529 (fig. 19), assemelha-se muito a carta de Weimar (1527). A leste da ilha de Gilolo, um contorno em vermelho aparece nas representações do canto direito de ambos os planisférios. Ele assemelha-se ao conjunto das ilhas de Maluco e parece ter sido sua localização inicial, porém foi descartada. Nas quatro representações, o local conta com a designação *Provincia de Maluco*, e em duas delas há um complemento. No canto esquerdo do exemplar do Vaticano, outras ilhas são contempladas na designação: *Provincia de Maluco*

674 Antonio Sánchez. *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, 2013, p. 205-209.

y regio; enquanto no canto direito da carta de Weimar, menciona-se o produto comercial cultivado ali: *provincia de Maluco donde se coje el clavo*. Destaca-se também a autonomia visual da ilha de Gilolo, com um topônimo próprio e não englobada nas descrições citadas. Dentre as ilhas menores, aparece a referência a Tindore como aliada dos castelhanos, e a Ternate, dos portugueses.⁶⁷⁵

Figura 23: Detalhe da região do rio de Solís nos planisférios de Diego Ribeiro de 1529 (a esquerda, o exemplar de Roma; a direita, Weimar).



Fonte: Vatican Library; Herzogin Anna Amalia Bibliothek/ Klassik Stiftung Weimar.

A representação da América do Sul nas duas cartas de 1529 conta com acréscimo de diversas informações se comparadas à carta de 1527. A denominação “Mundus Novus” está inserida na parte central da América do Sul nos dois exemplares ao contrário do planisfério de 1527, que a situa na América do Norte. Na carta do Vaticano, três novas designações para regiões são acrescentadas: *Peru*, *Tiera de Solis* e *Tiera de Patagones*. A designação anterior *El Brasil* é substituída por *Tera Brasilis*; enquanto *Castilla del Oro* permanece inalterada. Já na carta de Weimar (1529), como mencionado acima, além dos nomes das regiões, há a presença de legendas informativas. Dos cinco topônimos de regiões inseridos na carta do Vaticano, a designação *Tiera de Solis* foi suprimida; e outra foi acrescentada ao sul: a *Tiera de Fernã de Magallaes*. Como levantado por Antonio Sánchez, no conjunto das legendas numeradas por Ribeiro, àquelas que ocupam a área da América do Sul vão do número oito ao treze.⁶⁷⁶ Dessas seis, apenas quatro acompanham o nome das regiões citadas acima. As

675 A importância dessas duas ilhas junto a Gilolo pode ser conferida na *Probanza* destinada a defender a presença das ilhas de Maluco no hemisfério hispânico. Documento transcrito em: “Probanza de la posesion del Maluco, hecha en Valladolid, para completar lo que se había levantado en Badajóz en 1524.” In: Jose Toribio Medina. *Coleccion de Documentos Inéditos para la Historia de Chile: desde el viaje de Magallanes hasta la Batalla de Maipo 1518-1818*. Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta Ercilla, 1888, p.212-213.

676 Essas transcrições estão disponíveis em: Antonio Sánchez. *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, 2013, pp.205-206.

duas legendas sem essa proximidade tratam: da região ao norte América do Sul, entre Castela de Ouro e a terra do Brasil, onde há menção ao rio Marañon (Rio Amazonas); e do rio de Solís (Rio da Prata), local da expedição de Juan Díaz de Solís e de Sebastião Caboto.

Portanto, apesar da designação *Tiera de Solís* não aparecer no exemplar de Weimar, há uma legenda sobre a região. Ela incorpora os dados obtidos com os emissários de Caboto e García:

Esta tierra descubrió Juan de Solís en el año de 1515 o 16, donde ahora está Sebastián Caboto, en una casa fuerte que allí hizo. Es tierra muy dispuesta para dar pan y vino en mucha abundancia. El río es muy grandísimo y de mucha pesca. Creen que hay oro y plata en la tierra adentro.⁶⁷⁷

A primeira informação visa dotar a região de um sentido histórico pautado na lógica da exploração feita pelos castelhanos. Ao citar a viagem de Solís, na década de 1510 – analisada no capítulo anterior, deve-se recordar que o piloto não objetivava exploração essa região, mas visava encontrar um estreito necessário para seguir ao Oriente pelo sul da via ocidental. O segundo dado é contemporâneo: a construção de uma casa de taipa, chamada por Caboto de “forte” de *Sancti Spiritus*. Esse recurso discursivo intenciona demonstrar a existência de um estabelecimento castelhano na região. Na sequência, são citados os recursos alimentares mantenedores dos tripulantes europeus no local: pão, vinho e pescado. Eles são a garantia do estabelecimento europeu. Por fim, são mencionados os produtos responsáveis pelo despertar do interesse das armadas de Caboto e García pela região do rio de Solís, contribuindo diretamente para sua exploração: a presença de ouro e prata em seu interior. Portanto, essa legenda realiza uma justificativa para a posse castelhana dessa nova região já acrescida na cartografia de Ribeiro.

Além dessa descrição textual, o rio antes conhecido nos mapas como Jordão ou de Solís passa a ter uma configuração mais próxima à complexa bacia platina, conhecida hoje (fig. 20). Das especulações interioranas feitas na carta de Weimar (1527), os exemplares de Ribeiro feitos em 1529 contaram com as novas informações da região trazida pelos emissários, como os dados sobre os rios: Paraná, Paraguay, Rio Negro de Uruguay (Vaticano)/ Rio de Uruguay (Weimar). O exemplar de Weimar possui também uma construção em forma de torre, logo abaixo do topônimo *Rio Paraná* e a esquerda de seu curso d’água e acima do topônimo do rio Carcarañá, o que indica tratar-se de símbolo do forte de *Sancti Spiritus*, localizado nesta confluência.

A Carta da América e das ilhas de Maluco (c.1530 a c.1535)

Por fim, a última carta dessa série teria sido produzida num intervalo entre 1530 a 1535. São

677 Antonio Sánchez. *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, 2013, p. 206.

conhecidas apenas duas partes do que seria um planisfério: uma delas referente à América e a outra, às ilhas de Maluco. Diferentemente das anteriores, certamente ela recebeu dados obtidos já no retorno da armada de Caboto e García.⁶⁷⁸ De acordo com Maria Juliana Gandini, sua autoria é atribuída a Diego Ribeiro ou Alonso Chaves e ela está localizada na *Herzog August Bibliothek de Wolfenbüttel*. Na representação, o rio Paraná se converte no eixo da representação platina e o topônimo rio da Prata não é inserido.⁶⁷⁹ Tal aspecto é destacado não somente com o topônimo “*Rio Paraná*” atingindo a dimensão de outras regiões americanas, mas também com a descrição específica que o acompanha:

*la boca de este río descubrió Juan de Solís, él año de 1515. Y aquí lo mataron los Indios. Y después entró aquí Sebastián Caboto, y estuvo en él más de dos años. Y subieron el río arriba obra de 200 leguas, y de muchos y diversos pescados. Dicen los que vinieron que hay allí oro, pero no lo trajeron.*⁶⁸⁰

Assim, a descrição da nova região no hemisfério hispânico já compreende uma narrativa construída sobre a história das passagens dos súditos castelhanos por ali, como será aprofundada na análise do próximo capítulo. Por outro lado, na parte dedicada às ilhas das Especiarias, há um grande destaque a estas ilhas com uma frase em latim, traduzida por Antônio Sánchez:

*Estas islas que están escritas en rojo pertenecen a la provincia del Maluco y Gilolo. Están situadas en tal longitud según Juan Sebastián Elcano, que fue comandante de la primera nave que del Maluco vino cargada de clavo, de acuerdo a la navegación que hiciera en el año de 1520, y 1521 y 1522.*⁶⁸¹

Portanto, esse arquipélago também recebe uma narrativa de registro da atividade dos súditos de Carlos V. O que demonstra uma preocupação em registrar e expor os feitos dos homens deste reino no hemisfério hispânico recém-acertado no Tratado de Saragoça (1529).

Os limites do hemisfério hispânico: as ilhas de Maluco e o Rio da Prata

Produzidos na década de 1520, nos âmbitos da Casa de Contratação de Sevilha, esses

678 Cf. María Luisa Martín-Meras. *Cartografía Marítima Hispana: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Linberg Editores, 1993, p. 100-101; Ricardo Cerezo Martínez. *La Cartografía Náutica Española en los Siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994, p. 191. A parte do planisfério referente à América está disponível em: <https://diglib.hab.de/?db=mss&list=ms&id=104a-aug-2f&catalog=Heinemann&hi=karte>; e a parte das ilhas de Maluco pode ser visualizada em: <https://diglib.hab.de/?db=mss&list=ms&id=104b-aug-2f&catalog=Heinemann&hi=karte>.

679 María Juliana Gandini. *¿Quiénes Construyeron el Río de la Plata? Exploradores y conquistadores europeos en el lugar donde se acababa el mundo*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2022, p.39.

680 Antonio Sánchez. *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, 2013, p. 215.

681 Idem, p. 214.

planisférios apresentavam a configuração das ilhas de Maluco e da região platina, os destinos – projetados e efetivamente atingidos – das expedições investigadas nesta tese. O desenho do arquipélago das ricas especiarias no canto esquerdo das cartas aqui estudadas reforça aos seus leitores sua posição como o último ponto ocidental situado no hemisfério castelhano. No lado oriental está situado o hemisfério português, mas ele também é delimitado no extremo desse canto com outra representação de Maluco. Essa repetição do desenho dessas ilhas funciona como um lembrete do início do hemisfério castelhano. Assim, Maluco destaca-se nessa cartografia como uma localidade fronteiriça do hemisfério castelhano com o luso, segundo o Tratado de Tordesilhas (1494).

Em contraste, o outro local limítrofe entre as coroas ibéricas mais próximo a estes reinos na direção ocidental, o rio de Solís, não possuía o mesmo destaque no início da década de 1520. No entanto, gradativamente, a região ganhou um enfoque maior. Antes mesmo da obtenção das informações enviadas pelos emissários, o exemplar de Weimar (1527), atribuído a Ribeiro, inseria especulações interioranas baseadas na crença da existência de um grande curso hídrico na região devido ao grande volume de águas em sua foz. Após o acesso aos novos dados trazidos do espaço transoceânico, essa localidade passou a ostentar o status de uma nova região no hemisfério hispânico, nas cartas produzidas por Ribeiro em 1529. As outrora escassas informações costeiras, contavam agora com vários topônimos interioranos e, mais sintomático dessa transformação, – caso do planisfério de Weimar – uma legenda dotava de sentido a integração do novo espaço à monarquia por meio da citação da antiga armada de Solís e a recente, de Caboto.

A análise dessas cartas também evidenciou um aspecto geográfico a ser considerado como um contributivo para as decisões de alteração do destino final das armadas dos súditos de Carlos V: a distância entre seu reino, de um lado, e o arquipélago de Maluco ou o rio de Solís, de outro. Enquanto a distância para o primeiro, situado no extremo oriente do hemisfério castelhano (ou no extremo ocidente), com a necessidade de atravessar os oceanos Atlântico e Pacífico, o segundo encontrava-se muito mais próximo, na costa do Novo Mundo. Este poderia ser acessado navegando menos da metade da distância gasta até Maluco, pois bastava cruzar o oceano Atlântico e rumar ao sul da costa do Brasil. Nesse sentido, mesmo com o retorno da armada de Magalhães/Elcano, ela mesma é um caso sintomático das grandes dificuldades da ligação marítima entre Castela e Maluco por meio da rota ocidental. Apesar dos nautas sobreviventes do périplo magalhânico retornarem à Península Ibérica, tal façanha mostrou-se muito dispendiosa tanto em recursos econômicos quanto humanos. Soma-se o fato de não terem encontrado uma rota de retorno pelo Pacífico, situada somente no hemisfério castelhano, mas tiveram que utilizar a rota do Cabo da Boa Esperança, atravessando o hemisfério luso.

O conhecimento dessas informações junto às evidências ressaltadas na cartografia histórica fez

com que os agentes imperiais envolvidos nas duas expedições certamente levassem em conta a grande distância até o destino asiático original, em comparação com aquela exigida para atingir o rio de Solís, onde havia a possibilidade de obtenção de riquezas em ouro e prata em áreas interioranas desconhecidas. Ou seja, a proximidade do espaço platino junto às informações obtidas na costa das terras do Brasil foi um dos elementos contributivos para a decisão dos capitães e da tripulação de abandonarem a ida às Índias Orientais e investirem na exploração do rio de Solís.

Essa situação das representações dos dois destinos na cartografia histórica demonstrou como ambos estavam situados na órbita da monarquia hispânica e de que forma, dentro do contexto do período, teriam tendido para a costa sul-americana. Para aprofundar a análise das motivações para o desvio de ambas as expedições, também se faz necessário um estudo das fontes documentais produzidas ao longo da expedição. Elas permitirão averiguar outras motivações, mais específicas, que contribuíram para a mudança do rumo e, em paralelo, fornecerão as bases para acompanhar o processo de construção do espaço platino.

4.3 CONJUNTO DOCUMENTAL PRODUZIDO NA VIAGEM DE SEBASTIÃO CABOTO

Nos quase cinco anos que esteve em viagem, a armada de Sebastião Caboto produziu um conjunto documental que pode ser categorizado em quatro tipos. O primeiro deles é composto pelas *probanzas*, processos feitos por meio de interrogatórios submetidos à tripulação para apurar ações específicas. Isso se deveu à necessidade de registrar as violações às ordens, as conspirações, ou situações de desavença na tripulação com intuito de respaldar as conseqüentes punições aplicadas. São dois documentos nesse estilo, o mais antigo (1526-1529) foi orquestrado pelo capitão general contra Francisco de Rojas, Martín Méndez e Miguel de Rodas; o outro (1530), produzido por Rojas, objetivava formalizar as acusações ao comandante da expedição. O segundo tipo documental são as prestações de contas, que visavam elencar os produtos negociados entre os tripulantes e os moradores da ilha de Santa Catarina e da região platina. O único registro nesse estilo foi organizado por Enrique Montes (1527). O terceiro estilo de documento é a comunicação epistolar, com a carta escrita por Luiz Ramírez dirigida a seu pai (1528). Ela tratava dos acontecimentos ocorridos ao longo da viagem. Por fim, tem-se o informe, um registro sobre determinados acontecimentos que envolve a consulta aos tripulantes visando registrar acontecimentos ou determinadas ações. Nesse formato há os documentos sobre a perda do forte *Sancti Spiritus* (1529) e outro, feito na sequência, com os pareceres dos oficiais reais sobre as atitudes a serem tomadas após esse fato (1529).

Apesar dessa variedade de tipos de fontes históricas, sua produção ocorreu no contexto das

expedições de Caboto e García na costa das terras do Brasil e rio da Prata. Mesmo sem um documento proveniente da expedição do *vecino* de Moguer, consta apenas sua *Relación* não datada e certamente escrita após seu retorno à Península Ibérica, como será demonstrado no próximo capítulo, há inúmeras menções a essa armada.

Assim, buscar-se-á descrever a especificidade presente nessa documentação para, na sequência, analisar como apresentam a ideia da alteração de itinerário e destino. Deve-se frisar que seu intuito não estava direcionado a uma justificativa dessa reorientação da derrota. Foi com o decorrer da viagem que essa possibilidade passou a ser cogitada até o momento em que foi adotada. Assim, haverá um esforço na coleta de vestígios textuais que possibilitem a identificação de fatores que tenham contribuído para essa mudança ou que a justifiquem, além das descrições sobre o novo espaço adentrado, que o identificam e o qualificam.

4.3.1 Utilização das transcrições para a crítica documental

O acesso a esse conjunto documental, produzido ao longo das armadas de Caboto e García (1526-1530), deu-se principalmente pelas transcrições produzidas por José Toribio Medina e Gaspar Garcia Viñas, bem como pelo acesso aos documentos originais mantidos, em sua maioria, nos arquivos espanhóis, disponibilizados por meio do *Portal de Archivos Españoles (PARES)*. O confronto entre as versões transcritas e originais ocorreu por amostragem ou em caso de dúvidas.⁶⁸² Como informado no primeiro capítulo, Medina e os copistas, contratados pelo governo chileno para trabalharem no *Archivo General de Indias*, transcreveram 15.678 páginas de fólios documentais. Esse esforço contou com a participação da senhora Mercedes, sua esposa, para decifrar manuscritos, corrigir provas, ler crônicas antigas para a pesquisa de dados, ajuda nas traduções entre outras atividades.⁶⁸³ O caso apresentado na

682 As transcrições das fontes históricas podem conter interpretações específicas de alguns autores sobre determinadas expressões no documento original e sua transcrição influi no entendimento de uma ação. Um desses casos foi detectado por Rolando A. Trías. Em sua análise da chamada “Carta de Zuñiga”, produzida por esse embaixador espanhol em Lisboa, que trata de uma viagem de um incógnito navegante português a um rio maravilhoso ocorrida em 1521, alguns anos antes das expedições de Caboto e García, ele percebeu um equívoco de Medina. Em um dos trechos transcritos pelo historiador chileno, em 1897, informa-se que o capitão não trouxe os naufragos da expedição de Solís “por ser castelhano”. Com base nisso, ele interpretou, então, que o chefe da expedição lusa seria de origem castelhana. Ao recorrer ao documento original – o que outros historiadores não haviam feito até então, Trías identificou que o termo correspondente a “castelhano” encontrava-se abreviado no final da página formando um borrão, que não permite concluir se significaria “castelhano” ou “castelhanos”. Diante do impasse, o autor recorreu ao contexto para propor que o entendimento correto deveria ser “castelhanos”, pois para um piloto português, os sobreviventes da armada de Solís seriam “castelhanos”; além disso, acredita serem insuficientes as provas que apontam um comandante castelhano para a expedição portuguesa de 1521. Cf. Rolando A. Trías. “Cristóvão Jacques e as Armadas Guardas Costa” In: Max Justo Guedes (coord.). Volume Primeiro. Tomo I. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/ Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, p.266.

683 Guillermo Feliú Cruz. “Medina, el hombre”. In: Maury A. Bromsen (edit.). *José Toribio Medina, humanista de América*. Traducción del inglés por Raúl Silva Castro. Santiago de Chile/ Washington, USA: Editorial Andrés Bello/ Unión Panamericana, 1969, p.78.

epígrafe desse capítulo e comentado nas linhas iniciais, sobre essa ajuda decisiva para a decifração de um dos documentos produzidos durante a viagem de Caboto, ilustra sua importância para o trabalho de transcrição realizado sob o comando de Medina.⁶⁸⁴

Além dessa iniciativa do historiador chileno, acrescenta-se o esforço de Gaspar Garcia Viñas, um copista argentino incumbido de encabeçar uma missão de transcrições no *Archivo General de Indias* para os historiadores Paul Groussac e Emilio Ravignani, entre os anos de 1910 e 1926. Sua primeira missão levou a composição da *Colección Gaspar García Viñas*, pertencente a Biblioteca Nacional da Argentina, que reúne mais de cinco mil documentos imersos em 230 tomos sobre a história do Rio da Prata e suas regiões contíguas, entre 1492-1639. O historiador Marcelo Rey demonstra como García Viñas e outros copistas transformaram-se em verdadeiros especialistas dos processos históricos investigados e na produção bibliográfica relacionada, além de serem avançados especialistas na comprovação da autenticidade e da procedência das fontes históricas.⁶⁸⁵

Desta forma, as transcrições produzidas tanto por Medina ou Gaspar Viñas possibilitam um acesso e leitura rápida dos documentos necessários a esta tese gerando uma customização do tempo empreendido na pesquisa. Caso não fossem utilizadas essas versões, o tempo a ser dedicado à realização de transcrições a partir dos documentos originais inviabilizaria este estudo. No entanto, a utilização do trabalho feito de transcritores não excluiu a imprescindível tarefa de realizar consultas esporádicas às fontes históricas originais, via *PARES*, para auxiliar na verificação do conteúdo e na utilização de termos específicos. Feitas estas considerações sobre o uso das fontes históricas, segue-se com a análise do conjunto documental produzido ao longo da viagem de Caboto pelo além-mar.

4.3.2 As informações colhidas por Caboto contra Francisco de Rojas, Miguel de Rodas e Martín Méndez (1526-1528)

O primeiro documento contemporâneo à viagem a ser analisado aqui intitula-se *Información*

684 Apesar de toda essa contribuição, a senhora Mercedes não teve seu nome creditado nos livros de Medina estudados aqui. Sobre essa obliteração do papel das esposas e outras mulheres na confecção de livros de historiadores, desde o século XIX, cf. Bonnie G Smith. *Gênero e História: homens, mulheres e a prática histórica*. Tradução de Flávia Beatriz Rossier. Bauru: EDUSC, 2003.

685 Marcelo Rey. *El copista: Gaspar García Viñas entre la Biblioteca Nacional y la Facultad de Filosofía y Letras*. 1ª Ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Teseo, 2013, pp.22-23; para um exemplo do processo de produção da documentação histórica, desde o século XVI no reino de Castela; sua transmissão aos grandes arquivos do reino (*Archivo de Simancas e Archivo General de Indias*); e, por fim, ao processo de transcrição, cf.: Lucas Montalvão Rabelo. “Taunay e a Documentação sobre Bandeirantes e Jesuítas: uma história da circulação das fontes históricas”. In: Jorge Pimentel Cintra; Alberto Luiz Schneider; José Rogério Beier (orgs.) *Affonso Taunay e o Museu Paulista: um projeto de memória (1917-1945)*. Jundiaí, SP: Paco Editorial, 2021, pp.163-194; além de outro estudo que ressalta a importância do processo de transcrição de fontes históricas para o caso específico de mapas: Jorge Pimentel Cintra; José Rogério Beier; Lucas Montalvão Rabelo. “Affonso de Taunay e as duas versões do mapa de D. Luis de Céspedes Xeria (1628).” *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, Nova Série, vol. 26, 2018, p. 1-53. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-02672018v26e33>

que hizo Sebastián Caboto para probar las culpas del Capitán Rojas, Martín Méndez y Miguel de Rodas, cuando los desterro en Santa Catalina – Julio de 1526 á Junio de 1528.⁶⁸⁶ Trata-se da reescrita do conjunto de informações registradas no processo movido pelo capitão general contra os três tripulantes. Em julho de 1528, ao se preparar para enviar ao rei as informações referentes à riqueza da terra em que estavam – o espaço platino – e os acontecimentos nela ocorridos, Caboto solicitou a Martín Ibáñez de Urquiza, escrivão público da armada, que providenciasse “(...) *la dicha información é proceso que así se hizo la sacase en limpio é sinase con mi signo, e cerrase é sellase en manera que hiciese fee, para que ella quería inviar al Consejo de Su Majestad (...)*”.⁶⁸⁷

Este documento é composto por 32 folhas. Na última destas consta a assinatura do secretário.⁶⁸⁸ Seu conteúdo pode ser dividido em cinco partes. A primeira com a introdução inicial do escrivão apresentando o conteúdo reescrito a ser enviado ao soberano; a segunda em que há a denúncia inicial de Matía Mafrolo, contramestre da nau *Trinidad*, sobre as conspirações feitas até aquele momento; a terceira com o colhimento das informações das testemunhas até os questionamentos do capitão general sobre a atuação de Rojas e outros tripulantes (de 02/07/1526 a 09/08/1526); a quarta parte iniciada com a apresentação do processo e solicitação de um parecer aos oficiais reais sobre o que deveria ser feito aos acusados (10 e 11 de agosto de 1526); e a última indo da nova convocação das testemunhas para responderem a mais questionamentos e o desterramento de Rojas, Méndez e Rodas na ilha de Santa Catarina (entre 13/08/1526 e 14/02/1527).⁶⁸⁹

O objetivo da armada de Sebastião Caboto

Em relação às pistas sobre o porquê do desvio da expedição, o documento não apresenta uma justificativa direta, pois sua feitura visava a averiguação e punição dos três tripulantes que teriam conspirado contra o capitão general. No entanto, alguns elementos textuais permitem analisar a relação da armada com as terras sul-americanas e, assim, evidenciar uma propensão a tomar a direção do rio da Prata. O primeiro ponto a ser destacado é a presença corriqueira do resumo do objetivo da expedição no parágrafo inicial de cada novo registro no processo. Ela é descrita simplesmente como aquela que “(...)

686 Cf. AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 452 a 514; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto....* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp.318-360; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 670.

687 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 452; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto....* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.318; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 670.

688 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 514; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto....* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.360; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 670.

689 A estrutura completa do documento pode ser conferida no QUADRO 1 presente no ANEXO.

va al descubrimiento, etc (...)” ou “(...) al descubrimiento de las islas de Tarsis, etc (...)”. Em quatro casos, a ilha de Ofir também é mencionada. Somente no registro final do secretário Ibáñez, a citação da ilha de Cipango aparece entre os objetivos.⁶⁹⁰ Entretanto, a única menção aos objetivos da armada conforme a capitulação assinada com o monarca só aparece no conteúdo de um escrito feito por Martín Méndez, em uma parte de seu testemunho: “(...) descubrimiento de las islas de Tarsis, e Ofir é Cipango y el Cataio Oriental (...)”, o que demonstra um conhecimento minucioso daquele documento.⁶⁹¹

Mesmo diante da perda da nau capitã, devidamente registrada no início deste escrito produzido por Méndez, o secretário continuou a reproduzir o mesmo objetivo da armada.⁶⁹² Assim, a reavaliação sobre a ida ao rio onde estaria localizada a prata, potencializado pela perda da nau capitã, não se refletiu na alteração das referências aos seus objetivos no espaço ultraoceânico. Por outro lado, na parte inicial do processo, quando Ibáñez introduz o documento ao mencionar tratar-se de uma reescrita do processo a ser enviado ao monarca, datada de 23 de junho de 1528, um ano e quatro meses após o último registro no processo – na ilha de Santa Catarina –, o destino da expedição não aparece registrado. Informa apenas o seu capitão general, o que destoa do padrão presente no restante do documento. Ou seja, o destino encontra-se ocultado enquanto as qualidades da terra explorada na bacia do rio da Prata são mencionadas.

Nessas reproduções dos objetivos da armada, ressalta-se a ausência das solicitações do soberano para a realização de uma escala nas ilhas de Maluco que visavam a garantia de seu controle diante dos choques com os portugueses, dando um suporte para a armada do frei García Jofre de Loáisa; além de responder às demandas comerciais dos deputados da armada com a obtenção do cravo. Assim, mantém-se somente o objetivo de “descobrimiento” junto ao destino às ilhas a serem alcançadas, principalmente

690 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 513; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.360; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 670.

691 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 500; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.351; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 670.

692 Em 19 de novembro de 1526, na introdução da nota sobre o recebimento desse escrito, o escrivão anota: “En el real, junto adonde la nao capitana se perdió, adonde la gente estaba recogida (...)”. Dois dias depois, é registrado que a localidade passou a ser nomeada: “En la isla á donde la nao capitana se perdió, que agora se llama el puerto de Santa Catalina (...)”. AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 500 e 502; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.351 e 352; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 670. Sobre o significado de *real* enquanto localidade citada pelo escrivão, o dicionário de Covarrubias aponta que uma das acepções de *real* está relacionado com “El campo, o exercito representa su Rey.” Isso indica um local que conta com os oficiais reais, ou no caso, uma armada mandada pelo rei sem detalhes do local exato. Cf. Sebastián de Cobarruias [Covarrubias]. *Tesoro de la Lengua Castellana, o española*. Madrid: Luis Sanchez, impressor del Rey N. S., 1611, p. 605 [p. 3 verso da letra “R”].

Tarsis, e o Cataio Oriental sendo lembrado só uma vez.

Pernambuco, o português Jorge Gómez e o exemplo do “forte” luso

O segundo ponto a ser analisado, que auxilia na compreensão da decisão de alterar o rumo da armada de Caboto, é a relação de sua tripulação com as terras sul-americanas. Trata-se não apenas do recebimento das notícias de riquezas do rio da Prata, mas a experiência obtida com a vivência nas localidades costeiras e no contato com seus habitantes. Nesse sentido, destaca-se a relação desenvolvida entre Rojas e o português Jorge Gómez, ocorrida na feitoria de Pernambuco, quando a expedição ficou parada ali, entre 3 de junho e 29 de setembro de 1526. A partir dos depoimentos sobre este encontro, é possível analisar a imagem que os tripulantes possuíam daquele entreposto português. A primeira testemunha a tratar da ligação entre aqueles dois indivíduos é Antonio Ponce. Ele respondeu aos questionamentos do capitão general, em 15 de julho de 1526, na nau capitã, que se encontrava fundeada na praia de Pernambuco. Segundo ele, o bacharel Alcázar, físico [médico] da nau Trinidad, contou que o português Jorge Gómez estava “(...) *en la Casa de la Contratación en Pernambuco, ques del Rey de Portugal (...)*” e ali recebeu uma camisa e outras coisas das quais não se recorda do capitão Rojas.⁶⁹³ O depoente seguinte, Fernando de Molina, também comentou as palavras do bacharel sobre Rojas:

*(...) tenia concierto el dicho capitán Rojas con un Jorge Gómez, portugués, que esta degradado por el Serenisimo Rey de Portugal en Pernambuco, donde tiene la contratación el dicho Serenisimo Rey de Portugal, en Brasil, al cual dicho Jorge Gómez le dió el dicho capitán Rojas una camisa, é dijo á este testigo el dicho bachiller que decían quel abad de la nao Trinidad lo habia descubierto, porque el dicho capitán Rojas ge lo habia dicho en confesión.*⁶⁹⁴

Diante dessas informações reproduzidas de uma terceira pessoa, o capitão general decidiu convocar o próprio bacharel Alcázar, no dia 30 de julho de 1526. Em seu depoimento, ele fornece mais detalhes acerca das trocas entre Rojas e Gómez: (...) *é que dicho capitán Rojas le dio una camisa é vino é aceite, y el dicho Jorge Gómez le dio al dicho capitán un gato, segund oyo decir á algunas personas de la dicha nao, e le vió llevar al dicho Jorge Gómez una calabaza grande donde llevaba el vino que le dio.*⁶⁹⁵ Em 13 de agosto, após a fase da emissão de pareceres sobre o que deveria ser feito

693 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 454; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.321; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 670.

694 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 456; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.322; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 670.

695 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 459; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.324; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 670.

com Rojas diante das acusações contra ele, Alonso de Santa Cruz foi a primeira testemunha da nova fase de resposta aos questionamentos do capitão general. Em seu depoimento, o futuro cosmógrafo real incluiu mais informações sobre as trocas de produtos entre Rojas e Gómez. De acordo com ele, “(...) *el capitán Rojas le había dado ciertos cuchillos é peines é zapatos é otras cosas que no se le acuerda.*”⁶⁹⁶ Assim, o capitão da nau Trinidad teria fornecido ao português facas, pentes e sapatos.

Os dados fornecidos pelas testemunhas, elencadas acima, demonstram a interpretação que possuíam acerca da feitoria de Pernambuco. Ao chamarem essa localidade de *Casa de la Contratación* ou relativa a *contratación*, eles fazem uso de um termo utilizado para uma instituição comercial. Compreende-se assim, que, para além das informações sobre a prata ao sul das terras do Brasil fornecida por Jorge Gómez, existe a constatação da instalação de entrepostos comerciais lusos na costa da América do Sul. É evidente que essa experiência influenciou no imaginário dos tripulantes contribuindo para que, de certa forma, iniciassem o aprendizado e consciência da instalação dos portugueses nessas novas terras conhecidas e passassem a cogitar ou naturalizar a reprodução de uma instalação semelhante nos locais em que explorassem mais a fundo. O que culminaria com as bases de Caboto na região do rio da Prata, pois diferente das localidades anteriores, ela situava-se em uma área considerada pertencente ao hemisfério castelhano, segundo o Tratado de Tordesilhas (1494).

Por outro lado, a troca de produtos entre Rojas e Gómez revela uma predisposição do capitão da Trinidad em nutrir uma boa relação com o português degredado e, assim, obter informações necessárias por meio de sua companhia, ao longo da viagem. Como indicado no itinerário e resumo sobre a expedição, na primeira parte desse capítulo e na parte anexa, Gómez embarcou na armada e também teve contato com Caboto. Inclusive, ele foi o responsável pelas primeiras informações sobre a existência de riquezas nas terras ao sul. Sobre o contato com a fauna local, infelizmente as informações não permitem concluir se o gato (possivelmente uma jaguatirica) fornecido por ele na troca com Rojas era nativo da região da feitoria de Pernambuco ou teria sido trazido nas embarcações lusas.⁶⁹⁷ No

696 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 480; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.337; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 670.

697 Outra possibilidade seria esse termo “gato” poderia ser uma corruptela de “gaticos” que, como visto no capítulo anterior, Gandini informou estar associado a “macaco”. Cf. María Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, pp.9-10; Nesse sentido, o dicionário de Covarrubias apresenta o termo “gatopaus” como “(...) *una especie de mona co[n] cola. Gato paus, gato pablo: puede ser, que como llaman a la mona marta, llamassen a este mono Pablo, o se houviessen hallado de los primeros descubridores en alguna isla, a la cual pusiesen nombre san Pablo, como pusieron a otras santa Maria, y de los demas santos. Llamase en Latin Cercopithecos. Marcial lib.7. epigrama 86. Simeus aurita, & c. ibisi cronus similem Cercophitecon amat. Hablando el mesmo de la mona lib. 13. dize assi: ‘ Callidus emissas eludere simius gastas Si mihi cauda foret cecopithecus eram.’ El nombre está compuesto de xépros.i.cauda, y de (...), simia, quasi caudata simia.*” Cf. Sebastián de Cobarruias [Covarrubias]. *Tesoro de la Lengua Castellana, o española*. Madrid: Luis Sanchez, impressor del Rey N. S., 1611, p.227.

entanto, a falta de maiores detalhes dos tripulantes sobre suas características até mesmo exótica, caso pertencesse à região, sugeririam uma origem europeia desse felino.

4.3.3 *Relação de contas de Enrique Montes na ilha de Santa Catarina (1527)*

A segunda fonte histórica produzida ao longo da expedição de Caboto é a *Relación de lo recibido y pagado por Enrique Montes en la isla de Santa Catalina*.⁶⁹⁸ Segundo sua estrutura, ela pode ser dividida em cinco partes: o recebimento e gastos com a galera chamada de Santa Catarina, na ilha homônima, em 1527; os gastos e o resgate de mantimentos e coisas necessárias à armada, na mesma ilha, entre 10 de novembro de 1526 e 3 de fevereiro de 1527; o que foi recebido de Antón Grajeda e Miguel Rifos, em 27 de agosto de 1527; a confirmação das contas do recebido e gasto em Santa Catarina, rio de Solís e San Lázaro para manutenção e outras coisas necessárias à armada, em *Sancti Spiritus*, dia 30 de setembro de 1527; por fim, as vistas dos gastos anteriores de Enrique Montes na ilha de Santa Catarina por Juan de Junco, tesoureiro, Roger Barlo, contador, e Alonso de Santa Cruz, *veedor*, em 30 de setembro de 1527.

De acordo com Medina, Enrique ou Henrique Montes era português e um dos sobreviventes da armada de Juan Díaz de Solís, quando contava com 14 ou 15 anos. Ao regressar naquela expedição, acabou por naufragar no galeão em que ia junto a outros dez companheiros, próximo ao porto dos Patos. Com base no relato de D. Rodrigo de Acuña, capitão da nau São Gabriel pertencente à armada de Jofre de Loaísa que passou pelo porto dos Patos e ilha de Santa Catarina nos últimos dias de abril de 1526, o historiador chileno aponta a vivência do sobrevivente 15 léguas do porto dos Patos, onde ele e seus companheiros tinham casas, filhos e mulheres. Ao longo da passagem de Don Rodrigo, Montes forneceu produtos locais obtidos com os nativos. Houve uma sublevação de alguns tripulantes que não desejaram seguir viagem junto ao capitão para as ilhas de Maluco. Muitos desses permaneceram vivendo junto a ele, até os primeiros dias de setembro do ano seguinte, quando a armada de Caboto aportou ali e, após os contatos realizados, esse sobrevivente e outros homens decidiram seguir junto ao navegador.⁶⁹⁹

Neste episódio de rebeldia dos homens da nau de Don Rodrigo, chama a atenção a preferência explicitada por eles ao falarem com Acuña: “(...) y en llegando, los más pidieron licencia al capitán para se quedar en tierra, porque así estaban determinados de se quedar, ó por fuerza ó por grado, que

698 AGI, CONTRATACIÓN, 4929; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.437-442; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 15. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 652.

699 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.261-264.

*más querían vivir como salvajens que no morir desesperados en la mar.*⁷⁰⁰ Assim, a possibilidade de vivência junto aos nativos, conhecida por meio do relato de Montes e seus companheiros náufragos, certamente contribuiu para que muitos tripulantes que dirigiam-se a Maluco desistissem de prosseguir com esse objetivo, classificado como fatal diante da frustrada tentativa de passagem pelo estreito de Magalhães, para passar a morar ali. Nesse sentido, Montes foi um catalisador da deserção desses homens, da mesma forma como influenciou Caboto com a ideia de mudar os rumos de sua expedição para se voltar à exploração do interior do rio da Prata.

De volta ao documento produzido por Montes e validado pelos oficiais reais, as justificativas diretas para o desvio do objetivo inicial da armada não aparecem. No início das cinco partes elencadas acima, o capitão general é mencionado, porém não consta seu destino, como padrão nas outras fontes. Porém, em sua conclusão, Montes apresenta um resumo da trajetória da viagem, antes da averiguação dos oficiais reais.⁷⁰¹ No trecho, ela cita os quatro locais pelos quais a armada passara: a ilha de Santa Catarina, o Rio de Solís, San Lázaro e o local de onde escreve, o forte de *Sancti Spiritus*. Apesar de a passagem por locais distantes do trajeto original e mesmo com a construção um forte na região interiorana do rio Paraná, nenhuma consideração é feita sobre a mudança de planos no itinerário planejado para a viagem. Não existe uma preocupação em registrar a mudança de rota, mesmo tratando-se de uma prestação de contas, trata-se de um documento destinado ao monarca.

Nessas contas, uma grande quantidade de produtos locais é negociada, incluindo aqueles ainda pouco conhecidos pelos europeus. São produtos necessários para a construção da galera, depois da perda da nau capitã, além daqueles para o consumo da tripulação: “(...) *trezentas cargas de raíces de mandioque para hacer el pan é para vino para los indios que trabajaran en serrar la madera para la dicha galera (...)*”; ou mesmo para tratar os enfermos, como em três casos: “(...) *cuarenta cestos de inamos [batatas], así para los dolientes como para la mesa de su merced (...)*”; “(...) *dozentas manadas de millo para se hacer el vino vuelto con el mandioque é también para dar á gallinas é patos que se gastaban en los dolientes (...)*”; “(...) *miel que se gastó con los dolientes en xaropes é otras melecinas (...)*”.⁷⁰² Esses exemplos demonstram a interação da tripulação com os alimentos cultivados pelas sociedades nativas da costa das terras do Brasil.

700 AGI, PATRONATO, 37, R.27; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.263; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 11. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 553.

701 AGI, CONTRATACIÓN, 4929; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.437-442; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 15. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 652.

702 AGI, CONTRATACIÓN, 4929; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.439-440; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 15. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 652.

Destaca-se ainda a referência ao conhecimento das terras situadas nas proximidades, fornecedoras de grandes suprimentos: “*Di más a Durango, que fué por patos é gallinas é otras cosas á tierra Doroga, que habrá cuarenta léguas de la isla de Santa Catalina, para gasto suyo é de lo que troxese (...)*”⁷⁰³. Assim, Montes fornece detalhes de como indivíduos da costa realizavam viagens a locais mais interioranos com o objetivo de trazer produtos a serem negociados ali.

Com isso, apesar das contas de Enrique Montes não mencionarem explicitamente os motivos para o desvio da armada de Caboto, elas trazem os registros dos locais que comprovam essa alteração, além de apresentar uma visão sobre a dinâmica dos negócios estabelecidos no Porto dos Patos e na ilha de Santa Catarina. Todo esse mecanismo sofisticado de relação entre os naufragos castelhanos e os nativos certamente contribuiu para a decisão de Caboto sobre desterrar Rojas, Méndez e Rodas ali, além de influir na valorização da potencialidade das terras sul-americanas no imaginário do capitão e de seus tripulantes. A sublevação dos homens da nau São Gabriel, no intento de abandonarem o destino em Maluco e estabelecerem-se na ilha de Santa Catarina e proximidades, junto com a decisão posterior de Montes e outros europeus vivendo ali de seguirem viagem com Caboto, agora redirecionada ao rio da Prata, indicam a grande atração do interior da América do Sul, instigando-os a buscarem os valiosos metais. Estes dois pontos somaram-se na balança de Caboto e dos seus tripulantes sobre seguir ao espaço platino.

4.3.4 A carta de Luis Ramírez (1528)

Como referido no primeiro capítulo, a carta de Luis Ramírez transcrita inicialmente por Francisco Adolfo de Varnhagen, em 1852, suscitou um interesse maior pela armada de Sebastião Caboto.⁷⁰⁴ De acordo com seu conteúdo, ela pode ser dividida em quatro partes: a introdução – parágrafo inicial com as justificativas para sua escrita: dar conta da boa saúde de seu autor e das boas condições da terra encontrada; o relato sobre a expedição desde sua saída do porto de San Lúcar de Barrameda até adentrarem o rio de Solís, que ocupa a maior parte do documento; a conclusão em três últimos parágrafos, que constam solicitações ao seu pai e um recado para outras pessoas; por fim, umas notas

703 AGI, CONTRATACIÓN, 4929; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p.440; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 15. Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Doc. 652.

704 A análise da carta segue a transcrição de Juan Francisco Maura, que inclui uma compilação das principais versões já feitas. Cf. Luis Ramírez, “Carta de ... a su padre desde el Brasil (1528): Orígenes de lo ‘real maravilloso’ en el Cono Sur.” Edición, Introd. y notas de Juan Francisco Maura. Col. Textos de la revista Lemir. 2007, p.7 Edición electrónica: <<http://parnaseo.uv.es/Lemir/Textos/Ramirez.pdf>>. Para outras versões, ver: Francisco Adolfo Varnhagen (transc.). “II Carta de Luiz Ramirez: do Rio da Prata, a 10 de Julho de 1528” In: Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil, Tomo XV (2o da Terceira Serie, 2a Edição), Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1888 [1852], p 14-41; Jose Toribio Medina. *El veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, pp.442-457;

após a assinatura, que contém informações distribuídas em dois parágrafos: o primeiro é destinado a mandar um recado aos seus parentes e o último reforça a importância das terras atingidas no espaço platino.

A paragem em Pernambuco

Inicialmente, destaca-se a importância dada por Ramírez à parada da armada de Caboto na feitoria de Pernambuco e sua influência no imaginário do autor e dos tripulantes acerca das características das terras recém-descobertas, de como o rei de Portugal estabeleceu seus homens ali e como seriam as populações nativas do entorno. Nesse sentido, a descrição dessa localidade revela o nível de interação e conhecimento obtido por Ramírez:

(...) le fue forçado [el capitán general] enviar la caravela y con ella al piloto de la nao capitana y un batel y que fuesen a buscar por la costa algun rrio dulce y estando en esto vino a la nao capitana de esta armada una canoa de yndios en la qual venia un xristiano y el sor. capan. gl. [señor capitán general] fue ynformado del que tierra hera donde estabamos e dixo como se llamava Peranabuco e quel rrey de Portugal tenia alli una fatoria para el trato del Brasyl en la qual auia fasta treze xristianos portugueses de naçion de los quales les fue bien seruido el señor capan. gl. [capitán general] en las cosas que para la armada tovimos neçesidad en fin que a causa de los tiempos contrarios que siempre tobimos estuuiamos en la dicha costa sin tener una ora de tpo [tiempo] para poder salir y en el tpo [tiempo] que aqui estuuyamos tomamos algo de la manera de la gente y trra [tierra] della Ay en la trra [tierra] muchos mantenimientos de mays mandio que son unas raizes de que se hace muy buena harina blanca comenla con pan hecha harina tostada ay otras raizes que se dizen patacas comense coçadas y asadas son muy buenas muchas calauaças frisoles hauas gallinas papagaios muy buenos de todo esto leuo la gente mucha cantidad la gente de esta trra[tierra] es muy buena de muy buenos gestos ansi los onbres como las mugeres son todos de estatura mediana muy bien proporcionados de color canarios algo mas oscuros (...)⁷⁰⁵

O autor informa sobre a feitoria de Pernambuco, pertencente ao rei de Portugal, responsável pelo trato do pau-brasil. Nela havia 13 portugueses que prestaram apoio às necessidades da armada, prejudicada pelo mau tempo enfrentado na travessia atlântica. Na sequência, revela o grau de interação com os costumes locais ao afirmar “(...) *que aqui estuuyamos tomamos algo de la manera de la gente (...)*” e depois informa sobre os alimentos locais, como a mandioca e a batata, além dos animais, como as galinhas e os papagaios. Por fim, faz uma descrição pormenorizada dos nativos e seus costumes. Assim, por mais que Ramírez não indique os contatos iniciais dos portugueses com Caboto e as informações prévias recebidas ali sobre o rio de Solís – alegadas nos processos sofridos pelo capitão após o retorno à península Ibérica, esse grau de interação, ocorrido nos quatro meses em que estiveram em Pernambuco, possibilitou uma percepção dos elementos locais e de quais maneiras estas poderiam ser usadas em benefício da armada.

705 Luis Ramírez, “Carta de ... a su padre desde el Brasil (1528): Orígenes de lo ‘real maravilloso’ en el Cono Sur.” Edición, Introd. y notas de Juan Francisco Maura. Col. Textos de la revista Lemir. 2007, pp.22-23.

As justificativas diretas para a alteração do destino final

O segundo ponto a ser analisado são as justificativas ou comentários sobre a alteração do destino da armada de Caboto presentes na carta de Ramírez. Eles são mencionados somente quando o autor trata dos acontecimentos ocorridos na ilha de Santa Catarina. Com a necessidade de obter madeira para a construção de um novo batel, a parada nessa localidade deveu-se à grande quantidade desse recurso existente ali. Depois disso, uma canoa chegou com indígenas, que comunicaram ao capitão da armada a presença de cristãos vivendo naquelas terras. Em seguida, outra embarcação trouxe um cristão que afirmou serem 15 homens pertencentes à expedição de dom Rodrigo de Acuña, mas se recusaram a retornar para a Espanha com seu capitão e, por isso, permaneceram ali.⁷⁰⁶ Essa versão dos sobreviventes difere daquela apontada no tópico anterior, pois Medina baseou-se no depoimento de dom Rodrigo de Acuña, quando este prestou conta de seu retorno à península Ibérica.

Além deles, Luiz Ramírez escreve ainda sobre Melchior Ramírez e Enrique Montes, sobreviventes da armada de Juan Díaz de Solís. Este último contou ao capitão general sobre o chamado “rio Paraná”, em uma serra com a presença de muito metal valioso:

(...) que si le queriamos seguir que nos cargaria las nao de oro y plata porque estaba cierto que entrando por el Rio de Solis yriamos a dar en un rio que llaman parana el qual es muy cabdalisimo y entra dentro en este de Solis con beynte y dos bocas y que entrando por este dho. rio aRiba no tenia en mucho cargar las naos de oro y plata aunque fuesen mayores porque el dho rio parana y otros que a el bienen a dar yban a confinar con una sierra a donde muchos yndios acostumbraban hir y benir y que en esta sierra abia mucha manera de metal y que en ella abia mucho oro y plata y otro jenero de metal que aquello no alcanzaba que metal hera mas de quanto ello no hera cobre e que de todos estos jeneros de metal abia munha cantidad y questa sierra atrabesaba por tierra mas de duçientas leguas y en la alda della abia asimesmo muchas minas de oro y plata y de los otros metales.⁷⁰⁷

As palavras de Luis Ramírez repetem as alegações desses sobreviventes, carregadas de referências aos recursos minerais, que apelam para a atenção dos viajantes. Sobre a falta de mostras de ouro e prata para provarem suas afirmações, eles afirmam terem enviado duas arrobas desses metais junto a uma relação feita da terra “tão rica” para sua Majestade. No entanto, o batel que as levava não resistiu e imergiu, os 15 homens a bordo sobreviveram nadando com a ajuda dos nativos. Por conta desse incidente, as mostras foram perdidas e restaram apenas contas a serem destinadas à nossa senhora de Guadalupe e as de ouro que eram muito finas, de 20 quilates, que foram, então, mostradas a Caboto.⁷⁰⁸

Mesmo diante dessa demonstração das riquezas presentes no rio Paraná, Ramírez ainda escreve

706 Luis Ramírez, “Carta de ... a su padre desde el Brasil (1528): Orígenes de lo ‘real maravilloso’ en el Cono Sur.” Edición, Introd. y notas de Juan Francisco Maura. Col. Textos de la revista Lemir. 2007, p.25;

707 *Idem. Ibidem;*

708 *Idem*, p.26;

sobre a manutenção das intenções do capitão general em relação aos seus objetivos originais : “(...) y que si el señor capitan jeneral queria tocar en el dho rio de solis aquellos yrian con sus casas he hijos y nos mostrarian la gran riqueza que abia en el y el señor capitan jeneral respondio que hera otro su camino.”⁷⁰⁹ Na sequência, o autor demonstra a preocupação de Caboto em encontrar madeira para a construção de um batel, já que perdera o antigo em uma tempestade ocorrida na viagem de Pernambuco a ilha de Santa Catarina.

De acordo com Ramírez, a decisão de alterar o itinerário para atingir o novo destino só ocorreu após a perda da nau capitã, em 28 de outubro de 1527. Segundo o autor,

*(...) el señor capitán jeneral biendo la mejor nao perdida y mucha parte del mantenimiento y que la gente no se podria recoger en las otras dos naos por ser mucha acorda de azer azer⁷¹⁰ una galeota que [...] e que fuesemos en descubrimiento del dho rio de Solis pues heramos ynformados de la mucha riqueza que en el abia porque en esto se açia mas serviçio a Su mtg que en el biaje que llebamos de la manera que esperabamos yr (...)*⁷¹¹

Assim, para Ramírez, o afundamento de uma das principais embarcações da armada influenciou na decisão de Caboto sobre a mudança de destino: deixava-se de ir às ilhas do Mar do Sul, Tarsis, Ofir e Cipango, ou à terra do Cataio, para aventurar-se em local próximo, o rio de Solís. O carácter de “descobrimento” da expedição era mantido. Em outras palavras, mesmo diante da pressão de Carlos V para reforçarem a segurança nas ilhas de Maluco em face à ameaça lusa, ou diante dos pedidos dos armadores para ser realizado o resgate nessa mesma localidade, houve a manutenção do objetivo de descobrimento relocado para o interior da América do Sul. Assim, como lembrado por Demétrio Ramos, citado no capítulo anterior, Caboto manteve apenas o objetivo que almejava alcançar. As demandas do monarca e dos armadores foram deixadas de lado. Ainda no trecho acima, Ramírez escreve sobre a valoração diferenciada dos dois destinos: enquanto o novo oferecia uma grande perspectiva baseada nas informações sobre suas muitas riquezas, principalmente em ouro e prata – repetidas exaustivamente no documento, o antigo destino traria “tanto serviço” ao monarca.

A propaganda da região do rio de Solís

Em paralelo a essa justificativa sobre o desvio da armada de Caboto, deve-se frisar o momento em que essa carta foi redigida por Ramírez. Em sua parte final, escreve: “(...) quedo en este puerto de San Zalbador ques en el rio de Solis a diez dias del mes de julio de 1528 años.” Esse é o mesmo mês que Martín Ibáñez de Urquiza reescreveu o processo movido pelo capitão general contra Francisco de

709 Grifo nosso. *Idem. Ibidem.*

710 Duplicado no original.

711 Luis Ramírez, “Carta de ... a su padre desde el Brasil (1528): Orígenes de lo ‘real maravilloso’ en el Cono Sur.” Edición, Introd. y notas de Juan Francisco Maura. Col. Textos de la revista Lemir. 2007, p.27.

Rojas, Martín Méndez e Miguel de Rodas, analisado acima. Como já referido, em sua introdução, ele informa sobre o envio desse documento junto a uma relação das novas terras para o soberano, por meio dos emissários Fernando Calderón e Roger Barlow. De acordo com Medina, também foram levadas as poucas peças de metal conseguida com os indígenas do rio Paraná e Paraguai, três lhamas (chamadas de ovelhas da terra) e cartas assinadas por Caboto, por seus capitães e oficiais e por todos da armada. Por fim, ainda solicitou ao monarca o envio de gente, armas e mantimentos para conquistar toda a comarca do rio de Solís.⁷¹²

A relação escrita pelo navegador veneziano sobre as terras percorridas não é conhecida, no entanto, a carta de Luis Ramírez partilha o ponto de vista do capitão general.⁷¹³ Deve-se recordar que a justificativa apresentada para a mudança do itinerário foi produzida somente quando a adoção do novo rumo e a exploração inicial dos rios de Solís, Paraná e Paraguai, nos anos de 1527 e 1528, já havia sido realizadas. Essa forma de análise remete diretamente àquela feita por Serge Gruzinski sobre as cartas redigidas por Hernán Cortés no momento da conquista de México-Tenochtilán. O historiador francês interpreta o discurso do conquistador castelhano se atentando às datas de sua produção e, destarte, percebendo como as descrições históricas são afetadas pelos acontecimentos contemporâneos. Ou seja, quando a conquista de México-Tenochtitlán se tornou irreversível, o discurso presente no relato histórico era diverso daquele produzido em anteriormente.⁷¹⁴

No caso da carta de Ramírez, diferente daquelas enviadas por Cortês nos momentos finais de sua conquista dos mexicas, seu discurso sobre as novas terras não é triunfante, uma vez que a serra da Prata e suas riquezas não tinham sido encontradas. Mas, era necessário justificar a alteração feita pela expedição ao monarca e, dessa forma, evitar possíveis punições. Isso explica os recorrentes comentários sobre as riquezas a serem encontradas ao navegar-se pelos rios Paraná e Paraguai, feitos após a comparação de que no novo destino Sua Majestade seria melhor servida, presente na citação anterior. Em um desses casos, Ramírez narra o momento em que o porto nomeado de San Lázaro, já no estuário do rio da Prata, é atingido: (...) *mas doyle muchas gracias que a la fin de tantas fadigas nos a dado gra. [gracia] de descubrir tan rica tierra como esta como adelante v.m. bera. como digo en fin que señor llegamos aqui domingo de lazaro que fueron seys de abril del dho año de 1527 años.*⁷¹⁵ A riqueza que estaria presente na região do rio de Solís, apesar de abundante, contava com pouca

712 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp.182-183.

713 A ausência da relação das terras do rio da Prata segue o apontamento de Medina na nota 9 da referência anterior.

714 Serge Gruzinski. *A Águia e o Dragão: ambições europeias e mundialização no século XVI*. Tradução de Joana Angélica d'Avila Melo. São Paulo: Companhia das Letras, 2015, p.128.

715 Grifo nosso. Luis Ramírez, "Carta de ... a su padre desde el Brasil (1528): Orígenes de lo 'real maravilloso' en el Cono Sur." Edición, Introd. y notas de Juan Francisco Maura. Col. Textos de la revista Lemir. 2007, p.29.

quantidade para ser apresentada ao soberano. Após o encontro entre Caboto e García, ambos decidem enviar seus emissários à Espanha para contar as novidades. Ramírez afirma que o envio de Hernando Calderón e Roger Barlow ao reino de Castela teve como objetivo a apresentação das poucas mostras de ouro e prata da região, pois Caboto não quis se apropriar de mais peças desses metais, senão revelaria aos nativos sua intenção com essa riqueza.⁷¹⁶ Essa afirmação serve tanto como uma justificativa para a escassez das amostras quanto para atizar a cobiça do rei e dos armadores para essas novas terras. Após a assinatura da carta, na segunda nota final, há mais um destaque sobre a importância dessa nova localidade:

Ago saber a Vra md que esta tierra donde agora estamos es muy sana y de mucho fruto porque ago saber a Vra md que se senbraron en esta tierra para probar si daba trigo y senbraron çinquenta granos de trigo y cojieron por quenta CLVV [550] granos esto en tres m[eses] de manera que se da dos bezes al año escribolo a V.m. por pare[cer cosa] misteriosa.⁷¹⁷

Esta última qualidade das terras encontradas possui um elemento que difere dos anteriores. Enquanto nos outros trechos, elas estavam associadas à busca das riquezas minerais, comuns às viagens de descobrimento, agora são comunicados os bons resultados do cultivo de trigo. Ou seja, Ramírez alerta seu pai, e indiretamente o soberano, sobre as possibilidades da manutenção de indivíduos ali por meio do cultivo de cereais. Esta tendência em mesclar um objetivo de descobrimento a uma etapa inicial de “colonização” surge nas referências ao forte de *Sancti Spiritus*, estabelecido na margem esquerda do rio Paraná junto ao rio Carcarañá, em suporte para a busca de metais rio acima, mas, em paralelo, traz um contato com as populações nativas do entorno:

(...) llegamos a Carcarañal que es un rio que entra en el Paraná que los yndios dizen biene de la sierra donde allamos quel señor capitan jeneral abia hecho su asiento y una fortaleza arto fuerte para en la tierra la qual acordo de azer para la paçificação de la tierra aqui abian benido todos los yndios de la comarca que son de dibersas naçiones y lenguas a ver el señor capitan jeneral entre los quales bino una de jente del campo que se dizen quirandies (...) ⁷¹⁸

Segundo Ramírez, o estabelecimento do forte deu-se para a “pacificação” da terra, expressão associada à etapa inicial do processo de colonização. Portanto, Ramírez acrescenta um objetivo que não estava presente entre aqueles elencados na capitulação de Caboto. Tal recurso discursivo propagandeia, novamente, as possibilidades de ocupação daquele espaço pelo reino de Castela. Nesse sentido, o autor ainda descreve minuciosamente as várias populações indígenas contatadas pelos tripulantes, incluindo os guaranis. Desta forma, a vantagem das novas terras atingidas, em comparação com o destino original

716 Grifo nosso. *Idem*, p.27.

717 Luis Ramírez, “Carta de ... a su padre desde el Brasil (1528): Orígenes de lo ‘real maravilloso’ en el Cono Sur.” Edición, Introd. y notas de Juan Francisco Maura. Col. Textos de la revista Lemir. 2007, p. 41.

718 *Idem*, p.30.

no Pacífico, residia não somente nas riquezas em ouro e prata, mas na possibilidade de uma futura ocupação colonial num local com uma vizinhança povoada por diversas nações indígenas. Portanto, esses dois fatores – possibilidade de agricultura e a presença de uma grande população nativa – corroboram com a justificativa apresentada para o desvio do objetivo original da armada enviada por Carlos V.

4.3.5 O interrogatório sobre a perda do forte de *Sancti Spiritus*

O quarto documento produzido ao longo da expedição de Sebastião Caboto refere-se ao interrogatório escrito por Antonio Ponce, com base nas questões apresentadas pelo capitão general e submetidas a alguns tripulantes. Intitulado *Información sumaria hecha en el Puerto de San Salvador, presentada por el capitán general de la armada Sebastián Caboto, para hacer constar á SM. Cómo se perdió la fortaleza de Santi Spiritus, que levantó en el Río de la Plata – 12 de octubre de 1529*, ele se estrutura em duas partes.⁷¹⁹ Na primeira delas, após a introdução e com o objetivo de registrar a perda do forte, o capitão general apresenta 35 perguntas para serem ouvidas, examinadas e comentadas pelo capitão Gregório Caro, lugar-tenente responsável pelo local e possível culpado pela destruição, e outros tripulantes. Na segunda parte são ouvidas 11 testemunhas que, na maioria de suas respostas, concordam com o capitão general. Os tripulantes convocados são: Alonso de Santa Cruz; mestre Pedro, cirurgião; padre Francisco García, clérigo; Gaspar de Cazaña, *veedor* da expedição pelos armadores; Jorge Gómez, português e língua que juntou-se à armada na feitoria de Pernambuco; Alonso de Sant Pedro, gentil-homem; Álvaro Núñez de Balboa, *veedor* da nau Trinidad pelos armadores; Juan de Junco, tesoureiro da nau Santa María, que tornou-se a nau capitã; Antonio de Montoya, contador de Sua Majestade; Gregório Caro, capitão da nau Santa María por Sua Majestade; e Gómez Malaver.⁷²⁰

Diferentemente do documento anterior, nesse não há uma justificativa direta para a alteração do destino original e a opção por adentrar o rio de Solís. O intento de Caboto com esse processo é provar a culpa de Gregório Caro na perda do forte de *Santi Spiritus*. No entanto, as 12 primeiras perguntas do questionário proposto fornecem pistas que justificam o redirecionamento da armada. As duas primeiras perguntas propostas são:

I.—Primeramente pido que declaren si es verdad que después que esta armada entró en el Río Paraná é hicimos asiento en un riachuelo que se dice el Caracarará, que se hizo un pueblo de hasta veinte casas de paja é se puso nombre Santi Spiritus, é estuvimos en él más de seis meses en paz é amor con los indios comarcanos, etc.

719 Título presente no livro de Medina. Cf. AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp. 105-150.

720 O documento encontra-se estruturado em quadro na parte do Anexo. Há uma reprodução da transcrição das 12 primeiras perguntas feitas por Sebastião e depois o enquadramento das respostas dos tripulantes.

*II. – Item: pido que declaren si es verdad que en este tiempo que aquí estuvimos, tuvimos relación de muchos indios que en la tierra estaban, que en la tierra donde estábamos había mucho metal de oro é plata é vimos algunas muestras della é decían los indios que dicho metal estaba en una sierra que podía estar del pueblo de Santi Spiritus ocho ó diez jornadas, etc.*⁷²¹

A primeira questão trata do estabelecimento do povoado de *Sancti Spiritus*, com 20 casas, e a relação harmoniosa com os povos indígenas vizinhos. Nessa pergunta, Caboto afirma sua entrada na região do rio de Solís, o estabelecimento de um forte e a relação positiva com as populações nativas do entorno. Na segunda pergunta, partindo-se do pressuposto que o contato com os indígenas era promissora, eles o informaram sobre a existência de muito ouro e prata na terra, pois viram as amostras. Sua origem estaria em uma serra localizada a oito ou dez jornadas dali.⁷²² Em outras palavras, Caboto aponta a existência da grande riqueza mineral na região platina. Sua missão ali, contudo, não está completa, pois esses minerais se localizavam em de uma serra situada nas proximidades. Assim, nessas duas perguntas iniciais, o sucesso do estabelecimento de um núcleo populacional e a qualificação dessa terra como “rica em ouro e prata” é uma estratégia discursiva que, além de demonstrar a promissora situação anterior à destruição do forte, também funciona como uma defesa indireta da opção de abandonar o plano inicial e adentrar na região do rio de Solís.

Na terceira questão, o capitão pede para declarem se é verdade que, após estarem cientes da riqueza presente na terra, ele, o capitão Gregório Caro e os outros oficiais reais e armadores acordaram em descobrir a localização das minas em uma excursão terra adentro. Porém, essa decisão precisava ser acompanhada de outra, que protegeria parte da tripulação e principalmente os interesses do monarca e dos armadores sevilhanos, conforme a quarta questão proposta aos tripulantes:

*IV – Item: pido que declaren si es verdad que, vista la entrada que se quería hacer por la tierra, fué acordado que era bien que primero se hiciese una fortaleza de tapias en que quedase segura la hacienda de Su Majestad é armadores é de particulares, que en aquella sazón se hallaba en el dicho pueblo de Sant Espiritus, porque no quedaba segura en las casas, por ser de paja, é que luego se puso por obra de hacer la dicha fortaleza lo mejor que en aquella sazón se pudo hacer, é esto se hizo con acuerdo de todos, etc.*⁷²³

O motivo para a construção da fortaleza no já estabelecido povoado de *Sancti Spiritus* era para a proteção da fazenda do rei e dos armadores. Sua feitura contou com o uso de taipa, uma vez que o material das casas, a palha, não seria suficiente para assegurar a proteção dos bens. Desta forma, essa construção seria uma base de apoio não somente às incursões no interior daquela terra, mas também

721 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp.99-100.

722 A estas duas perguntas, Jorge Gómez, português e língua, que embarcou na armada de Caboto quando esta passou pela feitoria de Pernambuco, produz um complemento citando topônimos como o rio Carcarañá, Paraná e o rio *Uruguay*. Ver o quadro em anexo.

723 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p. 106.

protegeria os pertences de direito da Coroa e dos armadores. Trata-se de outra forma de fortalecer o interesse real pelas ações realizadas pelo capitão naquela localidade.

As três perguntas seguintes tratam da segurança da fortaleza: presença de baluartes, *pasamuros*, e dois *versos de artillería*; a escolha de Caro como capitão e tenente para guardá-la; e a presença de companhia. A oitava trata do momento em que o capitão general escolheu partir rio acima diante das informações fornecidas por seus aliados indígenas, os guaranis.⁷²⁴ Ao preparar-se para atingir as riquezas esperadas, Caboto consultou os homens que serviam como línguas, os tradutores. Eles escolheram ir pelo rio Paraná no lugar de ir por terra, porque teriam o apoio dos guaranis, que os levariam até as minas. Esse trecho é elucidativo sobre o grau de interação da armada com os nativos. Por meio dos intermediadores culturais, com os quais tiveram vivência na costa da terra do Brasil, a expedição pôde utilizar de seus conhecimentos e, assim, relacionar-se com os guaranis e explorar a região. Esse acesso ao conhecimento dos nativos é mais uma arma utilizada pelo capitão maior para reafirmar a viabilidade em atingir seu novo objetivo.

As duas perguntas seguintes tratam das notícias e do encontro com a armada de Diego García. Após relatar sobre a partida de García do forte e como Caboto o seguiu, a 11ª pergunta aborda o retorno de ambos os capitães a *Sancti Spiritus* e celebrarem o acordo para voltarem juntos para a exploração.⁷²⁵ Assim, o capitão general solicita os comentários sobre sua partida em conjunto com García para recolherem as riquezas encontradas. Por conta da exploração empreendida, a ausência de uma parte da tripulação não teria prejudicado o abastecimento da fortaleza, uma vez que, de acordo com a décima segunda questão: “(...) *é deajo el dicho Capitán general al dicho capitán Caro como solía, en la dicha fortaleza, con treinta é cinco presonas é cerca de la dicha fortaleza muchos indios, nuestros amigos, de paz, que les proveían de bastimento, de abati é pejes é grasa é otras cosas necesarias para sus mantenimientos, etc*”.⁷²⁶ Portanto, os indígenas do entorno eram os responsáveis pelo suprimento das demandas alimentares dos homens estabelecidos ali.⁷²⁷

A relação com as sociedades indígenas presente nas questões, mais uma vez reforça ao monarca a viabilidade de um estabelecimento da Coroa na região do rio de Solís, principalmente no rio Paraná, como comprovado por aquele estabelecimento povoado por castelhanos que existia ali. Em paralelo a isso, ocorre uma identificação e assimilação gradativa de topônimos que passam a ser vinculados a essa

724 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p. 106.

725 *Idem*, p. 107.

726 *Idem. Ibidem*.

727 Às informações contidas nesta pergunta, Alonso (ou Gonzalo) de Sant Pedro afirma que não as viu, pois, nesse mesmo período, encontrava-se na expedição de Francisco César, cujo objetivo era descobrir as minas de ouro e prata por meio de trilhas em terra. Ver quadro em anexo.

região. Nesse sentido, Álvaro Núñez de Balboa, que havia perdido seus dois irmãos em uma emboscada dos nativos, responde essa última questão afirmando que esse episódio ocorrera “(...) *donde había estado el dicho señor Capitán general, que era en la tierra de los guaraníes en el Paraguay (...)*”.⁷²⁸ Assim, a utilização de topônimos com base nas associações de nomes dos habitantes, na tradução dos topônimos indígenas ou outros contribuem para o processo de criação de uma identidade da região explorada. Assim, o espaço platino foi construído pela experiência de exploração e a conseqüente dotação de sentido atribuído por essas armadas.

4.3.6 Os pareceres sobre os rumos da expedição de Caboto (1529);

O quinto documento conhecido produzido ao longo da viagem de Caboto é o conjunto de pareceres dos oficiais reais e os apontamentos dos tripulantes da armada. Em 6 de outubro de 1529, o capitão general os convocou em grupos para opinarem sobre o que deveria ser feito após a perda do forte, além de buscar acalmar os movimentos de descontentamento surgidos. Após a introdução, encontram-se os seis pareceres no documento. O primeiro é feito por Nicolau de Nápoles e os outros cinco restantes concordam com essa proposta.⁷²⁹

Após apresentar a situação vivida depois da perda do forte de *Sancti Spiritus*, que contou com uma “traição” dos indígenas da nação guarani, junto aos poucos mantimentos possuídos, o que impediu a realização da viagem para as minas, Nicolau de Nápoles propõe que a tripulação espere no porto de San Salvador, por uma possível armada de socorro ou alguma novidade mandada pelo rei até o final do mês de dezembro de 1529.⁷³⁰ Nesse ínterim, o sustento viria da colheita de trigo e milho. Caso não apareça nenhuma ajuda, eles partiriam rapidamente para a costa do Brasil para conseguirem suprimentos e, então, retornariam a Espanha. Cabe ressaltar a recorrência à agricultura, tanto pelo cultivo do trigo trazido da península Ibérica quanto do milho obtido na região. Isso demonstra mais uma vez o conhecimento obtido no contato com os nativos e no conhecimento da terra. Além disso, a escala na costa sul-americana reforça a confiança na possibilidade de abastecimento onde tiveram um contato direto, como a ilha de Santa Catarina e o porto dos Patos, ou mesmo o porto de São Vicente, mencionado pela armada de García. Assim, esses locais costeiros forneceria o suporte alimentar para a realização da travessia atlântica.

É interessante observar que, excetuando-se o trecho anterior do parecer desse oficial real, onde

728 Cf. Quadro, em anexo.

729 AGI, PATRONATO, 41, R4, img. 554-559; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp. 458-461.

730 AGI, PATRONATO, 41, R4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p. 458.

menciona-se o porto de San Salvador, a região explorada só é referida como “este/deste Rio”. Mesmo com a permanência da armada de 6 de abril de 1527 até a data desse documento, 6 de outubro de 1529, ou seja, dois anos e meio, os outros pareceres não utilizam o topônimo rio de Solís, ou nenhum outro específico para o curso hídrico ou a região.⁷³¹ Tal evidência reforça a lenta transplantação da relação com a nova região encontrada para os textos produzidos. Ainda não havia a utilização deliberada do topônimo rio da Prata e, surpreendentemente, a versão castelhana usada até o momento, rio de Solís, também não aparece.⁷³² Desta forma, ao tratarem de uma informação prática voltada ao planejamento de suas ações, as designações ocorriam de forma mais genérica.

4.3.7 As informações levantadas por Francisco Rojas contra Caboto em São Vicente (1530)

O último documento produzido na viagem de Caboto ao além-mar provém do recolhimento de testemunhas feito pelo capitão Francisco de Rojas para provar os abusos cometidos pelo seu comandante na conduta da armada. Ele foi feito no porto de São Vicente, no dia 4 de abril de 1530.⁷³³ A primeira parte de sua estrutura assemelha-se àquela dos interrogatórios anteriores. Na sequência da introdução, há um questionário proposto pelo capitão degredado, com 11 perguntas seguidas pelas respostas de duas testemunhas (Gómez Malaver e Juan de León). Ao final, Alonzo Gómez, escrivão público da armada de Diego García, confirma o relato das testemunhas e informa: “(...) *saqué é fize sacar de mi registro en limpio en estas hojas, que son siete, e más un poder, que tiene dos hojas de papel con estas, en que va mi sino (...)*”⁷³⁴. Na segunda parte, Diego García comunica Rojas sobre uma solicitação feita por Caboto, inserida na sequência. Nela, o capitão general avisa ao antigo piloto da nau Trinidad sobre sua obrigação de retornar a Espanha na mesma armada que veio. Estes dois comunicados datam de 22 de março de 1530. No dia seguinte, Varela confirma ter notificado Rojas sobre esses dois mandamentos. Por fim, há a justificativa deste sobre não acompanhar a armada de Caboto no retorno, além de constarem novas ações protocolares de Varela.

As datas de cada um desses textos demonstram que o questionário proposto por Rojas é

731 Caso dos pareceres de Gonzalo de San Pedro e Giralte.

732 De acordo com Gandini que reafirma as palavras de Medina, o documento mais antigo com a utilização do topônimo rio da Prata foi feita por Francisco D’Ávila que utilizou esta nova designação para o rio de Solís, além das notícias compartilhadas junto a outros tripulantes sobre os metais preciosos que estariam nesta região. Ele foi um sobrevivente da nau *San Gabriel*, da armada de Loáisa, abandonada na costa das terras do Brasil. Ver: Maria Juliana Gandini. *¿Quiénes Construyeron el Río de la Plata? Exploradores y conquistadores europeos en el lugar donde se acababa el mundo*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2022, p.27.

733 A permanência de Rojas no porto luso, ainda não transformado oficialmente na primeira fundação do reino de Portugal na América, seria um destacado ponto de apoio para a conquista dos espaços interioranos, até mesmo o acesso à região platina. Cf. Fernando V. Aguiar Ribeiro. *Sertões Fluidos: discussão sobre as espacialidades na porção meridional da América Portuguesa: o caso da Capitania de São Vicente*. *Revista Espacialidades [online]*. v.10 jul-dez 2016, pp.46-81.

734 AGI, PATRONATO, 41, R4, img.165-184; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p. 484.

posterior à segunda parte, que conta com o comunicado de Diego García e a solicitação do capitão general. Portanto, o intento de tais perguntas seria demonstrar os possíveis crimes de Caboto reforçando, assim, sua defesa e contestando seu retorno junto à armada comandada por ele.

Para além dessas disputas entre os dois rivais, esse documento é fundamental na compreensão das visões apresentadas pelo nobre piloto castelhano e suas testemunhas sobre o desvio da armada, além de ajudarem na compreensão do processo de incorporação do espaço platino, chamado no documento de Rio da Prata, nos âmbitos da monarquia hispânica. Nesse sentido, a quarta pergunta do interrogatório é elucidativa para uma interpretação diferente daquelas vistas até o momento:

4.—Item, si saben, creen, vieron é oyeron decir, etc., cómo allegados á Pernambuco, el dicho Sebastián Caboto, habida lengua é información por los portugueses que ahí estaban, é que habían venido con Cristóbal Jacques al Río de la Plata; é habida la dicha información, deliberó de mudar la derrota é propósito comenzado, para lo cual nos mandó llamar á todos capitanes é oficiales de su armada; é propuesta su plática é declarada su intención, que era que fuésemos al Río de la Plata, á lo cual él nos mandó que respondiésemos é dijésemos nuestros pareceres, á lo cual todos me importunaron que respondiése, é respondí que mi parecer era que por ninguna cosa deste mundo no deberíamos dejar el viaje que por Su Majestad nos era mandado; é que aunque trajésemos las naos cargadas de oro hasta las gavias, no cumplíamos con nuestras honras, é que nos cortarían las cabezas; é si saben que entonces el dicho Sebastián Caboto replicó con semblante de ira, por lo cual todos los otros é la mayor parte dellos ya estaban convocados para el dicho su propósito, é todos juntamente, ecebro una ó dos personas, dijeron que era muy bien el acuerdo del dicho Capitán General; é que si saben que dende en adelante nunca más, á mí el dicho capitán Francisco de Rojas llamaron ni mandó llamar á ninguna de las consultas, é que desde allí en adelante comenzó á hacer procesos falsos contra mí, sobornando testigos con promesas de oficios é mercedes porque depusiesen de mí. Item, si saben é oyeron decir que los dichos testigos depusieron de mí muchas cosas falsas é mentirosas: digan é declaren lo que cerca desto saben.⁷³⁵

Este é o primeiro documento conhecido a mencionar a ligação dos portugueses da feitoria de Pernambuco com a expedição de Cristovão Jacques, além de constar uma referência com o topônimo “rio da Prata”. Segundo Rojas, as informações obtidas ali sobre a riqueza contida naquele rio foram responsáveis pela proposta de Caboto em “mudar a derrota e o propósito começado” para ir ao “Rio da Prata”. Para tanto, os capitães e oficiais reais foram convocados a darem seu parecer. Ele foi contrário a ideia, pois, teria alegado publicamente que mesmo se trouxessem muito ouro, isso não evitaria uma punição real.⁷³⁶ No entanto, é importante destacar que essa versão dos fatos foi escrita após a expedição de Caboto fracassar na obtenção desses recursos devido ao retorno provocado pela perda do forte de *Sancti Spiritus*. O capitão degredado faz uma grande valorização de sua posição contrária à nova ideia

735 AGI, PATRONATO, 41, R4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto....* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p. 477.

736 Para Maria Juliana Gandini, as palavras de Francisco de Rojas seriam públicas, pois existe semelhança entre a citação sobre “as naus cheias de ouro e mesmo assim seriam punidos” em, pelo menos, duas fontes: AGI, PATRONATO, R.6, bloque 3, doc. 1, f.lv que a autora aponta semelhança com AGI, PATRONATO, 41, R.7, f.28r. Sobre as relações de Caboto e Rojas, cf.: Maria Juliana Gandini. *¿Quiénes Construyeron el Río de la Plata? Exploradores y conquistadores europeos en el lugar donde se acababa el mundo*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2022, p.34.

sugerida.

Em sua memória deveria estar o exemplo de insubordinação que Hernán Cortés havia cometido em fins da década de 1510. Ao desobedecer as ordens do governador de Cuba e ter conquistado as terras sobre o domínio da Tríplice Aliança México-Tenochtlán (1519-1521), levando várias riquezas para a península Ibérica, o conquistador conseguiu desfazer a pena capital que poderia ser atribuída a ele.⁷³⁷ Em seguida, tornou-se um modelo do chamado “conquistador.”⁷³⁸ No caso de Caboto, o resultado positivo que aplacaria as penas de insubordinação não foi alcançado e, desta forma, o apontamento de seus possíveis crimes seria uma consequência direta desse fracasso. Ou seja, o poder de barganha que o piloto maior traria das Índias Ocidentais suplantaria as queixas contra ele, mas o revés traria um efeito reverso de ampla cobrança sobre suas ações ao longo da viagem.

Essa pergunta de Rojas não esclarece um ponto do discurso apresentado por Caboto na reunião realizada em Pernambuco: “a mudança de derrota” e do “propósito começado” já significava, naquele momento, um abandono de sua missão no Pacífico? Ou seria uma escala passageira por aquele rio para explorar seu potencial e, na sequência, a armada retornaria ao propósito inicial? Pois, como analisado no capítulo anterior, a capitulação assinada por Caboto com o monarca (1525) deixava clara a possibilidade de exploração das terras encontradas no caminho até o destino final, desde que estivessem no hemisfério castelhano. O argumento de Caboto para a mudança definitiva, presente na carta de Luís Ramírez, só aconteceu após a perda da nau capitã, a *Santa María del Espínar*. Caso já houvesse planos para um abandono definitivo da rota original desde Pernambuco, o capitão general e os capitães e oficiais reais teriam oficializado os motivos para essa mudança brusca, como aquele produzido quando os emissários foram enviados.

A segunda consideração sobre a quarta pergunta é a utilização de topônimos diferentes daqueles presentes em outros documentos analisados até aqui. Ao fazer uso do topônimo “rio da Prata”, Rojas demonstra a influência portuguesa, pois na mesma frase incluí a “expedição de Cristóvão Jacques”. Portanto, tal uso seria fruto de pouco mais de dois anos de sua vivência com os lusos, em seu exílio na ilha de Santa Catarina e sua fuga para o porto dos Patos e depois para São Vicente.

A sexta pergunta de seu interrogatório também apresenta a adoção de outro topônimo, o “porto

737 Gruzinski interpreta as ações de Cortés após desobedecer o governador de Cuba, Diego Velázquez, e iniciar suas ações na costa do atual México como uma jogada política para fugir de sua pena capital e barganhar mercês com o imperador Carlos V. Cf. Serge Gruzinski. *A Águia e o Dragão: ambições europeias e mundialização no século XVI*. Tradução de Joana Angélica d'Avila Melo. São Paulo: Companhia das Letras, 2015, pp. 116-118.

738 Sobre a maneira como Hernan Cortés, depois Francisco Pizarro, se transformaram em modelos de “conquistadores” a partir de suas ações no México e no Peru, cf. Matthew Restall. *Sete Mitos da Conquista Espanhola*. Tradução de Cristiana de Assis Serra. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006 [2003], pp.40-63.

dos Patos”.⁷³⁹ Nela não consta o topônimo “Santa Catarina”, atribuído a esta ilha por Caboto, como dito anteriormente. Há outro topônimo, “ilha do porto dos Patos”, resgatado dos portugueses. Rojas apresenta outros motivos para a alteração de rota da armada. Ele expressa detalhadamente a reação de seu comandante ao saber pelos sobreviventes da nau San Gabriel, comandada por dom Rodrigo, de que a armada de Jofre de Loaísa, que faziam parte, estava desbaratada nas proximidades do estreito de Magalhães. Diante disso, o degredado afirma que o capitão general teria se alegrado com essa situação, uma vez que seus armadores teriam colocado dinheiro em sua armada, mas não acreditavam num retorno financeiro. Quanto a Loaísa, que estava nas graças do rei, agora tinha sua armada desorganizada. Enfim, Rojas interpretou esses comentários de seu rival como uma reação alegre da desgraça do outro comandante enviado por Carlos V para as ilhas de Maluco, o que, em sua opinião, contrariava aquilo que Deus e o monarca ensinavam.

Entretanto, deve-se notar que essa interpretação do capitão da *Trinidad* está relacionada a sua contenda com Caboto e, portanto, não leva em conta o provável raciocínio de Caboto ligado àquele cenário das grandes riquezas americanas acessadas por Cortés. Ao obter notícias de uma imensa riqueza num rio mais ao sul daquela costa, ao mesmo tempo em que chegaram as notícias das grandes dificuldades enfrentadas por outro súdito do imperador ao tentar cruzar o Estreito de Magalhães, uma das etapas mais dificultosas no caminho para as ilhas de Maluco pela via ocidental, Caboto apostava em seu retorno triunfante com as inúmeras riquezas que existiriam no rio Paraná, elas seriam maiores do que aquela prevista na longa e dispendiosa viagem projetada inicialmente para o Pacífico.

A interpretação proposta por Rojas para o episódio da alegria do capitão general com o desbarate da armada de Loaisa, sem levar em consideração o ponto de Caboto estar alegre pelas possibilidades de riquezas a serem acessadas, pode ser percebida na resposta de Juan de León, um dos sobreviventes da nau San Gabriel. Segundo ele,

(...) sus compañeros, le fueron á hablar, é le contaron é dieron nuevas de la armada en que ellos venían con el Comendador Loaísa, é cómo era desbaratada, de lo qual vido este que depone é todos los que allí estaban, quel dicho Capitán hubiera mucho plicer é alegría dello, diciendo que sus armadores habían tenido é tenían por perdidos los dineros que en su armada habían puesto, pero qué esperaba en Dios de venir con tanta prosperidad y honra y vitoria y riqueza cual nunca en el mundo fué; dice más este que depone, que oyó decir entonces al capitán Francisco de Rojas: «señor, no se debe ninguno de alegrar con las pérdidas de sus parientes é amigos»; é que lo más contenido en la dicha pregunta, que lo oyó decir á algunas personas públicamente; é questo es lo que sabe de la dicha pregunta, so cargo del juramento que fecho había.⁷⁴⁰

739 AGI, PATRONATO, 41, R4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto....* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp. 477-478.

740 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto....* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp. 482-483.

Na versão de León, é demonstrada outra possível forma de entendimento sobre a felicidade demonstrada por Caboto: ela não residiria em uma comemoração da desgraça de Loaísa, conforme interpretado por Rojas, mas seria fruto de uma oportunidade conjuntural de saber simultaneamente das dificuldades na travessia do estreito magalhânico e das riquezas em ouro e prata presentes na região do Rio de Solís/Rio da Prata. Somando a isso, o capitão general desabafou ao afirmar que seus armadores diziam ter investido numa expedição que não traria retorno, mas agora, ela traria muita riqueza e prosperidade.

Na segunda parte do documento de Rojas, no momento em que faz sua defesa do porquê recusou-se a retornar à península Ibérica junto à armada de Caboto, há um trecho em que surge uma nova perspectiva do capitão em relação às terras sul-americanas. Antes disso, Rojas comenta o fato do capitão veneziano o ter deixado sobre o comando de indígenas que classifica como “comedores de carne humana” e, na sequência, solicita o resgate dos itens que deixou junto ao português Gonzalo Dacosta, morador do porto de São Vicente. Então, passa a discorrer acerca do sequestro de crianças indígenas, por parte do comandante da armada:

(...) y por quanto asimesmo me han dicho en la isla de la bahía de los Patos tomastes cuatro indios, por lo cual la tierra toda queda alborotada y atemorizada, y porque cumple al servicio de Su Majestad que aquel puerto se torne asegurar, por quanto es grande escala para los navios y armadas que Su Majestad envía para Maluco y enviará para la conquista del Río de La Plata, que asimesmo me profiero de poner los dichos indios, entregándomelos vos, en su tierra y dicho puerto y hacer paces con todos ellos, y desto Su Majestad será muy servido, porque sus navios y armadas hallen el socorro y refrigerio que vos hallastes, por quanto en toda la costa del Brasil no había más seguro puerto, é si no se tornasen los dichos indios, será el puerto perdido, y para esto pido y requiero, de parte de Su Majestad, al señor Diego García, capitán general de la conquista del Río de la Plata, á todo esto sea presente y mande á su escribano que así lo asiente en su registro para que lo amuestre ante los señores del muy alto Consejo de las Indias, y me lo dé por fée y testimonio todo lo sobredicho: y esto daba é dio por su respuesta. Francisco de Rojas.⁷⁴¹

Como exposto anteriormente, o nobre castelhano sempre alegou estar convencido de que a ida para a região do Pacífico deveria ser a prioridade da armada de Caboto, que não deveria desviar-se desse objetivo prioritário. O trecho acima revela um interesse pelo espaço sul-americano. Em primeiro lugar, mais uma vez ele não faz uso do topônimo “Santa Catarina”, mas utiliza “ilha da baía dos Patos” e novamente faz referência ao “Rio da Prata” no lugar do usual “Rio de Solís”. O que pode ser atribuído à sua convivência junto a portugueses e indígenas.

Em segundo lugar, ao pretender acalmar os nativos da dita ilha, ele apela para a utilidade de seu porto como escala para as derrotas das naus hispânicas direcionadas tanto às ilhas de Maluco quanto ao rio da Prata. Assim, nos planos de Rojas, esse ponto da costa sul-americana tem importância

741 AGI, PATRONATO, 41, R4, img. 183; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto....* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p. 486.

fundamental nas ações da monarquia hispânica na rota ocidental, via estreito de Magalhães, bem como na nova área acessada. O terceiro ponto elencado pelo capitão castelhano é sua preocupação voltada não para um “descobrimento”, mas para a “conquista” do espaço platino. Nesse sentido, ele apresenta o capitão general Diego García com um título jamais ostentado em suas capitulações, como visto no capítulo anterior: “capitão general da conquista do rio da Prata”. Com isso, ao incriminar Caboto pelas atitudes tomadas ao longo de sua viagem, o gentil-homem procura tornar a figura de García, rival de seu desafeto, em responsável pela nova região a ser incorporada à monarquia hispânica.

Portanto, seu plano consiste em tornar a ilha da baía dos Patos, a Santa Catarina de Caboto, em uma base castelhana para a conquista daquela nova área conhecida. Devido a sua inimizade com o piloto veneziano, alimentada pela perseguição que sofreu e o exílio forçado, encontrou na figura de García um aliado em seu intento de propor um aumento das posses da coroa. Nesse sentido, a vivência de Rojas foi decisiva para a compreensão da importância daquela ilha enquanto um “Oráculo de Delfos”: os sobreviventes das armadas de capitães de expedições castelhanas demonstraram como as informações das rotas que seguiam para o estreito/Pacífico conectavam-se naquele ponto da costa com aquelas provindas do interior do continente, como o caso da viagem que participou Aleixo García. Assim, o exílio do capitão da nau *Trinidad* em Santa Catarina e sua fuga para o porto de São Vicente foram decisivos para que passasse a defender a conquista da região do rio da Prata. Essa posição em conjunto com sua má relação com Caboto e principalmente na tentativa de reaver os recursos monetários investidos na viagem, implicou na utilização do desvio de sua armada, além de outras ações na viagem, para argumentar a favor da condenação do capitão general. Essa questão continuará a ser analisada no quinto capítulo, no processo movido por Rojas.

4.4 A REAÇÃO À CHEGADA DOS EMISSÁRIOS DE CABOTO NO CONTEXTO DO TRATADO DE SARAGOÇA (1529)

Em contrapartida à análise do desvio das expedições de Sebastião Caboto e de Diego García presente nas fontes históricas produzidas ao longo da viagem, faz-se necessário averiguar as reações dos soberanos, Carlos V e dona Joana – sua mãe, e seus súditos peninsulares a essa ação. Nesse sentido, deve-se destacar as impressões reais com a chegada dos emissários na Península Ibérica, nos primeiros dias de novembro de 1528.

Recorda-se que nesse contexto, as negociações entre os reinos de Portugal e de Castela na conferência de Badajóz-Elvas (1524), visando determinar a posse das ilhas de Maluco, não resultaram em um acordo efetivo. Além disso, outros reinos europeus também se lançaram à busca de uma

passagem para acessar o rico comércio das especiarias. Um desses casos foi do reino francês comandado pelo rei Francisco I, que já havia enviado Giovanni da Verrazzano em sua primeira viagem, em 1524, para investigar um acesso ao Pacífico pela costa ocidental da América do Norte, no mesmo período que Estéban Gomes. Sua segunda viagem teria contado com possíveis notícias da armada de Caboto, pois saiu depois dela, ainda no ano de 1526. Enquanto uma das naus da expedição seguiu pela rota do Cabo da Boa Esperança, as outras duas foram para a costa do Brasil e depois retornaram à França no ano seguinte.⁷⁴² Nesse contexto, um acordo entre os reinos ibéricos era importante para buscar manter o controle sobre seus respectivos hemisférios.

4.4.1 O contexto do Tratado de Saragoça (1529)

Segundo Isabel Branquinho, como reação à falta de um acordo na conferência de Badajós-Elvas (1524), o Imperador Carlos V enviou as expedições de Loáisa, Caboto e García ao Mar do Sul para assegurar as descobertas de Magalhães. Nesse ínterim, a Junta de Castela tentou uma solução transitória a partir do matrimônio de d. Catarina de Áustria com d. João III de Portugal, em 1525: a concessão ao rei luso do direito de comércio exclusivo nos mares das ilhas de Maluco por seis anos, caso pagasse a soma de 40 mil ducados. Isso desobrigaria o monarca castelhano do fornecimento de 200 mil ducados a sua irmã pelo casamento dela com João III. O interesse português no arquipélago das especiarias devia-se a sua íntima relação com a cidade de Malaca, local para onde o cravo produzido em Maluco era enviado e depois redistribuído em vários portos asiáticos. Portanto, a posse desse arquipélago representava um importante elemento na conservação das redes comerciais já assenhoreadas pelos portugueses. Em contrapartida, o mesmo local interessava aos castelhanos por ser uma porta de acesso ao mundo do comércio das especiarias.⁷⁴³

Para Luís Adão da Fonseca, a união régia, entre a irmã do imperador e o rei português, além do casamento de Carlos V com Isabel, a filha de Manuel I, apresenta-se como outra face da negociação diplomática. Em sua pesquisa sobre a documentação produzida entre os acordos de Tordesilhas (1494) e Saragoça (1529), em princípios de 1526, o autor destaca que o problema de Maluco se encontrava em vias de resolução, pois havia uma “vontade política” para que isso acontecesse. Em outubro de 1528, ocorreu a fase final de negociação, com a proposta portuguesa de resolver a questão por meio da aquisição do arquipélago disputado. Definitivamente assinado no mês de abril de 1529, sua principal cláusula estabeleceu que as ilhas disputadas seriam vendidas por Carlos V a D. João III de Portugal por

742 Sobre as viagens de Giovanni da Verrazzano, cf. Lawrence Counselman Wroth. *The Voyages of Giovanni da Verrazzano (1524-1528)*. New Haven/ London: Yale University Press, 1970.

743 Isabel Branquinho. “O Tratado de Tordesilhas e a Questão das Molucas”. *Revista Mare Liberum* n° 8, dezembro de 1994, p. 16.

350 mil ducados de ouro. Fonseca destaca o caráter mercantil atribuído ao tratado de 1529 em contraste com o caráter universal daquele firmado em 1494.⁷⁴⁴

4.4.2 O recuo das ilhas de Maluco e o fechamento da Casa da Especiaria

Um dos itens presentes no Tratado de Saragoça (1529) aborda o contato com os homens que estavam nas ilhas de Maluco. Trata-se de uma ressalvava às armadas enviadas por Carlos V àquelas ilhas. Seus tripulantes deveriam ser bem tratados e favorecidos pelo rei d. João III e poderiam realizar a contratação sem impedimento. Caso houvesse algum embaraço ou dano, o monarca luso assegurava sua reparação. O item subsequente informa sobre a comunicação epistolar a ser repassada aos castelhanos remanescentes nas ilhas, agora adquiridas pelos portugueses. Por meio desse contato, Carlos V pedia para que retornassem ao seu reino e parassem a contratação nessas localidades, no entanto, eles poderiam trazer livremente o que fora adquirido até aquele momento por meio do resgate, contratação e carregamento.⁷⁴⁵ Uma medida protetiva aos negócios já estabelecidos.

Em paralelo à assinatura desse tratado com os portugueses, a política imperial que antes visara sustentar uma instituição exclusiva ao trato da especiaria oriunda do oriente chegava ao fim. A Casa de Contratação da Especiaria, em La Coruña, foi desativada. Segundo István Szászdi, após esse fechamento, em 1531, foi fundada uma casa em Cubagua (ilha caribenha), voltada ao controle da pesca de pérolas. Essa estratégia baseava-se naquela desenvolvida pelo seu primo, o rei d. João III de Portugal. Além disso, a criação dessa casa, acima de uma concorrência formal e institucional com os portugueses, voltava-se a uma natureza econômica. A necessidade de obter novos recursos para a monarquia hispânica, longe do empório sevilhano, pois este dificilmente submetia-se aos desejos do monarca. O abandono da Casa da Especiaria também representava uma derrota da política econômica centralizadora diante do triunfo do comércio sevilhano.⁷⁴⁶

É nesse contexto de tensão entre Portugal e Castela pela posse de Maluco, antes da assinatura

744 De forma diversa ao acordo estabelecido em Tordesilhas, que possuía um caráter político e universal, a negociação para o acordo de Saragoça teve um caráter mais específico e versou mais sobre a posse das ilhas de Maluco. Fonseca discute os problemas que os portugueses possuíam com o tráfico no Mar Vermelho e outras questões que iam além da rivalidade com os castelhanos. Diante disso, houve a urgência em resolver esse problema. Luís Adão da Fonseca. “De Tordesilhas a Saragoça, do Atlântico ao Pacífico, 500 anos depois” In: Luís Adão da Fonseca; José Manuel Ruiz (coords). *Corpus Documental del Tratado de Tordesillas*. Valladolid: Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas – Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1995, pp.21-22.

745 AGI, PATRONATO, 49, R.9; *Tratado de Zaragoza (17 a 22-IV-1529)*. Transliteración por Cristóbal Bernal. Sevilla 2019-2022: Documentos para el quinto centenario de la primera vuelta al mundo, p.11. Disponible en: https://sevilla.2019-2022.org/wp-content/uploads/2016/03/12.ICSevilla2019_Tratado-de-Zaragoza-a15.pdf.

746 Uma fonte contemporânea dos eventos de fechamento da Casa da Especiaria, em La Coruña, foi transcrito por José Toribio Medina. Trata-se do “*Pleito de Juan de Villanueva, tenedor de la armada de la Especiaria, en que aparece como testigo Sebastián Caboto*”. Cf. José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto....* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp. 561-569.

formal do tratado, em abril de 1529, que estavam inseridas as expectativas pelas notícias da viagem de Caboto e García. A partir dos informes da prisão da nau “Trinidad”, pertencente à expedição de Magalhães, pelos portugueses, o monarca castelhano emitiu uma real cédula a Hernán Cortés solicitando o envio de dois dos seus quatro bergantins pelo Mar do Sul. O objetivo era enviar essas embarcações pela costa oeste do México para que chegassem às ilhas das Especiarias onde encontraria os sobreviventes de Magalhães junto às outras duas armadas enviadas.⁷⁴⁷

Os enviados por Caboto, Fernando Calderón e o inglês Roger Barlow junto ao piloto Rodrigo Alvarez, chegaram provavelmente no dia 19 de outubro.⁷⁴⁸ Foram mostradas ao soberano as poucas peças de metal adquiridas com os povos indígenas da região do rio de Solís, as três ovelhas da terra – as lhamas da região do Peru – e as cartas assinadas pelo capitão general, seus capitães, oficiais e toda a tripulação. Após descreverem a relação da terra em que estava a armada, os enviados apresentavam as qualidades daquela localidade e pediam o envio de homens, armas e mantimentos para conquistar toda aquela região.⁷⁴⁹ A primeira real cédula emitida a Francisco de Santa Cruz e Francisco Leardo, deputados da armada, e outros armadores depois desse contato, datada de 31 de novembro de 1528, demonstra a posição do monarca:

*Sabed que el dicho capitán [Sebastián Caboto] y gente de la dicha armada continuando su viaje aportaron al Río de Solís, que es en nuestra demarcación, y entraron la tierra adentro, donde estovieron algunos días calando la tierra y averiguando las cosas della, y porque para pasar adelante tovieron necesidad de alguna más gente de la que tenían y de otras cosas para poblar é frutificar la dicha tierra, acordaron de Nos enviar al tesorero Hernando Calderón y á Roger Barrio, con la relación de su viaje é tierra é muestras de las cosas que habían hallado, especialmente de algunos metales, los cuales, después de haber visto las cartas é oídas las relaciones de lo susodicho, yo mandé ensayar; y platicado en el mi Consejo de las Indias y conmigo consultado, fué acordado que debíamos mandar proveer de alguna gente y armadas y bastimentos, mercaderías y rescates y otras cosas provechosas á las dichas tierras y población dellas (...)*⁷⁵⁰

Carlos V comunica aos armadores de Caboto que a expedição aportou no rio de Solís e apressa-se em avisar que tal localidade situa-se em sua área, segundo demarcado pelo Tratado de Tordesilhas (1494). Ao pedido por mais gente e os itens requeridos pelo capitão general, o soberano compreende como sendo um objetivo de “povoar e frutificar” a terra e, nas linhas mais abaixo, confirma seu apoio

747 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*.... Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p. 180.

748 Para o embaixador castelhano em Lisboa, Lope Hurtado, este foi o dia da chegada da embarcação. Cf. Pascual de Gayangos. *Calendar of State*. Vol.. 3 part 2, 1527-1529. London, 1877, p. 576. Acesso digital em: *British History Online*: <http://www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/spain/vol3/no2/pp805-823> [accessed September2022].

749 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*.... Tomo I. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p. 182.

750 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*.... Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p. 75.

“(…) y sabed que yo estoy determinado de mandar socorrer la dicha tierra y gente por entero (…)”. Ou seja, a armada não é mais qualificada como de “descobrimento”, mas passa a ser identificada com o objetivo de “estabelecer um povoado” castelhano na área de direito do soberano. É notória a falta de comentários sobre o destino asiático da expedição, ao qual ela se propunha segundo as capitulações e, em consequência, não são feitas críticas ao rumo tomado por ela até aquela região. Também está ausente a menção à armada de Diego García, pois, apesar de ser um comunicado direto aos responsáveis pela preparação e investimento da expedição de Caboto, no resumo das suas ações não está contemplado o encontro com o outro capitão general castelhano no além-mar.

Entretanto, essa negligência em relação ao desvio da armada não se repete no comunicado sobre o exílio de Martín Méndez, Francisco de Rojas e Miguel de Rodas. Em uma real cédula destinada a Simón de Alcazaba, capitão general de uma armada para contratação da especiaria, emitida em 5 de janeiro de 1529, Carlos V relata o acontecido e faz uma solicitação:

Por parte de Martín Méndez é Francisco de Rojas é Miguel de Rodas, que fueron con Sebastián Caboto, nuestro piloto mayor; en el armada que llevó en demanda de las Islas de Tarsis y Ofir y otras tierras, me fué fecha relación que ellos fueron en la dicha armada, y que siguiendo su viaje, por mala voluntad que les tenía el dicho capitán, sin haber causa para ello, los desterró é dexó en la isla de los Patos, á mucho peligro de su persona, sin ser oídos conforme á justicia, y porque habido respeto á lo que nos han servido, es mi voluntad de los mandar sacar de allí y que sean favorecidos (...)”⁷⁵¹

O monarca qualifica as ações do piloto maior feitas aos três exilados como sem ter uma justificativa, o que demonstra terem representado uma punição excessiva. Na mesma data, uma real cédula de conteúdo similar foi dirigida ao capitão general para que resgatasse esses exilados.⁷⁵² Cabe destacar o uso do topônimo “ilha dos Patos” no lugar de “ilha de Santa Catarina”, como visto no tópico anterior, provavelmente deriva de um relato feito por Francisco de Rojas ou pelos outros dois exilados, pois a utilização da designação geográfica segue semelhante padrão. Além disso, a descrição da situação dos três exilados também utiliza uma argumentação nos mesmos termos presentes na acusação do antigo piloto da nau *Trinidad*. Portanto, é provável que um relato ou informações do capitão degredado teriam sido repassadas aos emissários de Caboto ou García no trajeto à península Ibérica. Cabe ressaltar que o uso de “ilha dos Patos” no lugar de “ilha de Santa Catarina” foi o único topônimo semelhante ao usado por Rojas, pois no conjunto das reais cédulas emitidas entre a recepção dos emissários e a chegada da armada do piloto maior à região platina atingida sempre é denominada como “Rio de Solís”. A designação “Rio da Prata” ainda não é adotada.

751 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp. 75-76.

752 *Idem*, tomo I, p.188.

Além dessas quatro reais cédulas, destacam-se outras três emitidas pela rainha Joana (mãe de Carlos V, que reinava em conjunto com ele). Elas fazem referência ao local em que Caboto se encontrava. Na primeira, o objetivo é reafirmar aos armadores a intenção de socorrer a expedição. Em 15 de março de 1529, a rainha menciona que “(...) *aportaron al Rio de Solís y entraron la tierra adentro (...)*.” O segundo documento visa recomendar a Luís e Juan Ramírez ao capitão general. Datado de 21 de setembro, há o comentário com uma designação genérica do local: “(...) *y ansi lo desean continuar en esa tierra (...)*”. Publicadas em 10 de abril de 1530, a terceira e quarta reais cédulas objetivam solicitar a Juan Gómez e Rodrigo Alvarez para irem em socorro da armada: “(...) *fueste con el dicho capitán [Caboto] al dicho Rio de Solís y volvieste a estes nuestros reinos con sus cartas en una carabela (...)*”.⁷⁵³

Após essas três reais cédulas, as duas seguintes também apresentam essa mesma nomenclatura, mas possuem outros elementos importantes a serem analisados. A primeira, de 11 de março de 1530, traz uma qualificação para a armada de Diego Garcia, até então ausente dos comunicados reais, no novo chamado aos armadores para socorrerem a expedição de Caboto: “*La Reina – Diputados y armadores de la armada en que fué por capitán Sebastián Caboto, y asimismo de la otra armada de la Plata en que fué por nuestro capitán Diego García*”.⁷⁵⁴ É o primeiro desses documentos a mencionar a armada de Diego García.

A rainha qualifica a expedição do piloto de Moguer como uma “armada da Prata”. Em um primeiro momento, essa qualificação poderia induzir a uma associação com o “rio da Prata”, termo partilhado inicialmente pelos portugueses entendido como equivalente à designação castelhana “rio de Solís”. Entretanto, como analisado nas capitulações acertadas com García, sua destinação era indeterminada – poderia ser uma ilha, na qual haveria a prata. Assim, parece evidente que a citação dessa outra armada e sua qualificação vise reforçar a posse daquela região pela monarquia hispânica. Mas, mesmo diante do reforço do conhecimento da presença dessas duas armadas naquelas terras, há a manutenção da designação já utilizada pela Coroa para aquela região. Na sequência daquela frase, a rainha prossegue: “(...) *Ya sabéis cómo en principio del año pasado se supo cómo con los dichos capitanes y gente que con ellos iban habían parado en el dicho Río de Solís (...)*”.⁷⁵⁵ A continuidade desse uso estaria ligado a sua preferência em comparação com o termo de origem portuguesa e, portanto, o nome do falecido capitão castelhana seria mais adequado ao rio, pelo menos nesse primeiro momento, uma vez que asseguraria a memória da presença de um súdito castelhana naquele local.

753 *Idem*, tomo II, pp. 76-77.

754 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*.... Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, p. 77.

755 *Idem. Ibidem*.

Por fim, a última real cédula conhecida a fazer referência à armada de Caboto, que acreditava-se estar aguardando por socorro, é dirigida ao corregedor de Biscaia, em 5 de julho de 1530. O objetivo era buscar o marinheiro Rodrigo, possivelmente o piloto Rodrigo Alvarez, que comandou o retorno dos emissários. Segundo a monarca:

*(...) Sabed que yo he mandado dar orden para enviar una carabela al Río de Solís, donde por nuestro mandado fué con cierta armada Sebastián Caboto, nuestro piloto mayor, en demanda y descubrimiento del Catayo Oriental, para saber lo que ha sucedido al dicho capitán y gente que con él fué (...)*⁷⁵⁶

Mantêm-se a utilização do topônimo “Rio de Solís” para designar o local onde encontrava-se Caboto, enquanto para seu destino usa-se apenas “Cataio Oriental”. No entanto, a construção dessa frase, com o uso de dois topônimos, sugere que o capitão general foi até a região sul-americana em demanda da ilha asiática fabulosa. Evidentemente, essa não era a intenção desejada pela rainha, mas é ilustrativa da confusão gerada pela alteração do objetivo asiático original da armada para fazer a entrada na região sul-americana. A documentação oficial sempre conservou o destino original, mesmo quando já ocorrera sua alteração e era inviável seu prosseguimento.

Por outro lado, a análise das reais cédulas emitidas pelos monarcas castelhanos, após a chegada dos emissários de Caboto, em novembro de 1528, demonstra que o encaminhamento das soluções desenhadas para o acordo a ser estabelecido em Saragoça ganhou um forte incentivo. O conhecimento dos vestígios de prata foi um elemento a contribuir para a tomada da decisão de Carlos V em ceder a região de Maluco ao rei d. João III de Portugal. A iniciativa de Caboto e García era posterior às primeiras notícias provindas de Hernando de Luque, Francisco Pizarro, Diego Almagro e seus homens, que os assegurava a conquista e o povoamento da terra do Peru.⁷⁵⁷ Pizarro, um dos futuros conquistadores dessa região, que revelaria a presença de um grande império, desembarcou em Castela somente em 1529 para acertar as tratativas de sua capitulação com os monarcas castelhanos.⁷⁵⁸ No entanto, as ações desses agentes imperiais viabilizaram um horizonte de expansão aos domínios da monarquia em terras mais próximas, redirecionado, assim, o foco do Extremo Oriente para a América

⁷⁵⁶ *Idem*, p. 78.

⁷⁵⁷ Segundo as palavras do monarca, na confirmação da capitulação de Hernando de Luque com Pedro Arias de Ávila: “(...) *me fue hecha relación que por nuestro servicio y por descubrir la costa del Pirú, que en la mar del sur, siendo Pedro Arias Davila nuestro Gobernador desa tierra hizieron tres navios en los quales han pasado treçientos hombres españoles, los quales diz que están en la dicha tierra de Perú poblando y paçificando la dicha tierra (...)*”. Cf. AGI, Indiferente General, 415, L.1, fls 107 verso – 108, img. 227-228; Milagros del Vas Mingo. *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986.

⁷⁵⁸ Sobre o deslocamento de Pizarro do Panamá para a Castela para acertar sua capitulação e de Almagro para a conquista do reino do Peru, ver: Carmen Bernand; Serge Gruzinski. *Historia del Nuevo Mundo: del descubrimiento a la Conquista. La experiencia europea, 1492-1550*. Traducción de María Antonia Neira Bigorra. México: Fondo de Cultura Económica, 1996, p.397

do Sul, em fins da década de 1520 e na década de 1530.

No caso da armada de Caboto, mesmo com o contato com os portugueses e os nativos costeiros, as reais cédulas atestam a manutenção da designação “rio de Solís” no lugar de “rio da Prata”. Isso difere de outros casos, como da “ilha dos Patos” em vez de “Santa Catarina”. A conservação do nome do curso hídrico ligado ao falecido navegador, além de ser o segundo piloto maior de Carlos V, estaria relacionado à salvaguarda da prioridade do direito castelhano. Uma vez que, graças a iniciativa da armada desse capitão general em explorar o estuário do rio da Prata (1515-1516), mesmo que seu real intento fosse descobrir o estreito de acesso ao Mar do Sul, o local passou a ser considerado pertencente ao hemisfério castelhano. A proeza desse navegador, mesmo com o fracasso de sua expedição, serviu para o argumento de posse utilizado pela coroa.⁷⁵⁹

Além disso, o contexto de venda do arquipélago de Maluco aos portugueses e, conseqüentemente, a abdicação do negócio do cravo daquela região, ajuda a explicar a pouca atenção ao desvio de Caboto e a grande expectativa no auxílio à conquista da nova região. As reais cédulas, emitidas após a chegada dos emissários do piloto veneziano, não apresentam comentário ou mesmo repreensões sobre a escolha da expedição em se dirigir ao interior da América do Sul. Pelo contrário, o monarca intermedeia junto aos deputados envolvidos na empresa a constituição de uma armada de socorro.

Diferentemente da posição real, os armadores de Sevilha se posicionam contra a alteração dos objetivos da expedição de Caboto. Após o envio de Roger Barlow até essa cidade para negociar a ajuda na exploração do rio da Prata pelas armadas ainda estacionadas lá, há um documento que registra um requerimento do emissário e a resposta dos armadores. Diante das reclamações daquele sobre a falta de apoio, Francisco de Santa Cruz e Francisco Leardo assinam o requerimento contrário.

Depois de alegarem diversos motivos para não reunir os armadores, eles argumentam que os novos objetivos seriam mais aproveitados pela Coroa: “(...) *por quel preñçipal prouecho que de aquí se a de seguir es para su magestad mas conuiniente que para los armadores ques descubrir e conquistar e señorear tierras de donde andando el tiempo se podrian seguir grandes prouechos e yntereses e seyendo conquistadores (...)*”⁷⁶⁰. Estes últimos estariam sob o comando do monarca, que

759 Esse uso da toponímia pela Coroa castelhana enquanto reforço da ligação com seus súditos que marcaram o processo de nomeação dos territórios no além-mar pode ser visto de uma forma análoga ao processo ocorrido no século XIX. É a ponta quinhentista das disputas que seriam travadas 300 anos depois. Ver: Iris Kantor. “Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica” Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v. 17. n.2, jul.-dez. 2009, pp.39-61.

760 AGI, PATRONATO, 41, R.1, f. 3v; transcrito em: Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 668. Sobre esse documento, cf. Maria Juliana Gandini. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016, p.19.

também poderia usar seus capitães que seriam menos custosos. Além disso, acrescentam que “(...) *los dichos armadores no contribuyeron en esta dicha armada para yr a conquistar tierras syno a Rescatar maravedis lo qual es su ofiço e trato (...)*”⁷⁶¹. Assim, para os armadores, o novo apoio à armada de Caboto representaria um desvio de seus intentos iniciais de financiar uma viagem voltada ao resgate e, portanto, não aprovaram tanto a alteração dos rumos da viagem quanto de seus objetivos.

4.5 AS JUSTIFICATIVAS CONTEMPORÂNEAS À ALTERAÇÃO DO DESTINO COM A PASSAGEM PELA COSTA SUL-AMERICANA

Este capítulo prosseguiu com a investigação sobre as razões do desvio das armadas de Sebastião Caboto e Diego García de seus destinos na região do oceano Pacífico para adentrarem o rio da Prata. O objetivo específico foi analisar as justificativas para tal ato e como a nova região explorada começou a ser representada nos documentos posteriores à assinatura das capitulações com o monarca, principalmente nas reais cédulas, e aqueles produzidos ao longo da viagem realizada, caso dos processos, cartas, pareceres e prestação de contas. Além disso, foi evidenciado o itinerário e os principais acontecimentos para uma interpretação geral da viagem. Na sequência, a cartografia histórica, produzida nos âmbitos da Casa de Contratação de Sevilha e da Especiaria – em La Coruña, foi investigada buscando compreender como os dois locais de destino (aquele projetado, a região do Pacífico e principalmente as ilhas de Maluco; e o efetivamente atingido, o espaço platino) foram representados, na década de 1520. Este período começou com o retorno dos sobreviventes da armada de Magalhães, com o envio de novas armadas às ilhas das Especiarias pela rota ocidental, e passou pela recepção dos emissários das armadas de Caboto e García (1526 a 1530), com a atualização sobre o conhecimento da região explorada na América do Sul. Por fim, analisou-se a reação dos monarcas diante dessas notícias e as expectativas de colonização geradas.

A análise das reais cédulas emitidas depois da assinatura da capitulação entre Caboto e Carlos V demonstrou uma variação tanto na apresentação do destino final quanto na própria ação a ser executada pela armada. Essas divergências ligavam-se a uma falta de clareza na exposição do objetivo da armada e dos locais a serem alcançados na viagem ultraoceânica. O consenso era de que ela se destinava ao oceano Pacífico. Essa falta de homogeneidade na descrição do destino ou mesmo nas ações a serem realizadas fez com que Rolando A. Laguarda Trías ressaltasse os amplos poderes concedidos a Caboto, responsáveis por sua liberdade de ação. Isso justificou suas decisões tomadas na viagem, bem como

⁷⁶¹ Idem. Além do texto de Gandini, a autora Heather Dalton explora os motivos dos mercadores na recusa do auxílio a Caboto e ao monarca que estariam ligados à política imperial de alterar os portos para busca das especiarias. Ver: Heather Dalton. *Merchants and Explorers: Roger Barlow, Sebastian Cabot, and Networks of Atlantic Exchange 1500-1560*. Oxford, UK: Oxford University Press, 2016, p.112.

influenciou em sua não punição e na retomada das funções de piloto maior, ao retornar à Castela. Com base nessa reflexão de Trías, destacou-se que as capitulações não permitiram um controle da Coroa sobre as ações de seus súditos quando estavam no além-mar, caso da determinação de irem ao destino asiático, mas possuíam brechas utilizadas pelos tripulantes.

Na sequência, estudou-se o conjunto de reais cédulas emitidas como soluções aos empecilhos para a partida da armada de Caboto. O principal problema residia na relação entre Caboto e os deputados da armada, além das intermediações dos oficiais da Casa de Contratação. Além disso, a situação agravou-se com a publicação de uma real cédula que hierarquizava a sucessão ao posto de capitão da armada, caso houvesse a ausência do titular. Nela, Francisco de Rojas, o grande polarizador dos conflitos com Caboto na viagem, era o primeiro na sucessão. Esse documento somado ao receio de Caboto com o capitão castelhano e as suspeitas de complô geradas pelo encontro deste com alguns tripulantes no monastério de San Pablo, em Sevilha. Assim, permeada por suspeitas de traição, a armada partiu de Sanlúcar de Barrameda, em 3 de abril de 1526.

O livro de Medina sobre o Caboto foi utilizado como base para a recomposição do itinerário e as ações tomadas ao longo da viagem. As fontes utilizadas foram a carta de Luís Ramírez, os processos movidos por Caboto, durante a viagem, e aqueles movidos contra ele, quando já estava em Castela. De acordo com essa reconstituição, após partirem de Sanlúcar de Barrameda e atingirem o arquipélago das Canárias (10 de abril), a armada seguiu para as ilhas de Cabo Verde (28 de abril), onde o capitão general mandou alterar a rota para uma quarta a sudoeste. Em pouco mais de um mês atingiram o Cabo de Santo Agostinho (3 de junho) e, depois, a feitoria de Pernambuco. Ali, contataram dois cristãos, Jorge Gómez e Manuel Braga, chefe da feitoria. Depois de quatro meses, rumaram ao sul, até o porto ou rio dos Patos. Avistaram uma ilha com a madeira necessária para refazer um batel perdido nessa viagem costeira.

No Porto dos Patos, os expedicionários encontraram os sobreviventes da armada de Loaísa e os naufragos da armada de Juan Díaz de Solís. Esses últimos, Melchior Ramírez e Enrique Montes, contaram sobre as grandes riquezas da serra branca. Ela estaria cheia de metais, como ouro e prata, e poderia ser acessada pelo rio Paraná. Na sequência, Caboto reuniu os tripulantes e decidiu em conjunto, apesar da contrariedade de Rojas, ir até aquele local. Na proximidade da ilha de Santa Catarina, a nau capitã tombou e encheu-se de água, sendo definitivamente perdida. Com isso, alterou-se a construção de um batel por uma galeota a ser dedicada à exploração do rio Paraná. Em 7 de fevereiro de 1527, Martín Méndez e Francisco de Rojas foram deixados aos cuidados dos nativos da ilha de Santa Catarina. No dia seguinte, Miguel de Rodas teve o mesmo destino.

Segundo a recomposição baseada em Medina, essa escala na ilha costeira influenciou a decisão

do capitão veneziano em seguir pelo rio de Solís, ideia levantada ainda em Pernambuco. Ao funcionar como um ponto de concentração de informações provenientes de sobreviventes das armadas castelhanas, portuguesas e seus nativos, Santa Catarina pode ser considerada um “oráculo de Delfos” sul-americano, por sua semelhança à ilha mediterrânea. Assim, seus informantes foram decisivos para avaliar o risco da armada do piloto maior em seguir pelo estreito. Em contrapartida, o grande sucesso a ser obtido no encontro de uma riqueza próxima, a ser acessada ao navegar o rio de Solís, levou o capitão e os oficiais reais, menos Rojas, a seguir a opinião dos locais.

Dali seguiram ao estuário do rio da Prata, atingido em apenas seis dias. A armada ancorou em frente ao nomeado porto de San Lázaro. Depois de entrar em contato com Francisco del Puerto, o capitão general resolveu navegar pelo rio Paraná. Encontrou um local melhor para aportar, chamado de San Salvador. Em 8 de maio, o rio Paraná foi atingido pelo braço de Palmas. Na confluência com o rio Carcaraña, o forte *Sancti Spiritus* foi construído com taipa e coberto de madeira e palha. Após deixá-lo no comando de Gregório Caro, Caboto partiu em uma galeota e um bergantim com cerca de 130 homens. Nessa incursão, Miguel de Rifos, comandando uma pequena frota, assaltou e assassinou diversos indígenas timbues. Depois de atingirem a boca do rio Paraguai, foram ao senhorio de *Yaragón* e utilizaram o porto chamado de Santa Ana. Francisco del Puerto averiguou que os artefatos de ouro e prata existentes ali provinham de troca com os chandules, e eles levavam em torno de oito dias até as minas. Diante de notícias de entradas de naves estranhas no rio de Solís e de alguns incidentes com nativos, Caboto decidiu retornar ao forte. Na chamada ilha do Abrigo, houve o encontro com a armada de Diego García, que realizou uma rota atlântica semelhante ao seu rival, com a diferença de que esta passou pelo porto de São Vicente.

Ambos os capitães realizaram acordos em maio de 1528 e decidiram enviar emissários ao reino de Castela. Além disso, passaram a construir as embarcações necessárias à verificação das minas no rio Paraguai. Depois de autorizar uma expedição de Francisco César por terra, os dois pilotos seguiram pelos rios, mas decidiram retornar depois de dois meses, por conta da notícia de que os chandules planejavam matar os expedicionários e os habitantes de *Sancti Spiritus*. No forte, as notícias trazidas das riquezas supostamente vistas por César animaram a organização de uma expedição por terra. Ao realizar os preparativos para tal intento, houve novo episódio de chacina contra os nativos, além das agressões contra o principal *Yaragón*. Esses atos desencadearam uma revolta dos indígenas, que aproveitaram a ausência das armadas e atacaram a fortaleza, incendiando-a com flechas de fogo. Em *San Salvador*, ao receberem as informações da perda do forte, García decidiu retornar à península secretamente, enquanto Caboto buscou em vão por sobreviventes. Depois de esperarem até dezembro por socorro vindo do reino, os tripulantes decidiram voltar. Na ilha de Santa Catarina, foram

informados da morte por afogamento de Méndez e Rodas, e da ida de Rojas para o porto de São Vicente. Nesse entreposto português, recolheram escravos indígenas e o piloto veneziano tentou levar Rojas em suas naves, porém, dado à má impressão que nutria pelo capitão, ele decidiu voltar junto à armada de Diego García.

Com base nessa reconstituição formulada por Medina, constatou-se que: 1) ao abandonar o destino no Pacífico, a armada adentrou ao interior sul-americano e estabeleceu um conjunto de bases (portos de *San Lázaro* e *San Salvador*, forte de *Sancti Spiritus*) para realizar descobrimentos no rio Paraná e Paraguai, área não especificamente citada nas capitulações, mas que era situada no caminho até Maluco, e como demonstrado no capítulo anterior, poderia ser explorada; 2) Houve o contato com a eficiente rede de comunicação dos indígenas de várias nações, que repassavam notícias desde a entrada do rio da Prata até o rio Paraguai. Esses dois fatores demonstram como a armada de Caboto e García possuíam uma tripulação e equipamentos altamente moldáveis às situações encontradas na viagem ao além-mar. Ou seja, os comandantes gozavam de grande autonomia para alterar tanto o destino quanto seu objetivo, que nesse caso passou de uma armada de descobrimento para de povoamento, após a montagem do forte *Sancti Spiritus*. O grande fator a alimentar essas alterações foi a possibilidade do encontro de reservas de ouro e, especialmente, de prata, mas sem o sucesso nessa busca, o conjunto dessas experiências vividas pelos homens da expedição de Caboto produziu imagens sobre a região do então chamado rio de Solís, que passou a ser incorporado pela Monarquia Hispânica.

Porém, os atrativos minerais somados ao contato com os estabelecimentos lusos na costa e o conhecimento das potencialidades da região não justificam plenamente a mudança de rota da armada de Caboto. Acrescentou-se a importância fundamental da ilha de Santa Catarina enquanto um local de convergência das informações acumuladas pelos sobreviventes das expedições castelhanas enviadas para alcançarem as ilhas das Especiarias (de Juan Díaz de Solís – que acabou por adentrar o estuário do Prata e morrer ali; e de García Jofre de Loáisa – com a nau de dom Rodrigo que retornou do estreito de Magalhães). Outro grande fator a influir na mudança de planos foram as notícias da dificultosa passagem pelo estreito de Magalhães.

Terminada essa recomposição em conjunto com o estudo geral da movimentação da armada, voltou-se à análise da cartografia histórica produzida nos âmbitos da Casa de Contratação de Sevilha. O objetivo era analisar a representação dos dois locais de destino – o planejado e o efetivamente atingido – nos mapas da década de 1520. Esses mapas possuíam uma proposta de transmitir mensagens codificadas em um contexto diplomático e não se destinavam à navegação prática. Produzidos após o retorno dos sobreviventes da expedição magalhânica, os primeiros planisférios, Turim (c.1523), Salviati (ca.1525), Castiglione (1525), Juan Vespuche (1526), ressaltam amplamente as ilhas das

Especiarias enquanto o rio de Solís aparece discretamente como uma continuação da Terra do Brasil. Essa disposição encontra-se em sintonia com os destinos acordados nas capitulações de descobrimento de Caboto e García, em 1525 e 1526. Situados em extremos opostos do hemisfério hispânico, a região do oceano Pacífico, local onde estavam as cobiçadas especiarias, era conhecida e rapidamente complementada com topônimos e informações. Por outro lado, o rio de Solís não passava de um solitário curso hídrico costeiro.

Antes mesmo da chegada das informações dos emissários de Caboto, no exemplar de Weimar (1527), atribuído a Diego Ribeiro, há uma especulação sobre o interior da região do Prata, com base no grande volume de águas presentes em sua foz. A acesso aos novos dados provenientes da viagem ultraoceânica fez com que este local passasse a ostentar um status de região nos domínios da Monarquia Hispânica, como representado nas cartas produzidas por Ribeiro, em 1529. Novos topônimos foram acrescidos, além de descrições específicas de seu descobrimento e de suas qualidades enquanto reserva de riquezas ou para a agricultura e pesca.

Em paralelo ao realce das terras de Solís, uma região mais próxima e acessível às embarcações provenientes da península Ibérica, essa cartografia também evidenciava a grande distância entre o reino de Castela e as ilhas de Maluco. Até mesmo o retorno dos sobreviventes da armada de Magalhães, que realizaram a ligação entre Europa e Maluco pela via ocidental, demonstrou a enorme dificuldade da longa viagem, que só encontrou o caminho de volta ao navegar pela rota do Cabo da Boa Esperança, no hemisfério português. Assim, a cartografia histórica da década de 1520, que inicialmente ressaltava os detalhes da representação das ilhas das Especiarias, passou a incorporar elementos da nova região hispânica, o rio da Prata, uma das novas áreas disponíveis à Monarquia Hispânica mais próximas e sem os problemas de uma longuíssima viagem.

A análise da mudança de destino das armadas de Caboto e García continuou com a investigação do conjunto documental produzido ao longo da viagem. Ele foi categorizado em quatro tipos: *probanza* (processo com questionários para interrogatórios), prestação de contas, carta e informe. Apesar de se constituírem enquanto fontes históricas de diferentes estilos, seu estudo permitiu o acesso às informações do capitão e da tripulação, no momento em que as decisões de alteração do destino foram gestadas e adotadas.

O primeiro documento analisado foi a reescrita do processo movido por Sebastião Caboto contra o capitão Francisco de Rojas, Martín Méndez e Miguel de Rodas. Sua estrutura foi dividida em três partes: 1) o colhimento das informações das testemunhas e o questionamento da atuação de Rojas por Caboto; 2) a apresentação do processo e os pareceres dos oficiais; 3) a nova convocação das testemunhas. Apesar de não explicitar o motivo da alteração de destino, há elementos nessa fonte que

auxiliam na compreensão do contexto para tal ação. O primeiro deles tratou da maneira como o objetivo do piloto maior foi mencionado nas diversas partes do documento. Concluiu-se que a alteração de destino feita ao longo da viagem não influenciou diretamente na mudança da descrição dos objetivos da armada nas descrições dos documentos, feitos com base nas capitulações, e nem contaram com a inclusão da escala nas ilhas de Maluco – solicitada por Carlos V via real cédula de 1526. O segundo ponto abordou o conhecimento que a tripulação teve da paragem de Pernambuco e do português Jorge Gómez, e sua repercussão positiva na imagem construída sobre as potencialidades de uma instalação europeia na costa da América do Sul, além da influência explícita das notícias das riquezas em prata a ser alcançadas no rio de Solís.

O segundo documento estudado foi a prestação de contas feita por Enrique Montes, na ilha de Santa Catarina. Ela não menciona o destino da armada de Caboto, porém na sua conclusão, ele informa a trajetória percorrida pela armada de Caboto: a ilha de Santa Catarina, o rio de Solís e o porto de *San Lázaro*. Não há considerações sobre o desvio do destino original. Há menção de uma variedade de produtos locais negociados, em que se incluem a mandioca, batata, milho e o mel local, um indicativo da aproximação com os produtos da costa da terra do Brasil. Acrescentou-se ainda o atrativo gerado por essa área nos sobreviventes da armada de Loáisa, que optaram por prosseguir ali em vez de encontrarem outra rota para atingirem as ilhas de Maluco.

O terceiro documento analisado foi a carta de Luis Ramírez. A primeira questão apresentada, que influi a justificava para a alteração do destino, foi o grande destaque à parada em Pernambuco e como o autor demonstra uma interação e conhecimento desse local, tanto dos alimentos quanto dos seus habitantes nativos. Da mesma forma como fora interpretado nos documentos anteriores, essa vivência momentânea permitiu uma tomada de consciência do capitão e da tripulação acerca das potencialidades das terras localizadas na costa ocidental da América do Sul. Ramírez não menciona as primeiras informações obtidas ali sobre as riquezas presentes no rio de Solís. Em seguida, investigou-se as justificativas sobre o porquê da alteração do destino da armada de Sebastião Caboto. Essa questão é apenas levantada após a perda da nau capitã, a *Santa María del Espínar*. Antes disso, mesmo com a mostra das riquezas do rio de Solís por Enrique Montes e Melchior Ramírez, na ilha de Santa Catarina, o autor afirma que o capitão general se manteve firme no seu destino original. Portanto, para Ramírez, a perda da embarcação foi o motivo para alteração do destino, mas a armada conservou a ideia de realizar um “descobrimento”. O autor informa ainda que essa decisão fora tomada considerando a afirmação do capitão general de que o novo destino traria a perspectiva de muitas riquezas, enquanto o antigo não beneficiaria tanto o rei.

O último ponto de análise foi a propaganda feita das terras do rio de Solís. Nesse sentido, o

forte de *Sancti Spiritus* e todas as vantagens dos produtos cultivados na terra, tanto pelos seus moradores quanto pelos nativos da redondeza, provam a possibilidade do estabelecimento de castelhanos ali. Surge assim, um indicativo inicial da viabilidade de uma colonização. Soma-se a defesa de uma “pacificação” da região, que também contribuiria para seu estabelecimento ali, bem como uma descrição pormenorizada das nações indígenas da região. Por fim, essas vantagens apontadas por Ramírez, entendidas como um discurso também defendido por Sebastião Caboto, reafirmam a vantagem dessas terras diante daquelas do Pacífico não somente por suas riquezas em ouro e prata, mas também pela possibilidade de uma ocupação colonial num local com grande reserva de mão de obra proveniente de diversas nações indígenas. Portanto, a carta de Ramírez apresenta uma justificativa para o desvio do destino original feito pela armada de Caboto.

Na sequência, foi analisado o interrogatório destinado a apresentar ao monarca as causas da perda do forte de *Sancti Spiritus*. Após a introdução registrar aquilo que fora perdido, Caboto elenca 35 perguntas a serem examinadas tanto por Gregório Caro, responsável pelo forte que rivaliza a culpa de sua perda com o capitão general, quanto por outros tripulantes. A segunda parte do documento apresenta onze testemunhas que, na maior parte das respostas, concordam com o veneziano. Sem apresentar uma justificativa direta para o desvio da expedição, seu intento é demonstrar a culpa de Caro nessa perda. Nesse intento, há uma defesa do redirecionamento da armada nas perguntas iniciais, uma vez que é demonstrado o sucesso do estabelecimento de *Sancti Spiritus* e informa-se sobre a riqueza em ouro e prata presente nessa terra. As demais perguntas reforçam aos tripulantes para que declarem sobre a importância da fundação desse forte, a presença das nações indígenas no entorno e o encontro com a armada de Diego García, pontos que funcionam, mais uma vez, como justificativa para a decisão do estabelecimento ter sido construído ali. Além disso, essa fonte apresenta uma assimilação de topônimos derivados do contato com as sociedades indígenas, como exemplificado em uma das frases de Álvaro Núñez de Balboa: “(...) terra dos guaranis no Paraguai”, que auxiliaram na criação dos sentidos dados na leitura do local incorporado pela monarquia como sendo a região do “Rio da Prata.

Os pareceres dos oficiais sobre as ações a serem tomadas, após a perda do forte, foram o quinto documento estudado. O primeiro dos seis pareceres, feito por Nicolau de Nápoles, é adotado como referência para as ações a serem tomadas. Ele propõe a espera por ajuda do reino até dezembro, enquanto cultivariam trigo e milho. Caso não apareça ajuda nesse período, eles retornariam a Castela com uma escala no porto dos Patos. Esse parecer demonstra a capacidade de adaptação e de trabalho na agricultura e um conhecimento dos pontos da costa vitais para o fornecimento de estoques de alimentos e ferramentas necessários ao retorno à península. Assim, a vivência na região sul-americana dotou a tripulação de importantes conhecimentos para sua manutenção no local e para o apoio a uma viagem

atlântica de retorno.

O último documento contemporâneo à expedição de Caboto foi produzido por Francisco de Rojas para provar os abusos do capitão general na conduta da armada. Feito em São Vicente, no dia 4 de abril de 1530, ele possui uma primeira parte com uma introdução e um interrogatório; depois há outros atos: uma solicitação de Caboto requisitando a presença de Rojas na viagem de retorno, notificações sobre essa demanda e a justificativa de Rojas para não cumpri-la. Averiguou-se que o questionário proposto pelo capitão exilado é posterior à solicitação do veneziano. Desta forma, a finalidade desse documento seria demonstrar os possíveis crimes de Caboto como uma forma de justificar sua defesa de não retornar junto a ele. Observou-se ainda a presença de uma visão de Rojas sobre o desvio da armada que auxilia na compreensão do processo de incorporação da região do rio de Solís na esfera da Monarquia Hispânica. A quarta pergunta de Rojas demonstra o acesso às informações sobre a armada de Cristóvão Jacques, em que ocorre a utilização do topônimo “Rio da Prata” no lugar do então usual “Rio de Solís”. Na leitura retrospectiva de Rojas, ele atribui ao piloto maior que a decisão de visitar o rio de Solís, somente cogitada na paragem de Pernambuco, teria o mesmo peso do que a mudança de destino final decidida na ilha de Santa Catarina. Porém, segundo a leitura do capitão general, naquele momento, houve um consenso em fazer somente uma escala no rio de Solís para averiguar suas riquezas. Não se tratava da decisão de uma mudança de curso a ser implementada na armada. Como apontado Ramírez em sua carta, a decisão de ir definitivamente nessa nova direção ocorreu somente por conta da perda da nau capitã.

Além dessa divergência sobre o desvio da armada, o documento de Rojas também permitiu constatar a utilização de topônimos diferentes daqueles usados pelos tripulantes da armada, caso do já citado de “Rio da Prata” no lugar de “Rio de Solís”, mas também de “ilha do Porto dos Patos” no lugar de “ilha de Santa Catarina”. Isso evidencia uma influência portuguesa, justificada pela convivência do capitão castelhano no seu degredo tanto neste local quanto no porto de São Vicente. Verificou-se ainda sua interpretação sobre os comentários de Sebastião Caboto. Enquanto ele entendeu que a alegria do capitão general proviria das notícias da desgraça de Loísa ao tentar atravessar o Estreito de Magalhães, o testemunho de Juan de León apontou para outra interpretação possível: a felicidade de Caboto residia em ver que sua expedição, antes desacreditada, poderia, diante do fracasso daquela de Loísa, acessar incomensuráveis riquezas em ouro e prata. Nesta leitura, o sucesso com o novo objetivo seria responsável por sua glória perante o monarca. Tratou-se de uma estratégia semelhante àquela adotada por Hernán Cortés na conquista da Tríplice Aliança de México-Tenochtilán.

Por fim, Rojas alerta o monarca para a grande importância exercida pela ilha de Santa Catarina tanto pela passagem das naus dirigidas ao Pacífico quanto àquelas voltadas ao rio da Prata. O capitão

ainda externa sua preocupação em relação à “conquista” dessa nova região sul-americana e apresenta o capitão general Diego García com o título de conquistador do rio da Prata. Atribuição essa que, segundo as capitulações assinadas com o monarca ou as reais cédulas sobreviventes, o piloto de Moguer não possuía. Com isso, ao incriminar Caboto, Rojas o retira dos reclames dirigidos à colonização da nova região e insere outro piloto castelhano.

Na última parte deste capítulo, foram investigadas as reais cédulas emitidas após a chegada dos emissários enviados por Sebastião Caboto, em novembro de 1528. No contexto das resoluções prévias ao Tratado de Saragoça, que confirmou a concessão das ilhas de Maluco – consideradas propriedade do reino de Castela – ao reino de Portugal, mediante ao pagamento de 350 mil ducados de ouro, as notícias da presença da armada na região do rio do Solís contribuíram para a resolução adotada. Com as grandes dificuldades em alcançar as Especiarias pela rota ocidental, demonstrada pelas tentativas das armadas de Magalhães/Elcano, Loáisa, Caboto e García, a emergência da possibilidade do encontro de riquezas nas terras mais próximas, os indícios de ouro e prata na região do rio de Solís somada aos primeiros sinais de Pizarro sobre o reino do Peru, apontavam para novas áreas de interesse para a Monarquia Hispânica na América do Sul.

Em relação à armada de Caboto, verificou-se que as reais cédulas mantêm a designação do rio e da região como “Rio de Solís”, mesmo com o topônimo alternativo de “Rio da Prata”. O que representa uma intenção da monarquia em preservar a memória sobre a “primeira” armada a ter alcançado aquelas paragens, mesmo tendo atingido somente o início do estuário e possuindo o objetivo de encontrar o estreito para o acesso ao Mar do Sul, e não de “descobrimento”. A Coroa de Castela adotou esse discurso de primazia como reforço a uma ideia de posse sobre aquele território.

Também se chamou a atenção para a falta de um pedido de justificativas ou uma repreensão dos monarcas ao desvio de Caboto do destino asiático e ida ao interior do rio de Solís. O próprio monarca solicitava o empenho dos deputados da armada para a constituição de uma expedição de socorro a ser enviada. Essa ausência de cobrança estaria relacionada ao desinteresse na região asiática por conta das tratativas com os portugueses, que resultaram no acordo de Saragoça (1529). Por outro lado, os armadores mostraram descontentamento com as mudanças de rumo e de objetivos da armada, o que os levou a estarem pouco dispostos a colaborar com seu socorro.

Em resumo, este capítulo analisou como foram produzidas as justificativas para a alteração das armadas de Caboto e García ao longo de suas viagens. Isso suscitou um conhecimento geral de seu itinerário e das principais ações ocorridas, bem como da forma como os dois destinos em jogo – o projetado e efetivamente atingido – estavam representados na cartografia histórica e como eles foram impactados pelas notícias da entrada da armada na região do rio de Solís. Partiu-se para averiguar mais

especificamente a documentação contemporânea a armada buscando as justificativas para a alteração e, em paralelo, o porquê da atração do rio de Solís. Por fim, dedicou-se às reações dos monarcas e outros agentes a esse desvio e qual foi a reação percebida nas reais cédulas e demais fontes relacionadas.

O próximo capítulo será dedicado ao estudo de como o desvio da armada de Sebastião Caboto repercutiu após seu retorno ao reino de Castela, o que levou diversos agentes a refletirem sobre esse ato e seu resultado, além do impacto representado pela construção de uma nova região da Monarquia Hispânica nas Índias Ocidentais, a região do rio da Prata.

PARTE IV
O RIO DA PRATA NA ÓRBITA DA
MONARQUIA HISPÂNICA

CAPÍTULO V – O RETORNO À CASTELA E OS NOVOS RUMOS DA MONARQUIA NO ALÉM- MAR: A AMÉRICA DO SUL E O ESPAÇO PLATINO –

Es ocioso detenerme en probar que no corresponde esto al mérito exagerado de Caboto. Caminar algunas millas mas por un rio ya conocido, erigir un fuerte que al instante hubo que abandonarlo, y esto en un terreno donde no hay minas de plata, ni oro, no es lo mismo que ‘conquistar nuevas provincias á España, estender sus dominios y su comercio, y enriquecerla con los tesoros del Nuevo Mundo.’ Desengañémonos, que si la rica flota de comercio, que va de cuando en cuando á América y trae tantos caudales á Europa, no hubiera de ir mas que á las tierras conquistadas por Caboto y á buscar los tesoros que descubrió, no se fatigarían muchos los extranjeros por interesarse en ella.

Wenceslao Ayguals de Izco⁷⁶²

Nesta epígrafe, o escritor espanhol Wenceslao Ayguals de Izco (1801-1873) procurava minimizar as palavras laudatórias aos cidadãos “italianos” que teriam contribuído decisivamente com as grandes navegações espanholas, presentes no livro do italiano Girolamo Tiraboschi (1731-1794).⁷⁶³ Ao introduzir sua “*Disertacion III. Si los italianos ilustraron á España con la ciencia náutica, y si es cierto que contribuyeron á los descubrimientos*”, ele justifica a abordagem da temática sobre viagens e descobrimento em um livro de história da literatura afirmando que aquele a quem critica utilizou primeiro este tema nos seus escritos. Diante disso, afirma:

*(...) prodrá servir, cuando menos, de dar á conocer la habilidad de los escritores modernos en representar á Italia superior á todas las naciones, infiriendo de aquí, que se ha ponderado igualmente el mérito de los italianos en haber descubierto nuevos dominios para España, que en haberle comunicado el conocimiento de las ciencias.*⁷⁶⁴

Dessa forma, na metade do século XIX, Ayguals buscava reduzir esse discurso nacionalista italiano em prol de um voltado à sua pátria. Segundo seu raciocínio, Caboto é entendido como um

⁷⁶² Wenceslao Ayguals de Izco. *España Laureada: compilación de lo mas selecto que en elogio de nuestra patria han escrito doctísimos carones así nacionales como extranjeros, ilustrada con notas*. Madrid: Imprenta de Ayguals de Izco Hermanos, 1854, p.355; para a biografia do autor e uma relação de sua bibliografia, cf: María Luisa Burguera Nadal. “Wenceslao Ayguals de Izco”. *Real Academia de la Historia*, 2022. Disponível em: <https://dbe.rah.es/biografias/10991/wenceslao-ayguals-de-izco> . Acesso em: maio de 2022.

⁷⁶³ Girolamo Tiraboschi. *Storia della letteratura italiana*. 13 volúmenes. Módena, 1772-1781; 2ª.ed. 1787-1793, 16 vols.

⁷⁶⁴ Wenceslao Ayguals de Izco. *España Laureada: compilación de lo mas selecto que en elogio de nuestra patria han escrito doctísimos carones así nacionales como extranjeros, ilustrada con notas*. Madrid: Imprenta de Ayguals de Izco Hermanos, 1854, p.340.

piloto pertencente a uma nação diferente da sua, portanto suas ações nas viagens marítimas são avaliadas a partir desse viés. As imprecisões que realiza na descrição da armada deste navegador podem ser conferidas ao confrontar-se com a reconstituição feita no capítulo anterior e na parte anexa. Mas destaca-se a certeza de Ayguals sobre a inexistência de minas de ouro e prata nos locais visitados pelo capitão, dados que obviamente não eram conhecidos por aqueles homens da década de 1520. A região platina não havia sido explorada suficientemente, além disso, Pizarro e Almagro possuíam ainda um vago conhecimento sobre o império Inca. Sua última frase, citada na epígrafe, também relativiza as riquezas de outros locais da América com relação àquele descoberto por Caboto. Trata-se, evidentemente, de uma comparação anacrônica.

No entanto, o trecho central das palavras de Ayguals contempla o questionamento deste último capítulo. Indagar-se-á aqui em que medida os feitos de Caboto e sua expedição podem ser interpretados segundo as palavras escritas por Tiraboschi, ou seja, enquanto “conquistar novas províncias a Espanha, estender seus domínios e comércio, e enriquecê-la com tesouros do Novo Mundo”. Como visto anteriormente, se for tomado o sentido literal da palavra “tesouro”, esse último objetivo não foi atingido, uma vez que as minas de prata e ouro não foram encontradas pela expedição do veneziano ou por aquela de Diego García. No entanto, sem entrar em uma discussão nacionalista sobre os méritos de espanhóis e italianos, mas devolvendo o protagonismo das lógicas inerentes às sociedades quinhentistas, os dois primeiros objetivos poderiam ser atribuídos à armada de Caboto? Essa última questão relaciona-se ao desvio das armadas enviadas por Carlos V e ao seu consequente produto, em virtude de sua ligação com a incorporação da região platina enquanto uma nova área de dominação hispânica nas Índias Ocidentais.

No capítulo anterior, analisou-se como, no decorrer da viagem desses capitães, criou-se, paulatinamente, uma relação com as terras da costa do Brasil e seus habitantes. Após a decisão de adentrar o rio de Solís, houve um conhecimento aprimorado da diversidade dos povos nativos, da hidrografia e dos indícios das riquezas minerais. A presença da armada na região estruturou-se por meio do estabelecimento dos portos de *San Lázaro* e *San Salvador*, no rio da Prata, e do forte de *Sancti Spiritus*, no rio Paraná junto ao Carcaraña. A tripulação dividiu-se entre esses três locais e nas explorações sazonais. Foram quase quatro anos de experiências nessa localidade, interrompidas pela abrupta perda do forte, mas que os sobreviventes levaram em sua memória ao retornarem para o reino de Castela. Entretanto, entre eles havia interesses divergentes que refletiram diretamente no entendimento acerca das ações tomadas ao longo da viagem por Caboto ou outros indivíduos.

Nesse sentido, com o retorno à península Ibérica, a reunião dos tripulantes mais as perspectivas dos financiadores da expedição, que não obtiveram o lucro esperado com as especiarias pretendidas,

fez reacender a tentativa da obtenção de reparações da honra e principalmente do lucro pela via judicial. Nesse contexto, o desvio da armada de Caboto para a região do rio da Prata passou, então, a ser um dos elementos argumentativos daqueles que buscavam indenizações por meio da condenação do capitão general, que passou a ser visto como o maior responsável pelos prejuízos ocorridos. Em paralelo, no âmbito das relações diplomáticas ibéricas, as armadas de Caboto e de García foram utilizadas pela Coroa de Castela para assegurar seus direitos de posse da região explorada. Assim, esse dois âmbitos tratam de maneiras diferenciadas a alteração do itinerário capitulado com o monarca. Enquanto os tripulantes, seus parentes, os armadores e o fiscal da Coroa realçam a questão do desvio, para os planos diplomáticos não seria interessante para a afirmação da soberania naquela área, portanto criam-se discursos diferentes sobre a mesma ação realizada no espaço transoceânico.

Destarte, este capítulo parte dessas duas interpretações buscando analisar como o argumento sobre a alteração do destino asiático para o interior do rio da Prata foi utilizado (ou não) e de que forma foi justificado pelos diversos agentes imperiais, incluindo Caboto e a Coroa, após o retorno das armadas ao reino de Castela. O objetivo não é provar qual seria a versão mais “correta”, mas serão buscadas as diversas posições tomadas pelas partes envolvidas nos processos e como se relacionam ao processo de criação ou invenção do espaço platino. Portanto, serão investigados dois conjuntos de fontes distintas: de um lado, os processos enfrentados por Sebastião Caboto, no âmbito do reino; e de outro, as missivas trocadas entre os súditos castelhanos e o rei com seu embaixador em Lisboa, Lope Hurtado, àquelas com os monarcas lusos e as novas capitulações direcionadas à América do Sul (1534). Enquanto no primeiro grupo há uma intenção de condenar o capitão veneziano ou absolvê-lo por suas ações no além-mar, sendo o desvio uma parte importante, o segundo conjunto visa legitimar a presença castelhana no rio da Prata, com isso, o desvio não é considerado, apenas a ida a uma nova área no hemisfério hispânico, o que comprova ser parte de seus domínios nas Índias Ocidentais.

Neste sentido, primeiro será investigado como as partes em conflito, nos processos jurídicos sofridos pelo capitão general, referem-se à mudança do destino de sua expedição e porque Diego García não é acusado do mesmo crime. Na sequência, será averiguado como a monarquia hispânica utilizou essa expedição como uma justificativa para a posse da região platina perante o reino de Portugal, mesmo havendo uma contestação jurídica interna envolvendo os atos do piloto em sua viagem marítima. Inclui-se ainda a recusa de uma nova proposta de Caboto para uma armada asiática, que contava com a solicitação de uma área no rio Paraná em retribuição ao seu legado deixado no rio da Prata.

5.1 A CHEGADA DA EXPEDIÇÃO DE CABOTO EM SEVILHA

5.1.1 O interrogatório inicial

Segundo Jose Toribio Medina, em 28 de julho de 1530, logo na chegada da nau *Santa María del Espínar* a Sevilha, os agentes da Casa de Contratação, o *factor* Juan de Andrada e um escrivão real, passaram a interrogar os tripulantes sobre os incidentes ocorridos. Tal ação era corriqueira no retorno das embarcações à cidade castelhana. Após serem ouvidas as declarações do tesoureiro Juan de Junco, do gentil-homem Casimiro Nuremberg e de Alonso de Santa Cruz, filho de Francisco de Santa Cruz, o capitão da armada foi convocado. Ele deveria esclarecer os pontos mais que contraditórios sobre sua atuação.⁷⁶⁵ O historiador chileno não se detém a esse documento inicial, pois o utilizou somente para recompor a trajetória da armada. No entanto, é importante situá-lo no contexto histórico de sua produção para investigar como os tripulantes e Caboto trataram a alteração do itinerário e a ida a um novo destino, por meio dos posicionamentos nas respostas às questões formuladas pelos funcionários da casa sevilhana, no momento em que regressaram.

Diferentemente dos processos movidos pelo capitão general ao longo da viagem, estudados no capítulo anterior, ou daqueles movidos em nome da Coroa contra outros navegadores, os questionamentos feitos pelos agentes da instituição sevilhana aos tripulantes e suas respectivas respostas encontram-se inseridos no mesmo parágrafo. Apesar de não explicitadas as circunstâncias em que o texto foi escrito, esse aspecto leva a crer tratar-se de uma transcrição direta de um escrivão. Um formato não usual nas *probanzas*, onde primeiro há o questionário proposto pelo acusador e, na sequência, as testemunhas replicam separadamente criando suas listas de respostas.

No interrogatório inicial, os primeiros questionamentos aos três tripulantes, em depoimentos feitos separadamente, visam indagar sobre seus cargos na armada, as mercadorias recebidas na partida e o que ocorreu com elas ao longo da viagem, e sobre as coisas presentes na terra descoberta. Esse conjunto de perguntas não aborda diretamente a alteração do destino das armadas e nas respostas apresentadas, nenhum dos tripulantes explicita esse ponto. Os questionamentos centram-se nas informações sobre o destino da fazenda real e nos esclarecimentos dos detalhes fornecidos pelos próprios interrogados.

⁷⁶⁵José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.303-304.

A fazenda real

Segundo Juan de Junco, o primeiro depoente, as informações sobre as mercadorias e outras coisas constam em um livro possuído pelos deputados da armada e também por Enrique Patimer. Na sequência, acrescenta que:

(...) por mandado del capitán, metió toda la dicha hacienda en una casa que se fizo por mandado del dicho capitán, que estaba sesenta leguas arriba de donde quedaban las naos, é allí los indios vinieron sobre la dicha casa y la quemaron toda la dicha hacienda y mucha parte de la gente; y preguntado qué se fizo de la otra hacienda que iba en la otra nao, dijo que lo mismo que se fizo de la que iba en esta nao, se puso en aquella casa y se quemó.⁷⁶⁶

Assim, Juan de Junco atribui a perda dos bens obtidos para a Coroa ao ataque desferido pelos indígenas ao forte de *Sancti Spiritus*, no rio Paraná junto ao rio Carcarañá. No entanto, de acordo com Casimires Noremberguer, uma parte da fazenda e dos resgates reais foram concedidos aos “índios principais” e a outra parte foi gasta com os mantimentos comprados e repartidos entre a gente da armada. Por não ser suficiente, muitos tripulantes usaram seus resgates para complementar os seus estoques. Na versão de Alonso de Santa Cruz, o assunto desses bens não é abordado diretamente, pois há uma longa descrição da viagem, em que relata o juramento feito com o capitão Francisco de Rojas e outros tripulantes no monastério de *San Pablo*, em Sevilha, e os acontecimentos derivados da descoberta desse acordo pelo capitão general.⁷⁶⁷

Nessa pergunta inicial, nenhum dos três depoentes interpreta a ida ao rio de Solís enquanto uma infração à capitulação. O foco de suas respostas é dar conta do paradeiro dos bens que seriam destinados à Coroa. Nesse sentido, não há uma convergência nas respostas, o que teria contribuído para que os agentes solicitassem dos depoentes um maior detalhamento das ações ocorridas.

As riquezas minerais e os animais no rio da Prata

O segundo ponto respondido pelos três tripulantes tratava da riqueza da terra alcançada por eles. Para Juan de Junco, nessa terra haveria muito metal comprovado pelas amostras trazidas pelos emissários Roger Barlow e Fernando Calderón, e a prata fina, verificada com os indígenas. Além disso, destaca a presença daquelas mesmas ovelhas (lhamas) trazidas à Espanha, bem como a possibilidade do cultivar o trigo e cevada na terra. Sobre o ouro, a prata ou outras riquezas, ele afirma que o capitão

⁷⁶⁶AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 518-553; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.151; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

⁷⁶⁷AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 518; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.151, 154 e 155; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

trouxe pouca quantidade do primeiro. Na sequência, inclui outro “produto” trazido: “(...) *indios é indias, los cuales son esclavos de la tierra del Cabo de San Vicente, los cuales compró la gente de un portugués que se los vendió fiados, á pagar en estas partes, los cuales costaron á tres ducados é á cuatro y á cinco ducados, según la pieza era*”.⁷⁶⁸ O tesoureiro comenta sobre a compra de indígenas no porto dos lusitanos, na costa da terra do Brasil. O segundo depoente, Casimiro Nuremberguer, apresenta informações mais detalhadas. Sobre as riquezas encontradas, ele acrescenta dados sobre a fauna, como gados, e produtos feitos a partir de lhamas, cervos e raposas, além de confirmar a boa semeadura do local:

*(...) y que hay ganados como los que trajo Roger Barlo é ovejas como las de acá, porque este testigo vió pellejos dellas, é que asimismo hay aforros de cervales y raposos y de otros animales de agua que son muy buenos, é que tierra muy sana é frutífera, é que da cualquier cosa que se siembra en ella, é que ellos sembraron cierto trigo é cebada é acudió muy bien.*⁷⁶⁹

Portanto, Nuremberguer detalhou o uso de peles dos animais da região, uma prática certamente aprendida com os povos indígenas da vizinhança. Em complemento aos dados sobre a fauna local, o depoimento de Sebastião Caboto acrescenta detalhes sobre as “ovelhas” da terra e a presença de outro animal: “(...) *é que asimismo hay muchas ovejas de las que trujo el dicho Calderón, é avestruces la tierra adentro, é que las dichas ovejas son malas de tomar*.” Na sequência, informa: “*Preguntado si hay algunas ovejas como las de acá, dijo que este testigo supo por información de indios que en la dicha tierra había ovejas pequeñas de que facían ropas y eran mansas (...)*”⁷⁷⁰. A denominação “Avestruz” para o ser conhecido no espaço platino é outro termo referente aos animais conhecidos no Velho Mundo que tiveram seus nomes transplantados para a América. Além disso, o capitão detalha os costumes dos nativos no tratamento das lhamas.

A compra de indígenas escravizados no porto de São Vicente

Retomando a citação de Nuremberguer, na sequência, ele comenta sobre os escravos indígenas, comprados no porto de São Vicente por cerca de 4 a 5 ducados, que pertenciam ao português Gonzalo de Acosta. Este embarcou junto à expedição de Diego García em seu retorno à Castela. Por isso, o valor

768AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 518-553; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.151. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

769AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 518-553; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.153-154. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

770AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 518-553; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.164. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

dos indígenas escravizados poderia ser pago na península Ibérica. Outros indígenas foram comprados por particulares por meio de seus próprios resgates.⁷⁷¹ O último depoente, após discorrer sobre as amostras de ouro e prata e as peles de animais, acrescenta um dado fundamental para a compreensão da origem da estratégia adotada por Caboto ao sequestrar as crianças indígenas, na ilha de Santa Catarina, e sobre a presença de homens e mulheres nativos e livres na armada:

Preguntado qué cosas vienen en esta nao y en la otra que partió en su compañía del dicho descubrimiento (...) y cuatro indios, hijos del mayoral, que trae el capitán Sebastián Caboto, que tomó en el Puerto de los Patos, á la venida, que los traía porque no quería venir con él clérigo é otro hombre de los desta compañía del dicho capitán, de miedo que tenían dél, que los había de matar; é un Enrique Montes, porque vía el dicho Sebastián Caboto muy enojado dellos, le dijo que si quería que los indios matasen á este clérigo é al otro su compañero, que les tomase los dicho cuatro indios y que sus padres matarían al dicho clérigo é á su compañero, viendo que le traían á sus hijos, y que por esta cabsa, el dicho capitán trujo los dicho cuatro indios consigo, y que asimismo vienen en esta nao cantidad de indios, que no tiene memoria cuantos son, de que los tres dellos hobo el capitán general en el puerto de San Vicente, ques en la costa del Brasil, á trueque de una artillería del armada, los cuales hobo de un portugués que allí estaba, é otros dos compró en el río de Solís de su proprio rescate, é que asimismo trae otro indio del dicho río de Solís, que es de los libres, é que asimismo trae otras tres indias libres, que eran mujeres de los cristianos que dejó en el Cabo de Santa María que había enviado facer el carnaje, y los otros indios los compraron la gente que viene en la dicha nao en el puerto de San Vicente, de unos portugueses, á cuatro é á cinco ducados cada uno, fiados á pagar aquí á este testigo, á quien los dueños de los dichos indios dieron poder, que puede ser la mitad de los que aquí vienen, y la otra mitad fueron resgatados á trueque de hierro del cuerpo de la armada, y que el dicho Sebastián Caboto dió el fierro con que pagaron estos esclavos.⁷⁷²

Alonso de Santa Cruz informa sobre a participação decisiva de Enrique Montes enquanto gestor do plano do sequestro das crianças indígenas, que, segundo sua versão, teria ocorrido no Porto dos Patos. Como verificado no capítulo anterior, Montes havia vivido mais de dez anos junto aos nativos das proximidades da ilha de Santa Catarina. Ele passou a integrar aquelas populações indígenas tendo constituído família, além de alianças com os chefes locais. Como será mais explorado a seguir, ele quem indicou o líder nativo Topavera para ser responsável pelos degredados deixados ali. O depoente ainda detalha a negociação dos escravizados indígenas no porto de São Vicente, além daqueles adquiridos na região do rio de Solís. Por fim, menciona a presença de indígenas livres, incluindo três mulheres que se tornaram esposas de tripulantes. Ou seja, há uma descrição da integração entre os europeus e os nativos nas primeiras décadas do encontro.

771AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 518-553; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.154. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

772AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 518-553; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.157-158. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

Nos depoimentos de Nuremberguer e Santa Cruz, antes de responderem à pergunta inicial, sobre a fazenda da Coroa, eles resumem brevemente os passos da expedição ressaltando suas perspectivas: enquanto o primeiro faz um relato focado no itinerário e nos dias decorridos em cada local – com um breve descrição do caso dos três desterrados, o segundo relatou os constantes conflitos entre seu grupo, que fez o juramento do mosteiro de *San Pablo*, em Sevilha, e daquele do capitão maior. Nessa exposição não há um questionamento do abandono da ida ao destino asiático em prol da ida ao rio de Solís. Em ambas as respostas, essa alteração é tratada sem nenhum alarde, após a perda da nau capitã. Depois de comentar sobre o desterro de Rojas, Méndez e Rodas, Nuremberguer afirma: “(...) *é que allí [puerto de los Patos, ques una isla poblada de indios que comen carne humana] se perdió la nao capitana, é de allí se fueron al Río de Solís con una galeota que hicieron.*”⁷⁷³ Já Santa Cruz comenta: “(...) *y en la isla donde los dejó era poblada de indios que comen carne humana; y de allí se fué al Río de Solis y en que subieron con las naos por el río arriba sesenta leguas (...).*”⁷⁷⁴ Ambos descrevem a ida ao rio de Solís como mais um passo seguido pela expedição, além de reforçarem o argumento de Rojas de que a ilha de Santa Catarina era habitada por indígenas canibais, como ainda será visto nesse capítulo.

As onças e a menção ao rio de Janeiro

As demais perguntas feitas aos três depoentes versam sobre os maus tratos cometidos por Caboto aos tripulantes e o abandono de Méndez, Rojas e Rodas na ilha de Santa Catarina. Além destas, outras duas destacam-se por apresentarem elementos de um imaginário sobre a nova região do rio de Solís e das terras do Brasil. O primeiro encontra-se no relato de Juan de Junco sobre o abandono do calafate chamado Azoto. Ao dirigirem-se ao rio Paraguai, este havia ido a uma ilha com outros cristãos para procurar ervas e alguma palma para comerem, mas não retornou depois de um aviso sonoro. Então, o capitão general “(...) *mandó luego partir la galera sin esperarle, sabiendo quel dicho Aroza quedaba en tierra, y en la dicha tierra había onzas que comen los hombres y era isla yerma, y no le quiso esperar, y así se quedó allí.*”⁷⁷⁵ Versão confirmada no depoimento de seu superior: “*Preguntado si había tigres é onzas en la dicha tierra, dijo que sí.*”⁷⁷⁶ O uso da designação “onça”, de etimologia latina, é transplantada ao felino da região do rio Paraná, responsável direto pela ameaça à vida de um

773 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 518-553; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.153. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

774 *Idem*, p. 156.

775 *Idem*, p. 152.

776 *Idem*, p. 163.

européu abandonado.⁷⁷⁷ Essa forma de identificação do animal trata-o como pertencente a um local desconhecido, que passou a ser verificado aos poucos.⁷⁷⁸ Os elementos do mundo natural sempre encontram-se presentes nesses relatos quinhentistas.⁷⁷⁹

O segundo elemento contributivo para o imaginário das terras percorridas na viagem, obtida por meio desses depoimentos, encontra-se na rara menção do topônimo rio de Janeiro nessa documentação. Na sequência do depoimento de Juan de Junco, ao ser perguntado sobre os tripulantes degredados, ele relata que a partir das informações de indígenas da vizinhança e de cristãos, que: “(...) *supo que los dichos Martín Méndez y Miguel de Rodas entraron en una canoa para venir en demanda de Río de Genero para buscar alguna nao en qué venir á estas partes y se ahogaron en la mar viniendo en la dicha nao (...)*”⁷⁸⁰. Esta é a única declaração a informar sobre uma ida ao Rio de Janeiro, pois os demais alegam a tentativa dos degredados em irem ao porto de São Vicente. Essa declaração permite constatar que tal topônimo também esteve presente no imaginário dos viajantes e foi repassado por meio do contato com os nativos.

Caboto justifica o novo destino a ser atingido no além-mar

Depois dos três tripulantes, o próximo interrogado foi Sebastião Caboto. Na primeira questão, ele é indagado sobre ter ido como capitão general de três naus e uma caravela que foram enviadas por Carlos V ao descobrimento da Especiaria. O navegador confirma a informação e complementa afirmando que seguia a capitulação e instrução dada por Sua Majestade, em que constava os locais aonde deveria ir, além de carregar duas cartas missivas enviadas pelo bispo de Osma, presidente do Conselho de Índias, e secretário Cobos. Em sua resposta, ele não repete o conteúdo da pergunta que menciona seu destino original, “ir às Especiarias, ilhas de Maluco ou mesmo Tarsis, Ofir, Cataio

777 De acordo com o dicionário de Covarrubias: “*Onça, animal fiero conocido, cuya piel esta manchada de varias colores. El macho vulgarmente se llama pardo, Lat. Dicitur panthera.*” Sebastián de Cobarruias [Covarrubias]. *Tesoro de la Lengua Castellana, o española*. Madrid: Luis Sanchez, impressor del Rey N. S., 1611, p. 569. Não há uma diferenciação entre o animal encontrado no rio Paraná, atual onça-pintada, com a lince, o felino ligado à identificação original do termo grego “onça”.

778 Essa visão quinhentista difere da visão contemporânea, pois, nela, os animais são tratados de maneira distanciada, sendo enquadrados em uma escala evolutiva como “primitivos” em relação aos humanos ou como “produtos” destes. Esse entendimento da relação do homem com as onças é baseada no pensamento de Jacques Derrida sobre os animais. cf. Felipe Sússekind. *O Rastro da Onça: relações entre humanos e animais no Pantanal*. Rio de Janeiro: Editora 7Letras (Viveiro de Castro Editora LTDA – ME), p.12-13.

779 Em relação ao impacto produzido pelo mundo natural nos viajantes quinhentistas, Dante Teixeira e Nelson Papavero analisaram diversas fontes dos primeiros viajantes europeus no Novo Mundo e destacaram a presença das referências ao mundo natural. Cf. Dante M. Teixeira; Nelson Papavero. *Os primeiros documentos sobre a história natural do Brasil: viagens de Pinzón, Cabral, Vespucci, Albuquerque, do Capitão de Gonville e da Nao Bretoa*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2002.

780 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 522; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.152. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

Oriental e Cipango”, em seu lugar, utiliza uma resposta vaga. Ao ser perguntado sobre onde a armada foi parar, sua resposta não se ateve apenas ao destino, mas há um complemento com as riquezas potenciais a serem encontradas naquela terra:

*(...) á Pernambuco, ques en la costa del Brasil, con tiempo contrario, y de allí ficieron vela cuando fizo tiempo y fueron al Río de Solís, donde éste declarante falló un Francisco del Puerto, que habían prendido los indios cuando mataron á Solís, el cual le dió grandísimas nuevas de la riqueza de la tierra; y con acuerdo de los capitanes é oficiales de Su Majestad acordó de entrar en el Río de Paraná fasta otro río que se llama Caracarañá, ques donde aquel Francisco del Puerto les había dicho que descendía las sierras donde comenzaban las minas del oro é plata, é que del un río al otro hay sesenta leguas, en las cuales no vió persona de quien tomase lengua de ninguna cosa, eceto á doce leguas deste cabo del dicho Río de Caracarañá, que falló un mayoral de la nación de los chandules, que le salió á rescebir de paz, el cual le presentó una cofia con cierta chapería de oro ó cobre é cierta plata baja, la cual se quitó de la cabeza para dársela á este declarante, é la tomó, visto como se la quitó de la cabeza, la tomó é se la tornó á dar é le rogó que la trujera por él, y los otros indios que con él venían traían algund metal de lo que trujo Calderón; é aquí fizo una casa de tapias cobierta con madera é paja, é de allí envió las lenguas á las naciones comarcanas para que le viniesen á ver y dar relación de las cosas de la tierra, las cuales le vinieron á ver é le dieron relación como la tierra adentro á setenta ó ochenta leguas de donde ficieron la casa, había oro é plata, porque decían que era el oro metal amarillo é la plata metal blanco, y que el amarillo era muy blando, y este declarante les mostró oro é dijeron que era aquello (...)*⁷⁸¹

A primeira menção de destino feita por Caboto é a feitoria de Pernambuco, atingida devido ao mau tempo no mar. Na sequência, ignorando a passagem pelo porto dos Patos e a ilha de Santa Catarina, comenta sobre sua ida ao rio de Solís, onde encontrou um dos sobreviventes da armada de Juan Díaz de Solís, Francisco del Puerto. Diante das notícias sobre as riquezas da terra, ele fez uma consulta aos oficiais de Sua Majestade e, com a anuência deles, prosseguiu viagem. Ou seja, o capitão general afirma que já no estuário do rio da Prata ouviu seus homens sobre a mudança da direção da armada, o que destoa de outros depoentes. Na sequência, ele comenta sobre as relações com as populações indígenas da vizinhança do rio Paraná com o Caracarañá, que recepcionaram a armada e também noticiaram as riquezas existentes ali na região. Neste mesmo local, foi construída a “fortaleza” de *Sanctí Spíritus*, uma casa de taipa coberta por madeira e palha.

Esta descrição das riquezas da terra funciona enquanto uma justificativa do piloto maior para a alteração da rota acertada com o monarca. O grande esforço em ressaltar as informações dos valiosos minerais junto ao local onde em que estavam visa, então, propagandear os atrativos daquela localidade e convencer os inquirentes sobre como foi acertada sua decisão de ir até aquela região. Nesse sentido, o estabelecimento de um forte castelhano e a boa relação com os povos locais complementa essa narrativa, pois evidencia que a nova área, além de estar repleta de riquezas minerais, contava com um

781 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 522; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.158-159. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

estabelecimento em ponto estratégico para futuras investidas rumo às fontes das minerais valiosos. Para tanto, ele necessita atribuir a culpa da perda dessa base a Gregório Caro, além de elencar outros problemas relacionados à permanência na região do rio de Solís, com o intuito de assegurar seu discurso de descobridor e mantenedor dos interesses reais.

O papel de Enrique Montes como língua: os nativos de Santa Catarina não seriam canibais, mas seus parentes

Ao responder sobre o porquê do desterro de Rojas, Rodas e Méndez, o comandante da armada faz uma descrição dos nativos da ilha de Santa Catarina. Após justificar que sua ação foi motivada pelo acordo secreto daqueles com outros tripulantes, que arquitetavam sua morte, ele afirma que o processo foi enviado ao rei por Calderón – uma das fontes analisadas no capítulo anterior. A documentação original fora perdida, uma vez que estava sob os cuidados de Martín Ibáñez, escrivão da armada, morto no ataque dos nativos ao forte. Todos os seus escritos foram queimados ali. Na sequência, os interrogadores o questionam sobre as condições da terra em que ficaram os degredados:

Preguntado que si al tiempo que los echó en la dicha tierra estaban sanos ó enfermos, é qué calidad de gente había en la dicha tierra é que se hizo dellos é que provisiones les dejó; dijo que cuando los echó en la dicha isla estaban sanos é les dejó dos botas de vino e cierto bizcocho é los dejó encomendados á un indio principal que se llama Topavera, porque diciéndole Enrique Montes, lengua, que había estado en aquella tierra catorce años, que eran sus parientes, que los tratase bien fasta su vuelta porque los dejaba en trueque del dicho Enrique Montes é de su gente, é les dejó todos sus rescates é armas é cierta pólvora que le pidieron.

Preguntado si los dichos indios de aquella tierra comían carne humana, dijo que la comían de sus enemigos, puesto que el dicho Enrique Montes les había dicho cosas por donde ya no la comían (...)⁷⁸²

O capitão general demonstra como a ilha de Santa Catarina era um local provido de nativos confiáveis, conhecidos de Enrique Montes, como Topevara, um índio principal. Ele também esclarece as informações sobre seus costumes, principalmente sobre o consumo de carne humana restrita aos seus inimigos, mas que fora interrompido após sua chegada. Este é outro momento em que Montes sugeriu ações que foram executadas por Caboto.

O caso desse língua e o poder que exercia em seu papel de intermediador enquadra-se em um grupo de *go-between transaccional*, de acordo com a classificação formulada por Alida Metcalf. Trata-se do segundo grupo de intermediadores, os responsáveis por formas complexas e instáveis de lealdade,

782 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 522; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.161. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 19. Doc. 679.

o que gera uma grande dificuldade na sua reconstrução por parte dos historiadores.⁷⁸³ No caso de Montes, sua vivência na região do Porto dos Patos o fez pertencer tanto ao mundo dos nativos quanto dos europeus. Antes mesmo de embarcar na armada, ele aconselhava o capitão para cooperar com suas ações, visando localizar as riquezas minerais, e para o trato com as populações nativas. Além disso, os degredados só ficaram com o principal Topavera, pois o língua foi o fiador dessa permanência. Ou seja, graças ao elevado grau de interação social estabelecido com aqueles nativos, considerados por ele como seus parentes, houve a prestação do favor de “vigiar” os europeus. Isso revela o papel primordial desse intermediador transnacional no contato entre a armada de Caboto e os nativos da região das terras do Brasil e do rio de Solís.

Uma justificativa indireta para o desvio da armada

Assim, a análise deste interrogatório inicial demonstra que o desvio desta expedição, ou daquela de García, não foi um assunto abordado diretamente pelos agentes da Casa de Contratação ou mesmo pelos depoentes. Por outro lado, contendo os comentários sobre as riquezas da região chamada apenas de “Rio de Solís” e menções ao rio Paraná e Paraguai, as respostas qualificam positivamente essa localidade e destacam as ações realizadas. Nesse sentido, as descrições sobre os minerais valiosos, a fauna, as possibilidades de cultivo de cereais, a demonstração dos seus feitos no local e a importância de obterem esse conhecimento das novas terras têm um efeito indireto de justificar a mudança da rota feita pela armada e a presença naquela área.

Somente com a formalização dos processos movidos na justiça contra o capitão general é que o tema específico desse desvio da rota ao destino original da expedição de Caboto tornou-se uma questão principal a ser abordada na argumentação de seus acusadores.

5.2 OS PROCESSOS MOVIDOS CONTRA CABOTO

No dia seguinte a esse interrogatório inicial, segundo Medina, Caboto teria sido detido nos estaleiros do porto sevilhano. O *alcalde* da cidade também ordenou sua prisão e solicitou ao *alguacil* (delegado) da Casa de Contratação que não o soltasse sem sua licença. A rainha Juana, mãe de Carlos V, aprovou o procedimento dos oficiais, mas declarou ser inapropriada a conduta do *alcalde*, pois sua autoridade restringia-se à cidade de Sevilha e, desta forma, não possuía competências para intervir nos casos ocorridos no ultramar.⁷⁸⁴

783 Alida Metcalf. *Go-betweenes and the colonization of Brasil, 1500-1600*. Austin: University of Texas, 2005, p.9-10.

784 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.308-309.

A Coroa de Castela e os processos contra pilotos vindos do além-mar

Os processos movidos contra Caboto não são uma exceção no conjunto de experiência dos navegadores no espaço transoceânico. A Coroa de Castela, seja por meio da Casa de Contratação ou depois pelo fiscal do Conselho de Índias, quase sempre questionou as ações de seus súditos ao longo das viagens de descobrimento. Desse modo, o controle real sobre as armadas se deu não apenas pelas restrições prévias à viagem presentes no documento capitulado, mas também ocorria no retorno das expedições, com a cobrança dos navegadores em relação aos tripulantes ou sobre a fazenda do rei ou dos armadores.

Nesse conjunto documental, o mais conhecido são os chamados “Pleitos Colombinos” que envolveram a disputa do Almirante e seus descendentes, de um lado, e a Coroa de outro.⁷⁸⁵ Questionava-se a limitação dos poderes do descobridor com base nas interpretações sobre as chamadas “Capitulações de Santa Fé” e os outros documentos concedidos pelos Reis Católicos, analisados no segundo capítulo. Outros exemplos podem ser encontrados nas viagens de Magalhães, como o caso de Estevão Gomes, visto no terceiro capítulo, ou mesmo dos participantes da viagem de Loáisa.

Esses processos são importantes fontes históricas do período das navegações de descobrimentos, pois os interrogatórios criados pelas partes litigiosas permitem analisar os atores dessas viagens e suas versões específicas dessas experiências. Como será visto ainda nesse capítulo, tanto as questões formuladas quanto as respostas permitem explorar diversos assuntos que, não necessariamente, estão ligados ao objetivo original de seu criador. São situações que contam com várias versões que demonstram a pluralidade das interpretações dos agentes imperiais e permitem visualizar as contradições presentes nesses discursos. Nesse conjunto documental, muitas vezes há a palavra *probanza*, mas elas se diferenciam das chamadas *probanzas de mérito* (prova de mérito), relatos que os conquistadores deveriam escrever ao retornarem à península Ibérica, não envolvidas, necessariamente, em processos judiciais.⁷⁸⁶

As partes acusadoras contra o capitão general

No caso de Caboto, ele sofreu uma série de processos na justiça do Conselho de Índias. Eles partiam de Catalina Vázquez, como mãe de Martín e Fernán Méndez, Gregorio Caro, Diego García de

785 Cf. Antonio Muro Orejon. *Pleitos Colombinos I: proceso hasta la sentencia de Sevilla*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1967; existem um total de oito volumes deste livro sobre os processos relacionados ao Almirante de Índias; sobre os temores dos navegadores sobre os processos movidos pela coroa castelhana no retorno ao reino após as viagens transoceânicas, ver: Luisa Cuesta. “También los conquistadores se quejaban” *Revista de Indias*, vol. 13, jan. 1, 1953.

786 Sobre as *probanzas de mérito*, cf. Matthew Restall. *Sete Mitos da Conquista Espanhola*. Tradução de Cristiana de Assis Serra. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006 [2003], pp.41-42.

Moguer e Franciso de Rojas. Estes dois chegaram juntos à Sevilha. Além destes, acrescenta-se aquele movido pelo fiscal do rei, o licenciado Juan de Villalobos. Assim, ao menos cinco grandes processos foram movidos contra o capitão general.⁷⁸⁷ Diferentemente do historiador chileno ou de outros autores que se dedicaram a selecionar extratos, optou-se aqui por analisar cronologicamente o conjunto desses processos centrado no uso do argumento do desvio da armada de sua rota original e as percepções feitas aos espaços percorridos, além de identificar suas interconexões.

5.2.1 O questionário inicial de Catalina Vázquez

Antes de formalizar seu processo contra Sebastião Caboto, Catalina Vázquez apresentou um questionário a ser respondido por algumas testemunhas e, com isso, buscava averiguar as causas das mortes de seus dois filhos, Martín e Fernán Méndez. Datado de 02 de agosto de 1530, esse documento contém 23 questões que foram submetidas a sete testemunhas: Alonso de Santa Cruz, Juan de Junco, Casimiro de Nuremberg, Alonso Bueno, o mestre Pedro de Mesa, o bacharel Álvaro de Temiño e Juan Velásquez Preto. Os três primeiros já haviam respondido aos oficiais sevillanos, enquanto os dois últimos não participaram da viagem, e, portanto, comentaram apenas a primeira e a última questão.⁷⁸⁸

O desvio da expedição de Caboto de seu objetivo no Pacífico para ir ao rio da Prata é tratado somente na 19ª questão. Antes desta, conforme a temática, as perguntas podem ser agrupadas em: conhecimento sobre os personagens envolvidos na querela e suas funções (itens 1 e 2); conflitos entre Caboto e Martín Méndez, influenciados por Catalina de Menadro – esposa do primeiro, antes da partida da expedição (3 a 7); perseguição e prisão de Méndez, ao longo da viagem (8 a 14); seu abandono junto a Rojas e Rodas na ilha de Santa Catarina (15 a 17); o confisco da carta de denúncia escrita por Méndez, a ser enviada ao imperador Carlos V, na ilha de La Palma, Canárias (18); seu conselho ao capitão general para seguir a rota da Especiaria (19); na viagem de retorno à Castela, os pedidos de escala naquela para resgatarem os degredados (20 e 21); sobre Catalina Vázquez, mãe das vítimas; e a “voz e fama” do depoimento (23).

Os itens no intervalo de 15 a 17 do questionário tangenciam a questão do desvio da armada, pois abordam o degredo imposto a Méndez, junto a Rojas e Rodas, na ilha de Santa Catarina. Na resposta ao primeiro destes itens, os depoentes utilizam o mesmo topônimo apresentado na questão – Santa Catarina e não ilha do Porto dos Patos como em algumas outras fontes – e chama a atenção que

787 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.304.

788 AGI, PATRONATO, 41, R4, img. 391-447; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.299-318; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 21. Doc. 708.

os cinco depoentes, apesar de formularem versões distintas, ao mencionarem a ilha atlântica repetem identicamente: “(...) *es poblada de indios caribes que comen carne humana (...)*”.⁷⁸⁹ Alonso de Santa Cruz, Pedro de Mesa e Casimiro Nuremberg acrescentam que nela não vivem cristãos. Tais menções, ausentes na questão original, indicam uma combinação dos depoentes sobre a qualificação daquele local, o que implicaria em mais prova de um dos crimes cometidos pelo comandante. No entanto, a falta de semelhanças no restante desta resposta e de outras demonstra se tratar de uma combinação pontual. No caso do uso do termo “caribe”, ele estaria presente no imaginário dos navegadores castelhanos desde a viagem de Colombo e estaria associado a um dos principais povos indígenas antropófagos das Antilhas.⁷⁹⁰

Na 16ª questão, os depoentes são indagados sobre como o capitão general deixou os três degredados aos cuidados de um “índio maior” chamado Topavera, onde deveriam produzir “cunhas e anzóis”. Em sua resposta, Santa Cruz resume o itinerário da armada que embarcou e daquela de Diego García:

(...) *lo que sabe es que desde el dicho Capitán dejó en la dicha isla al dicho Martín Méndez é Francisco de Rojas, el dicho Capitán con la dicha armada pasó al Río de Solís, que es doscientas leguas adelante, después desde á catorce meses envió Diego García, capitán de una armada que había ido de la Coruña al dicho Río de Solís, un bergantín al puerto de San Vicente á despachar una nao quel dicho capitán Diego García allí tenía para estos reinos, y para ir al dicho puerto de San Vicente han de pasar por la dicha isla de Santa Catalina (...)*⁷⁹¹

Ao comentar sobre a saída da ilha de Santa Catarina e a ida ao rio de Solís, o depoente não mencionou o desvio da armada, diferentemente do que será visto nos processos seguintes. Da mesma forma, noticia que a armada de García saiu da cidade de La Coruña e se destinou ao mesmo rio, onde também não há questionamentos sobre o itinerário. Em resumo, a versão do futuro cosmógrafo de Carlos V apresenta uma incorporação dos topônimos das regiões percorridas e a relação com as áreas habitadas pelos portugueses, caso do porto de São Vicente.

789 AGI, PATRONATO, 41, R4, img. 406, 416, 424, 430, 437; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.304, 307, 310, 313, 315; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 21. Doc. 708.

790 Sobre o mito dos caribes canibais e tentativa de explicar esse costume por parte de Frei Bartolomeu de Las Casas, ver: Juha Pekka Helminen. “Eran canibales los caribes? Fray Bartolome de las Casas y el canibalismo”. *Revista de Historia de América*, nº 105, jan – jun., 1988, pp.147-158; sobre a produção iconográfica europeia sobre os indígenas americanos, entendidos principalmente enquanto canibais e selvagens, cf. Yobenj Aucardo Chicangana-Bayona. *Imagens de Canibais e Selvagens do Novo Mundo: do maravilhoso medieval ao exótico colonial (séculos XV-XVII)*. Tradução Marcia Aguiar Coelho. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2017; para a construção do canibal na terra do Brasil produzido na cartografia, cf: Surekha Davies: “*Spit-roasts, barbecues and the invention of the Brazilian cannibal*” In: _____. *Renaissance Ethnography and the Invention of the Human: new worlds, maps and monsters*. Cambridge: Cambridge University Press, 2016, p.65-108.

791 AGI, PATRONATO, 41, R4, img. 407; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, pp.304-305; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 21. Doc. 708.

Em sua resposta, Alonso Bueno acrescenta que Méndez, Rodas e Rojas estariam na condição de escravos do nativo Topavera, enquanto os três outros depoentes atribuem a origem dessas notícias a informantes diversos. O mestre Pedro de Mesa afirma ter ouvido essas informações de Enrique Montes, língua, entre outras pessoas. Juan de Junco aponta Gonzalo de Acosta, “português e língua daqueles índios” e conhecido por “bacharel”, como seu informante.⁷⁹² Por outro lado, Casimiro Nuremberg credita a Juan de Leon, pertencente à armada de Don Rodrigo, a notícia de que os degredados estariam na condição de escravos, além de ouvir também de Gonzalo de Acosta.

Portanto, essas respostas revelam uma pluralidade das fontes de informação dos tripulantes e sua origem nos indivíduos tidos como “línguas”. Mais uma vez, Enrique Montes é citado nessa posição e como origem das notícias, provando sua importância crucial na divulgação e circulação das informações nas armadas de Caboto e García.

A questão seguinte, de número 17, pergunta aos depoentes sobre a declaração de Méndez para o capitão general em que alegou que sua carta escrita ao rei, contendo as denúncias sobre os delitos ocorridos na armada, foi a origem de sua ira. Além disso, o cargo de tenente de capitão general, acertado pelo Conselho de Índias e Caboto como pertencente a este oficial, foi entregue a Miguel de Rifos, um aliado do comandante. Nas respostas dos depoentes, após concordarem sobre o conteúdo da pergunta, quatro deles acrescentam o local em que Caboto oficializou Miguel de Rifos no cargo reservado a Méndez, mas há uma clara divergência entre eles, como pode ser observado nessas quatro versões:

(...) y después que llegaron al Río de Solís, á donde hicieron una casa, allí le dió poder para usar de teniente de capitán general; [Alonso de Santa Cruz]⁷⁹³

(...) é luego como llegó al dicho Río de Solís, adonde hicieron la dicha casa, le dió poder para ser teniente de capitán general el dicho Miguel de Rifos; [Alonso Bueno]⁷⁹⁴

(...) y llegando al puerto de San Lázaro, que es en el Río de Solís, le dió poder al dicho Miguel de Rifos el dicho Sebastián Caboto para que fuese teniente. [maestre Pedro de Mesa]⁷⁹⁵

792 Cf. Jose Toribio Medina. *El Portugués Gonzalo de Acosta al Servicio de España - Estudio Histórico*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908.

793 AGI, PATRONATO, 41, R4, img. 408; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.305; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 21. Doc. 708.

794 AGI, PATRONATO, 41, R4, img. 416-417; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.308; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 21. Doc. 708.

795 AGI, PATRONATO, 41, R4, img. 424; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.311; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 21. Doc. 708.

(...) y después, en llegando á Santispiritus, le dió su poder para ello, etc. [Casimires Noramberger]⁷⁹⁶

Nos dois primeiros trechos, Alonso de Santa Cruz e Alonso Bueno afirmam que Rifos alcançou o novo posto numa “casa”, após terem chegado ao rio de Solís. Na sequência, há informações de dois outros locais nessa região: Mesa aponta o porto de São Lázaro; e Nuremberger, o forte *Sancti Spiritus*. Ao comentar sobre Rifos, Medina posiciona-se com a seguinte afirmação: “*El título de teniente se lo extendió Caboto á Rifos en San Lázaro ó en Sancti Spiritus. Varían en esto Nuremberg y el cirujiano Mesa*”.⁷⁹⁷ O historiador chileno ignora os indícios presentes nos dois primeiros trechos, pois o conjunto documental sobre a presença da expedição no espaço platino sempre utilizou a designação “casa”, “forte” ou “fortaleza” em referência à construção feita no rio Paraná com o rio Carcarañá. Com isso, três testemunhos concordam que Rifos adquiriu o posto de tenente de capitão em *Sancti Spiritus*.

Por fim, a 19ª questão do interrogatório de Catalina Vázquez é a única a abordar diretamente o problema do desvio da expedição de Caboto dos seus objetivos no Pacífico para a região do rio da Prata. Nela, Martín Méndez teria alertado o capitão a manter seu objetivo original:

*19. – Item, si saben que antes quel dicho Sebastián Caboto dejase al dicho Martín Méndez en la isla de Santa Catalina, como lo dejó por cativo, como se contiene en las preguntas antes desta, el dicho Martín Méndez, yendo el viaje, muchas veces le requirió que siguiese el viaje de la Especeria, é mirase que no iba derecho donde Sus Majestades les habian mandado, é el dicho Sebastián Caboto nunca lo quiso facer, etc.*⁷⁹⁸

O tenente de direito da armada teria recomendado ao seu comandante que seguisse diretamente para as ilhas de Maluco, o que significaria tanto evitar fazer escalas na costa das terras do Brasil ou mesmo adentrar no espaço interiorano. Nessa questão, os depoentes poderiam detalhar melhor esse outro “desserviço” cometido pelo capitão. Contudo, diferente das explanações anteriores, as respostas a essa questão são mais restritas.

Santa Cruz afirma ter ouvido o conteúdo dessa pergunta do próprio Méndez e do capitão Gregório Caro; Bueno também concorda e acrescenta que outros oficiais e capitães também indagaram ao capitão general sobre isso e ele respondeu que não faria, sabia o que estava fazendo e não daria conta a eles; o mestre Pedro de Mesa desconhece a alegação; Juan de Junco ouviu Méndez dizer isso a Gregório Caro e outros, além de afirmar que o capitão renegado não queria que a expedição deixasse de

⁷⁹⁶ *Idem*, p. 316.

⁷⁹⁷ Informação presente na nota 185, que é referente ao tópico “RIFOS (Miguel de). José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.285.

⁷⁹⁸ AGI, PATRONATO, 41, R4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.301-302; Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 21. Doc. 708.

atravessar o estreito [de Magalhães], que nunca fora passado; por fim, Nuremberguer também o ouviu comentar acerca desse assunto algumas vezes.

Ou seja, neste item destinado a provar a desobediência de Caboto ao fazer o desvio, os depoentes apenas concordam com a pergunta e acrescentam pouquíssimos detalhes sobre quem os teria informado ou presenciado tais declarações. O ato não é condenado ou mesmo há uma tentativa de relacionar esses comentários proferidos por Méndez ao seu degredo na ilha de Santa Catarina.

Assim, este questionário traz informações sobre como os depoentes se referem ao espaço americano que presenciaram e como seguem as formas toponímicas estabelecidas nas questões propostas. Ao necessitarem precisar os fatos ocorridos no espaço platino, eles apresentam divergências no uso de topônimos ou sobre os locais dos acontecimentos, uma etapa secundária no processo de incorporação do novo espaço pelos agentes imperiais. Acrescentou-se o pouco senso crítico dos agentes em relação ao desvio de Caboto ou mesmo de García. A ida ao rio de Solís não é alvo de questionamentos. Tal situação foi alterada desde a apresentação de solicitações para a abertura de novos processos contra o capitão, como aquela movida por seu rival.

5.2.2 Diego García e suas críticas às ações de Caboto na viagem transoceânica

Após o questionário apresentado pela mãe de Martín Méndez, seria a vez do piloto de Moguer formalizar suas queixas contra Sebastião Caboto. Mas antes de se ater a elas, faz-se necessário analisar primeiro a sua *Memoria*, uma relação não datada sobre sua expedição, em que ele antecipa suas críticas às ações do capitão rival. Trata-se, portanto, do documento mais antigo para compreender como a origem de suas argumentações críticas.

A Memoria de Diego García

Como referido no primeiro capítulo, Varnhagen esteve atento às críticas empreendidas por García a Caboto presentes nesse documento. Para ele, a desqualificação das qualidades de piloto deste último demonstram uma intenção de desmerecimento das ações de seu rival no além-mar. No início, o piloto de Moguer insere duas críticas diretas ao navegador veneziano. A primeira delas ocorre na sequência de um comentário sobre seu conhecimento das particularidades do hemisfério sul. Ele relata um caso ocorrido no dia 13 de dezembro, quando o sol estava sobre o Cabo Frio, encontrado a 23,5°, fazendo daquele o maior dia [luz], fenômeno também percebido na região platina. Na sequência, comenta: “(...) *y esta navegacion no supo tomar Sevastian Gavoto con toda su estrulugia [sic] tomo la*

*contraria como ombre que no [sabia] nada (...)*⁷⁹⁹. A segunda crítica ocorre em seu comentário sobre a necessidade de um “saber de marinharia” devido à forte corrente provinda dos “rios” da Guiné que seguem para as “Yndias de Castilla” e complementa: “(...) *estas corrientes no supo tomar Sevastian Gavoto por que no era marinero ni sabia navegar estas yslas (...)*”⁸⁰⁰. Os comentários negativos não se limitam a esses episódios.

Nos trechos seguintes de sua *Memória*, García relata sua passagem pelo “rio dos Patos”, onde abasteceu suas naus com milho e mandioca, além de patos e outros mantimentos graças à bondade dos indígenas locais. Ao comparar essa passagem com aquela da expedição de Caboto no mesmo local, sabe-se que o abastecimento deu-se principalmente em Santa Catarina, graças aos conhecimentos de Enrique Montes, como visto no capítulo anterior. Sobre esse episódio, García comenta:

*(...) e aquí llego Sevastian Gavoto muerto de hanbre en este tiempo que yo estava allí e los yndios le dieron de comer e todo lo que avia menester a el e a su gente para su viaje y quando se quiso yr / o se yva tomo quatro hijos de los principales de allí e los truxo en España a los tres dellos los tiene el asistente de Sevilla el qual danifico aquel puerto que hera el mejor e mas buena gente que en aquellas partes avia ser por causa de tomar los hijos de los principales de la isla.*⁸⁰¹

Diferentemente do rio dos Patos, afirmado anteriormente, o capitão diz tratar-se de uma ilha sem se referir ao topônimo “Santa Catarina”, nome concedido àquele local por Caboto. Além disso, deve-se frisar, mais uma vez, que o desvio de sua narrativa tem o intuito de atacar seu desafeto. Ele interrompe a descrição de sua viagem, quando aborda o ano de 1527, para inserir um fato ocorrido no seu retorno, o momento em que encontrou a expedição do piloto veneziano, em 1530. Dedicar-se a uma crítica negativa ao sequestro de quatro crianças no local e concluir que este ato gerou dano ao melhor porto “daquelas partes”. Ela segue a linha interpretativa daquelas informações levantadas por Francisco de Rojas no porto de São Vicente, no ano mesmo ano, feitas para apontar os erros do seu rival, analisadas no capítulo anterior.

Por fim, García ainda se vangloria de sua maior velocidade em percorrer os rios da região “de seu descobrimento”: “(...) *y en veynte siete dias anduve yo e mis bergantines por el Rio arriba [a]*

799 AGI, PATRONATO, 44, R.2; Gaspar García Viñas. “Relación y derrotero de Diego García en el mar Océano...” In: *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 14. Doc. 644., p.2.; Cf. Francisco Adolfo Varnhagen (transc.). “I Carta de Diego Garcia” In: *Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil*, Tomo XV (2º da Terceira Serie, 2ª Edição), Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1888 [1852], p. 6-14; Jose Toribio Medina. *Los Viajes de Diego Garcia de Moguer al Rio de La Plata. Estudio Historico*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908, pp.232-246; Eduardo Madero. *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Tomo Primero. Buenos Aires: Imprenta de La Nación, 1892, pp.352-358. Para um comentário geral sobre o documento e os vários autores que a estudaram, ver: Augustin Zapata Gollan. “El Parana y Los Primeros Cronistas” *Revista Universidad*. Universidad 10, 1941, pp.195-200.

800 AGI, PATRONATO, 44, R.2; Gaspar García Viñas. “Relación y derrotero de Diego García en el mar Océano...” In: *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 14. Doc. 644., p.3.

801 *Idem.*, p.6-7.

*descubrir tanto quanto anduvo Sevastian Gavoto en cinco meses que el avia partido de esta casa suya que llamava fortaleza (...)*⁸⁰² O tom crítico dessa relação corrobora com o questionamento das ações de seu rival que promoveria ao retornar à península Ibérica.

As informações de Diego García: coloca-se como predestinado ao rio da Prata

No dia 16 de agosto de 1530, na sequência do processo de Catalina Vázquez, o piloto de Moguer apresentou um “pedimento com certas perguntas” ao *alcaide* ordinário de Sevilha, Garcia de Talavera, visando esclarecer o que ocorrera entre ele e Caboto, no rio da Prata.⁸⁰³ Gonzalo de Matute é o escrivão responsável pelo documento, que também acumulava a função de notário público. Na introdução ao questionário, o autor do pedido resume suas pretensões:

*Muy noble señor: Diego García, capitán del armada de Su Majestad é del ilustre señor conde don Hernando de Andrada é de Cristóbal de Haro, la cual dicha armada salió de la Coruña é iba é fué al Río de la Plata, ques en las Indias del Mar Océano, parezco ante vuestra merced é digo que á mí me conviene hacer cierta probanza para la presentar ante Su Majestad é ante los señores de su muy alto Consejo de las Indias sobre y en razón de cómo Sebastián Caboto, capitán que fué de otra armada que Su Majestad envió á Tarsis é al Gran Catayo é á Maluco, se fué á meter en el dicho Río de la Plata y en conquista que no era suya é que estaba descubierta mucho tiempo había, é de cómo siendo yo llegado al dicho Río de la Plata, el dicho Sebastián Caboto, haciéndose señor de todo, me tovo a mí é á la gente que conmigo iba tiempo y espacio de un año cercado, diciendo que yo había de estar de bajo de su mando é de su bandera, é de su justicia, é me defendió la salida, é me puso muchos tiros de artillería para no dejarme salir del dicho río, é me quitó todos los mantenimientos, é no me dejó comprar ni resgatar cosa alguna, é aún no me dejaba de partir á coger yerbas del campo para mantener la gente, de cuya cabsa me destruyó é echo á perder la dicha mi armada, é no me dejó resgatar oro ni plata ni otra cosa, cuya cabsa se perdió todo lo que yo llevaba en la dicha armada é dejé de venir muy próspero é en muy breve tiempo, é pido á Vuestra Merced que todo lo que los testigos, que yo en razón desto presentare, dijeren é depusieren me mande dar en pública forma, sinado é abturizado é firmado de vuestro nombre, etc.*⁸⁰⁴

O piloto inicia apresentando a vinculação de sua armada com Hernando de Andrada e Cristobál de Haro, os responsáveis por sua capitulação com o soberano e financiadores de sua armada. Ele afirma que sua expedição partiu de La Coruña e dirigiu-se ao rio da Prata, nas Índias do Mar Oceano. Portanto, resume seu objetivo na viagem transoceânica como uma ida direta a esse local da América do Sul. Como analisado no terceiro capítulo desta tese, tal conteúdo não consta em sua capitulação. De forma genérica, o documento projetava uma ida às Índias do Mar Oceano e ao Mar do Sul, terras situadas no hemisfério hispânico. Havia menção ao resgate das especiarias, ouro e prata, além de uma escala em Maluco e a possibilidade de adentrar em ribeiras para a exploração de áreas costeiras das

802 AGI, PATRONATO, 44, R.2; Gaspar García Viñas. “Relación y derrotero de Diego García en el mar Océano...” In: _____ *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 14. Doc. 644., p.10.

803 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, pp. 165-172.

804 AGI, INDIFERENTE, 1203; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.165.

regiões pelas quais navegasse, desde que não pertencentes aos portugueses ou outros descobridores castelhanos. Portanto, em nenhuma passagem daquele documento há uma diretriz que orientava a viagem à exploração do rio de Solís, um topônimo conhecido desde a fatídica expedição do capitão homônimo em 1515-1516. Caso se trate de uma viagem a tal local, onde havia o conhecimento do topônimo e de seu pertencimento, ainda que vago, ao hemisfério hispânico, como demonstrado no estudo das capitulações de descobrimento, haveria uma indicação clara para aquela ida, pois não se tratava de uma nova rota, como nos casos das capitulações de Colombo e Magalhães, em que esse objetivo principal não estava explicitado.

Após a introdução de seu questionário, em que interpreta sua viagem como tendo por destino o rio da Prata desde a saída de La Coruña, García qualifica a ida de Caboto ao espaço platino como um desvio de seus objetivos originais, que alega serem “Tarsis, o grande Cataio e a Maluco”. Desta maneira, conclui que seu rival se intrometeu em sua conquista. Outro ponto estudado no terceiro capítulo demonstrou que a capitulação do piloto maior de Carlos V também possuía um item que permitia ao capitão investigar regiões costeiras em busca de produtos valiosos. Resumindo, para validar o questionamento do pertencimento da região de Solís às “conquistas” de Caboto, o capitão de Moguer denuncia esse desvio, no entanto reinterpretava o seu, associando seu objetivo com o destino acidental da armada de Solís (1515-16), que visava encontrar o estreito americano, mas o confundiu com o estuário do rio da Prata. Por ter participado desta expedição, García se coloca como tendo realizado uma “conquista” ou um “descobrimento”, mesmo sem nenhum indício dessa alegação em suas capitulações ou quaisquer outros documentos reais.

Na sequência, García descreve os atos de submissão impostos por seu rival, como sua liberdade cerceada. Esses impedimentos, segundo ele, foram os responsáveis diretos pela “destruição” e a perda de sua armada. As restrições da realização do resgate de ouro e prata ou outro bem, o fizeram perder tudo o que levava na viagem, além de evitarem seu retorno próspero. Ou seja, o capitão castelhano imputa ao rival veneziano todos os infortúnios que viveu na região sul-americana e falta da obtenção das grandes riquezas do local. Diante disso, o piloto clama aos depoentes que convocou para que analisem e respondam as suas perguntas.

Na sequência do documento, consta seu questionário composto por dez questões. Na primeira, trata do conhecimento das testemunhas sobre os agentes envolvidos, García e dom Fernando de Andrada, de um lado, e Caboto de outro; na segunda, aborda sua relação com a expedição de Solís (1516); na terceira, explora retorno àquele local; na quarta, questiona sobre seu encontro e conseqüente disputa com o piloto veneziano; nas cinco perguntas seguintes, questiona o tratamento dispensado a ele

por Caboto; na nona, atribui a culpa do fracasso de sua expedição ao rival; e na última, pede a confirmação para o depoimento, com pública voz e fama.

Nas quatro primeiras perguntas e na nona existem relações diretas com sua *Memoria* e a tentativa de Garcia se colocar enquanto o legítimo detentor do direito de ocupação do espaço platino e, por outro lado, visa deslegitimar o ato de Caboto e sua armada ter adentrado aquele local. Dentro de sua estratégia, a primeira pergunta inserida é crucial:

*1. Lo primero, si conocen al dicho Diego García, capitán que ha seído y es del armada de Su Majestad é del señor conde don Fernando de Andrada, que fué al Río de la Plata, que es en las Indias, é si conocen á Sebastián Caboto, capitán que fué de otra armada que Su Majestad enviaba á Maluco, etc.*⁸⁰⁵

Aqui Garcia evidencia os seus propósitos. Ao se referir à sua expedição, ele a relaciona sua ida ao rio da Prata, enquanto àquela de Caboto, alega que o imperador a “enviava” às ilhas de Maluco. No primeiro caso, aponta o destino que atingiu após ter iniciado sua viagem, dando a ideia de que esse deslocamento era previsto desde a organização de sua armada. Porém, como referido acima – na análise de sua *Memória* e no capítulo III –, esse local específico não constava em sua capitulação. No caso de seu rival, em vez de utilizar o itinerário efetivo da expedição realizada, como fizera com a sua, ele insere o itinerário planejado segundo a capitulação e uma real cédula que foram destinadas ao piloto maior. Assim, ao inserir esses destinos diferenciados, o piloto de Moguer se coloca como cumpridor das ordens reais e seu rival, como um transgressor delas.

Foram chamadas quatro testemunhas. Destas, Alonso de Santa Cruz, Juan de Junco e Casimiro Nurembergue [*Casimires, alemán*] participaram daqueles interrogatórios dos oficiais sevilhanos e de Catalina Vásquez. Somente Alonso Bueno, o quarto depoente, participou apenas do último. Na resposta à primeira questão, todos eles se limitam a comentar que conhecem ambos os mencionados, sem opinarem quanto à relação estabelecida entre os capitães e os destinos apresentados na questão.

A segunda pergunta resgata acontecimentos anteriores à viagem recente do piloto castelhano: “2. *Item, si saben que el dicho Diego García, capitán, puede hacer quince años que descubrió aquella tierra, que se dice del Río de la Plata, é aún dejó en ella gente cristianos, etc.*”⁸⁰⁶ De forma semelhante à introdução, ele associa-se à frustrada expedição de Solís, cujo objetivo era procurar um estreito para acesso ao Mar do Sul, interpretando-a como um ato de descobrimento da região platina. Além disso, acrescenta que ele deixou cristãos no local. Novamente, essa afirmação não encontra respaldo na tratativa realizada pelos capitulantes de sua expedição, Andrada e Haro, com o monarca. O documento

805 AGI, INDIFERENTE, 1203; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908, p.165.

806 *Idem*, p.165.

não menciona nada sobre sua expedição ser destinada a um “descobrimento seu” e contatar cristãos deixados ao longo de sua viagem com Solís. As capitulações de descobrimento sempre explicitavam uma proteção às áreas associadas ao descobrimento de outros súditos ou em espaços destinados ao reino de Portugal, segundo o acordo de Tordesilhas (1494).

Na resposta à segunda questão, Santa Cruz informa que “(...) oyó decir allá en aquella tierra que se dice Río de Solís á dos cristianos que estaban allá, el uno nombrado Enrique Montes y el otro á un alférez (...)” de como o capitão de Moguer havia “(...) ido en compañía de Juan Díaz de Solís á descubrir aquella tierra (...)”⁸⁰⁷. Portanto, a testemunha ouviu a história desses dois capitães, no momento em que García encontrou a armada de Caboto, no interior do rio da Prata. Já Juan de Junco aponta: “(...) que lo vido [Diego García] en el río de Paraná, ques en aquellas partes de donde vienen agora (...)”⁸⁰⁸ e escutou que o capitão veio como mestre até “aquelas partes”, conforme informado na pergunta. Casimiro, alemão, de forma semelhante, comenta “(...) que estando este testigo en aquellas partes que se dice el río de Paraná (...)”⁸⁰⁹, teria ouvido essas notícias sobre García. Em contrapartida, o testemunho de Alonso Bueno é o único a inserir a atividade do capitão rival na sua resposta: “(...) en aquellas partes donde fué á descubrir el dicho capitán Sebastián Caboto (...)”; sobre a presença de cristãos, ouviu a informação de Enrique Montes. Complementando a informação específica desse piloto ter ido junto a Solís, afirma que foi: “(...) cuando se descubrió el río que se dice de Paraná, que también se llama de Solís”⁸¹⁰.

Os interrogados apresentam diferentes denominações para o local do encontro dos líderes das armadas de Carlos V: “rio de Paraná” ou “rio de Solís”. Quanto à alegação de García ter ido junto a Solís para aquela região quinze anos antes, as testemunhas apenas afirmam terem ouvido essa história por meio das palavras de Enrique Montes e outros. Nenhuma delas confirma sua veracidade, mas apenas certificam estarem cientes dela.

Na terceira pergunta, o capitão prossegue com a alegação de ter “retornado” ao rio da Prata, com o aval de Carlos V: “3. Item, si saben quel dicho capitán Diego García tornó al dicho Río de la Plata con la dicha armada de Su Majestad é de los dichos señores Conde é Cristóbal de Haro, puede haber quatro años, que iba a poblar, é descubrir, é resgatar, etc”⁸¹¹. Nessa afirmação, ele acrescenta o objetivo de “povoamento” (colonização) que não estava contemplado em sua capitulação,

807 AGI, INDIFERENTE, 1203; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p.167.

808 *Idem*, p.168.

809 *Idem*, p.169.

810 *Idem*, p.171.

811 *Idem*, p, p.165.

originalmente dirigida ao Mar do Sul ou Mar Oceano Meridional. Sua viagem era restrita ao descobrimento de novos locais e a prática do resgate neles.

Entre as respostas, Santa Cruz prossegue com seus comentários sobre a designação do rio ao comentar sobre a chegada do capitão Garcia, três anos atrás, momento em que este capitão: “(...) *fué allá al dicho río que se dice de Solís, que nunca lo ha oído mentar de la Plata, sino cuando el dicho capitán Diego García (...)*”⁸¹². Em seguida, confirma o conteúdo da pergunta. Juan de Junco precisa o local de chegada do piloto como sendo o “(...) *río de Paraná, cabe la nación de indios que se dicen mepís (...)*”. Na sequência, comenta que García mostraria a Caboto as provisões que levava do rei para aquelas partes “(...) *diciendo que llevaba la conquista del dicho río, á cabsa que el señor conde don Hernando de Andrada é Cristóbal de Haro (...)*”⁸¹³. O próximo interrogado, Casimiro, faz uma declaração semelhante a essa, mas, ao final, acrescenta que García ia “*á poblar é descubrir é resgatar*”. A resposta com mais informações é de Alonso Bueno, pois comenta que Caboto requereu o não prosseguimento do descobrimento do capitão castelhano naquele rio, pois ele o havia descoberto primeiro e, além disso, os indígenas matariam a todos que o navegassem. Diante disso, acrescenta que ambos concordaram em de retornar à fortaleza e ali García enviaria mostras de ouro e prata ao imperador.

Na quarta pergunta, García trata de sua chegada ao espaço platino, onde encontrou Caboto, e solicitou sua retirada dali, pois “(...) *era suya aquella conquista, é el dicho Sebastián Caboto no lo quiso hacer, etc (...)*”⁸¹⁴. Todas as testemunhas relatam o desentendimento entre os capitães, mas acrescentam algumas informações específicas. Segundo Santa Cruz, o capitão veneziano também afirmava que aquele local era uma conquista sua e havia descoberto primeiro, enquanto o natural de Moguer argumentava que suas Majestades o enviaram àquele rio e, portanto, a conquista era sua. Juan de Junto comenta que os capitães retornariam à “torre” de Caboto, a fortaleza situada no rio Paraná. Sem acordo, García enviou um bergantim ao porto de São Vicente para solicitar a ida de sua nau até o monarca; enquanto Caboto também despachou seus emissários. Alonso Bueno acrescenta esta alegação com informações sobre seu descobrimento e a possessão nele ter um ano e meio.

Por fim, na nona questão, o capitão de Moguer acusa o veneziano pelo fracasso de sua expedição, pois por sua causa ele deixou de descobrir muita terra, de resgatar muito ouro e prata e de pacificar a terra. Três depoentes concordam com a pergunta, com a exceção de Juan de Junco. Ele faz uma importante leitura de como as diferenças existentes entre os dois capitães contribuíram para o

812 AGI, INDIFERENTE, 1203; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p.167.

813 *Idem*, p.168.

814 *Idem*, p.166.

fracasso dessas armadas, pois “(...) *dejaron de hacer grand jornada, en que se descubriera mucho oro é plata, é a esta cabsa se perdieron todos (...)*” e acrescenta a sagacidade dos nativos em perceberem e se aproveitarem disso: “(...) *é porque los indios comenzaron á tomar parcialidades desde que vieron las diferencias que había entre los sobredichos, etc*”.⁸¹⁵ Assim, o interrogado rompe com a tentativa do capitão em colocar a culpa do fracasso de sua expedição apenas em Caboto e apresenta uma visão menos enviesada daquele insucesso, principalmente sobre a capacidade de leitura dos nativos sobre o desentendimento dos europeus.

A análise deste documento demonstra como García procurou colocar-se como tendo sido prejudicado diretamente pela alteração do destino original de Caboto. Alega que essa armada fora destinada pelo monarca às ilhas de Maluco, portanto, ao contrariar esse objetivo, o capitão veneziano teria feito uma incursão numa área destinada a García. No entanto, as testemunhas convocadas apenas confirmam as notícias de sua ida ao rio da Prata acompanhado de Solís, anos atrás. Além disso, algumas delas, principalmente Juan de Junco, acrescentam alegações que favorecem seu rival. É o caso da resposta que consta a informação de que Caboto foi o primeiro a atingir o rio Paraná e exigia a retirada de García, pois as capitulações acertadas com o monarca sempre salvaguardavam esse direito. Por outro lado, o documento também demonstra ainda a indefinição do topônimo do rio e da região, pois os agentes utilizam “rio Paraná”, além da informação trazida por Santa Cruz de que a origem de “rio da Prata” era proveniente da armada de García. Essa denominação teria sido aprendida pelo capitão quando de seu contato com os portugueses do porto de São Vicente, na costa da terra do Brasil.

Contudo, o conjunto dessas argumentações de García, divulgadas primeiramente em sua *Memoria* e depois em seu questionário, não foi suficiente para que prosseguisse como uma ação judicial contra Caboto. Segundo Medina, mesmo com as informações para comprovar suas alegações, o processo não foi levado adiante e nem mesmo houve alguma consequência para Caboto.⁸¹⁶ Essa tentativa do piloto de Moguer em se colocar como o detentor do descobrimento empreendido por outro capitão e, conseqüentemente, ressaltar as características negativas deste, caso de sua *Memoria*, assustou Francisco de Varnhagen, como visto no primeiro capítulo. Mas antes de enviesar-se por um julgamento do historiador oitocentista e taxar o piloto de Moguer como um mentiroso ou invejoso, deve-se compreender que sua retórica discursiva tentava convencer a corte e a justiça do reino de Castela sobre seu direito legítimo àquela conquista considerada usurpada.

Garcia ainda negociou o ressarcimento dos gastos realizados na viagem ao rio da Prata, mas conseguiu apenas a concessão de uma ajuda de custo de seis mil maravedis, uma quantia insuficiente.

815 *Idem*, p.169.

816 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 307.

Com isso, decidiu abandonar seu serviço no reino castelhano e retornou ao reino de Portugal.⁸¹⁷ No entanto, o insucesso na abertura de um processo formal contra Caboto não desencorajou o uso de argumentações críticas semelhantes por outros tripulantes da armada.

5.2.3 *As acusações de Gregorio Caro contra Caboto*

Após três semanas, em 9 de setembro, uma nova acusação a Caboto foi protocolada.⁸¹⁸ Desta vez, de acordo com Medina, Gregorio Caro também apresentou ao Conselho de Índias um interrogatório que produzira na vila de Agra, no arquipélago de Açores, cujas testemunhas tiveram que ratificar seu depoimento na península Ibérica.⁸¹⁹ Porém, diferente da ordem inserida no livro do historiador chileno, as palavras asseveradas por este acusador antecedem àquelas do Fiscal Villalobos, cujo processo é apresentado apenas no dia 15 de setembro. Assim, as alegações referentes à mudança de rumo da armada aparecem primeiramente nas acusações de Caro.

Este documento está estruturado em três partes: a acusação criminal seguida de despachos; o interrogatório de Caro, na ilha Terceira dos Açores; e os juramentos finais. Na primeira parte, encontram-se as seguintes divisões: a acusação criminal produzida por Caro; em 9 de setembro de 1530, Juan Gutiérrez Calderón, escrivão de Suas Majestades e notário público em seus reinos, na presença do feitor Juan de Andrada e outros, comenta que apareceu Francisco Vasquez como procurador de Caro; segue um “escrito de pedimento” dessa condição; o acusador solicita a reescrita do interrogatório produzido há dois ou três meses na ilha Terceira dos Açores e a convocação das testemunhas para fazer fé aos seus depoimentos; os juízes autorizam a apresentação da *probanza* e facultam a Caboto, que comunica seu procurador – Alvaro Baena, o comparecimento para assistir aos juramentos e conhecer as testemunhas; recebimento da *probanza* fechada e selada, com a assinatura de Antonio de Montoya.⁸²⁰

A segunda parte do documento contém o interrogatório. São feitas 28 perguntas a 13 testemunhas. São elas: Gaspar de Cazaña, genovês; Batista de Fina, genovês; Lorenzo de Castro, gentil-homem; Juan Ramírez, catalão; Estéban Boto, marinheiro; Diego Grau de Solís, Bartolomé

817 Rolando A. Laguarda Trias. *Pilotos Portugueses en el Rio de la Plata durante el siglo XVI*. Lisboa: I.I.C.T, 1998, pp.69-70. Em correção aos dados de Medina, Laguarda comenta sobre a participação de García na carreira da Índia e seu falecimento, em 20 de abril de 1554, aos 70 anos de idade, ao regressar a Portugal na nau São Bento.

818 AGI, JUSTICIA, 704, N.1; Gaspar García Viñas. “El Capitan Gregorio Caro con Sevastian Caboto...” In: _____ *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Doc. 673, pp.1-89; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, pp. 256-297;

819 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 307.

820 AGI, JUSTICIA, 704, N.1; Gaspar García Viñas. “El Capitan Gregorio Caro con Sevastian Caboto...” In: _____ *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Doc. 673, pp.1-8; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, pp. 256-259.

Gómez; Francisco Castrillo; Hansy, alemão; Hortuño de Arana; Francisco Hogazón; Juan Griego, marinheiro; Juan de Cient-fuegos.⁸²¹ Ao final, na terceira parte do documento, há os seguintes escritos: Caboto concede poder para Alvaro Baena aparecer em juízo (31 de julho de 1530); este opõe-se à ratificação dos testemunhos apresentados por Caro; Francisco Vasquez apresenta um questionamento sobre essa oposição; os juízes acatam e os juramentos das testemunhas são feitos.⁸²²

A menção ao desvio da armada de Caboto de seu objetivo original e a ida ao rio de Solís surge no início das enérgicas acusações feitas pelo seu acusador:

*Muy poderosos señores. El capitán Gregorio Caro, en la mejor forma que puedo de derecho, acuso criminalmente á Sebastián Caboto, estante en esta corte, capitán general que fué de la armada que Vuestra Alteza mandó hacer en el año pasado de quinientos é veinte é seis años para descubrimiento de las islas de Tarsis é Ofir é para cargar despecería en Maluco; é digo que seyendo obligado el dicho Sebastián Caboto de seguir é cumplir la instrucción é navegación que por Vuestra Alteza fué mandado, desde que salió del puerto de la Palma se apartó de la dicha navegación, con intención é propósito de matar é destruir toda ó la mayor parte de la gente que consigo llevaba, teniendo respeto de hacer sola su voluntad y no lo que le era mandada, aunque por mí é por los otros capitanes é oficiales de la dicha armada fué muchas veces requerido que no lo hiciese por el deservicio que dello se seguía á Vuestra Alteza y daño é perjuicio de toda la gente de la dicha armada; y continuando su mal propósito, se determinó de parar en el Río de Solís, y en cierto puerto é tierra que se dice Caracaraña hizo salir la gente y mandó que allí se hiciese una casa de tapias, cubierta de pajas, donde estoviesse recogida la hacienda de Vuestra Alteza é de los armadores, y después de haber estado allí algunos días y haber tomado trato é conversación con los indios de aquella tierra, estando todos pacíficos é concordes, el dicho Sebastián Caboto, sin causa ni razón alguna, afrentó y enjurio los más prencipales de los dichos indios, que eran amigos, é mató algunos dellos, é conosciendo que á causa desto la gente de aquella tierra se alteraba, fingió que quería ir al Río de Paraguay é me dejó en su lugar en la dicha casa con hasta treinta hombres, y así en el dicho Río de Paraguay como en otras partes donde tomó puerto, hizo muchos agravios é maltratamiento á los indios, matando y heriendo muchos dellos estando descuidados (...)*⁸²³

Assim, a primeira acusação criminal feita por Caro aborda o itinerário da armada de Caboto. Segundo ele, as instruções reais obrigavam o acusado a ir rumo ao descobrimento das ilhas de Tarsis e Ofir, além de fazer escala nas ilhas de Maluco para o abastecimento de especiarias. No entanto, afirma que o capitão veneziano tinha por propósito “matar” e “destruir” a maior parte da tripulação ao fazer apenas o que queria, o que era contrário ao que lhe era mandado, mesmo com seus alertas e dos oficiais reais. Ao prosseguir, aponta a continuidade do “mal propósito” de Caboto ao ir ao rio de Solís, e no “porto e terra que se diz Caracaraña”, onde fez uma construção.

Nesse trecho, Caro omite as consultas de seu comandante aos oficiais reais para a tomada das decisões referentes ao itinerário a ser seguido, após o afundamento da nau capitã e diante das notícias

821 *Idem*, pp. 258-289.

822 *Idem*, pp. 259-297.

823 AGI, JUSTICIA, 704, N.1; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 256; Gaspar García Viñas. “El Capitan Gregorio Caro con Sevastian Caboto...” In: _____ *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Doc. 673, pp.1-2.

sobre a existência de ouro e prata no espaço platino. A “culpa” do desvio recai somente no “mal propósito” do acusado que não seguiu seu objetivo original e nem ouviu seus subordinados. Assim, em uma demonstração de ira, ele interpreta que a intenção do denunciado se resumia a matar a tripulação por meio de suas decisões unilaterais. Sobre o itinerário, limita-se a comentar os destinos originais, sem citar Cipango e o Cataio Oriental, ou mesmo as escalas feitas na costa das terras do Brasil, em Pernambuco e na ilha de Santa Catarina. Desta forma, sua menção à mudança de rumos ao longo da viagem se resume ao apontamento da discrepância entre o destino final previamente planejado e aquele efetivamente atingido. O percurso seguido após essa mudança não é abordado, pois o foco de Caro é salvar-se da denúncia feita pela parte contrária, iniciada ainda na viagem de retorno, sobre sua culpa na destruição do forte de *Sancti Spiritus*, como visto no processo iniciado por Caboto no documento do capítulo anterior. Por outro lado, deixando de lado o viés acusatório de seu texto, ao apontar a construção de uma casa de taipa, chamada de forte *Sancti Spiritus*, Caro fornece mais detalhes sobre a inserção da armada castelhana no rio de Solís ao produzir um “edifício europeu” de poder num local não explorado pelos seus conterrâneos.

Na segunda parte do processo consta a transcrição do interrogatório feito por Caro na ilha Terceira do arquipélago de Açores, alguns meses antes de terem atingido a península Ibérica. A relação deste escrito antigo com a apresentação da denúncia criminal analisada acima, demonstra uma contaminação por outras acusações criminais paralelas contra seu comandante. A primeira pergunta trata de averiguar se as testemunhas conhecem o acusador, o acusado e a armada, enquanto a questão seguinte insere a temática que é explorada ao longo das 25 subseqüentes:

*2. A la segunda pregunta sean preguntados si saben que después que el dicho Capitán General partió del puerto de San Lázaro, con la mayor parte de la gente desta armada, hizo su asiento en el Carcaraná, é allí se hizo, por mandado del dicho Capitán General, una casa de tapias cubierta de paja, adonde recogiese la hacienda de Su Majestad é armadores, etc.*⁸²⁴

Após solicitar as declarações de suas testemunhas sobre o conhecimento dos envolvidos e de sua armada, o item seguinte questiona se estavam cientes da construção da casa de taipa coberta de palha, no rio Paraná com o Carcarañá, para abrigo da fazenda do rei e dos armadores. Trata-se do mesmo questionamento presente na sua acusação criminal, logo após se referir a destinação. Portanto, esse interrogatório, que deveria referendar as acusações criminais de Caro com o testemunho de outros, não aborda especificamente a alteração do acordo com rei em relação ao itinerário e o destino final da expedição. O conjunto de perguntas é centrado no forte *Sancti Spiritus* e nas viagens empreendidas

824 AGI, JUSTICIA, 704, N.1; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 260; Gaspar García Viñas. “El Capitan Gregorio Caro con Sevastian Caboto...” In: _____ *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 17. Doc. 673, pp.1-2.

pelos capitães gerais das duas armadas que percorreram o rio Paraná e Paraguai. Nos itens dois a 26, há a intenção de provar a ligação de Caboto com a agitação ocorrida com os nativos da região e, conseqüentemente, sua culpa na perda do forte.

Somente a pergunta 27 introduz o contexto da viagem de ida. Nela consta que Caboto “a torto e a direito” queria ser obedecido e, “sem causa”, Martín Méndez, Miguel de Rodas e Francisco de Rojas foram deixados na ilha de Santa Catarina, onde dois deles morreram. Caro complementa que, mesmo com vários oficiais suplicando pelo cancelamento desta ordem, eles não foram ouvidos e a ordem foi executada. A menção a este episódio, ocorrido em 1526, ou seja, antes das inúmeras questões sobre o forte, deve-se à sua tentativa de imputar outro crime ao capitão da armada, agora motivado pela sua constante recusa em ouvir os oficiais reais.

5.2.4 A acusação criminal e o processo de Catalina Vásquez

Depois de Caro, a segunda acusação criminal – seguida por um processo – contra Sebastião Caboto foi feita por Catalina Vásquez, em 15 de setembro de 1530. O documento com a acusação e processo divide-se da seguinte maneira: acusação criminal de Catalina Vásquez, na data referida acima; resposta de Caboto qualificando os testemunhos no primeiro interrogatório da parte acusadora, em 22 de setembro; apresentação de novo interrogatório da parte acusadora, seguido da resposta de três testemunhas; a inserção do questionário da parte acusada (11 de outubro) e, na sequência, as respostas de suas dez testemunhas; duas rodadas de acréscimo de testemunhos de Vásquez (5 e 8 de outubro), uma e depois mais cinco; as declarações de seis testemunhas de Caboto (2 de setembro); acréscimos de escritos ao processo e movimentações, em 1531; sentença de primeira instância, movimentos, e sentença definitiva, em 1º de fevereiro de 1532.

Da mesma forma como nas fontes históricas anteriores, o desvio da armada de Caboto é utilizada para desmerecer suas ações ao longo da viagem. Na acusação criminal, presente na primeira parte do documento, a mãe de Martín e Hernán Méndez destaca que seus filhos viajavam, em 1526, para “(...) *el descubrimiento de la Especiería* (...)”. Martín Méndez foi designado como tenente de capitão general, graças ao seu bom serviço prestado ao rei na ilha da Especiaria, episódio referente à sua participação na viagem magalhânica. Após a partida da armada, em março de 1526, o capitão general não permitiu que seu filho exercesse o mando concedido; ao contrário, entregou esse cargo e poder a Miguel de Rifos. Em seguida, a acusadora declara que, depois de deixar a ilha de La Palma, nas Canárias, o capitão general prendeu Méndez sem nenhum motivo. Após seis meses preso, Caboto “com diabólica intenção e vontade”, em 1 de fevereiro de 1527, o sacou da nau em que estava preso e o levou à ilha de Santa Catarina, onde não havia cristãos, mas habitada por “(...) *indios, gente brava y recia é*

que comen carne humana é se comen los unos á los otros (...) inviando á decir al mayoral de los dichos indios que se lo dejaba por su esclavo (...)". Seguiram-se protestos e requerimentos, não atendidos pelo capitão. Na sequência, Vásquez denuncia que seu filho foi comido pelos índios, pois não tinha notícias dele. Com isso, acusa o capitão general de ter incorrido em pena de morte e também corporais e pecuniárias, além de ter cometido o crime de *lesae majestatis* e outros delitos, pois cogita:

*(...) si el dicho mi hijo viviera é no fuera muerto tan injustamente, la dicha armada llevara el viaje y camino que por Vuestra Alteza fué mandado que llevase y se siguiera otro fin y suceso del que se siguió, por la mucha espiriencia quel dicho mi hijo tenia de aquella navegaci3n y viaje, por lo cual á Vuestra Alteza asimismo se hizo mucho deservicio y prejuicio é daño;*⁸²⁵

Portanto, para Vásquez, a presença de Martín Méndez faria com que a armada de Caboto seguisse o rumo projetado para a Especiaria, tendo assim, outro fim e sucesso, diferente daquele ocorrido. Portanto, defende que, caso seu filho estivesse junto à expedição, haveria a manutenção daquele objetivo devido à sua experiência naquelas partes. Ao final da acusação, ela pede a condenação do capitão general em 200 mil maravedis e mais 6 mil ducados, devido às possibilidades de lucros com as especiarias e aquilo a que seu filho teria direito.

A ilha de Santa Catarina

Em 22 de setembro, Caboto respondeu a essa acusação desfazendo as informações que considerava errôneas. Para ele, Martín Méndez e Miguel de Rodas teriam se afogado tentando fugir da ilha de Santa Catarina, bem diferente da versão manifestada por Vásquez. Em seguida, contesta que ela não seria parte do processo e reafirma ter seguido as instruções recebidas do monarca, sem se exceder. Por fim, questiona a intenção das testemunhas que o acusavam, relatando que a *probanza* anterior da mesma autora – analisada acima, conteria informações sumárias e, por isso, sem um poder legal. Acrescenta que os motivos responsáveis pela condenação de Rojas, Rodas e Méndez ao degredo em Santa Catarina deveriam, na verdade, terem sido revertidos em pena capital.

Ao se defender usando evidências circunstanciadas, Caboto descreve o local onde ocorreram esses fatos:

*(...) y la dicha isla de Santa Catarina es isla de amigos y donde había algunos cristianos de las armadas de Juan Díaz de Solís y de don Rodrigo de Acuña, y á donde todos los que por allí navegaban se fornecían de bastimentos, y cuando yo por allí volví me bastecí de todo lo que hobe necesario (...)*⁸²⁶

825 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908,p. 362.

826 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908,p. 364.

Este comentário demonstra, mais uma vez, a importância da ilha de Santa Catarina enquanto ponto de abastecimento de produtos e de informações. Há uma confluência de dados provindos das armadas castelhanas, além daqueles dos indígenas vindos do interior para a costa. Com isso, o capitão general procura desfazer a ideia de que os nativos da ilha seriam canibais, contestando a parte acusadora. Assim, solicita o fim do processo contra ele. Em relação às testemunhas do questionário anterior de Vásquez, Juan de Junco, Alonso de Santa Cruz, Alonso Bueno e Casimiro Nuremberg, afirma serem seus inimigos capitais e terem confabulado na “ilha de Palma” com os três insurgentes condenados ao degredado.

A probanza de Catalina Vásquez

O texto seguinte é a *probanza* de Catalina Vásquez, um questionário composto por 33 perguntas a serem submetidas a três testemunhas: Francisco de Hogazón; mestre Juan; e novamente Juan de Junco, que responde apenas as perguntas situadas no intervalo da 25ª a 33ª. As primeiras 22 questões são semelhantes àquelas do questionário inicial, produzido pela mesma autora, datado de 2 de agosto de 1530. São feitas alterações apenas nos itens um a três; e no item oito. O primeiro questionamento aborda o conhecimento sobre as partes envolvidas no processo (Caboto, de um lado e Vásquez e seus dois filhos, Martín e Hernán Méndez, do outro), e faz o acréscimo de outras duas pessoas: Catalina de Menadro, esposa do capitão, e Miguel de Rifos, responsável por ter usurpado o ofício de tenente de capitão de Martín Méndez. No segundo item, há uma precisão maior na descrição do destino original da armada. Agora consta sua saída no ano de 1526 e o destino e ação como “*el descubrimiento de las islas de Tarsis é Ofir y Maluco é otras islas de la Especiéria*”, no lugar de “*para ir á la Especiéria*” do questionário mais antigo.

A terceira pergunta é criada a partir do desmembramento da primeira que constava no primeiro questionário. Assim, a indagação sobre Méndez ter sido autorizado pelo rei a ir como tenente de capitão, ao longo de toda a viagem, passa a constar como um item separado. Isso faz com que o número dos itens seguintes, no novo questionário, seja equivalente àquele de número anterior, no antigo. A última alteração está presente na 8ª pergunta, correspondente à 7ª no antigo. Ao comentário sobre a participação do filho da acusadora no descobrimento da Especiaria, fruto de sua viagem junto à Magalhães/Elcano, acrescenta-se sua utilidade: graças a “*buena manera de su persona, como porque había estado él en aquellas partes del Maluco, donde el dicho viaje iba encaminado*”.⁸²⁷

827 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 365-366; a resposta de Antonio de Montoya, testemunho chamado posteriormente, também apresenta as qualidades de Martín Méndez em ter estado naquelas partes de Maluco. *Op. Cit.*, p. 416.

Estes acréscimos reforçam a ligação de Méndez com a viagem para os destinos no oceano Pacífico. É uma tentativa de sua mãe em colocar a morte desse súdito como um dos fatores que estariam ligados à mudança de rumos ocorrido na expedição, pois sua presença seria uma garantia de que tal desvio não ocorreria, portanto, o soberano não receberia tanto desserviço como ocorreu.

Da mesma forma como no questionário antigo, as perguntas 16, 17 e 18 correspondem àquelas referentes ao abandono de Méndez na ilha de Santa Catarina. Nas respostas à primeira destas, há um uso repetido do enunciado, com o mesmo topônimo para essa ilha, assim como feito pelos depoentes no questionário antigo. No entanto, diferentemente daqueles, que a descreveram como sendo “povoada por índios caribes que comem carne humana”, Francisco de Hogazón e mestre Juan se limitam a afirmar que: “*la isla de Santa Catalina, ques poblada de indios*”.⁸²⁸

Sobre a pergunta 17, que versa sobre os degradados serem deixados aos cuidados dos índios principais para a fabricação de anzóis e cuias, Hogazón alega ter ouvido esse conteúdo, enquanto o mestre Juan, desconhece. Em resposta ao item seguinte, sobre a ira do capitão general aos degradados ser motivada pela escrita de cartas e a entrega do posto de tenente de capitão a Miguel de Rifos, o primeiro testemunho alega que, somente após deixar Méndez na ilha, o comandante “deu” o ofício a Rifos, enquanto o segundo apenas viu Rifos usar tal posto. A questão 20, repetida da única indagação direta sobre o desvio da armada, é desconhecida pelos testemunhos.⁸²⁹

Sobre às questões acrescentadas nesse novo questionário em comparação ao mais antigo feito por Catalina Vásquez, àquelas de número 23 e 24 tratam dos valores correspondentes ao patrimônio de Martín Méndez: os 200 mil que teriam sido tomados pelo capitão general quando o abandonou em Santa Catarina; e ao privilégio de 200 ducados de ouro anuais pelo descobrimento da Especiaria devidos na Casa de Contratação de La Coruña. O item seguinte pede aos testemunhos para afirmarem se o degradado pareceria um homem de 30 anos de idade. As duas questões subsequentes cogitam o que teria acontecido, caso ele não tivesse morrido:

26. Item, si saben é vieron, etc., que si el dicho Martín Méndez no fuera echado é dejado en la dicha isla, y tuviera é permanesciera en el dicho cargo de teniente de capitán general que Su Majestad le había dado, é usara libremente del dicho su oficio, la dicha armada hiciera el viaje y navegación que Su Majestad había mandado que hiciere é no se perdiera tanta gente é hacienda como en ella se perdió, ni se quedara detenida en el Río de Solís, donde quedó por voluntad del dicho Capitán General: digan é declaren lo que cerca desto saben.

27.—ítem, si saben, vieron, etc., que si la dicha armada llevara el viaje é navegación derecho á donde había de ir; llegara á las dichas islas de Tarsis é á las otras islas de la Especeria á donde iba enderezada, de lo cual Su Majestad fuera muy bien servido, é se le siguiera de

828 *Idem*, pp. 371-374.

829 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 371-374.

*provecho más de quinientos mill ducados, y sola la parte que pertenecía al dicho Martín Méndez valiera seis mill ducados, é más, habido respeto á su oficio y á los rescates y bienes que llevaba.*⁸³⁰

Ambas as questões desenvolvem o apontamento feito por Catalina Vásquez em sua queixa criminal. O item 26 aponta que, caso Martín Méndez não tivesse sido degredado e mantivesse o cargo de tenente de capitão general, sem as interferências de Caboto, teria sido feita a viagem como fora mandada pelo rei. Essa argumentação ignora os itens presentes na capitulação feita entre o navegador e a coroa, pois, como visto no terceiro capítulo desta tese, eles permitiam a exploração de outros locais no hemisfério hispânico durante a viagem, desde que não fossem destinados a outros súditos. Na continuação da questão, a parte acusadora alega que com a presença de seu filho não teriam sido perdidas tantas pessoas e nem a fazenda do rei e dos armadores. Esta é outra acusação complicada de ser sustentada, pois na viagem de Magalhães/Elcano, em que Méndez esteve presente, também houve um grande número de perdas humanas. Por fim, na última frase ela menciona a detenção no rio de Solís como sendo um produto da vontade do capitão general. Isso ignora o aconselhamento feito pelo comandante com os oficiais e capitães da armada, inclusive com a realização de uma votação para a aprovação da rota a ser tomada.

No segundo item citado, afirma-se que o destino original seriam as ilhas de Tárzis e as outras das Especiarias, “onde era endereçada”. Este ponto demonstra um avanço deste questionário com relação àquele mais antigo ao complexificar os locais a serem atingidos, porém ainda não são contemplados todos dos destinos presentes no documento de 1525. Em seguida, são apresentados alguns valores: 500 mil ducados, a vantagem desse negócio, dos quais 6 mil caberiam à Martín Méndez. Essa projeção é uma forma da parte acusadora reclamar esse dinheiro do acusado.

Em resposta à pergunta 26, Francisco de Hozagón repete seu enunciado confirmando, assim, que a presença de Méndez e o livre exercício de seu ofício levaria a armada ao seu destino original e ela não deter-se-ia no rio de Solís. Na seguinte, também reproduz a informação de que a navegação direta faria a armada chegar às “*Islas de Tarsis é la Especiería*”, onde estaria endereçada, além de concordar com a quantia de 6 mil ducados, que seriam pertencentes ao falecido, e acrescenta que este valor também corresponderia ao ofício e ao resgate levados por ele.⁸³¹

O mestre Juan afirma não saber o conteúdo do item 26. Quando ao outro, ele concorda com a afirmação inicial e acrescenta que Martín Méndez teria respeitado o ofício atribuído a ele e o teria feito com o proveito que se esperava. Em relação aos valores envolvidos, declara desconhecer as quantias. O

830 *Idem*, p. 369.

831 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 372.

último testemunho, Juan de Junco, declara não saber sobre nenhuma destas duas perguntas.⁸³² Quanto a estes dois itens, os testemunhos pouco se questionam sobre a formulação feita por Catalina Vásquez e a relação condicional entre a presença de Méndez e o sucesso da armada em atingir seu destino original.

As demais perguntas do questionário da parte acusadora abordam aspectos não tratados anteriormente. Elas versam sobre suposições, uma ligação familiar e o compromisso com o depoimento: os 400 ducados que Caboto teria tomado de Henrique Méndez (item 28); as informações sobre a ligação familiar de Vásquez com seus dois filhos, Martín e Hernán Méndez (item 29); a relação entre a prisão destes e seu adoecimento (item 30); a colocação de líquidos danosos em uma purga tomada por Hernán Méndez (itens 31 e 32); e os itens anteriores serem de pública voz e fama (item 33).

Na sequência desse processo movido por Vásquez, encontra-se o questionário apresentado por Caboto para se defender das acusações contra sua pessoa. Na primeira indagação formulada às suas testemunhas, referente ao conhecimento delas sobre as partes envolvidas, antes mesmo de se citar, ou mesmo a acusadora e seus dois filhos, menciona o fiscal Juan de Villalobos. Um indicativo de que as perguntas formuladas pelo veneziano também são respostas ao processo movido pelo defensor do patrimônio da Coroa. Portanto, antes de prosseguir com o questionário do capitão general, necessita-se analisar a acusação do fiscal, datada de alguns dias antes.

5.2.5 A acusação do fiscal Juan de Villalobos

Mesmo não sendo o primeiro processo enfrentado pelo capitão da armada, Medina inicia sua análise com o documento do fiscal Juan de Villalobos. Segundo ele, essa acusação, colocada em nome da Coroa, era revestida por uma importância geral, pois focava os “grandes interesses nacionais” vinculados à realização da viagem de Caboto. Na sequência, comenta os detalhes das declarações do oficial real.⁸³³ Diferente desse viés nacionalista, pode-se afirmar que Villalobos defendia o patrimônio real da Coroa de Castela, que naquele momento era detida por Carlos I (Carlos V do Sacro-Império Romano Germânico) e sua mãe Juana. Dentro desta função, um dos pontos cruciais de sua acusação recaí sobre o desvio do objetivo original da armada de Caboto.

O processo é composto das seguintes partes: uma breve introdução com as informações gerais e a condenação de Caboto, em 4 de fevereiro de 1532; a acusação criminal do fiscal contra o acusado (16/09/1530); a réplica do piloto (22/09/1530); tréplica do fiscal (23/09/1530); a nova resposta de

832 *Idem*, p. 375.

833 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 304.

Caboto (26/09/1530); o interrogatório do fiscal (06/10/1530) e a resposta de suas testemunhas; a sentença do Conselho de Índias (04/02/1532) e as movimentações finais.⁸³⁴

Depois da introdução com um comentário sobre os trâmites finais, são inseridas as cópias das movimentações originais do processo. A primeira delas é a acusação criminal do fiscal contra Caboto. De acordo com ele, o veneziano foi enviado por “Vossa Alteza” com o intuito de “descobrir a ilha da Especiaria no ano de 1526”, no entanto, incorreu em dano e prejuízo do fisco e patrimônio real da Coroa de Castela devido aos delitos e faltas elencadas em seis tópicos. No primeiro, o fiscal o acusa de ter retirado Martín Méndez do posto de tenente de capitão e colocado Miguel de Rifos no lugar. Em seguida, aponta que Méndez, Miguel de Rodas e Francisco de Rojas tentaram escrever cartas ao rei, mas foram impedidos e presos pelo capitão general e, pouco depois, abandonados na ilha de Santa Catarina. Neste local, informa que provavelmente Méndez e Rodas teriam sido comidos pelos nativos.

A acusação do desvio da armada de seu objetivo original

O terceiro item de acusação contempla o desvio da armada de Caboto de seu objetivo original:

E otrosí digo: que debiendo el dicho Sebastián Caboto hacer su viaje derechamente para la isla de la Especería, como por Vuestra Alteza le fué mandado, no lo hizo así, antes torció el viaje por donde se le antojó, y aunque por muchos oficiales de vuestra armada fué requerido no torciese el dicho viaje, no lo quiso así hacer; é excedió los fines de vuestro mandado; de cuya cabsa, y por su culpa y mala providencia, perdió mucha gente de la dicha armada y los dejó ahogar y matar de los indios y dió cabsa y ocasión que los dichos indios quemasen y robasen muchas armas y rescates de vuestro patrimonio real, que valián más de cient mill ducados, é se perdió más de otros cient mill ducados de vuestro patrimonio real que en la armada se habían gastado y empleado, á lo cual todo es obligado el dicho parte contraria.⁸³⁵

Ao comentar sobre a viagem direta de Caboto para a ilha da Especiaria, o fiscal também demonstra desconhecer a capitulação assinada por ele e o rei. O representante real atem-se apenas às solicitações de Carlos V, por meio de uma real cédula posterior a esse documento, datada de 24 de novembro de 1525 – mencionada no terceiro capítulo desta tese, para a armada dirigir-se o mais breve possível para “nossas ilhas de Maluco”, visando auxiliar a armada de Loáisa. Portanto, a utilização do topônimo “ilha da Especiaria” junto à viagem direta para a ilha indica um contato indireto com a real cédula, emitida após a assinatura da capitulação de 1525.

Na sequência, o fiscal o acusa de ter “torcido” a viagem, mesmo diante da resistência dos oficiais reais e, com isso, excedeu os fins do mandado real. As consequências direta deste desvio são relacionados à sua “má providência”, em que o fiscal faz um malabarismo interpretativo para inserir a

834 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908,p. 179-217.

835 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908,p. 180.

perda das pessoas da armada, afogamentos, morte pelos indígenas e roubo de armas e do patrimônio real, em 100 mil ducados, e outro valor semelhante ao investido na armada. Em outras palavras, ele defende que a mudança do destino final está relacionado às perdas humanas e de bens.

Como dito anteriormente na acusação de Vásquez, essa alegação seria facilmente contestada ao serem lembradas as baixas nas armadas de Magalhães/Elcano e até a de Loáisa, pois mesmo navegando rumo às ilhas de Maluco, o número de mortes foi alta. Entretanto, como parte acusatória, Villalobos necessitava relacionar a mudança de destino a uma causa desastrosa, uma vez que a parte contrária alegava que a alteração teve como consequência o acesso aos minerais valiosos.

Na continuação de sua acusação criminal, o fiscal do rei apresenta os três últimos pontos que são referentes: ao abandono de Montoya na viagem de retorno (4º); e de Aroza, no rio Paraguai (5º); e por açoitar e “*desorejar*”, cortar as orelhas, de muitos tripulantes de baixa patente que não o obedeceram. Por fim, pede a condenação do capitão general, pois ele é digno de graves penas criminais e deve ser condenado a pagar grandes somas ao Fisco e o Patrimônio Real, bem como suplica a prisão e detenção do “corpo” para o cumprimento da justiça.

Em sua resposta, datada de 23 de setembro de 1530, Caboto enquanto “Capitão general da Armada da Especiaria” e piloto maior, alega que essa acusação utiliza muitas daquelas denúncias contidas no processo de Vásquez. Em seguida, afirma que Villalobos não é parte e nem sua demanda e relação da viagem procedem, conforme justifica: “(...) *porque si dejé de seguir el viaje que llevaba, fué porque se perdió la nao capitana, que era las dos partes de la armada, y me adolesció toda la gente é murieron muchos, de modo que yo no pude más hacer, por las cuales razones, é por las que se dirán en la parte adelante desta causa (...)*”.⁸³⁶ E conclui pedindo ao juiz que declare o fiscal enquanto uma “não parte” e a improcedência de sua acusação, além de solicitar sua absolvição e liberdade.

Na sequência, Caboto prossegue com as justificativas para a alteração de sua armada, a perda da nau capitã e o adoecimento de grande parte da tripulação. Ele omite a influência das notícias de ouro e prata recebidas desde a escala em Pernambuco e as informações de que a armada de Loáisa havia se desbaratado no estreito de Magalhães. Portanto, sua estratégia de defesa é demonstrar o quanto estava debilitado materialmente, com a perda da embarcação, e em recurso humano, pois a tripulação estava enferma.

Na tréplica, Villalobos reafirma ser parte no processo e aponta que sua relação sobre a viagem é certa e verdadeira. A respeito da perda da nau capitã, o fiscal procura demonstrar que seu afundamento não seria um empecilho para a continuação da viagem rumo à Especiaria, pois poderia ser fabricada

836 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 181-182.

uma nova caravela no lugar da galera feita visando a entrada no rio de Solís. Acrescenta as notícias sobre Loáisa, que estaria perdido no estreito magalhânico, e como o prosseguimento da viagem o faria ajudar o comendador contribuindo para o sucesso das duas armadas. Depois, aponta a culpa do capitão general na perda do forte de *Sancti Spiritus* que continha o resgate do rei, resultado de suas agressões aos indígenas locais.⁸³⁷

No dia 26 de setembro, em nova resposta, Caboto alega não ser culpado da perda da nau capitã e “(...) *ni menos en no seguir el viaje que llevaba, pues que en perder la dicha nao capitana, faltaran los dos tercios del armada (...)*”.⁸³⁸ Ou seja, para ele, a embarcação perdida representava grande parte dos recursos materiais utilizados na expedição. Prossegue reafirmando suas boas ações enquanto capitão e piloto e se eximindo da culpa na perda do forte ou na agressão aos nativos. Segundo ele, os responsáveis pelo alvoroço na região do Paraná seriam Gregório Caro e os pilotos e marinheiros que testemunharam contra ele. Por fim, faz uma fraca defesa do desembarque de indígenas em Sevilha: vieram do “porto dos Patos” para conhecer o reino castelhano e fazer paz.

Em 30 de setembro, as partes são chamadas a provarem suas alegações. O interrogatório do fiscal Villalobos é o primeiro a constar no processo. Ele realiza um total de 27 perguntas, que resumem os pontos tocados em suas acusações. Comparecem nove testemunhas da tripulação, respectivamente: Andrés de Venecia⁸³⁹; Juan Grego, marinheiro; Marcos Veneziano; Francisco de Jerez, marinheiro, *vecino* da vila de San Lúcar; Pedro de Niza, marinheiro da *Trinidad*; Antón Falcón, marinheiro, *vecino* de Colíbria; Bojo de Aranguren, grumete da nau capitã; Francisco de Rojas, capitão da nau *Trinidad*; e Francisco de Hogazón.

Como de costume nesses questionários, a primeira pergunta trata de saber dos depoentes acerca de seu conhecimento das partes envolvidas: o bacharel Juan de Villalobos, de um lado; e Caboto, que rumava ao “descobrimento da ilha da Especiaria”, do outro. Também cita Martín Méndez, Francisco de Rojas e Miguel de Rodas, degredados na ilha de Santa Catarina. Todas as oito testemunhas alegam conhecer os indivíduos citados na primeira questão, a exceção do fiscal. Somente Francisco de Rojas afirma conhecer o defensor da Coroa.

Na pergunta seguinte, Villalobos indaga sobre a armada de Caboto, lançada ao mar no ano de 1526, ter ido com a mesma ação e destino presente na pergunta anterior, acrescentando que o capitão general “aceitou o dito officio e se encarregou de o servir”. Sua intenção é demonstrar a

837 *Idem*, p. 182.

838 *Idem*, p. 183.

839 Hipótese de Medina diante da dificuldade de leitura do nome da testemunha na fonte. Cf. José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 187; Uma anotação na transcrição de Gaspar Viñas cita essa hipótese do historiador chileno, Cf. Gaspar García Viñas. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 16. Doc. 663, [p.23].

responsabilidade do comandante no cumprimento do acordo assinado na capitulação. Todos os depoentes confirmam saber seu conteúdo e concordam com a versão apresentada.

As questões subsequentes repetem as mesmas alegações sobre as atitudes de Caboto em relação a Martín Méndez apresentadas nos dois questionários de Catalina Vásquez: sobre seu posto de tenente de capitão general (3^a); a privação de seu ofício e a concessão dele a Miguel de Rifos (4^a); a presença de Méndez, Rodas e Rojas na armada (5^a); o aprisionamento de cartas a serem enviadas ao rei (6^a); a recusa do capitão general em passar na ilha de Santa Catarina no retorno ao reino de Castela (7^a); e a liberdade de escrever cartas na armada (8^a). Destaca-se que, ao responder à sexta pergunta, Rojas comenta sobre estar “na Bahia dos Patos” e não na ilha de Santa Catarina, o que diverge da citação dos outros testemunhos.⁸⁴⁰

Na sequência, são apresentadas três perguntas referentes ao destino da expedição no além-mar, que contam com o mesmo ponto de vista da acusação criminal inicial do fiscal. Na nona questão, afirma-se que Caboto aceitou a ordem de Carlos V para “descobrir a Ilha da Especiaria” e ser o encarregado de organizar a armada. Das oito testemunhas, sete delas afirmam ter ouvido publicamente que a destino da armada era à Especiaria. O marinheiro Francisco de Jerez acrescenta detalhes sobre seu aceite para o embarque na expedição: “(...) *lo sabe porque así lo dijeron en Sevilla los armadores, é que si no se lo dijeran que iba á la dicha Especería, no fuera allá este testigo, é porque le dijeron que iba á la dicha Especería fué testigo allá, etc*”.⁸⁴¹

Em contraste com o fiscal e os outros depoentes, o piloto Francisco de Rojas declara com precisão o destino da armada, pois o reproduz conforme descrito na capitulação e nas reais cédulas seguintes. Segundo ele, o objetivo era ir ao “(...) *descubrimiento de las provincias de Tarsis é Ofir é Cipango y el Catayo Oriental, y que, en defecto desto, fuesen á cargar de especiería á la isla de Maluco (...)*”.⁸⁴² Este cuidado na reprodução exata do conteúdo dos documentos oficiais também estaria relacionado com sua pretensão em processar o capitão general desde a viagem de retorno, como foi feito por ele, conforme será analisado ainda neste capítulo.

A décima questão do questionário do fiscal trata da afirmação de que mesmo diante do alerta dos oficiais reais para o capitão não “torcer” a viagem, ele “(...) *no lo quiso hacer, antes se fué é navegó por donde se le antojó, sin querer recibir parecer de ningund oficial ni de otra persona de la*

840 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908,p. 206.

841 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908, p. 196-197.

842 *Idem*, p. 207.

dicha armada”.⁸⁴³ Das nove testemunhas, apenas Rojas e Francisco de Hogazón concordam com esse conteúdo. Enquanto o primeiro teria avisado o capitão para não desviar de seu caminho usando inclusive o verbo “torcer”, o segundo declara saber que “(...) *llegando á la costa del Brasil la dicha armada, vido cómo se decía públicamente en ella como no seguían el viaje de la isla de la Especería, é que iban derecho al Río de Solís (...)*” e Rojas teria avisado o comandante, que se justificou afirmando que posteriormente se entenderia com o soberano.⁸⁴⁴

Dentre as outras testemunhas, quatro delas não sabem sobre o conteúdo da pergunta e duas delas, Andrés de Veneza e Juan Grego, seguem a linha de defesa de Caboto e colocam a culpa do não prosseguimento da viagem para o Pacífico em questões ligadas aos problemas enfrentados na costa da América do Sul. O conterrâneo do capitão general faz um breve relato dessa passagem:

*10. A la décima pregunta dijo que no sabe otra cosa desta pregunta, mas de quanto este testigo como marinero vió que, yendo por la mar arribaron sobre el Brasil, ques en Pernambuco, con mal tiempo que hizo, é que allí estovieron tres meses por viento contrario, que era de suerte que no podían navegar; é que desde allí fueron á la isla de Santa Catalina para tomar á unos cristianos que estaban en la dicha isla de Santa Catalina, é que los tomó el dicho capitán Caboto para llevar en la dicha armada; é que en el puerto de la isla de Santa Catarina se perdió una nao por el mal gobierno de la marinería é piloto de dicha nao, que era Miguel de Rodas, é del otro Antón Grajeda, que era maestre de la dicha nao; é de otro piloto, etc.; é que en la dicha isla de Santa Catalina, donde se perdió la dicha nao, que adoleció toda la gente, que ninguno quedó sano, é que hicieron una galera en que se embarcaron é fueron á dar en el Río de la Plata, adonde había noticia que había mucha riqueza en ella, adonde estuvieron todo el tiempo fasta que volvieron, etc.*⁸⁴⁵

Essa descrição apresenta argumentos da defesa de Caboto, como a passagem por Pernambuco, na costa das terras do Brasil, devido ao mal tempo; a ida à ilha de Santa Catarina e a perda da nau capitã devido à falha de Miguel de Rodas e Antón Grajeda. No entanto, ele inclui elementos ausentes na argumentação do capitão general em uma ordem não cronológica. Afirma terem ido de Pernambuco até a ilha de Santa Catarina com o objetivo de integrar alguns cristãos residentes ali à tripulação. Depois comenta sobre o afundamento da embarcação e adoecimento de muitas pessoas. Somente na parte final, ele informa sobre a construção de uma galera para irem ao rio da Prata, local com notícias de riquezas. Ali permaneceram até regressarem ao reino de Castela. Nessa reconstrução, ele não estabelece uma ligação dos novos tripulantes, encontrados na ilha de Santa Catarina, com as notícias dos metais valiosos presentes no grande rio de Solís.

O outro testemunho, Juan Grego, faz um depoimento menos preciso. Em sua resposta, afirma não saber o conteúdo da pergunta, mas acrescenta: “(...) *porque si el dicho Sebastián Caboto fué á la*

843 *Idem*, p. 185.

844 *Idem*, p. 211.

845 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 188-189.

costa del Brasil, que fué por el tiempo contrario que é este testigo vió que hizo mucho tiempo contrario é fueron á aportar á la costa del Brasil é Pernambuco, etc.”⁸⁴⁶ Na percepção de Grego, o capitão general foi levado a “torcer a viagem”, ao fazer escala na “costa do Brasil e Pernambuco”, por conta das condições climáticas adversas.

A falta de participação dos marinheiros e a culpa de Caboto e dos oficiais reais

Na décima primeira questão, repetindo o argumento presente na acusação criminal, o fiscal afirma “(...) *que por no seguir el dicho Sebastian Caboto el viaje que le fué mandado, y por culpa y mala gobernación é providencia (...)*” ocorreu a perda de muita gente da armada, ele teria ainda deixado os indígenas afogarem e matarem muitos, além de queimarem a fortaleza.⁸⁴⁷ Novamente, há a conexão entre o desvio da viagem e o mau governo do comandante e suas ações no interior do rio da Prata. Entre as respostas dos depoentes, há duas críticas à falta de participação dos marinheiros nas decisões tomadas pelo capitão general em conjunto com seus oficiais reais; outras cinco comentam detalhes das ações ocorridas no rio da Prata, uma é mais favorável ao ponto de vista defendido pelo comandante; e outras duas são desfavoráveis a ele.

Andrés de Venezia responsabiliza não somente Caboto, mas também os oficiais reais: “(...) *por culpa del dicho Sebastián Caboto é de sus oficiales é consejeros, que él llamó, porque se consejaba con los oficiales que él llevaba é no con los marineros é personas sobre el viaje que habían de ir (...)*”. No mesmo sentido, Juan Griego responde à pergunta do fiscal:

*(...) lo que sabe este testigo es que si la dicha gente é Capitán General siguieran el dicho viaje de la dicha Especiería é no estuvieran en la dicha tierra de Solís, que no matarian los indios la dicha gente, ni sucediera lo que sucedió, é que este testigo no sabe por qué cabsa no se siguió el dicho viaje de la Especiería, é que el dicho capitán Caboto é sus oficiales lo sabían, porque á los marineros nos les daban parte ninguna de lo que facían (...)*⁸⁴⁸

Ele concorda com a questão colocada, mas lembra que seu grupo não participava das decisões e nem era comunicado diretamente sobre elas. Assim, ambos os testemunhos demonstram o quanto a consulta para as decisões não abarcava todos os tripulantes, em especial os marinheiros, e nem eram informados sobre elas. Outros cinco testemunhos se limitam a comentar eventos ocorridos no rio de Solís e na fortaleza de *Sancti Spíritus*.

Francisco de Rojas e o grumete e seu criado, Francisco de Hogazón, também concordam com a décima primeira pergunta, mas diferente dos anteriores, eles restringem a culpa ao comandante.

846 *Idem*, p. 192.

847 *Idem*, p. 185.

848 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 192.

Segundo o antigo piloto da nau Trinidad, seu conteúdo é verdadeiro, pois “(...) *por no seguir el dicho Sebastián Caboto el viaje que por Su Majestad le era mandado, é por su incivilidad y poco ánimo, se perdió la dicha armada é mucha gente della (...)*”⁸⁴⁹. Ou seja, Rojas apela à “incivilidade” e ao “pouco ânimo” do capitão da armada que o levou ao não cumprimento dos desígnios reais. Enquanto Hogazón não explicita o descumprimento do destino original à ilha da Especiaria, mas se restringe a comentar que a pergunta é verdadeira, pois pelo mau governo, culpa e providência do comandante muita gente da armada foi perdida.⁸⁵⁰

Por outro lado, o grumete Bojo de Aranguren tem uma opinião próxima ao argumento de Caboto, pois afirma que “(...) *á cabsa que se había perdido la nao capitana, é estar enferma la gente, el dicho capitán Caboto no podía ir el dicho viaje de la Especiería, porque no tenía sino dos naos, é porque estaba la gente toda doliente (...)*”⁸⁵¹. Assim, ele faz menção aos mesmos pontos da defesa do capitão general que buscam justificar o não prosseguimento da viagem ao Pacífico.

A perda da nau capitã e a possibilidade de seguir viagem ao Pacífico

Dando sequência ao questionário do fiscal, os itens 15, 16 e 17 abordam novamente o tema do desvio do itinerário da expedição. O primeiro destes refere-se à possibilidade de ela “seguir a viagem da Especiaria” mesmo com a perda da nau capitã, pois poderia ser confeccionada uma caravela com menos trabalho do que o empregado na feitura da galera. Das nove testemunhas, três alegam não saber sobre isso: Marcos Veneziano, Pedro de Niza e Bojo de Aranguren.

Para outras quatro, havia possibilidade do prosseguimento da viagem. Francisco de Hogazón concorda integralmente com seu conteúdo. Andres de Veneza afirma que, caso Caboto pretendesse “ir a Maluco” após perder a nau capitã, ele poderia, uma vez que teria duas naves e também acredita que poderia ter sido feita uma caravela no lugar da galera.⁸⁵² Francisco de Jerez apoia este ponto, mas “(...) *porque tenía acordado el dicho capitán é contador é tesorero é oficiales de la dicha armada de ir al Río de la Plata, é porque tenían lengua de indios haber mucha plata que había allí, fueron á ella (...)*”.⁸⁵³ Este é um dos poucos depoentes a inserir as notícias da existência de prata como um fator de influência para a decisão do comandante em ir ao rio da Prata. Além disso, destaca-se a utilização do

849 *Idem*, p. 207-208.

850 *Idem*, p. 211.

851 *Idem*, p. 204.

852 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 190.

853 *Idem*, 204.

topônimo “Rio de Solís” na questão onze, quando é feito o comentário sobre o forte de *Sancti Spiritus*. Isso demonstra um uso simultâneo das duas designações para o rio.

Outro testemunho a confirmar a 15ª pergunta é Francisco de Rojas, pois afirma que mesmo sem a perda da nau capitã, o comandante não seguiria sua viagem rumo à “Especiaria”, porque, mesmo com os requerimentos enviados, caso seu propósito fosse seguir para aquele local “(...) *no tenía que llegarse á la bahía de los Patos, y ques en el puerto donde á la entrada perdió la dicha nao capitana, á hacer el bergantín que hizo é tomar ciertos cristianos que estaban allí para llevar por lenguas de la tierra para la conquista del Río de Solís (...)*”.⁸⁵⁴ Na sequência, ele critica sua falta de apoio no socorro da nau capitã, após o início de sua imersão no mar. Para o piloto, o propósito de Caboto teria sido gestado antes da chegada em Santa Catarina, chamada por ele de “ilha da baía dos Patos”, provavelmente teria surgido em Pernambuco. Assim, Rojas conclui que essa escala serviu somente para serem embarcados os cristãos engajados no objetivo de conquistar o “Rio de Solís”.

No item 16, o fiscal alega que Caboto tinha novas notícias sobre a presença do Comendador Loáisa no Estreito (de Magalhães) e caso tivesse dirigido suas naus para lá, poderia ter se juntado ao frei e, assim, seguiriam viagem. Quatro testemunhas nada sabem sobre isso: Marcos Veneziano, Pedro de Niza, Antón Falcón e Bojo de Atanguren. Por outro lado, o primeiro depoente, Andrés de Veneza, conta que no tempo em que o capitão general esteve na ilha, dois homens pertencentes à armada de Loáisa, contaram como ocorreu uma tormenta e eles deixaram umas naus em um porto e outras em um monte, e não sabiam onde estava o comendador. Juan Griego soube que essa expedição teria se desbaratado no estreito e não sabiam ao certo se podiam o achar.⁸⁵⁵

Em uma resposta minuciosa, Rojas alega que, oito dias antes da nau capitã ser perdida, alguns cristãos da nau de dom Rodrigo de Acuña, da armada de Loáisa, deram notícias de que seu capitão estava desbaratado no Estreito e marinava sua nau capitã, além de ter perdido outras três naus. Diante disso, o degredado repete a argumentação feita contra o comandante, nas informações que levantou no porto de São Vicente (1530), analisadas no capítulo anterior.⁸⁵⁶ No entanto, nessa resposta, ele demonstra ser menos incisivo:

(...) en lo cual vió este testigo que el dicho Sebastián Caboto mostró habelle placido, diciendo que la armada del Comendador Loaysa, de quien tanta cuenta se había hecho, se había perdido é desbaratado, y que la suya, que tenían como por cosa de burla é de quien tan poco cabdal facian, poniendo lengua en él sus armadores, qué volvería con la mayor honra é vitoria que nunca hombre jamás volvió; é que este testigo le dijo é respondió que, puesto la dicha armada del dicho Comendador Loaysa estaba en tanta desventura, que allende de

854 *Idem*, p. 208.

855 *Idem*, p. 190 e 193.

856 Item 4.3.7 do capítulo IV.

*cumplir é seguir nuestro viaje que por Su Majestad nos era mandado, á Dios é á Su Majestad faríamos un muy grande servicio en llegar á tan buen tiempo de poder socorrer al dicho Comendador é su armada, que se juntase con él é que así juntos seríamos poderosos para nos defender y resistir y acometer cualesquier entradas de portugueses é de otros enemigos cualquiera, é que de otra manera, que ellos se perderían; é que el dicho Sebastián Caboto, no queriendo oír ninguna razón, protestó de pasar adelante á la dicha Especiería, se airó mucho contra este testigo y no lo quiso hacer; é que es verdad quél pudiera pasar el dicho Estrecho é juntarse con el dicho Comendador Loaysa, é que favoreciéndose unos á otros, pudieron seguir el dicho viaje de la Especiería; é questa es la verdad é lo que sabe desta pregunta, etc.*⁸⁵⁷

Ao comentar novamente esse episódio, o degredado expõe o embate de ideias que teve com o capitão da armada. Segundo ele, diante das novidades sobre Loáisa, tidas como de maior conta, Caboto afirmou poder aproveitar a sua armada, que contava com a pouca credibilidade dos armadores, e investir na ida ao novo destino. Com as riquezas obtidas, ele retornaria com a maior honra e vitória com a qual “homem nenhum jamais voltou”. Em posição contrária, Rojas o advertiu para manter a viagem solicitada pelo rei, pois, socorrendo e juntando-se a Loáisa, poder-se-iam atravessar o Estreito e rumar juntos para a Especiería. Destaca-se novamente sua ênfase em se mostrar como um mantenedor dos desígnios reais.

No último dos itens referentes ao desvio da armada do capitão general, o fiscal avalia os recursos obtidos caso não tivessem deixado de seguir viagem para Maluco, além de relacionar também se o capitão general não tivesse dado motivo, os indígenas não teriam queimado e roubado a fortaleza no rio Paraná, que contava com os resgates e bens. Ele estima o dano e a perda do patrimônio real em 100 mil ducados devido ao valor das armas, resgates, bens e os danos ocorridos ao abandonar a viagem original.⁸⁵⁸ Somente Rojas e Francisco de Hogazón declaram saber o conteúdo dessa pergunta e expõem suas opiniões. Para o primeiro, o dano seria de mais de 2 milhões de ducados, graças somente ao carregamento de especiarias, que “certamente” obteriam, e mesmo retornando com apenas uma nau, ele poderia trazer dois quintais delas.⁸⁵⁹ O segundo declara que, caso a viagem seguisse ao seu destino inicial e porventura descobrisse a Especiería, o valor das armas e do resgate somado ao dano à fortaleza estariam estimados em mais de 40 mil ducados.⁸⁶⁰

A acusação inicial do fiscal apresenta imprecisões referentes aos acontecimentos no espaço transoceânico e cabe às testemunhas o incremento de informações específicas. O desvio do itinerário de Caboto é um dos principais temas abordados e é o motivo de divergência sobre quem seriam os culpados. Para os oficiais reais, como Rojas e seus subordinados, essa alteração e a chegada a um novo

857 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 208.

858 *Idem*, p. 186.

859 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 209.

860 *Idem*, p. 212-213.

destino se deve somente ao capitão. Entretanto, os marinheiros alegam que essas decisões importantes eram tomadas em reuniões entre o comandante, os pilotos e os oficiais reais. Portanto, antes de serem homogêneos, esses depoimentos revelam a estratégia dos oficiais reais em isentarem seus iguais de culpa, além de evidenciarem a exclusão dos marinheiros das reuniões para as tomadas de decisões sobre a expedição.

5.2.6 O questionário de Caboto em resposta a Catalina Vásquez e ao fiscal Villalobos

De volta ao processo de Catalina Vásquez, o questionário proposto pelo capitão general, em 11 de outubro de 1530, também busca responder àquele do fiscal Villalobos, apresentado quatro dias antes. O documento contém 34 perguntas que foram submetidas a nove testemunhas: Antón Falcón de Colivia, marinheiro; Juan Griego, marinheiro; Andrés de Venecia, marinheiro; Marcos de Venecia, marinheiro; Pedro de Niza, marinheiro; Luis de León, marinheiro; Bojo de Aragojo, marinheiro; Mestre Juan, cirurgião; Alonso de Valdivieso; Francisco Cesar.

Na segunda questão, o capitão general informa que em 1526, quando o rei estava em Sevilha, sua armada partiu de San Lúcar de Barrameda para seguir viagem “(...) *para el descubrimiento de las islas de Tarsis e Ofir, segund la instrucción e capitulación que sobre ello se asento con él*”.⁸⁶¹ Em sua resposta, o marinheiro Juan Griego acrescenta outro objetivo que diziam a ele sobre o destino da armada: “(...) *al descubrimiento de Tarsis é Ofir é la Especieria* (...)”. Por outro lado, segundo os marinheiros Pedro de Niza e Bojo de Araujo, ao viajarem, eles afirmam respectivamente: “(...) *iban á la dicha Especeria* (...)” e “(...) *iban para Maluco* (...)”.⁸⁶² Ambos resumem o destino, mas não qualificam a ação a ser realizada pela armada.

Ao analisar essa questão, verifica-se que, por um lado, Caboto não mencionou seu destino na íntegra, conforme previsto em sua capitulação com o rei, pois não mencionou Cipango e o Cataio Oriental. Em contrapartida, a informação dos marinheiros sobre o destino diverge daquele apresentado na pergunta. Eles revelam que foram convencidos a embarcar graças ao destino na “Especiaria” e em “Maluco”.

Na quinta questão, o capitão general afirma ser “pessoa sábia e instruta nas coisas do mar” e por isso foi-lhe concedido tal ofício, além disso, ressalta “(...) *que non facía cosa alguna sin que primero lo consultase con los capitanes é oficiales de Su Majestad que iban en la armada* (...)”.⁸⁶³ Suas

861 *Idem*, p. 376.

862 *Idem*, p. 391 e 398.

863 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 376.

testemunhas concordam com essa alegação, como Francisco César, líder da expedição por terra saída de *Sancti Spiritus*, que respondeu efusivamente:

*(...) de la arte del mar el dicho Sebastián Caboto es el mayor hombre que hay en Castilla, é porque vió asimismo este dicho testigo que todas las cosas que hacían en la dicha armada, que fuesen cosas de importancia, las hacían con acuerdo de los capitanes é oficiales de Su Majestad é veedor de los armadores (...).*⁸⁶⁴

Esta resposta em conjunto com a questão visam ser um contraponto às alegações sobre a incapacidade do capitão general em exercer suas funções, bem como demonstrar que as decisões tomadas, ao longo da viagem, também contaram com o consentimento dos capitães e oficiais do rei. Desta forma, assim como visto na alegação dos marinheiros no documento anterior, a escolha pela escala no rio de Solís contou com o respaldo destes súditos.

As questões nove e doze também estão diretamente relacionadas à alteração da viagem e a ida ao novo destino. Na primeira delas, o comandante argumenta que, devido à perda da nau capitã, muitos mantimentos, aparelhos de corda [*jarcias*], armas junto com “o melhor e principal [material] que ia na armada” foram perdidos. Os nove tripulantes confirmam esta alegação. Na 12ª pergunta, o capitão afirma que esta perda o impediu de prosseguir com sua viagem, em virtude dessa embarcação representar “metade da armada”, além da tripulação ter ficado enferma com o “ar da terra”, a ilha de Santa Catarina. Com exceção de Juan Griego, que alega desconhecimento, os outros nove testemunhos confirmam o conteúdo da pergunta. Entre estes últimos, em duas de suas respostas há mais detalhes sobre o impacto da perda da nau capitã e o adoecimento da população no prosseguimento da viagem. O marinheiro Anton Falcón de Colivia:

*(...) oyó decir públicamente á la gente de la dicha armada, que á cabsa de se haber perdido la dicha nao capitana é los bastimentos que iban en ella, é se haber muerto mucha gente é adolecido, no habían ido el viaje que habían de ir á Tarsis é Ofir, é que habían consultado é acordado de se ir al Río de Solís por la mucha nueva que tenían de los indios é de los cristianos questaban allí desterrados que había grand riqueza en el Río de Solís, é por muchas muestras que mostraron de plata é oro; é questo sabe desa pregunta, por lo que dicho tiene.*⁸⁶⁵

Seu testemunho apresenta as duas alegações expostas pelo capitão general: a perda da nau capitã junto aos seus suprimentos e o adoecimento da tripulação. Estes seriam os motivos para que a viagem a Tarsis e Ofir não ocorresse. Em complemento, Falcón traz um terceiro motivo, ainda não apresentado por Caboto no interrogatório: as notícias de riquezas em ouro e prata presentes no rio de Solís. Essa referência só aparece no item 18 do questionário, após o comentário sobre a ilha de Santa Catarina. Assim, no lugar de expor as primeiras notícias recebidas sobre o rio de Solís, ainda na

864 *Idem*, p. 411.

865 *Idem*, p. 381.

paragem de Pernambuco, conforme defende o capitão Rojas – que ainda terá seu processo analisado neste capítulo, o comentário de Caboto sobre as notícias dos metais preciosos são o último fator declarado a contabilizar para a alteração da viagem e se restringe a uma pergunta.

Entre essas duas questões anteriores se encontram aquelas de número dez e onze. A primeira justifica a grande quantidade de mortos na viagem por não serem “gentes usadas no mar” e, portanto, nunca provarem “o mar e os novos ares” e acrescenta que isso ocorre em todas as armadas enviadas a “descobrir”. A segunda qualifica os habitantes da ilha de Santa Catarina, pois no processo movido por Vásquez e pelo fiscal Villalobos foi informado que o local era povoado por índios canibais. Em sentido contrário, Caboto alega que “(...) *es isla de amigos y toda la tierra comarcana, é que allí habían quedado muchos cristianos de los que fueron con don Rodrigo de Acuña*”.⁸⁶⁶ Em complemento, Pedro de Niza comenta que os índios dali “(...) *eran pacíficos con los cristianos é les daban muchas cosas de comer, así como gallinas é pavos é carne de venado, é papagallos (...)*”.⁸⁶⁷ Portanto, este item qualifica o local onde o capitão desterrou os três tripulantes como povoado por nativos amigáveis.

A 13ª pergunta e a primeira informação sobre a riqueza mineral do rio de Solís

No item 13, o comandante afirma que aportou em Pernambuco, costa do Brasil, devido ao tempo contrário e depois tentou seguir viagem, mas não conseguiu devido à permanência dessa condição. Diante disso, foi obrigado a seguir pela costa do Brasil. Na pergunta 18, Caboto comenta sobre ter encontrado, em Santa Catarina, dois homens da armada de Juan Díaz de Solís, que disseram para ele e a tripulação:

*(...) que fuesen al río de Solís porque había ahí grandes riquezas de oro y plata é que unos compañeros suyos habían ido allá é traído mucho oro é plata, lo cual habían enviado á España, y que los dichos sus compañeros habían vuelto otra vez allá é trujeron ciertas muestras de oro é plata al dicho capitán Sebastián Caboto, é las cuales muestras vieron la gente del armada, el uno de los cuales se llamaba Enrique Montes é el otro Milchor Ramírez, natural de la villa de Lepe.*⁸⁶⁸

Somente nessa questão surgem as notícias da riqueza do rio de Solís. O capitão afirma que os sobreviventes pediram para irem em busca de ouro e prata existentes no interior daquelas terras. Assim, Enrique Montes e Melchior Ramírez são os responsáveis por indicar o caminho. Em sua resposta, Anton Falcón cita uma das frases utilizadas por Montes para motivar a tripulação: “(...) *que nunca hombres fueron tan bien aventurados como los desa dicha armada, porque decían que había tanta*

866 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 377.

867 *Idem*, p. 391.

868 *Idem*, p. 378.

plata é oro en el Río de Solís que todos serían ricos, é que tan rico sería el paje como el marinero”. Ainda segundo Falcón, ele mostrava contas de ouro e um pouco de prata e se emocionava: “(...) *é que de alegría tenía el dicho Enrique Montes cuando decía aquello, é mostrando las dichas cuentas de oro, lloraba*”.⁸⁶⁹ Ou seja, houve uma tentativa de Montes em sensibilizar e convencer toda tripulação para rumar ao novo destino e não somente o capitão general. A recorrência ao choro diante amostras do preciso metal é um dos recursos para dar credibilidade nas notícias sobre a existência de jazidas secretas na região do rio da Prata.⁸⁷⁰

Nesse sentido, o item 19 traz o questionamento aos tripulantes sobre o fim da feitura da galeota e a rapidez no embarque para seguirem ao rio de Solís, que contou “(...) *con toda diligencia embarcar toda la gente para ir la vía del río de Solís, lo cual se hizo con acuerdo é parescer de todos los capitanes é oficiales del armada*”⁸⁷¹. As testemunhas confirmam a pergunta, mas algumas denunciam a falta de acesso à reunião do capitão general com os outros capitães e oficiais. No entanto, ficavam sabendo da confirmação pelos comentários destes após o encontro.

Depois desse interrogatório apresentado por Caboto, no dia 5 de outubro e depois em 8 do mesmo mês, no ano de 1530, aparecem no processo as respostas de outros testemunhos ao questionário de Catalina Vázquez, analisado anteriormente São eles: Antonio de Montoya, lugar-tenente de capitão; Andrés de Ayzago, pagem [*paje*]; Boso de Araguz, grumete; Luis de León, grumete; Marcos Veneciano; Fernando Calderón, tesoureiro da nau capitã. Suas respostas apresentadas repetem aquelas argumentações contidas nas perguntas propostas.⁸⁷²

Na sequência, estão elencadas as respostas de seis testemunhos a um interrogatório do capitão general contendo 68 questões. Infelizmente, as respectivas perguntas não se encontram na fonte. Porém, com base nas respostas foi possível determinar suas temáticas. Nesse sentido, verificou-se aquelas com temáticas relacionadas ao desvio da armada e a consequente descrição do espaço sul-americano. Responderam o questionário: Pedro de Morales; Nicolau de Nápoles; Nicolau de Venecia; Juan María; Juan de Valdivieso.⁸⁷³

869 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908, p. 381-382.

870 A propagação de notícias ligadas à existência de ouro marcaria movimentações no espaço platino mesmo um século e meio depois das expedições estudadas aqui. Um desses casos pode ser conferido em: Fernando Victor Aguiar Ribeiro. *Havia corrido la voz: circulação de rumores sobre a existência de minas de ouro na região do Rio da Prata e Paraguai (1647-1680)*. *Revista de História (São Paulo)*, n.179, 2020, pp.1-32; na colônia portuguesa, também houve expectativa com relação ao encontro desse mineral. Cf. José Carlos Vilardaga. “As controvertidas minas de São Paulo (1550-1560)”. *Varia Historia*, Belo Horizonte, vol.29, nº51, 2013, pp. 795-815.

871 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908, p. 378.

872 *Idem*, p. 414-429.

A primeira questão versa sobre a derrota que Caboto deveria entregar aos pilotos na ilha de Palma, no arquipélago canário. O único a incluir o destino da viagem é Juan de Valdivieso. De acordo com ele: “(...) *de allí [la Palma] se partió el dicho capitán Sebastián Caboto con el armada que llevaba á su cargo de Su Majestad para Tarsis é Ofir, á donde él llevaba su derecho viaje (...)*”. Portanto, ele inclui apenas dois dos destinos presentes na capitulação e não cita a ilha de Cipango e a terra do Cataio, além de informar que o intuito da viagem era “seguir diretamente” a esses locais.

A segunda questão trata do mal tempo e a necessidade de aportar em Pernambuco, na costa do Brasil. Na pergunta seguinte, é exposta a dificuldade em navegar pela costa graças ao vento contrário. Entre as respostas dos depoentes, destacam-se a de Nicolau de Venecia:

3 – A la tercera pregunta dijo que lo que desta pregunta sabe es que después de surto sobre la dicha costa del Brasil, el dicho Capitán General se hizo á la vela para seguir su viaje, é que por cabsa del viento contrario que tuvieron, que daba el viento en proa, no pudo doblar el cabo de Sant Agustín por causa del viento contrario que hacía; é que por cabsa de tener el dicho viento de proa, le fué forzado de volver á surgir sobre la dicha costa del Brasil, en un lugar que se dice Pernambuco, adonde el Rey de Portugal tiene una casa fuerte con un fator é otras personas con él que guardan la dicha fortaleza; é que esto que lo sabe porque este testigo lo vido, como dicho tiene, é iba en la dicha armada.⁸⁷⁴

Assim, houve a necessidade em aportar no porto luso, na costa das terras do Brasil, devido ao tempo contrário que impossibilitava contornar o cabo de Santo Agostinho. Em Pernambuco, informa haver uma casa forte, um feitor e algumas pessoas responsáveis por guardar a fortaleza. Juan Maria também faz uma descrição semelhante. A precisão dos depoimentos visam justificar o porquê a viagem direta ao destino original foi interrompida e houve a necessidade de realizar a escala na costa sul-americana. Nenhuma das respostas indica o recebimento de informações sobre as riquezas presentes no rio de Solís, como afirmado por Rojas e algumas testemunhas.

No entanto, a oitava pergunta, que trata da chegada ao porto dos Patos e do encontro com Enrique Montes e Melchior Ramírez, destaca-se por mencionar esse encontro antes da questão dedicada ao afundamento da nau capitã. O que confirma as alegações das partes contrárias a Caboto, pois comprova que estas notícias haviam sido recebidas antes do afundamento da nau capitã. Na nona pergunta, os testemunhos atestam as afirmações dos dois naufragos sobre a existência de ouro e prata, que inclusive viram as mostras dos minerais, e sua origem no rio Paraná.⁸⁷⁵ Além deste rio, apenas Juan de Valdivieso acrescenta o rio Paraguai.⁸⁷⁶ Nicolau de Venecia complementa que Montes e Ramírez

873 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908, p. 431-471.

874 *Idem*, p. 456.

875 O único testemunho que alega não ter visto as mostras de ouro e prata é Nicolau de Nápoles. AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908, p.441.

876 *Idem*, p. 464.

alertaram sobre a pequena dimensão das naus da armada de Caboto para a quantidade destes minerais que carregariam.⁸⁷⁷

A décima questão procura confirmar a solicitação do capitão maior para que o mestre Antón Grajeda e Miguel de Rodas, piloto da nau capitã, sondassem o espaço entre a ilha de Santa Catarina e a terra firme para verificar se haveria fundos para as embarcações navegarem. Novamente as respostas de Nicolau de Veneza e Juan Maria fazem uma descrição precisa do local. Seguem ambas as respostas, respectivamente:

*10 – A las diez preguntas dijo que este testigo sabe é vido que estando el dicho capitán surto entre tres islas, mandó al dicho Antón de Grajeda, maestre de la nao capitana, é al piloto Miguel de Rodas que fuesen á sondar entre la isla que el Capitán General puso Santa Catalina, é la tierra firme, para que viesen si había lugar para llevar las naos allá para que estuviesen cerca de la madera, porque el Capitán General quería mandar hacer otro batel para la nao capitana (...).*⁸⁷⁸

*10 – A las diez preguntas dijo que sabe é vido cómo el dicho Capitán General, estando surto entras las dichas tres islas, mandó á Antón de Grajeda, maestre, é á Miguel de Rodas, piloto, que fuesen á sondar entre la isla grande, que el dicho Capitán había puesto Santa Catalina, y la tierra firme para que viesen si había lugar para llevar las naos por allí, para que estuviesen cerca de donde estaba la madera, porque decía el dicho Sebastián Caboto que quería que se hiciese otro batel para la nao capitana, etc.*⁸⁷⁹

Assim, eles descrevem acuradamente as três ilhas na região do Porto dos Patos e o ato de nomeação feito pelo capitão para a maior delas. Também informam sobre a tarefa incumbida a Grajeda e Rodas de averiguar a possibilidade de navegar da ilha para o continente.

No item 28, destaca-se o comentário minucioso de Nicolau de Venecia sobre o espaço interiorano, semelhante à resposta de Juan de Valdivieso, baseado no relato dos nativos, sobre como atingir as minas do rio Paraguai:

*28 – A la veinte é ocho preguntas dijo que este oyó decir á mucha gente de la que fué con el dicho Capitán General cómo habían dicho los indios al dicho Capitán General que si quería ir por tierra á las dichas minas del Paraguay, que habían de pasar unas marismas ó lagunas que duraban espacio de tres días é que habían de ir fasta la cinta en agua é lodo, é que habían de dormir una noche en la dicha agua ó marisma, por lo cual oyó decir este testigo á los susodichos que el dicho Capitán General acordó, con los capitanes é oficiales de Su Majestad é otras personas, de volver al dicho Río del Paraguay con la dicha gallota é bergantín para ir á las dichas minas del dicho Río, é que así lo había hecho el dicho Capitán, é que esto es lo que sabe, é la verdad.*⁸⁸⁰

Ao reproduzir as informações dos nativos sobre o acesso e essas fontes de ouro e prata no rio Paraguai, Nicolau de Venecia, bem como a forma mais resumida de Valdivieso, apresentam as

877 *Idem*, p. 448.

878 *Idem*, p. 448-449.

879 *Idem*, p. 457.

880 *Idem*, p. 451.

primeiras notícias em Castela sobre o fenômeno de alagamento das águas deste rio. O que demonstra a capacidade destes agentes em incorporar as informações locais e dar sentido à representação do novo espaço interiorano conhecido e incorporado na América do Sul.

Depois destas respostas, o documento segue com a sentença dada a Caboto, no ano de 1531, e sua confirmação, em 1532, que serão analisadas em conjunto com as sentenças dos outros processos movidos contra o capitão general. Na sequência, serão analisados os dois documentos envolvendo a disputa deste com Francisco de Rojas.

5.2.7 O processo de Francisco de Rojas

O primeiro documento envolvendo o pleito entre Rojas e Caboto foi intitulado por Medina como “*Pleitos de Francisco de Rojas con Sebastian Caboto, vecino de la ciudad de Sevilla sobre ciertos agravios que le hizo – 1530*”.⁸⁸¹ Sua estrutura é a seguinte: acusação criminal de Rojas contra Caboto, em 27 de setembro de 1530; a notificação ao capitão general, em 3 de outubro de 1530; interrogatório do acusador, em 26 de agosto de 1530; primeiros testemunhos; novos testemunhos, em 6 de setembro de 1530; resposta do acusado, em 8 de outubro de 1530; interrogatório de Caboto e resposta de seus testemunhos; sentença inicial, contestação de Rojas e sentença definitiva, de maio de 1531 a fevereiro de 1532.

Na acusação criminal, Rojas afirma que há quatro anos, o monarca enviara certa armada para “(...) *el descubrimiento de las islas de la Especiería (...)*” e provera Caboto como seu capitão general e concedera a ele a capitania da nau *Trinidad*. Ao longo da viagem, o veneziano sempre nutriu grande ódio e inimizade a sua pessoa devido ao seu zelo e vontade em servir ao rei e:

(...) *hacer el dicho viaje conforme á la instrucción é capitulación que Vuestra Alteza nos mandó dar, lo cual más particularmente mostré cuando, estando la dicha armada en Pernambuco, el dicho Sebastián Caboto hizo juntar en su presencia los capitanes y oficiales de la dicha armada con propósito que se determinase de dejar el viaje é navegación que Vuestra Alteza había mandado que se hiciese é que fuésemos al río que dicen de la Plata, y contra el parecer y voluntad del dicho Sebastián Caboto, yo lo contradije entonces é otras muchas veces después, y pedí é requerí al dicho Sebastián Caboto que hiciese el viaje derechamente, como por Vuestra Alteza había sido mandado, y que de aquello no ecediese en cosa alguna, y torné a hacerle los mismos requerimientos cuando tuvimos nueva quel capitán Loaisa estaba muy desbaratado y perdido en el estrecho que dicen de Magallanes, que es el camino derecho (...)*⁸⁸²

Assim, de acordo com Rojas, um dos principais motivos da perseguição empreendida por Caboto se deveu ao seu pedido para o seguimento das instruções e a capitulação reais. Nos processos analisados até aqui, essa é a primeira menção a esses documentos oficiais como base para cobrar o

881 AGI, PATRONATO, 41, R.6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 487-549.

882 *Idem*, p. 487.

destino da armada. Anteriormente, as indicações não eram precisas e misturavam diversas localidades no Pacífico. Ao longo da viagem, Rojas possuía uma cópia da capitulação e das instruções de Caboto, mas nessa acusação inicial não faz menção às ilhas de Tarsis, Ofir, Cipango e o Cataio. Além disso, como previamente analisado no terceiro capítulo, esses documentos autorizavam a passagem da expedição por outros locais, ao longo da viagem. Um detalhe que não escaparia de um estudo criterioso de alguém que movia um processo e já demonstrara, como visto no quarto capítulo, um projeto sobre como a Coroa poderia aproveitar a ilha de Santa Catarina. Portanto, a estratégia do capitão da *Trinidad* para defender sua posição destaca apenas o local de destino, mas não especifica as cláusulas sobre a investigação dos locais ao longo da viagem, acertadas na capitulação. Outro ponto destacado acima é sua ênfase em direcionar a culpa apenas ao seu comandante, mesmo com as decisões sendo aprovadas em reuniões com os oficiais reais, os capitães das três embarcações e o capitão general.

Rojas acrescenta ter ocorrido uma reunião, ainda em Pernambuco, com o propósito de deixarem a viagem determinada pelo monarca para irem ao rio da Prata. Diante disso, solicitou a ida diretamente ao destino original indicado para a viagem. Esse pedido não indica claramente uma pretensão do comandante em abandonar o caminho para o destino acertado, mas contribui com a justificativa de seu rival por poder ser apenas uma escala. Ao final da citação, o acusador teria novamente requerido a ida direta ao destino indicado nos documentos reais.

Em seguida, Rojas lembra que o capitão general o deixou em uma ilha, “(...) *que se dice Santa Catarina, que es poblada de indios que comen carne humana, é donde nunca hubo ni hay cristianos, dejándome y entregándome por esclavo de un mayoral de los dichos indios para que me comiesen ó hiciesen de mí lo que quisiesen (...)*”.⁸⁸³ Esta é uma das únicas vezes em que utiliza o topônimo dado por Caboto à ilha de seu desterro, pois, na maioria das vezes, usa “ilha da baía dos Patos”. Depois, ele defende novamente que tal local era habitado por indígenas comedores de carne humana e não por cristãos. O capitão general o deixou ali como escravo de um índio maior e, conseqüentemente, sabia que ele morreria e, assim, ficaria com seu resgate. Ao final, solicita a aplicação de penas corporais em Caboto e a restituição de seu resgate.

Na sequência do processo, encontra-se o interrogatório da parte acusadora feito em Sevilha, em 26 de agosto de 1530, diante dos juizes e oficiais da Casa de Contratação. Ele conta com 17 perguntas submetidas às suas 13 testemunhas: Alonso de Santa Cruz; Alvar Núñez de Balboa, Alonso Bueno, Alonso Fernández de la Palma, Juan Batista Ginovés, mestre Pedro de Mesa, Francisco de Salazar, Casimiro de Normemberguer, Perafán de Ribeira, Augustín Ginovés, Juan de la Torre, Pedro Ibogazón

883 AGI, PATRONATO, 41, R.6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 488.

e Francisco García. Por padrão, a primeira questão indaga sobre o conhecimento das partes envolvidas: Rojas e Caboto, e a armada enviada pelo rei para descobrir as ilhas de Tarsis, Ofir, Cipango e outras. As testemunhas a confirmam sem fazer comentários em relação ao destino da viagem e apontam as funções que exerciam na expedição.

Alguns tripulantes conheciam a capitulação e outros documentos reais

Na questão seguinte, Rojas pede para confirmar se sabiam que o principal preceito de Sua Majestade para a viagem de Caboto e dos outros capitães era “(...) *que siguiese el viaje é derrota de las dichas provincias de Tarsis, etc., é descubrimiento dellas, y en defeto del dicho descubrimiento, que fuese á cargar á Maluco: digan lo que saben*”⁸⁸⁴. Nas respostas, alguns testemunhos revelam o conhecimento dos documentos oficiais da armada que confirmam seu conteúdo: Alonso de Santa Cruz, mestre Pedro de Mesa e Francisco Salazar alegam terem visto as capitulações do rei feitas com o capitão general; Alvar Núñez de Balboa afirma ter visto translados de cédulas e provisões reais; Casamires Normenberguer declara conhecer as capitulações de Sua Majestade e armadores; e Francisco García viu as provisões do rei.⁸⁸⁵ Quanto aos outros depoentes, eles teriam conhecimento inicial apenas da ida a Maluco, pois, segundo Juan de la Torre, “(...) *oyó decir entre la gente de la dicha armada cómo iban al Tarsis é Ofir, pero que á este testigo no le cogieron en la dicha armada diciendo que ibán á Maluco, y por este fué en ella, que de otra manera no fuera.*”⁸⁸⁶

Sobre a confirmação do destino feita por aqueles agentes que tiveram o conhecimento das capitulações do monarca com Caboto e com os armadores, é possível fazer algumas reflexões. Nestes documentos é indicada a possibilidade de fazer escala, ao longo da viagem, em um local onde há recursos a serem explorados, como fora analisado no terceiro capítulo. Diante disso, eles teriam acesso a esses documentos na íntegra e omitiram esta informação ou possuíam apenas à parte inicial? Caso tivessem a ciência da totalidade de seu conteúdo, teriam deixado essa informação de lado por terem sido convocados por Rojas, parte contrária ao capitão general da armada? A alternativa do desconhecimento parece menos provável, pois nem mesmo a parte acusada aponta essa permissão em sua defesa. Por outro lado, boa parte da tripulação fora convocada sobre a alegação de irem a Maluco, o que comprova em mais um questionário o sucesso do uso deste topônimo para o convencimento desses homens. Isso ligar-se-ia ao sucesso recente da nau Vitória que retornou carregada de especiaria depois de completar a viagem de circum-navegação do globo.

884 AGI, PATRONATO, 41, R.6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 489.

885 *Idem*, p. 492, 494, 503, 505, 507, 515.

886 *Idem*, p. 513.

Na terceira questão do interrogatório, Rojas aponta que, após partir da Espanha e atingir a “província que dizem Pernambuco, que é no Brasil”, Caboto deu crédito às “palavras enganosas” de certos portugueses e começou a cogitar uma passagem e se estabelecer no rio de Solís, na mesma costa do Brasil.⁸⁸⁷ Entre as respostas, Casimires Normenberguer comenta sobre as notícias dadas pelos portugueses: “(...) *los cuales les dieron nuevas del Río de Solís, que el Río de la Plata, é que había muchas riquezas en él (...)*”.⁸⁸⁸ Os agentes imperiais fazem uma relação entre os topônimos conhecidos ao longo da viagem.

Na quarta pergunta, o acusador comenta que nessa mesma província, o comandante reuniu os capitães e oficiais da armada e contou as novidades sobre o “Rio da Prata” e disse que deviam ir até ele. Diante disso, alega que o teria contradito, informando que não se apartassem da viagem principal e continuassem a seguir as instruções e preceitos do rei.⁸⁸⁹ Nesta questão, o topônimo “rio da Prata” é utilizado, mas não há uma explicação de sua ligação com o “rio de Solís”, como feito por Normenberguer no item anterior.

Ao propor a questão oito, Rojas trata, então, dos acontecimentos na “baia dos Patos, próxima do rio de Solís”, quando encontraram uma tripulação provinda da armada de Loáisa, capitão enviado por Carlos V que estava perdido e desbaratado no estreito de Magalhães, “a via para Maluco”. Alonso de Santa Cruz especifica o local: “(...) *el dicho Comendador Loáisa estaba así perdido en el río de Santa Cruz, que cabe el Estrecho que dicen de Magallanes, que en la vía del Maluco*”.⁸⁹⁰ Ainda na ilha, o capitão general teria reunido os capitães e oficiais para decidirem sobre ir ao rio de Solís e ou ir ao socorro daquela armada. Mais uma vez, o capitão da Trinidad era contrário ao comandante e requeria o salvamento do frei desbaratado. Depois, aponta que seu desafeto teria o abandonado como escravo na ilha onde viviam índios canibais. Na 16ª pergunta, ele afirma que o veneziano nunca guardou a instrução e os preceitos do rei para a dita viagem. Acerca disso, Santa Cruz comenta:

*16 – De la diez é seis pregunta dijo queste testigo llevaba en su poder las capitulaciones quel dicho Sebastián Caboto é armadores habían capitulado con Su Majestad, y todo lo que en el dicho viaje el dicho Sebastián Caboto hizo fué contrario á lo contenido en las dichas capitulaciones, porque en ellas decía que había de ir é pasar el Estrecho de Magallanes, é pasado, descubrir las islas de Tarsis é Ofir, etc., é no lo hizo ni cumplió, porque se quedó en el Río de Solís; é questo sabe porque lo vido, y es lo que sabe desta pregunta.*⁸⁹¹

887 AGI, PATRONATO, 41, R.6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 489.

888 *Idem*, p. 507.

889 *Idem*, p. 489.

890 *Idem*, p. 493.

891 *Idem*, p. 494.

Mais uma vez, o tesoureiro afirma conhecer as capitulações feitas com o monarca para essa expedição, pois possuía uma cópia. Segundo ele, o capitão general foi contrário ao seu conteúdo referente ao itinerário a ser percorrido. Os outros depoentes também declaram que ele não seguiu os documentos reais que o incumbiam de ir pelo Estreito de Magalhães até as ilhas de Tarsis e Ofir, e passar em Maluco. Sobre a documentação acessada, Alvar Núñez Balboa, que na resposta à segunda questão afirmava ter visto o traslado de cédulas e provisões reais, agora declara conhecer também o referente às capitulações do rei com os armadores. Francisco de Salazar e Casamires Normenberguer declaram terem visto apenas as capitulações. Francisco García, clérigo, sabia das instruções levadas por Caboto e, após um desabafo sobre o pouco cuidado deste com os pobres e o descaso em punir os casos de blasfêmia com um exemplo que envolveu Antón Grajeda, declara que aquelas instruções reais não foram cumpridas.

Ainda nessa questão, o mestre Pedro de Mesa comenta a pergunta que fizera ao comandante: “(...) ‘señor, bueno sería que vuestra merced siguiese su viaje de el Tarsis é Ofir é Maluco, é dejase el Río de Solís, pues Su Majestad lo manda vaya allá’ ”. Então, teria ouvido a seguinte resposta: “(...) ‘maestre Pedro: maravillado estoy de vos, ¿qué sabéis vos lo que entre Su Majestad é mi está?; yo daré la cuenta; no se entremeta nadie, que yo daré cuenta á Su Majestad si hago bien ó mal’ ”.⁸⁹² Assim, segundo a testemunha, quando questionado sobre a mudança de itinerário e destino da viagem, o veneziano argumentava ser o responsável pela alteração e o rei era o único a quem devia satisfações. Esta resposta atribuída ao capitão contrasta com a alegação de sua defesa onde aponta que as reuniões com os oficiais e capitães reais serviam para as tomadas de decisão em conjunto e, com isso, a responsabilidade não era mais somente sua.

Resposta de Caboto

Sobre essas acusações proferidas por Rojas, Caboto apresenta sua resposta na cidade de Madri, no dia 8 de outubro de 1530. Ele inicia elencando os crimes a que fora denunciado: a retirada da capitania; deixar prisioneiros na ilha de Santa Catarina; e o não prosseguimento da viagem que era obrigado e, conseqüentemente, não a ter concluído; por isso, também seria responsável pela morte de muita gente. Assim, diante do pedido de seu acusador para que fosse condenado em 1.500 ducados, o capitão general suplica ao rei pela sua absolvição e pela não procedência das solicitações da acusação, em virtude dos inúmeros fatores contrários a ela:

892 AGI, PATRONATO, 41, R.6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 505.

*(...) lo primero, porque la dicha acusación no procede ni ha lugar de derecho, porque no es puesta en tiempo ni en forma por parte bastante, é la relación en ella contenida no fué ni pasó así, é niégola; lo otro, porque el dicho Francisco de Rojas, segund los delitos que hizo, era digno de pena de muerte, porque hallará Vuestra Alteza quel dicho Francisco de Rojas antes que embarcásemos él, y otros con él, hicieron conjuración contra mí, é se juraron en el monasterio de San Pablo de la cibdad de Sevilla (...)*⁸⁹³

Assim, no lugar de especificar a liberdade de ação para atuar nos locais encontrados ao longo da viagem conforme um dos dispositivos presentes em sua capitulação, sua defesa centra a argumentação na deslegitimação da acusação de Rojas, que teria praticado ações de conjuração.

Na sequência, o capitão general retoma o ponto sobre as mudanças do itinerário: “(...) é yo no era obligado á tomar el viaje que ellos me diesen, sino el que á mí me pareciese, como capitán general é piloto mayor, segund que yo lo capitulé (...)”. Em seguida, ele justifica porque não seguiu a viagem conforme fora acertado: “(...) y si la nao capitana no se perdiera, yo aportara adonde Vuestra Alteza recibiera de mí señalado servicio; y la nao y la gente que peresció no fué á mi culpa, ni á mi cargo, sino que los casos de la mar son más fuertes y más continuos que los de la tierra (...)”. Na conclusão, afirma ter desejado que sua viagem tivesse um bom fim.⁸⁹⁴ Portanto, o piloto maior justificou o não prosseguimento do itinerário original por culpa da perda da nau capitã.

Sobre a ilha de Santa Catarina, Caboto declara ser habitada por índios amigos e muitos cristãos sobreviventes da nau de dom Rodrigo de Acuña. Mais uma vez, essa declaração visa contrariar aquela proferida por Rojas e seus testemunhos de que a ilha era habitada por índios canibais. Na sequência, o capitão general ainda contesta o questionário feito contra ele, pois não tem fé, em razão dos seguintes motivos: não ter sido convocado; os juízes não teriam jurisdição para o caso; e os testemunhos eram tripulantes que entraram em conjuração contra ele. Diante disso, questiona a acusação feita a sua pessoa e suplica ao rei para não levá-la em consideração.

Após essa resposta à acusação feita por Rojas, há um interrogatório proposto por Caboto contendo 21 questões. Elas são submetidas a oito testemunhas: Pedro Morales; Juan Gómez; Diego Gutiérrez⁸⁹⁵; Hernando de Espinosa; Juan de Santander; Marco, veneziano; Antonio Ponce; e Nicolau de Nápoles. Seu conteúdo também é uma resposta ao seu acusador e busca demonstrar com vários depoimentos a existência de uma conjuração proposta por seus contrários ao longo da viagem. Serão destacadas aquelas questões relacionadas ao destino da viagem e sua alteração.

893 AGI, PATRONATO, 41, R.6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908,p. 520-521.

894 *Idem*, p. 521.

895 Mesmo sem ter embarcado na viagem, Diego Gutiérrez, compadre de Sebastião Caboto que fabricava mapas para o exame dos pilotos, em Sevilha, foi chamado para responder as quatro primeiras perguntas deste questionário.

Na terceira pergunta, o comandante declara que em Sevilha, quando ocorriam os preparativos para a viagem de descobrimento de Tarsis e Ofir, Rojas teria procurado os deputados da armada para que o tornassem o capitão general da armada e, assim, escrevessem ao monarca e ao Conselho de Índias solicitando essa substituição. Na quinta questão, ele culpa a diferença entre o gentil-homem e os deputados da armada para com sua pessoa pelo atraso em sete meses da partida. Essa demora foi a causa de a expedição necessitar invernar em Pernambuco, costa do Brasil, pois era impedida pelos “tempos contrários” ocorridos neste período. Nos itens seguintes, detalha os planos de Rojas, Méndez e Rodas para matá-lo nos diversos locais que passaram: em Pernambuco, costa do Brasil (pergunta 13); após se amotinarem em Santa Catarina, costa do Brasil (pergunta 15), eles quiseram matá-lo com veneno e acordaram de eliminá-lo ao chegar no rio de Solís. No item 17, esclarece novamente a índole desses nativos: “(...) *los indios de la dicha isla de Santa Catarina son de paz é los de la tierra firme comarcanos á la dicha isla, amigos de los cristianos (...)*” e aponta novamente a presença de cristãos da nau de dom Rodrigo de Acuña, da armada de Loaísa.⁸⁹⁶

Na maioria das vezes, as respostas de suas testemunhas concordam com os apontamentos, que em alguns casos recebem complementos. No item 17, Juan Gómez acrescenta a presença de homens da armada de Solís, presentes na região da ilha e na terra firme. Antonio Ponce, ao responder sobre seu conhecimento acerca dessa conjuração no mosteiro de *San Pablo*, em Sevilha, presente na sexta questão, comenta que soube dela apenas “(...) *en el puerto de Sant Vicente, que es en la costa del Brasil (...)*” porque se tornara escrivão da armada devido ao falecimento do anterior.

Neste questionário, o assunto do desvio da expedição, com a escala no rio de Solís, não é tratado diretamente. Os problemas na viagem, inclusive as tentativas de tomada do poder, são imputados a Rojas e seus aliados. A decisão de não prosseguimento ao destino acertado nas capitulações é novamente justificado pela perda da nau capitã, na ilha de Santa Catarina. O capitão general não trata das notícias de riquezas minerais recebidas em Pernambuco ou nesta ilha. Em paralelo, as respostas apresentam um panorama das percepções dos agentes sobre a costa das terras do Brasil, onde incluem Pernambuco, a ilha de Santa Catarina, o porto de São Vicente e, naquele momento, o rio de Solís. Depois desse interrogatório, há as movimentações finais do processo com a sentença, que será analisada ainda neste capítulo.

896 AGI, PATRONATO, 41, R.6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 521-523.

Questionário de Rojas apresentado em Ocaña

A última fonte relacionada aos processos de Caboto a ser analisada aqui é datada de 2 de novembro de 1530. Intitulada “*Probanza hecha en Ocaña á petición del capitán Francisco de Rojas...*”, nela consta um questionário composto por 26 itens submetidos ao conhecimento de sete testemunhas: Antonio de Montoya, Fernando Calderón, mestre Juan, Diego García de Celis, Francisco Hogazón, Juan de Junco e Gregorio Caro.

Entre as perguntas relacionadas diretamente com a viagem do piloto maior, na primeira, Rojas menciona as duas partes envolvidas, ele e Caboto, e o conhecimento da armada de Sua Majestade enviada ao descobrimento de Tarsis e Ofir. Na sequência, há uma comparação qualitativa entre eles: “(...) *capitán Francisco de Rojas es hijodalgo de solar conocido; y el dicho Sebastián Caboto es extranjero, y no se sabe quién es, y que es persona inhábil, así para la capitania y gobernación que llevó para la dicha armada (...)*”, além de apresentar os cargos e ofícios que possuía e possui.⁸⁹⁷ Essa forma de apresentação já carrega uma valoração de ambos os indivíduos que é projetado na análise subsequente das testemunhas.

Na quarta questão, Rojas novamente destaca a principal missão incumbida a si, ao capitão general e aos capitães e oficiais reais: “(...) *él más principal preceto que siguiese el viaje y derrota de las dichas provincias Tarsis é Ofir é Cipango é el Cataio Oriental é descubrimiento dellas, y que en defecto del dicho descubrimiento fuese á cargar de especería á Maluco (...)*”.⁸⁹⁸ No entanto, na sétima pergunta, declara que Caboto foi persuadido a mudar a rota por conta de uns portugueses, pois estes não queriam que eles fossem às ilhas de Maluco. Com base nisso, o comandante teria convencido os outros capitães e oficiais reais. Na questão seguinte, informa que tentou convencê-lo a não confiar nos portugueses, pois aquele era um contexto de disputas entre os reinos de Castela e Portugal. Desta forma, a intenção dos rivais peninsulares seria desviá-los da rota das especiarias.

Ao fazer a 12ª pergunta, Rojas declara que, com a intenção de irem ao rio de Solís e abandonar a viagem principal, eles atingiram uma ilha “(...) *que se dice la Bahía de los Patos, que es cerca del dicho Rio de Solís (...)*”, onde teriam como objetivo tomar alguns cristãos para se informarem e os levarem como línguas para aquele rio. Por último, destaca-se a 22ª questão, em que o capitão degredado trata de seu desterro na ilha de Santa Catarina, quando Caboto o “(...) *dejó por esclavo de*

897 AGI, PATRONATO, 41, R.6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 224.

898 *Idem*, p. 224.

un indio principal de aquella tierra, como lo pudiera hacer un turco ó moro enemigo de nuestra santa fé católica á un cristiano, sin tener para ello cabsa ni razón alguna (...).⁸⁹⁹

Destarte, este questionário de Francisco de Rojas busca contrastar sua imagem daquela do capitão Sebastião Caboto. Primeiro, refere-se ao seu extrato social e o seu pertencimento como natural do reino de Castela. Em seguida, não apresenta a função daquele a quem acusa colocando-o como estrangeiro, além de desqualificar suas capacidades para o cargo que ocupou. Em seguida, ao tratar a questão da persuasão do comandante pelos portugueses, no contexto de rivalidades luso-castelhanas, ele insere uma dúvida indireta sobre essa atuação. Nesse episódio, o comandante não teria dado atenção aos alertas de um cidadão castelhano e, por isso, levou toda a expedição a um local que não era seu destino original. Por fim, com o ato de desterro, Rojas compara a atitude de seu chefe com aquela esperada de turcos ou mouros, rivais da cristandade. Assim, enquanto no conjunto das ações explicitadas Rojas sempre se porta como o súdito castelhano ideal, Caboto representa o oposto. Nesse conjunto de ações se estabelecem relações antagônicas: castelhano x estrangeiro; alerta de um fidalgo x piloto influenciado por portugueses; atitude de cristão x atitude de mouro.

Nas respostas de alguns testemunhos, há leituras divergentes sobre o objetivo da viagem apresentado na questão e aquele presente no documento capitulado. Antonio de Montoya produz uma interpretação singular: “(...) *Sebastián Caboto capituló con Su Majestad fué ir en demanda de las islas contenidas en la pregunta, é no las hallando ni descubriendo, llevaba facultad de poder ir á las Islas de Maluco á hacer la carga de su armada de especería (...)*”.⁹⁰⁰ Enquanto a última testemunha, Gregório Caro, contesta os termos apresentados como pertencentes àqueles capitulados entre Caboto e o rei: “(...) *las provisiones que Su Majestad dió á este testigo é á los otros capitanes é oficiales de la dicha armada, decían ser para el descubrimiento de las islas contenidas en la pregunta, porque no hablaban en ir á Maluco (...)*”. Ou seja, ao comparar com a capitulação, Caro comprova a não presença das ilhas de Maluco como um dos objetivos originais da viagem.

Como visto no capítulo anterior, este objetivo nas ilhas das Especiarias somente foi solicitado por real cédula, alguns meses após acordada a capitulação. Assim, Caro demonstra ter se atentado à leitura do documento e complementa seu raciocínio: “(...) *excepto que la capitulación de Su Majestad era é decia que se había ofrescido el dicho Sebastián Caboto de pasar el Estrecho de Magallanes é ir á las islas é tierra quél había descubierto, á la cual dicha capitulación se refiere, etc*”.⁹⁰¹ Portanto, como as ilhas de Maluco seriam uma conquista de Magalhães e depois o objetivo da grande armada enviada

899 *Idem*, p. 228.

900 AGI, PATRONATO, 41, R.6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 229.

901 *Idem*, p. 248.

para lá, comandada por Loáisa, elas não estariam destinadas a outro descobridor. Tal percepção da ausência do arquipélago entre os objetivos demonstra o quanto este agente estava atento à apresentação dos objetivos da armada.

O processo de Rojas é o desenrolar das questões iniciadas desde os documentos produzidos durante a viagem que o contrapõem a Caboto. Ele se coloca como o responsável pelos alertas para o seguimento das diretrizes capituladas entre o comandante e o monarca, que deveriam guiar a armada. Nesse sentido, a alteração da viagem é um dos pontos centrais de suas acusações. Entretanto, ao denunciá-lo, Rojas poupa os outros oficiais reais e pilotos do rei, que referendaram tal ação, e, assim, protegeria seus pares. Por outro lado, o capitão general novamente justifica a mudança de rumo como sendo causada pela perda da nau capitã. Ele pouco expõe as notícias obtidas sobre ouro e prata recebidas desde a escala na feitoria de Pernambuco e aprofundadas depois da chegada à ilha de Santa Catarina. Por fim, os testemunhos não apenas reproduzem e comprovam as informações alegadas nas perguntas dos questionários, mas inserem interpretações próprias sobre as ações ocorridas ali. Nelas, demonstram uma visão menos enviesada no desentendimento entre as partes, além de ampliarem os dados sobre o processo de conhecimento da região do rio de Solís.

Na sequência, comparar-se-á as sentenças dada pelo Conselho de Índias nesses pleitos em que Caboto esteve envolvido. Serão analisadas como as alegações das partes envolvidas foram julgadas pelos magistrados, tendo por foco a questão do desvio da armada e a ida ao espaço platino.

5.2.8 As Sentenças

As sentenças de primeira instância e definitivas, proferidas pelos senhores do Conselho de Índias na conclusão dos processos movidos por Catalina Vázquez, Francisco de Rojas e pelo fiscal Juan Villalobos, foram analisadas em conjunto. Aquelas de primeira instância datam de meados de 1531, exceto a referente ao processo movido pelo fiscal do rei – de fevereiro de 1532 –, e as sentenças definitivas pertencem ao primeiro quarto de 1532. Verificou-se as posições tomadas pelos juízes acerca do desvio do itinerário inicial e a ida ao novo destino, argumentos produzidos pela acusação e justificados pela defesa, bem como a decisão do conselho referente ao conteúdo geral.

A primeira sentença proferida ocorreu no processo movido por Rojas, em 02 de maio de 1531, na vila de Ocaña. De acordo com o documento, o acusador provou sua denúncia e demanda, enquanto o acusado não provou suas exceções e defesas. Assim, Caboto foi condenado ao desterro dos reinos de Carlos V por um ano, a ser cumprido em uma ilha assinalada. A Rojas, o réu foi condenado a pagar a quantia de 100 ducados de ouro pela ofensa e dano causados, além dos bens perdidos na viagem. Assinam o documento o dr. Beltrán, o licenciado Juárez Carvajal e o dr. Bernal.

No dia 11, Rojas suplicou dessa decisão alegando ter sido preso numa ilha inabitável com gente que come carne humana, onde quase morreu e foi comido pelas “gentes e feras locais”. Assim, clama pelo mesmo gênero de pena atribuído a sua pessoa e o pagamento de mais de 20 mil ducados de dano. Após nove meses, no dia 01 de fevereiro de 1532, em Medina del Campo, a sentença é confirmada. O desterro passa de um para dois anos e deve ser cumprido em Orã, norte de África, onde Caboto servirá ao rei a seu próprio custo, além do dever de pagar 20 mil maravedis ao acusador. Ao final do documento, aparecem as mesmas três rubricas dos senhores indicados acima acrescidas de outra, pertencente ao licenciado Mercado de Peñalosa.⁹⁰²

A segunda sentença de Caboto deu-se no processo movido por Catalina Vázquez, em 04 de julho de 1531, na cidade de Ávila. Segundo o documento, o réu é considerado possuidor de culpa e, portanto, deve cumprir desterro de um ano em ilha assinalada, após 60 dias do desterro a que foi condenado no processo com Rojas. Também deve pagar 40 mil maravedis a Isabel Méndez e Francisca Méndez devido às perdas e danos ocasionadas pela morte de seus irmãos Martín e Hernán. Assinam o documento o conde García Manrique, o dr, Beltrán, o licenciado Juan Fernández Carvajal e o dr. Bernal. Após Caboto suplicar contra essa decisão, a sentença foi confirmada em 01 de fevereiro de 1532, em Medina del Campo. Quanto ao desterro de um ano, indica-se também o seu cumprido em Orã, que, em conjunto com a decisão proferida no pleito com Rojas, passa a totalizar dois anos. Ao final do documento, constam as assinaturas anteriores e mais a de Juan Mercado de Peñalosa.⁹⁰³

A última das sentenças a envolver o piloto maior de Carlos V foi emitida em 04 de fevereiro de 1532, em Medina del Campo. Tratava-se de sua disputa judicial com o fiscal Villalobos. Segundo o documento, por “alguma culpa” cabida a Caboto, sua pena é o tempo em que esteve preso e detido, além de pagar as custas dessa instância. Há rubricas pertencentes ao conde dom García Manrique, ao dr. Beltán, ao dr. Juárez de Carvajal, ao dr. Bernal e ao licenciado Mercado de Peñalosa. Na suplicação, o fiscal contesta o fato de o processo não estar concluso e nem em estado definitivo. Segundo ele, o réu se afirmava sábio e esperto nas coisas do mar, da guerra e de governo e “(...) *se ingerió é ofreció á Su Majestad á descubrir las islas de Tarsis, Ofir y Cipango y el Cataio Oriental, do [donde] dijo que había especería (...)*”. Assim, alega que o rei concedeu licença para ele armar e seguir tal descobrimento, mas Caboto não seguiu as instruções mandadas e por sua imperícia e má providência, perdeu-se tudo inclusive algumas pessoas. Entre os motivos alegados para aumento da condenação, o fiscal afirma que o réu “(...) *sabía las dichas islas de la Especería é que las descubriría, é hoy día no*

902 AGI, PATRONATO, 41, R.6; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908,p. 545.

903 AGI, PATRONATO, 41, R.4; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908,p. 474-475.

sabe dar razón donde están las dichas islas que se ofreció á descubrir, y esta fué la cabsa porque torció el viaje y fingió inconvenientes é necesidades para no seguir el dicho viaje (...).⁹⁰⁴ Esse é um argumento interesse, pois demonstra como a concepção geográfica do piloto, em 1532, não localizava os destinos que propusera buscar em 1525.

Após a suplicação do fiscal, Sebastião Rodrigues, representante do réu, o contradiz ao alegar que as questões a influírem nas mudanças ocorridas ao longo da viagem se deram não por inabilidade do piloto maior, mas ocorreram graças a casos fortuitos. No dia 2 de março de 1532, a sentença confirmatória é pronunciada no Conselho de Índias. Mesmo com os agravos e pedido de revisão, a anterior é confirmada “em todo e por todo”, como nela se contém. Ao final, os mesmos membros do conselho real que proferiram a primeira sentença assinam o documento.

Nessas três sentenças emitidas, Caboto foi condenado. Entretanto, no pleito com o fiscal, a pena foi menor. Quanto ao seu teor, seja de primeira instância ou definitiva, não apresentam uma condenação específica ao redirecionamento da expedição, pois não entram no mérito de estabelecer se foi uma decisão pessoal ou o produto de um consenso com os oficiais e capitães reais. Neste caso, o pronunciamento desse ponto específico implicaria no fornecimento de uma brecha para que ocorressem novas acusações direcionadas a esses indivíduos. Em resumo, as decisões são genéricas e não esmiúçam os pontos divergentes entre as partes nos diferentes pleitos. Elas tendem mais a recompensar os acusadores pelos seus danos individuais sofridos ao longo da viagem, como as mortes dos irmãos Méndez e as prisões e o desterro de Rojas, do que estabelecer uma condenação voltada a julgar minuciosamente todas as acusações descritas nos processos, como o caso da alteração do itinerário e a ida a um destino não especificado no documento capitulado com o rei.

No entanto, mesmo diante dessa ausência, as contestações formuladas pelos agentes acusadores são interessantes. Entre as suplicações à sentença de primeira instância, aquela apresentada pelo fiscal Villalobos parte de uma perspectiva interessante: Caboto realizou uma expedição rumo às ilhas de Tarsis, Ofir, Cipango, além do Cataio Oriental, mas, ao ser perguntado, em 1532, afirma não saber seu local exato. O que leva a um questionamento de seu conhecimento anterior sobre aquelas localidades. Assim, caso não ocorresse o redirecionamento de sua armada ao rio de Solís, o descobrimento daqueles destinos originais seria uma ação incerta, mesmo com a utilização das informações presentes no mapa de Robert Throne (1527).⁹⁰⁵ Outro súdito da monarquia hispânica, Cirstóvão Colombo, como demonstrou Edmundo O’Goman ao comentar sobre sua carta escrita ao Papa, em 1502, afirmou ter

904 AGI, PATRONATO, 41, R.7; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. II. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908,p. 215.

905 Verificar o terceiro capítulo dessa tese e também o artigo: Juan Gil Fernández. “Las islas de la India”. *Cuadernos del CEMYR*, Nº3, (Ejemplar dedicado a: Los Universos insulares), 1995, pp. 157-176.

encontrado Tarsis, Ofir, Cipango e outras ilhas na sua viagem às Antilhas.⁹⁰⁶ Caboto utilizaria a mesma estratégia? Tal incerteza no destino original seria outro fator a contribuir em sua decisão de alterar o rumo de sua armada: explorar uma região próxima e com informações recentes no lugar de buscar ilhas das quais não sabia exatamente onde estariam localizadas. Somou-se a isso a notícia do desbaratamento da armada de Loáisa, no estreito de Magalhães, que acrescentava outros riscos caso seguisse ao destino original.

As interpretações sobre o desvio da viagem de Caboto – e também de Diego García, nos processos analisados acima, diferem daquela utilizada na diplomacia do reino de Castela. Como será estudado no tópico seguinte, ao tratar com seu rival ibérico, a Coroa dotou as viagens que exploraram o rio da Prata com um sentido diverso daquele presente nesses processos.

5.3 AS EXPEDIÇÕES DE CABOTO E GARCÍA E OS PLANOS IBÉRICOS DE COLONIZAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL

Diferente dos discursos presentes nos processos envolvendo Caboto que tramitaram no Conselho de Índias, no âmbito da diplomacia ibérica, sua viagem junto a de Diego García foram exploradas com um sentido diverso. A exploração do espaço platino suscitou os primeiros embates envolvendo as coroas ibéricas, que marcaria a tônica de suas relações e a busca por estabelecer suas fronteiras nesse novo espaço.⁹⁰⁷

Nesse sentido, a passagem das armadas de Carlos V pela costa ocidental da América do Sul, entre os anos de 1526 e 1530, serviu como parte de uma narrativa histórica para assegurar a posse da região do rio de Solís. Assim, em resposta à atitude portuguesa de enviar a expedição de Martim Afonso de Souza para ocupar as terras do Brasil e explorar o rio da Prata em busca das riquezas recém-noticiadas pelas viagens de seus súditos, os reis de Castela, Carlos V e sua mãe Joana, junto ao Conselho de Índias utilizaram as recentes expedições, além da viagem de Solís, para defender seu direito àquela área e, conseqüentemente, garantir sua posse.

Essas reivindicações se originam nas missivas trocadas entre os soberanos e seu representante diplomático em Lisboa, o embaixador Lope Hurtado de Mendonça.⁹⁰⁸ Desde a escala dos emissários de Caboto em Lisboa, em 1528 – como visto no capítulo anterior, houve uma mobilização do reino luso

906 Cf. Edmundo O’Gorman. *A Invenção da América: reflexão a respeito da estrutura histórica do Novo Mundo e do sentido do seu dever*. Tradução de Ana Maria Martinez Corrêa e Manoel Lelo Bellotto. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, p.141-142.

907 Para um panorama das relações entre os reinos de Portugal e Castela na construção de seus espaços coloniais e o estabelecimento de suas fronteiras na América colonial, ver: Fernanda Sposito; Carlos Vilardaga. “Fronteiras nas Américas: alianças, identidades e conflitos (séculos XVI a XVIII). In: Jorge Cañizares-esguerra; Luiz Estevam de O. Fernandes. Maria Cristina Bohn Martins (org.). *As Américas na Primeira Modernidade (1492-1750)*. Vol. 2. Curitiba: Editora Prismas, 2018, pp.51-99.

em organizar uma armada para averiguar a origem dessas riquezas minerais. Em 1530, tal movimento se acirrou com as notícias remetidas por seu embaixador, Simão Affonso, em Sevilha, em sua carta ao rei dom João III:

(...) esta somana chegou aqui hu[m] piloto e capitão que era hydo a descobrir terra o qual se chama Gabote piloto mor destes reinos e he ho que ma[n]dou o navio que veo ter a Lixboa agora ha dous anos que trazia nova de hua tera descuberta polo rio Pereuái que dezião ser de muito ouro e prata, elle veo muy desbaratado e pobre por q[ue] dize[m] que não tras ouro ne[m] prata ne[m] cousa algua de proveito aos armadores e de duze[n]tos home[n]s que leouo não tras vyte que todo los outros dize[m] que la ficarão mortos hu[n]s de trabalho e fome outros de guera q[ue] cos mouros tiverão por q[ue] as frechadas dize[m] q[ue] matarão muitos deles e lhe desfizerão hua fortaleza de madeyra que la tinhão feyta, de maneira que elles vem mal co[n]tetes e o piloto está presso e dize[m] que quere[m] ma[n]dar á corte ver o q[ue] ma[n]dão q[ue] se dele faça, o q[ue] disto pude saber e se aqui pobrica ayda que mui paso he que na terra que dezião ter descuberto não deixam nenhum requado saluo a ge[n]te morta e o gasto perdido. Dize[m] com tudo estes homes que vierão que a terra he de muita prata e ouro e a cauza perq. não traze[m] nada he segundo dize[m] per que o capitão os não quis deixar tractar e taobem porque os mouros os e[n]ganarão e se alavantarão co[n]treles (...) ⁹⁰⁹

A primeira questão tratada pelo embaixador português é sobre o sentido da viagem de Caboto: ir “a descobrir terra”, o qual não contempla seu destino original rumo às ilhas míticas a serem descobertas ou mesmo sua escala em Maluco, no oceano Pacífico. Em consequência, não é atribuído à sua armada a realização de um desvio. O foco de Simão Affonso são as grandes notícias das riquezas existentes nas terras do rio “Pereuái [Paraguai]” e as ações da armada castelhana naquele local. A passagem de Roger Barlow e Fernando Calderón, emissários de Caboto, pela cidade de Lisboa, em 1528, é lembrada. Na sequência, comenta sobre a chegada do navegador a Sevilha. Segundo suas informações, ele estaria em estado lastimável, sem as riquezas da terra e com várias baixas na tripulação devido aos conflitos com os “mouros”, uma forma genérica de chamar os indígenas americanos, que teriam “desfeito” a fortaleza de madeira construída no local.

Essa destruição do estabelecimento de apoio às viagens castelhanas rio Paraná acima em busca das riquezas possibilitava uma oportunidade interessante. Diante do estado de “deserto” daquela terra, o embaixador aconselha, então, o rei dom João III:

(...) disto podera V.A. crer o que lhe parecer, da terra ficar deserta não tenha duvida o rio dize[m] que he mui grande e alto e muito largo, na e[n]trada se V.A. ouer por seu seruiço ma[n]dar la agora o podera fazer, porq[ue] esta ge[n]te apartase muito donde não ve dr.º, e se acerqua disto poder ao dia[n]te saber mais particularidades escreverei a V.A., nosso s[e]n[ho]r a

908 Em sua dissertação de mestrado, Raphael H. D. Barroso procurou as relações diplomáticas entre o reino de Portugal e Roma, por meio dos embaixadores portugueses. Nesse sentido, ele utilizou muitas das considerações existentes nas missivas do embaixador espanhol Lope Hurtado de Mendoza. O que demonstra o grau de imersão e interpretação que possuía desses agentes do reino luso. Cf. Rafael Henrique Dias Barroso. *Diplomacia e Negócios da Fé: a ação dos embaixadores portugueses na Cúria romana (1513-1557)*. Dissertação (mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021 (versão corrigida, 2022).

909 Arquivo Nacional da Torre do Tombo, PT/TT/CC/1/45/90; transcrito em: Francisco Adolfo Varnhagen. *Historia Geral do Brazil*. Tomo Primeiro. Rio de Janeiro: Caza de E. e H. Laemmert, 1854, p.439.

vida e real estado de V.A. co[n]serve e acrece[n]te per muitos anos, de Sevilha ha ij dAgosto de 1530 – Simão, doctor.⁹¹⁰

Portanto, esse seria o momento ideal para o envio de uma nova armada ao espaço platino. Neste conselho, o embaixador não cogita a posição dessa nova terra diante dos limites estabelecidos no Tratado de Tordesilhas (1494), nem mesmo para justificar sua posse, algo comum na documentação castelhana contemporânea. O envio imediato de uma armada objetivava aproveitar seu estado de abandono e buscar-se-ia explorar as riquezas mencionadas anteriormente. Portanto, as informações provindas das viagens de Caboto e García foram um dos elementos contributivos para a organização da viagem que Martim Afonso de Souza empreenderia, em 1532, às terras da costa oriental da América do Sul.

Segundo Junia Ferreira Furtado, entre os objetivos do capitão português estaria a expulsão dos piratas, principalmente os franceses, e a exploração da geografia local e das novas terras. Este último contemplaria o descobrimento de alguns rios, as vias de penetração para atingir as riquezas metalíferas no interior do Brasil, na altura e proximidade daquelas terras encontradas no Peru.⁹¹¹ Como motivador desta expedição, Rolando A. Laguarda Trias destaca que, a partir dos informes dos tripulantes da caravela de Fernando Calderón e de Roger Barlow, em Lisboa, no ano de 1528, a Corte portuguesa decidiu enviar uma armada ao rio da Prata. Os preparativos foram iniciados e se concretizaram no momento do regresso de Caboto a Sevilha.⁹¹²

A partir dessa movimentação na corte portuguesa, o embaixador castelhano em Lisboa, Lope Hurtado, entrou em contato com seus senhores para repassar essas informações e, na sequência, intermediar as contestações surgidas. O conjunto de suas cartas foram produzidas principalmente entre 20 de agosto de 1530 até 10 de setembro de 1531. Em 12 de outubro de 1530, ele fez o primeiro alerta secreto de que a armada de Martim Afonso, enviada a descobrir a costa do Brasil, também iria a “(...) *descubrir o Río de Solís ó de la Plata que acá llaman (...)*”.⁹¹³ Na sequência, depois que os companheiros de Caboto afirmaram que o dito rio estava na demarcação “destes reinos e a terra tinha importância”, Hurtado solicitou uma averiguação do Conselho de Índias sobre um possível prejuízo ao seu soberano.

910 *Idem. Ibidem.*

911 Junia Ferreira Furtado. “Martim Afonso de Souza: vida e morte entre Portugal, Brasil e Índia” In: Junia Ferreira Furtado (org). *O Testamento de Martim Afonso de Souza e de Dona Ana Pimentel no Acervo do Setor de Obras Raras da UFMG*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2015, p. 34.

912 Rolando A. Laguarda Trias. “A Expedição de Sebastião Caboto”. In: Max Justo Guedes (coord.). *História Naval Brasileira*. Volume Primeiro. Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, p.332.

913 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. I. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908,p. 183.

Em 15 de novembro, os conselheiros o respondem alegando que o rio de Solís ou da Prata foi descoberto desde a época de Fernando, o Católico, por Juan Díaz de Solís, chamado erroneamente no documento de Alonso, e “(...) *después por el capitán Diego García y después por el capitán Sebastián Caboto y por el mismo Diego García con armadas de V.M., los cuales repararon y poblaron allí como en tierra de V.M. (...)*”.⁹¹⁴ Essa descrição histórica reinterpreta o sentido das armadas enviadas por Castela e se ocultam seus destinos originais, que eram a busca do estreito americano por Solís e a ida às ilhas de Maluco e ao Pacífico por Caboto e García, em prol do reforço de uma precedência naquele espaço. Além disso, imputam uma ideia de “povoamento”, ligada à fundação do forte de *Sancti Spiritus*, às realizações de seus súditos. Outro objetivo não condizente com o realizado na expedição, pois o forte era a base de apoio para as embarcações de Caboto e García atingirem as riquezas minerais localizadas no rio Paraguai. No entanto, é evidente que o efeito secundário da implantação e permanência no local gerou uma relação com os vizinhos indígenas e o trato com a terra, ou seja, consequências do estabelecimento ali.

De volta à resposta dos conselheiros, eles afirmam que, após mais de três anos das duas armadas naquela terra, os armadores do capitão veneziano recusaram uma proposta de retorno para lá sob justificativa de ser uma terra inútil e sem proveito. Entretanto, divergindo de tal opinião, os membros do conselho alegam ser uma posição prejudicial ao serviço de V.M. e à autoridade da Coroa “(...) *que en cosa descubierta por vuestros súbditos y capitanes y poseída tantos años y comenzada á poblar en nombre de V.M., y estando, como es notorio que está, la dicha tierra en la demarcación de Castilla, tienten ni presumen agora las gentes ni armadas del Serenísimo Rey de Portugal de ir á ellas (...)*”.⁹¹⁵ Assim, defendem a manutenção daquelas terras ao se basearem em três argumentos principais: a antiguidade de seu descobrimento e posse; o início de seu povoamento (devido especialmente a ação de Caboto e seu o forte); e sua posição dentro do hemisfério castelhano, segundo o meridiano estabelecido em Tordesilhas (1494) e aprimorado com o antimeridiano acordado em Saragoça (1529).

Assim, diante da ida de armadas do rei português ao rio de Solís, os conselheiros defenderam a ida do comendador Miguel de Herrera, alcaide de Pamplona, e que ele se encarregasse da “(...) *conquista, descubrimiento y población de aquella Provincia (...)*”.⁹¹⁶ Nesse projeto de uma nova armada, o rio de Solís ou da Prata é entendido enquanto uma região de destino específica, pois, diferentemente das descrições anteriores, agora sua menção no texto não se encontra mais vinculada às terras do Brasil, como nos casos anteriores. Isso demonstra a relevância adquirida por tal localidade nos

914 *Idem. Ibidem.*

915 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. I. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 183.

916 *Idem*, p. 184.

planos da monarquia hispânica, em seu projeto de expansão na América do Sul. Ainda se mantém o objetivo de “descobrimento”, mesmo com as explorações e os dados provenientes das viagens de Caboto e García. Além disso, como será visto nas capitulações de 1534, essa ação não constará mais como um dos objetivos principais da armada de Pedro de Mendoza, um dos súditos de Carlos V nomeado para a governança do rio da Prata. Portanto, a ideia do descobrimento do local passará a estar vinculado principalmente a Solís, no caso do estuário, e de Caboto para o rio Paraná.

Em resposta a estas consultas do Conselho de Índias, o imperador determina que, antes do envio do alcaide Miguel de Herrera, é conveniente procurar o monarca português, por meio do embaixador Lopo Hurtado, e explicar-lhe que “este descobrimento [do rio de Solís]” fora feito por suas armadas e seus súditos em área localizada dentro de sua demarcação. Portanto, semelhante ao seu aviso para seus súditos não irem em terras localizadas dentro da demarcação portuguesa, Carlos V solicita ao rei João III o não envio de uma armada ao descobrimento do mencionado rio e nem à outra terra situada na demarcação castelhana. Na sequência, alerta aos seus oficiais que, caso a armada a ser comandada por Miguel de Herrera estivesse sendo planejada apenas como uma resposta àquela planejada pelo reino vizinho, ela não seria necessária. Por outro lado, se entendessem ser conveniente povoar aquela terra, deveriam prosseguir no *asiento* ou capitulação.

O ano de 1531 é marcado por diversas comunicações de Hurtado com os monarcas e os membros do Conselho de Índias sobre os recentes acontecimentos na corte portuguesa, em Lisboa. Um dos pontos tratados em suas missivas se refere ao recrutamento de homens que estiveram na costa da terra do Brasil, como o caso de Gonçalo de Acosta e Enrique Montes, que participaram das expedições de Caboto e García. Com isso, havia uma grande preocupação de que as armadas saídas dali estivessem destinadas à busca das potenciais riquezas, em ouro e prata, existentes no espaço platino. Neste contexto, ocorreu o envio do requerimento de Carlos V a dom João III, recebido na cidade portuguesa de Cintra, em 27 de maio de 1531.

O embaixador castelhano inicia informando ser o representante do monarca para com o rei português e, logo em seguida, incita a memória dos que obtiveram notícias da navegação no Mar Oceano, e prossegue afirmando que:

(...) en vida de los Reyes catholicos el Rio de Solís que assy bien se llama el Rio de la plata fue descubierto por Joan de Solís capitán del Rey catholico padre y ahuelo de sus magestades y despues fue al dicho Rio de Solís y de la plata Diego García capitán de su magestad con gente y armada suya como cosa que estaua descubierta y posseya en nombre de la corona Real y de los Reynos de Castilla y assi missmo aporto al dicho Rio en la missma sazón que fue en el año de mill y quinientos y veynte y seys años Sebastian Caboto capitán de sus magestades y assi missmo sabe su alteza y es verdad que los dichos capitanes Sebastian Caboto y Diego García y los oficiales y gentes de las dichas armadas de su magestad estuuieron por tiempo y espacio de tres años continuos y mas tiempo en el dicho Rio de Solís y de la plata y en los Ríos de

paraguay y parana y las tierras adentro posseyendo lo todo en nombre de su magestad y de la corona Real de Castilla y hizieron una fortaleza en la dicha tierra y constrenidos de necesidad de mantenimientos y por la mucha gente que se les auia muerto acordaron de venir de los dichos dos capitanes con alguna de la gente que les quedo a ynformar a su magestad de lo sucedido en el dicho viage y poblaci3n de los dichos R3os y tierras para que continuando la dicha possession mandasse su magestad embiar nueua armada y gente para la dicha poblaci3n.⁹¹⁷

Ao seguir as referências hist3ricas apresentadas pelo Conselho de 3ndias, Carlos V reproduz a narrativa de que Juan D3az de Sol3s descobriu o rio que passou a levar seu nome, nos tempos de Fernando, o Cat3lico (1516). Depois, informa que Diego Garc3a e Sebasti3o Caboto, em 1526, foram 3quele local, “descoberto e possu3do” pelo seu soberano, e permaneceram por tr3s anos nos rios Paran3 e Paraguai, al3m das terras adentro. Tudo fora possu3do em nome do monarca de Castela, al3m da constru3o de uma fortaleza. No entanto, pela falta de mantimentos, os n3meros de mortos, e a necessidade de repassar as novidades ao rei, decidiram retornar 3 pen3nsula Ib3rica. Ali informaram da situa3o naqueles rios e terras para que prosseguissem sua posse com o envio de uma nova armada e novos povoadores.

Esse resumo dos feitos das expedi3es das armadas castelhanas no rio da Prata oculta deliberadamente o sentido original das viagens ocorridas at3 ali. A destina3o original estabelecida na capitula3o de Caboto e complementadas nas reais c3dulas, as ilhas de Tarsis e Ofir e Maluco no oceano Pac3fico, sequer s3o mencionadas. Desta forma, para garantir a posse da nova regi3o a ser integrada 3 monarquia hisp3nica nas 3ndias Ocidentais, 3 reproduzida uma narrativa sem conter os prop3sitos iniciais que moveram aqueles navegadores, que posteriormente ali passaram. Esse texto n3o contempla o equ3voco de Sol3s, ao confundir o estu3rio do rio da Prata com o estreito de acesso ao Mar do Sul, e nem as not3cias das riquezas da terra e a conseq3ente press3o para que se dirigissem a elas feita pelos degradados das armadas de Sol3s e Lo3isa ou portugueses, que viviam na regi3o da ilha de Santa Catarina ou no porto de S3o Vicente. Eles foram fundamentais nas orienta3es do novo rumo e nas decis3es tomadas por Caboto e Garc3a em explorar o interior daquele rio e averiguar suas riquezas.

Portanto, no plano diplom3tico estabelecido com seu vizinho ib3rico, o reino de Castela utilizou um discurso que n3o contemplou as a3es aut3nomas dos capit3es de suas armadas no descobrimento e explora3o dessa regi3o da Am3rica do Sul – contrariando o que fora previamente acordado nas capitula3es com os monarcas. De forma diversa, o discurso apresentado transmite a ideia da exist3ncia de um plano regular de descobrimento e coloniza3o implementado por seus monarcas para tal localidade desde seu descobrimento, em 1516, por Juan D3az de Sol3s. Ao estabelecer a ideia de um controle real sobre suas as armadas, rotas e destinos, usado para legitimar a posse, n3o seria prudente

917 Gaspar Garc3a Vi3as. *Colecci3n de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Tomo 10. Doc. 541.

apresentar as expedições de Caboto e García como desviadas de seu objetivo original. Isso poderia contribuir com o questionamento internacional da situação daquelas localidades. Assim, optou-se por uma narrativa em que aquelas armadas são tratadas como parte dos esforços históricos da monarquia em garantir o controle da região do rio da Prata.

A construção desse discurso está, portanto, intimamente ligado à construção do espaço platino nos domínios do hemisfério hispânico. Com a exploração autônoma de seus capitães, a tomada de consciência sobre sua importância, e, em menos de dez anos, ele deixou de ser apenas um nome solitário na costa das terras do Brasil e se tornou uma região autônoma a ser reivindicada por Castela.

Essa nova posição para aquele espaço não se limitou apenas à relação diplomática com os portugueses, mas manteve-se presente na capitulação estabelecida com Pedro de Mendoza e ganhou contornos particulares na nova solicitação de Caboto. Ele se colocava como descobridor da nova área, mas ainda estava de olho nos descobrimentos no Pacífico não realizados na primeira viagem.

5.3.1 A conquista do Peru e a ocupação ibérica da América do Sul (década de 1530)

No início da década de 1530, o conhecimento da região platina, proveniente das expedições de Caboto e García, somou-se às novidades trazidas do reino do Peru por Francisco Pizarro. Paralelamente, abandonaram-se as expectativas de conquista e posse do arquipélago de Maluco em consequência do Tratado de Saragoça (22 de abril de 1529), assinado entre o reino de Castela e o reino de Portugal. Neste novo cenário, emergiu um interesse pela América do Sul, pois apenas sua parte noroeste estava ocupada por colonos da monarquia hispânica, na governação da Terra Firme.

Neste contexto das disputas ibéricas das áreas remanescentes, como visto previamente, a diplomacia castelhana utilizou a figura de seus dois capitães gerais e suas respectivas expedições para criar sua narrativa de validação de sua posse da região do rio da Prata. Esta prática foi repetida em outros documentos coevos, como o caso específico presente no memorial de Caboto (entre 1530 e 1531) e na capitulação de Pedro de Mendoza (1534).

5.3.2 O memorial de Caboto e seu interesse no Pacífico e no espaço platino

Após retornar ao reino de Castela e durante o enfrentamento dos processos judiciais decorrentes de sua expedição ultramarina, Caboto apresentou um memorial contendo uma nova proposta de capitulação a Carlos V.⁹¹⁸ Ele teria sido produzido entre 1530 e 1531, em razão da partida da nova expedição ter que ocorrer em fins de agosto ou início de setembro de 1532, além do tempo gasto na

918 AGI, PATRONATO, 41, R.5; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. I. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 475-480.

construção das embarcações. Medina especifica como sendo em março de 1531 a provável data de feitura do memorial, pois alega ser o momento em que os processos movidos por Francisco de Rojas e das filhas de Catalina Vázquez e a sentença do processo deste estavam pendentes.⁹¹⁹ A nova expedição seria composta por três navios – um de 100 toneladas – e outros dois de 60 toneladas cada.

Segundo o documento, o piloto maior se propunha a fazer “(...) *el descubrimiento de Tarsis é Ofir y el Catayo Oriental, Cipango, los Lecuos é Sendios é Rumios y la Grand Tartaria, é otras cualesquier tierras firmes é islas que estuvieren dentro de los límites é demarcación de Su Majestad* (...). Sua intenção seria realizar uma nova viagem de descobrimento aos mesmos destinos da capitulação de 1526, situados no oceano Pacífico, com o acréscimo de outros quatro. No entanto, faz uma ressalva quanto a permissão para atingir quaisquer outras áreas não descobertas, situadas no hemisfério hispânico, conforme estabelecido no Tratado de Tordesilhas (1494). Tal proposição torna ainda mais explícita a possibilidade do seu estabelecimento em locais não nomeados no documento, pois a capitulação de 1525 já permitia essa ação, mas não a inseria junto a sua introdução, essa possibilidade era um complemento presente em um item subsequente.

Na sequência do documento, as ações a serem realizadas nessas terras são apresentadas: “(...) *rescatar y contratar, así oro como plata, piedras preciosas, especería é droguería, sedas, brocados, é cualesquier otras cosas de valor que en las dichas tierras firmes é islas hallare* (...)” Novamente, o conteúdo assemelha-se àquele feito em 1525. Em relação ao itinerário, consta que a expedição passará: “(...) *por el Estrecho de Magallanes, que llaman de Todos Santos, ó por cualquier otra parte que el dicho Sebastián Caboto quisiere y le pareciere que convenga al servicio de Su Majestad* (...)”⁹²⁰. Junto a informação sobre a passagem pelo estreito, localizado no sul da América, é novamente mencionada a possível utilização de outros caminhos a depender do piloto.

Em comparação com a capitulação de 1525, as mudanças inseridas visam a prevenção de possíveis punições consequentes de uma alteração do objetivo principal. Trata-se, evidentemente, de um efeito direto de sua experiência anterior, quando se propôs a ir ao descobrimento de ilhas localizadas no Pacífico, mas acabou por atingir a região do rio da Prata. Desta forma, a inserção dessas ressalvas quanto ao destino, itinerário e bens a serem comercializados resultam em uma permissão genérica em que o capitão general poderia: explorar quaisquer áreas não reclamadas por outros descobridores ou conquistadores castelhanos; escolher a via que preferisse; ou ainda explorar produtos

919 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. I. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 320.

920 AGI, PATRONATO, 41, R.5; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. I. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ., 1908, p. 475.

ou riquezas que melhor o conviessem. Essas medidas trariam ainda mais autonomia e poder ao capitão da armada em relação aos compromissos gerados com a Coroa.

Em relação à proteção de terras já descobertas no além-mar, dois itens, localizados na parte final, solicitam que o soberano reconheça os reclames ligados à viagem que realizou ao rio da Prata. O primeiro trata dos seus alegados direitos de descobrimento do rio Paraná:

Item, que si la capitulación que Su Majestad trata con el Adelantado de Canaria sobre la conquista del grand Río de Paraná, que el dicho Sebastián Caboto descubrió, hobiere efecto, ó con cualquier otra persona, que Su Majestad le haga merced al dicho Sebastián Caboto, en remuneración de los trabajos que pasó en el dicho viaje, de veinte leguas de tierra, con sus montes, ríos, aguas estantes y manantes, é indios é jurisdicción, las cuales sean para él y para sus herederos é subcesores y las tome el dicho Sebastián Caboto en la parte que las quisiere después de haber tomado el Adelantado ó cualquier otra persona que llevare la conquista del dicho río para sí las que Su Majestad le mandar dar, de manera que sea el dicho Sebastián Caboto la segunda persona en el coger.⁹²¹

Ao se colocar como o descobridor do rio Paraná, o veneziano afirma ter passado por vários trabalhos durante sua viagem. Sendo assim, solicita a concessão de uma mercê referente a um trecho de 20 léguas de terra, após ser retirada a primeira parte destinada ao novo conquistador enviado pelo monarca. Desta forma, sua justificativa a esse pedido é porque esta área foi incluída no hemisfério hispânico graças aos seus esforços para o início de sua conquista. Portanto, mesmo sendo direcionada a outro súdito, Caboto ainda reclama o direito a uma parte do espaço platino, graças aos seus esforços anteriores empregados ali. Esse discurso de descobrimento do rio Paraná seria repetido pouco mais de uma década depois, em seu mapa-múndi.

Caboto como o descobridor do rio Paraná em seu mapa-múndi (1544)

Pouco mais de dez anos depois, a tábula prima do mapa-múndi de 1544, produzido pelo piloto maior de Carlos V, reuniu um conjunto de citações explicativas enumeradas ao longo da representação do mundo. O item de número sete trata especificamente da região platina:

Nº7. Lllaman los Indios á este gran Río, el Río Huruai, en castellano, el Río de la Plata. Toman este nombre del Río Huruai, el qual es un Río muy caudaloso, que entra en el gran Río de Parana. Descubriólo Joan Diaz de Solis, piloto mayor de los catholicas reyes de gloriosa memoria; y descubrió hasta una isla, que el dicho Joan Diaz puso nombre la isla Martin Garcia, porque en ella enterró un marinero, que se decia Martin Garcia; la qual dicha isla está obra de treynta leguas arriba de la boca deste Río; y costele bien caro el dicho descubrimiento, porque los Yndios de la dicha tierra lo mataron y lo comieron. Y despues passados muchos annos lo bolvió á hallar Sebastian Caboto, Capitan y Piloto Mayor de S.C.C.M. del Imperador don Carlos, quinto deste nombre y Rey, nuestro sennor, el qual yva por Capitan general de una armada que su majestad mandó hazer para el descubrimiento de Tarsis y Ofir y Catayo oriental; el qual dicho capitan Sebastian Caboto vino á este río por caso fortuito, porque la nao capitana, en que yva, se le perdió, y visto que no podia seguir el dicho su viaje, acordó de descubrir con la gente que llevaba el dicho río, vista la grandisima relacion

921 *Idem*, p. 478 e 479.

*que los Indios de la tierra le dieron de la grandisima riqueza de oro y plata, que en la dicha tierra avia; y no sin grandisimo trabajo y hambre y peligros, así de su persona como de los que con el iban. Y procuró el dicho capitan de hacer cerca del dicho rio algunas poblaciones de la gente que llevó de España.*⁹²²

Em sua explicação, Caboto apresenta as variações toponímicas do rio da Prata, que incluem os rios Huruay e Paraná. Na sequência, comenta sobre a chegada de Juan Díaz de Solís à região, o descobrimento da ilha de Martín Garcia e o falecimento daquele capitão causado pelo embate com os índios locais e, na sequência, discorre sobre sua armada cujo objetivo original eram as ilhas de Tarsis, Ofir e o Cataio Oriental. Não menciona a ilha de Cipango, também inclusa como destino, de acordo com a capitulação de 1525. Em seguida, justifica-se não ter atingido estas localidades pela perda da nau capitã. Portanto, esse “caso fortuito” o impediu de prosseguir com os planos acertados previamente em Castela e o levou a fazer um acordo com a tripulação para seguir pelo rio da Prata. Local onde, segundo as informações dos nativos, existiria uma enorme riqueza em ouro e prata. Por fim, cita os estabelecimentos populacionais criados por ele nessa região.

Assim, a legenda explicativa sobre o espaço platino, apesar de mencionar algumas ações de Juan Díaz de Solís, está diretamente ligada às suas ações empreendidas ali, bem como suas justificativas para o rompimento do acordo real e sua ida até ali. Destaca-se ainda que as ações realizadas na região pela expedição de Pedro de Mendoza (1535-1537), ocorridas sete anos antes da produção do exemplar cartográfico, estão ausentes. Não existe menção textual ou imagética a fundação da primitiva Buenos Aires (1536). Com isso, o navegador veneziano se vincula novamente à imagem de descobridor do rio Paraná, um continuador da iniciativa de reconhecimento de Solís pelo rio da Prata, colocando-se também como seu primeiro colonizador por ter construído o forte de *Sancti Spiritus*, no rio Paraguai, e alguns portos no rio da Prata e Paraná. É uma narrativa que o valoriza e, assim como o caso da Coroa, também reinterpreta as expedições ocorridas inserindo umas e ocultando outras.

Solicitação do hábito de Santiago

De volta ao seu memorial dos anos 1530, no item subsequente àquele em que Caboto se coloca como o descobridor do rio Paraná, ele relembra a promessa real da concessão do hábito de Santiago a ser concedido no retorno de sua viagem anterior, bem como de seus trabalhos notórios realizados nos mares e na terra descoberta. Portanto, a ser confirmada a nova viagem, ele solicita o dito hábito, pois seria uma forma de melhor servir ao imperador e também conceder-lhe-ia mais autoridade enquanto

922 Sebastian Cabot. “The Cabot Legends”. *From the Transactions of the Royal Society of Canada*. Second series, v. II, section II, Appendix. Massachusetts historical society, 1897-98, 429-450p.

comandante da expedição.⁹²³ Mais uma vez, o veneziano recorre à sua imagem de descobridor do rio Paraná, com as ações realizadas naquele local, e solicita uma das maiores honrarias do reino como um reforço ao seu poder de comandante para evitar possíveis conluios ou motins. De forma semelhante às ressalvas feitas aos novos locais a serem atingidos, o proponente procura fortalecer sua figura de comandante para evitar casos de insubordinação, como aquele encabeçado por Francisco de Rojas, em sua na viagem anterior.

Assim, o memorial apresentado por Caboto ao monarca representa uma atualização da capitulação acertada em 1525. Em relação ao destino, há o acréscimo de novas áreas junto a uma maior ressalva quanto a possibilidade de rumar a outros locais, ainda não descobertos no hemisfério hispânico. Além disso, solicita-se a concessão de uma área de exploração no rio Paraná e o hábito de Santiago. Portanto, esse documento demonstra sua intenção de conciliar os destinos em que esteve relacionado: aquele projetado em 1525, na região do pacífico, o qual visa retomar e cumprir como destino final; e o efetivamente alcançado na viagem anterior (1526-1530), a região do Prata, onde solicita o direito de exploração de uma área no rio Paraná.

Devido à ausência de uma documentação posterior, considera-se que essa nova proposta do piloto maior não foi aceita. Para Medina, a negativa real seria fruto de uma resposta ao seu atrevimento após seu “lastimoso fracasso” na viagem que comandara. Segundo o historiador chileno, os membros do Conselho de Índias ou mesmo o imperador não deram a mínima importância a esse novo pedido, uma vez que o soberano sempre desejou a realização de semelhantes empresas, mesmo estando sob o comando de estrangeiros. Por fim, acrescenta a falta de insistência do navegador na proposição para uma nova expedição transoceânica.⁹²⁴

Essas alegações de Medina para a recusa do memorial por Carlos V não dão conta de todos os fatores que pesariam contra a sua aprovação. No início da década de 1530, o projeto empreendido pela monarquia hispânica no além-mar havia sido alterado. Alguns autores recentes deram conta dessa mudança das lógicas das viagens marítimas dentro desse movimento.

Segundo a perspectiva de análise de Demétrio Ramos, as viagens de Caboto e García tiveram um “êxito de ilusões”, pois, por mais que tenham trazido notícias dos fabulosos reinos possivelmente existentes em seu interior, elas foram um completo desastre para os seus investidores. O grande conjunto de capital a ser aplicado em grandes viagens saindo da península ibérica e rumando até as ilhas de Maluco, iniciadas após o périplo de Magalhães com Loáisa e as duas armadas estudadas aqui,

923 AGI, PATRONATO, 41, R.5; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. I. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908, p. 479.

924 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* T. I. Santiago de Chile: Imp. y Enc. Univ.,1908, p. 321.

mostrou-se de inviável retorno. Assim, os grupos de investidores acreditaram ser mais positivo destinar seu capital em empresas de assentamento e conquista. Ramos lembra que essa modalidade de empresa passaria ao primeiro plano com a promulgação das *Ordenanzas de Granada*, em novembro de 1526. Nessa nova orientação, Simón de Alcazaba demandou as terras da contracosta, em sua capitulação de 1529, para “*descubrir, conquistar y poblar*” alterando a política de Juan Rodríguez de Fonseca (1451-1524), eclesiástico responsável pela relação com o além-mar desde a vida dos Reis Católicos e das primeiras viagens colombinas.⁹²⁵

Serge Gruzinski traz outro viés de análise a contribuir para o entendimento da alteração desse projeto hispânico transoceânico, dos anos 1520 para os anos 1530, influenciando na não aceitação do projeto de Caboto para uma nova viagem ao Pacífico. Segundo o autor, depois das tentativas de Magalhães, Loáisa e do próprio Caboto, o paulatino reconhecimento da Nova Espanha (México) por Hernán Cortés, depois de 1521, o levaram a percepção de que “(...) a costa mexicana oferece naturalmente uma nova base de partida para as Molucas [Maluco]. Assim, o obstáculo continental é contornado.”⁹²⁶ Ou seja, os problemas inerentes à navegação pelo longínquo e inóspito estreito magalhânico ou à busca por uma nova passagem seriam então resolvidos por meio da utilização da Nova Espanha como ponto intermediário nessa viagem. Uma das iniciativas nesse sentido foi a busca dos sobreviventes da viagem de circum-navegação que passou a ser feita por meio de colonos mexicanos, como Alvaro de Saavedra y Cerón. Posteriormente, em 1565, por meio da viagem de Andrés de Urdaneta houve a abertura da rota Manila-Acapulco, que ligou a Nova Espanha às Filipinas. Assim, houve consciência da enorme dificuldade para o sucesso financeiro de armadas saindo do reino de Castela para o Pacífico, o que passou a ser contornado com a utilização da América como um ponto intermediário nessas viagens.

Um terceiro elemento ligado a essa mudança conjuntural nos planos transoceânicos ligados à coroa de Castela foi a opção pela ocupação sistemática da América do Sul, em paralelo à assinatura do Tratado de Saragoça (1529). Com a confirmação da venda do arquipélago de Maluco aos portugueses, chegaram as notícias das riquezas tanto do reino do Peru, trazidas por Francisco Pizarro (1529), quanto do interior do rio de Solís, ou rio da Prata, propagados pelos tripulantes das expedições de Caboto e Diego García (1528). Como visto neste capítulo, esta última suscitou um interesse na corte lusa, que logo enviaria a expedição de Martin Afonso de Souza (1532) para a costa das terras do Brasil. Essa iniciativa lusa gerou uma rápida reação no Conselho de Índias e do próprio monarca, que contou com a

925 Demetrio Ramos. *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Casa Museo de Colón – Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid, p.396.

926 Serge Gruzinski. *A Águia e o Dragão: ambições e mundialização no século XVI*. Tradução Joana Angélica D’Ávila Melo. São Paulo: Companhia das Letras, p.290.

intermediação de seu embaixador Lope de Hurtado. Além disso, na busca por ocupar o espaço platino e o conjunto do espaço sul-americano em seu hemisfério, foram cedidas áreas a seus súditos.

As capitulações de Toledo (1534)

No dia 21 de maio de 1534, Carlos V assinou três capitulações concedendo sua área na América do Sul aos seus súditos. A exceção eram as partes ao norte que já estavam sendo ocupadas: a região da Terra Firme, no seguimento da colonização da costa caribenha e da região do Panamá, desde pelo menos a década de 1510. Mais recentemente, o Peru havia sido concedido a Francisco Pizarro, em 1529. O leste entrava na área lusa conforme acertado no Tratado de Tordesilhas (1494). Assim, os três novos documentos emitidos em 1534 outorgavam: a Diego de Almagro, uma área de 200 léguas ao sul da governação de Francisco Pizarro; a Pedro de Mendoza, 200 léguas da demarcação de Almagro até o Mar do Sul; e a Simón de Alcazaba, 200 léguas após àquelas destinadas a Mendoza até o estreito de Magalhães.

Por mais que esses documentos sejam do mesmo ano e visem dividir a área sul-americana em governações, há uma importante diferenciação entre eles referente ao seu objetivo. Nas capitulações assinadas com Almagro e Alcazaba, as ações a serem desenvolvidas são o “descobrimento, conquista e povoamento”. Em contraste com estes, os objetivos delegados a Pedro de Mendoza resumem-se somente a “conquista e povoamento”: “*Por quanto vos, don Pedro de Mendoza (...) ofreçeis de yr a conquistar y poblar las tierras y provinçias que ay en el rrio de Solís, que llaman de la Plata, donde estuvo Sebastián Caboto, y por alli calar y pasar la tierra hasta llegar a la mar del Sur (...)*”.⁹²⁷ Como em outros documentos analisados, a denominação da região que o correspondia varia entre rio de Solís ou rio da Prata. Junto a ela aparece a referência ao capitão veneziano, um recurso para precisar a localização do destino da nova armada.

Assim, a ausência de um objetivo geral de descobrimento se remete diretamente ao reconhecimento da Coroa das ações da armada de Caboto, que havia regressado recentemente daquela região onde explorou e estabeleceu pontos de apoio, como o forte de *Sancti Spiritus*, entre os anos de 1527 e 1530. A ausência da menção a Diego García talvez seja justificado por sua representatividade secundária relacionada a três aspectos: ao caráter exclusivamente privado de sua empresa – a Coroa não participou dos investimentos –; a pequena quantidade de homens e embarcações; e ter atingido os rios Paraná e Paraguai após Caboto. Por outro lado, o primeiro capitão general a atingir o local é lembrado somente pelo nome do rio.

927 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.148V; Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986, p.290.

O termo descobrimento só está presente na capitulação de Mendoza em uma questão específica que trata das ilhas de sua governação. Essa referência é feita após a descrição da composição de sua armada: “*Y ansímismo, travajareis de descubrir todas las yslas que tuvieren en paraje del dicho rrio de vuestra gobernación en la dicha mar del Sur; en lo que fuere dentro de los límites de nuestra demarcación (...)*”⁹²⁸. Ou seja, o “descobrimento” não é um objetivo geral da armada, como no caso das capitulações de Toledo acertadas com os outros dois súditos de Carlos V.

No primeiro item da capitulação, em que objetivo principal e a área a ser alcançada aparece novamente, o caráter exclusivo de “conquista e povoação” da nova armada é reafirmado:

1. *Primeramente, vos doy liçençia y facultad para que por Nos y en nuestro nombre y de la Corona Real de Castilla podais entrar por el dicho rrio de Solís, que llaman de la Plata, hasta la mar del Sur donde tengáis doçientas leguas de luengo de costa de gobernación, que comieçe desde donde se acaba la gobernación que tenemos encomendada al Mariscal don Diego de Almagro hazia el Estrecho de Magallanes, y conquistar y poblar las tierras y provinçias que huviere en las dichas tierras.*⁹²⁹ (grifo nosso).

Há uma repetição do texto inserido na introdução, mas sem a menção ao navegador veneziano. Novamente, os objetivos se resumem a “conquistar e povoar” e não há uso do termo “descobrir”. Os limites da área da nova governação são estabelecidos desde o final daquela concedida a Diego Almagro e seguem até o Estreito de Magalhães.

Assim, a capitulação estabelecida com Mendoza, em 1534, utiliza a recente incursão da expedição Caboto no rio da Prata, que é a armada relacionada ao seu descobrimento, não só para localizar a região do rio da Prata, mas, ao mencionar o nome de Caboto e suas ações, a Coroa demonstra que a presença de seu súdito naquela área contribuiu, portanto, para sua incorporação no hemisfério hispânico.

Destarte, a própria armada de Caboto junto àquela de García, ao irem para o rio da Prata, contribuíram para o despertar do interesse da monarquia hispânica na exploração e na colonização daquela área e do restante da América do Sul, na parte a que tinham direito. O desvio da armada, condenado por seus acusadores nos processos internos, é deliberadamente ignorado na diplomacia e nas novas capitulações. Nestes, apresenta-se a narrativa de que viagem ocorreu conforme objetivo programado sendo enquadrada na nova lógica de discurso da Coroa para assegurar a posse da região recentemente explorada.

928 AGI, INDIFERENTE, 415, L.1, F.148V; Milagros del Vas Mingo. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperação Iberoamericana, 1986, p.290.

929 *Idem*, p.291.

5.4 AS DIFERENTES INTERPRETAÇÕES SOBRE AS EXPEDIÇÕES DE CABOTO E GARCÍA

Este capítulo se debruçou no estudo de como os agentes imperiais e a Coroa de Castela interpretaram o desvio das armadas de Sebastião Caboto e Diego García do seu objetivo original, no oceano Pacífico, para irem à região do rio da Prata, no momento em que ambos retornaram a península Ibérica, no início da década de 1530. Tal intento buscou compreender como esses usos relacionaram-se à criação, invenção e posterior incorporação, do espaço platino aos domínios da monarquia hispânica no além-mar. Além disso, averiguou-se como, no plano desses discursos, arrefeceu o interesse pela região do Pacífico.

O primeiro documento analisado foi o interrogatório realizado assim que a armada de Caboto atingiu o porto da cidade de Sevilha. Nele, o desvio do objetivo original não foi abordado diretamente pelos agentes reais ou tripulantes. Em seus depoimentos, são citadas apenas as riquezas que estariam presentes no rio de Solís, com menção aos rios Paraná e Paraguai, bem como os indígenas e animais. Essas descrições justificam a importância de terem atingido essa localidade, uma consequência direta da viagem a qual pertenciam.

Por outro lado, a problemática sobre a decisão de Caboto, ao alterar o destino original de sua viagem, surge com os processos movidos por diversos agentes, em Castela. Antes do processo formal, Catalina Vázquez recorreu a um questionário dirigido às suas testemunhas para avaliar o grau de culpa do capitão nas mortes de seus filhos, Martín e Fernán Méndez, ocorridas ao longo da expedição. Nos depoimentos, a região do rio da Prata é descrita seguindo o formato apresentado nas questões. Quanto aos eventos ocorridos ali, eles divergem sobre os locais, um indicativo de uma segunda etapa no processo de incorporação do novo espaço atingido. Quando são instigados a opinar sobre o desvio da armada, eles não apresentam uma reflexão condenatória sobre tal fato.

O uso do desvio da armada passa a ser mais diretamente referido com a condenação dos atos de Caboto no além-mar no momento em que Diego García apresenta suas queixas. Em sua *Memoria*, uma relação não-datada de sua expedição, o piloto de Moguer tece uma série de críticas à passagem do veneziano pela terra do Brasil e o espaço platino, além de assegurar que seus atos naquelas terras seriam melhores do que aqueles de seu rival. Com o objetivo de instaurar um processo judicial contra seu rival, García reúne testemunhas para responderem a um questionário. Seu intento era colocar-se como vítima da alteração de destino de seu rival, que abandonou o Pacífico para ir ao local considerado pelo piloto de Moguer como “seu descobrimento”.

No entanto, na capitulação de García acertada com o monarca, este destino não é especificado e não há uma conexão com a viagem de Juan Díaz de Solís (1516), finalizada no estuário do rio da Prata

sem encontrar o estreito americano que procurava. As suas testemunhas somente confirmam as informações expostas nas perguntas, além de inserirem os questionamentos provindo de argumentações de Caboto. Destacou-se ainda, o uso do topônimo “rio Paraná” para designar não só o seu correspondente atual como também o grande rio da Prata. Um comentário de Alonso de Santa Cruz acrescenta que este último topônimo surgiu após a chegada da expedição de García, que a teria ouvido dos portugueses do porto de São Vicente. Por fim, o esforço deste piloto em criticar Caboto, tanto em sua *Memória* quanto em seu questionário não convenceram as autoridades, pois não foi aberto o processo judicial que ele esperava.

O primeiro documento a conter uma acusação criminal contra Caboto foi feito pelo capitão Gregório Caro. Após denunciar a mudança de itinerário empreendida pelo veneziano, o acusador insere um questionário com 28 itens apresentado às suas treze testemunhas, cujo enfoque recai na fortaleza de *Sancti Spiritus*, no rio Paraná com o Carcarañá, e nas viagens de Caboto e García pelo rio Paraguai. Somente a penúltima pergunta traz um tema diferente: o abandono de Rojas, Méndez e Rodas na ilha de Santa Catarina, no ano de 1526. Portanto, Caro não indaga suas testemunhas sobre a mudança de rumo da expedição do capitão veneziano, mesmo tendo alegado tal ponto em sua acusação criminal ao seu chefe. Em contrapartida, suas menções ao interior da região platina produzem um efeito de divulgação do local e de suas potencialidades, o que resulta indiretamente em uma diminuição do efeito de sua condenação à mudança de rumos.

A segunda acusação criminal, apresentada contra Caboto, foi movida por Catalina Vásquez. O desvio da armada também é utilizado para incriminá-lo. No entanto, o cerne da denúncia volta-se à sua ordem para a destituição de Martín Méndez, filho da acusadora, do posto de tenente de capitão para a promoção de Miguel de Rifos a tal cargo e, depois, tê-lo mantido preso e, na sequência, abandoná-lo na ilha de Santa Catarina, com índios que “comem carne humana”. Por outro lado, ela argumenta que, caso Méndez estivesse presente, a armada seguiria as determinações do monarca e atingiria seus objetivos. No questionário, após a acusação criminal, repetem-se as perguntas do inquérito inicial e são convocadas cinco outras testemunhas. Não há uma contestação relevante nos enunciados propostos pela acusadora e mantém-se uma concordância por parte das testemunhas.

Antes de seguir com o questionário apresentado por Caboto, optou-se por analisar o processo do fiscal Villalobos, uma vez que àquele documento era uma resposta tanto ao processo de Vásquez quanto a este do representante real. A acusação inicial possui algumas imprecisões sobre os objetivos da armada do capitão general e, entre as acusações, encontra-se o desvio da armada. O fiscal alega que a perda da nau capitã não justificava o abandono da rota original, pois poderia ter sido feita uma caravela no lugar da galeota, que foi usada para explorar o rio da Prata. No questionário submetido às

suas testemunhas, os marinheiros revelam que a decisão da alteração do destino final, e mesmo outras, não contavam com sua participação e nem eram comunicados diretamente das decisões tomadas. Assim, atribuem a culpa da mudança da viagem e de outras medidas ao capitão, aos oficiais reais e aos pilotos das embarcações. Em contrapartida, Rojas, enquanto um dos oficiais reais, e seus subordinados culpam exclusivamente o veneziano. Isto indica uma intenção de proteger seus iguais das eventuais punições, levando-o a culpar uma única pessoa.

Os questionários do piloto maior, produzidos em respostas àqueles pertencentes ao processo movido por Vásquez e pelo fiscal do rei, novamente evidenciam a exclusão de uma parte da tripulação das decisões sobre o destino da armada e culpabilizam também os oficiais reais e capitães, além do comandante da armada. Além disso, Caboto não divulga explicitamente as informações sobre prata e ouro, que ouviu desde a feitoria de Pernambuco. A menção a estas riquezas ocorre apenas na pergunta seguinte ao episódio da perda da nau capitã, na ilha de Santa Catarina. No entanto, algumas testemunhas já sinalizam o ocultamento dessa intencionalidade ao comentarem sobre essas notícias, nas perguntas anteriores.

O último processo analisado foi movido por Francisco de Rojas contra Caboto. Nele, há o desenvolvimento das questões iniciadas entre ambos, desde a viagem de 1526-1530. Por um lado, Rojas apresenta-se como o responsável pelos alertas ao piloto veneziano sobre as determinações do monarca em seguir o destino original, além de outros preceitos. Assim, a alteração da viagem é um dos pontos principais de sua acusação e está presente em seus questionários submetidos às suas testemunhas. No entanto, novamente, seu foco é apenas o capitão general, pois exclui a possível culpa dos outros oficiais reais e capitães das outras embarcações, mesmo com as tomadas de decisões sendo referendadas por eles. Por outro lado, Caboto sustenta sua versão de que a perda da nau capitã, nos arredores da ilha de Santa Catarina, o fez desistir da viagem original. As notícias das riquezas em ouro e prata aparecem no documento somente após esse acidente. Quanto as testemunhas convocadas pelas duas partes, elas não se limitam a reproduzir e concordar com os dados presentes nas questões, mas incluem suas interpretações. Isso demonstra uma posição mais afastada da contenda entre as partes e, em paralelo, evidenciam um processo de conhecimento da costa da terra do Brasil e do espaço platino.

As sentenças emitidas pelo Conselho de Índias nos processos de Catalina Vásquez, do fiscal Villalobos e de Francisco de Rojas datam do ano de 1532. No pleito com o fiscal, Caboto foi condenado ao tempo que permaneceu preso, desde sua chegada a Sevilha, enquanto nos outros dois, foi punido com o degredo de 2 anos em Orã – que suspeita-se não ter sido cumprido, além de pagar indenização a estas duas partes. Quando ao conteúdo das sentenças, não há posições sobre as acusações feitas, nem mesmo sobre o desvio da armada. Consta apenas que o acusado não provou suas alegações

e os acusadores, sim. Com esse resultado, houve pedidos de suplicação com importantes argumentações. O fiscal questionou como Caboto assinou a capitulação com o monarca, em 1526, para ir às ilhas de Tarsis, Ofir, mas, perguntado em 1532, ele não sabia dizer onde elas estariam localizadas. As sentenças definitivas confirmaram àquelas anteriores.

Na segunda parte deste capítulo, averiguou-se o uso das armadas de Caboto e García em outros aspectos. Iniciou-se pelo âmbito da diplomacia ibérica, onde a coroa de Castela, em sua comunização com seu embaixador em Lisboa, Lopo de Hurtado, e depois com o monarca português construiu uma narrativa de que o descobrimento do rio da Prata foi comandado por seus reis, desde a armada de Juan Díaz de Solís, passando por Caboto e García. Os objetivos contemporâneos daquelas armadas não são expostos, mas são entendidos por essa lógica coesa, que as imputa o conhecimento e até o início da colonização da região platina.

No mesmo período, Caboto solicitou novamente ao monarca a realização de uma viagem para o mesmo objetivo estabelecido na capitulação de 1525, mais alguns outros, localizados na região do Pacífico. Ele relembra seus feitos na região do Prata e coloca-se como o descobridor do rio Paraná, além de ter iniciado sua colonização com o estabelecimento do forte de *Sancti Spiritus*. Além disso, pede uma parte da terra dessa região como uma compensação por seus esforços, além da concessão do hábito de Santiago, a maior honraria do reino.

A recusa dessa nova armada pelo monarca foi explicada em três prontos. O primeiro provém do estudo de Demétrio Ramos, em que o autor demonstra que o fracasso das expedições de Caboto e García deu-se pela inviabilidade da manutenção da rota entre a península Ibérica e as ilhas de Maluco, pelo estreito de Magalhães. Com isso, os armadores do reino teriam preferido as viagens de assentamento e conquista. Na segunda perspectiva, Serge Gruzinski aponta como, diante das viagens ineficazes viagens de Loaisa, Caboto e García dirigidas ao Pacífico, optou-se pela ligação do reino de Castela com os destinos naquele oceano, por meio da Nova Espanha. Assim, driblava-se a grande distância entre os dois pontos iniciais com o estabelecimento de uma escala em seu meio. Por fim, chamou-se a atenção para a própria importância das duas expedições como motivadoras da revisão do projeto de expansão marítima da monarquia hispânica, pois o objetivo passou a ser suas áreas na América do Sul, comprovado pela assinatura das capitulações de 1534, em Toledo.

Sebastião Caboto é lembrado na capitulação de Pedro de Mendoza, o que demonstra seu grau de associação com a nova região do rio da Prata. Além disso, diferentemente das outras duas capitulações para governanças na América do Sul, do mesmo ano, não constava o objetivo geral de descobrimento, mas somente de conquista e povoamento. O que também indicava o reconhecimento das ações de Caboto naquele local. Assim, a Coroa atestava, em um documento oficial, o papel decisivo da

expedição enviada a Maluco, mas reorientada ao espaço platino como colaboradora em seu processo de descobrimento e incorporação nas suas possessões.

CONCLUSÃO

Este estudo de caso das armadas de Sebastião Caboto e Diego García contribuem para uma renovação dos estudos sobre a “Era dos Descobrimentos”, na Primeira Modernidade. O processo de monumentalização dos artífices desse processo, como Cristóvão Colombo, Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral, Fernão de Magalhães e Sebastião Caboto, esteve atrelado ao surgimento dos Estados Nacionais, ao longo do século XIX. Seus historiadores buscavam normatizar a ligação dessa nova formação política com as narrativas da chegada dos descobridores e conquistadores europeus às terras americanas e o estabelecimento de seus domínios coloniais.

Como demonstrado nesta tese, o contato da expedição de Juan Díaz de Solís com o estuário do rio da Prata em 1516 não significou uma incorporação dessa região à monarquia hispânica. Tal encontro enquadrava-se nas tentativas de busca do estreito continental – via de acesso da rota ocidental às ilhas de Maluco, e, portanto, não houve uma mobilização de agentes reais para uma ação colonizadora na área, como fora feito com a região caribenha. Somente com as armadas de Caboto e García (1526-1530), em um segundo momento de investigação dos espaços sul-americanos – animados pelo retorno da nau Victoria (1522) e tentativa de manutenção da rota ocidental para as Índias Orientais – aconteceu o desvio responsável pelo início do processo de incorporação do espaço platino à órbita da Monarquia Hispânica. Esta alteração associou-se diretamente às informações dos europeus degredados, desertores e nativos presentes na costa da terra do Brasil, e contou com a decisão autônoma dos capitães em conjunto com a maioria dos oficiais reais. Assim, houve o processo de assimilação da nova região, que envolveu a exploração dos rios Paraná e Paraguai, e a consequente disputa por essa localidade com o reino de Portugal, além dos próprios agentes responsáveis pelo descobrimento.

Nesse sentido, esta tese desconstruiu e historicizou as principais narrativas produzidas sobre as expedições de Sebastião Caboto e Diego García ao longo do século XIX. As análises centralizavam na figura do descobridor/navegador Sebastião Caboto, enquanto o piloto Diego García funcionava como um complemento pouco conhecido. No caso do primeiro livro dedicado integralmente a Sebastião Caboto (1831), o estadunidense Richard Biddle (1831) glorifica os feitos do navegador retirando os “erros” dos escritores antigos, enquanto na última década do século XIX e na primeira do seguinte, Henry Harrisse e Jose Toribio Medina ressaltam o “mau” caráter do capitão veneziano que servia à “pátria espanhola” e compreendem o desvio de sua armada como uma consequência dessa característica. O historiador chileno ainda cogita a existência de planos secretos gestados ainda na península, que comprovariam as péssimas qualidades do súdito de Carlos V. Por outro lado, Diego García é alçado ao posto de contraponto perfeito do seu rival: era natural de Moguer, no reino de Castela, e ao servir bem seu monarca, teve a área a qual foi destinado usurpada pelo “traidor” estrangeiro.

No correr deste trabalho, buscou-se outra maneira de compreender o lugar dessas duas expedições na expansão marítima hispânica com a análise crítica do início deste processo, ao longo da implantação do regime de capitulações. Tal iniciativa mobilizou diversos capitulantes a realizarem os projetos da Monarquia Hispânica em atingir as fontes das especiarias, em um processo que contou com planos de expedições diretas às ilhas produtoras ou intermediadas por viagens destinadas a um conhecimento melhor das partes americanas, ainda um obstáculo na busca pela rota marítima ocidental de Castela a Maluco. Procurou-se demonstrar a importância das caracterizações das expedições nas capitulações de descobrimento, como divergentes de outros tipos, o que implicava uma série de obrigações ao capitulante definidas por este documento ou pelas reais cédulas ou instruções, normalmente publicadas após aquele documento principal.

A mobilização de armadas para o além-mar estava intimamente ligada ao processo progressivo de invenção/construção do continente americano, na perspectiva da monarquia hispânica. O paulatino encontro e exploração de novas ilhas e terras localizadas no ocidente trouxe complementos regionais, que o cosmógrafo Martín Waldseemüller definiu como um novo ente geográfico, a América. Porém, como alertado por Ricardo Padrón, no reino de Castela, as terras e ilhas encontradas no além-mar foram classificadas politicamente como dentro do hemisfério hispânico, definido segundo o Tratado de Tordesilhas (1494). Assim, essa nova forma de compreender a assimilação da América junto à monarquia que buscou reenquadrar o processo de incorporação da região do Rio da Prata no âmbito de um contexto mais amplo, que é o da busca pelas especiarias asiáticas, isto é, pela rota ocidental, desde o início do movimento de expansão marítima.

Como analisado, na gênese desse processo, a assinatura das Capitulações de Santa Fé entre Colombo e os reis Católicos não contou com uma referência direta ao continente asiático, apenas nos produtos descritos nela. Ao partir desse caso, destrinchou-se o estabelecimento dos destinos nas capitulações de descobrimento em comparação com aqueles atingidos pelas expedições castelhanas. Isso permitiu compreender um descompasso entre o objetivo proposto e aquele atingido. Progressivamente, as capitulações passaram a contar com uma maior especificação das destinações por meio do uso de novos topônimos, um resultado acumulado das experiências anteriores, que refletiu diretamente na composição das duas capitulações dos capitães focados nesta tese.

Neste momento inicial, destacou-se ainda as conexões entre o projeto e a viagem de Colombo e a iniciativa de Giovanni Caboto no reino inglês, em 1497 e 1498. A comparação entre as capitulações daquele e as cartas patentes deste possibilitaram mapear os pontos levados pelo breve súdito dos Reis Católicos ao rei Henrique VII. Além disso, o pai de Sebastião ainda se intitulou Almirante e emulou

gestos de seu conterrâneo, o que certamente influenciou seu filho. Esses atos e gestos estavam ligados à imagem do “descobridor” de novas terras nas viagens ultraoceânicas.

Além dos estabelecimentos das capitulações e as consequentes viagens, destacou-se que a monarquia hispânica implementou duas outras políticas visando o aperfeiçoamento de seu projeto de expansão marítima: as casas de contratação, em especial a sevilhana, e o cargo de piloto maior. As primeiras contaram com funções regulamentadoras para as expedições e o comércio com as Índias, além de uma função jurídica. Por outro lado, o cargo de Piloto Maior, localizado junto à instituição andaluza, cuidava da formação dos pilotos com o uso de aparelhos de marinharia para melhorar as navegações marítimas.

Como investigado nesta tese, a relação do cargo de Piloto Maior com a Casa de Contratação de Sevilha baseava na cessão de um espaço, além de serem atribuídas tarefas específicas. Havia uma autonomia deste em relação àquela, pois na primeira metade do século XVI, os pilotos gozavam de bastante prestígio na Corte castelhana, sendo os responsáveis pela ampliação dos conhecimentos e domínios da monarquia no além-mar. O esgotamento da possibilidade de novas descobertas, com o prestígio diminuído, o grupo dos cosmógrafos – proponentes teóricos, como categorizou Alison Sandman – contribuiu para a perda de poder social e político que os três primeiros pilotos maiores (Américo Vespúcio, Juan Díaz de Solís e Sebastião Caboto) detinham na primeira metade do século XVI, durante o reinado dos Reis Católicos e de Carlos V, se comparado ao dos seus sucessores durante os reinados de Filipe II e de Filipe IV.

Em paralelo, a trajetória de Caboto, depois de tornar-se súdito de Carlos V, foi representativa do poder de um navegador com origens na península Itálica e passagem pela Inglaterra no âmbito do projeto marítimo hispânico. Desde sua contratação pelo rei Fernando, quando era apenas piloto de coisas do mar e realizaria uma viagem para a região da Terra Nova, na atual América do Norte, e, na sequência, ao assumir o posto de piloto maior e participar das juntas de especialistas sobre questões ultraoceânicas. Em paralelo, Diego García possui pouca documentação que permita reconstituir sua trajetória. Sabe-se que participou da fatídica expedição de Solís (1515-1516), quando assumiu uma das naus envolvidas na viagem. Diferentemente da posição de Toríbio, defendeu-se que a alegação sobre uma viagem feita por ele ao espaço platino antes de sua viagem de 1526 a 1530 é errônea, pois a fonte histórica utilizada para a comprovação referencia o topônimo rio da Prata. Na análise do variado corpus documental que se empregou nesta tese, nenhuma fonte anterior à expedição de García e de Caboto utiliza tal designação, o que inviabiliza a hipótese do historiador chileno.

Verificou-se, ainda, que o falecimento de Fernando, o Católico, também foi responsável por uma mudança na política ultraoceânica da Monarquia Hispânica, uma vez que o novo rei, Carlos V,

abandonou uma política de reconhecimento da costa americana – influenciada pelo projeto luso voltado para atingir as Índias com viagens progressivas pela costa africana – e investiu em viagens diretas às ilhas das Especiarias, principalmente motivado pelos portugueses Fernão de Magalhães e Rui Falero. Na capitulação destes, em semelhança ao caso colombino, o objetivo a ser atingido é vago e resume-se a descobrir “ilhas e terras firmes” com “ricas especiarias” dentro do hemisfério castelhano. Apenas essa última expressão permitiu situar a expedição como sendo dirigida ao arquipélago de Maluco. Esta maneira de estabelecer o destino, que serviria para ocultar as pretensões dos capitulantes, teve que ser revista por Carlos V diante da possibilidade do uso de tais termos para eles irem à quaisquer das ilhas situadas na parte hispânica do orbe.

A historiografia também não explorou suficientemente as razões para Caboto, piloto maior e sedento pela realização de viagens marítimas, ter mantido contato com o reino da Inglaterra e a república de Veneza, justamente no momento em que houve um esforço do rei castelhano para uma nova viagem às especiarias. Cogitou-se aqui que a participação na Grande Armada para Maluco, organizada após a chegada dos sobreviventes da armada magalhânica, exigia um candidato com o título de cavaleiro principal dos reinos do monarca e possuidor do hábito de Santiago, uma forma de proteger os naturais de suas terras. Essa barreira implementada pela monarquia e, em contrapartida, a grande mobilidade de navegadores que circulavam pelos vários reinos europeus – ou repúblicas – explica melhor as negociações secretas do piloto veneziano com outros governos. O que difere do entendimento de que isso representava simplesmente uma “traição”, proposto por Toribio. Assim, Caboto utilizou as estratégias de mudança de corte comuns em seu tempo para contornar as exigências limitadoras para a participação de capitães na Grande Armada direcionada às ilhas das Especiarias.

Acrescentou-se outro ponto importante negligenciado no entendimento da política para o além-mar de Carlos V. Além de organizar novas armadas, o rei criou uma instituição voltada para a região das especiarias no oceano Pacífico: a Casa de Contratação da Especiaria (1522-1529), na cidade de La Coruña. Com ela, buscava-se despertar o interesse dos nobres galegos, comerciantes castelhanos e governo local, além de fomentar a aplicação de recursos dos comerciantes de Bruges e Antuérpia, parentes do rei. A localidade era próxima de Portugal e Flandres; possuía uma Real Audiência, um governador e uma casa da moeda. Além disso, havia um importante componente religioso: a armada de Magalhães teria tido seu sucesso graças ao seu patrono, o apóstolo Santiago. A nova casa situava-se onde o corpo do santo estava sepultado. Portanto, a instituição foi criada para organizar armadas a serem direcionadas a uma nova área dentro do hemisfério castelhano, que era entendida de forma diferente das Índias Ocidentais, então submetidas à autoridade da casa sevilhana. A assinatura do Tratado de Saragoça (1529) representou o fim dessa nova instituição, uma vez que o acordo com os

portugueses representava a abdicação do domínio efetivo do arquipélago asiático e, em consequência, significava uma renúncia momentânea do envio de armadas para aquelas partes do oceano Pacífico. Elas seriam retomadas com o intermédio da Nova Espanha e o domínio das Filipinas no reinado de Filipe II.

Destarte, na década de 1520, o reino de Castela ambicionava a consolidação de sua expansão marítima pela rota ocidental, via estrito de Magalhães, para dominar o comércio do cravo no arquipélago de Maluco. Depois das viagens de Estébão Gómes – com o objetivo de atingir o Grã Cã pelo Atlântico Norte e encurtar o acesso às Especiarias, e da Grande Armada comandada pelo frei García Jofre de Loáisa, as expedições de Sebastião Caboto e de Diego García ampliariam os descobrimentos de ilhas e terras na área do Pacífico, a mais ocidental do hemisfério castelhano. A exigência da saída destas últimas armadas pela Casa de Contratação da Especiaria, não cumprida pelo veneziano que saiu de Sevilha, reforça o intento de serem destinadas àquela nova área.

O estudo das capitulações de Caboto e García em conjunto com outros documentos, especialmente a primeira capitulação do veneziano com os mercadores e as instruções dirigidas a ambos os pilotos, demonstrou a existência de itens que permitiam as incursões em ilhas e terras, antes de ser atingido o objetivo final. Em relação a Caboto, Demétrio Ramos já alertava, nos anos 1980, para a presença desse dispositivo. Portanto, segundo as capitulações e instruções reais, ambas as expedições não poderiam ser acusadas de desvio. Um ponto não explorado pelo piloto veneziano quando foi processado ao retornar à península Ibérica. Por outro lado, como demonstrou Maria Juliana Gandini, as instruções dirigidas a García eram semelhantes àquelas de seu rival. Porém, comprovou-se nesta tese que elas atualizavam alguns itens com informações mais precisas do comércio do cravo, um indicativo da pretensão de que sua armada também passasse pelas ilhas das Especiarias.

A reconstituição da viagem de Caboto e aquela de García evidenciou dois aspectos: o abandono do destino no Pacífico e a opção por adentrar o espaço platino com o estabelecimento de portos, no estuário do rio da Prata, e do forte de *Sancti Spíritus*, no rio Paraná; e o contato com a rede de informações dos povos indígenas que levavam informações do rio da Prata ao rio Paraguai em poucos dias. Assim, as armadas de Carlos V dispunham de tripulação e equipamentos moldáveis às diversas situações encontradas no espaço ultraoceânico. Havia grande autonomia para as decisões de alteração de destino ou mesmo do objetivo de descobrimento para povoamento, como comprovado pela instalação do forte. A atração pelo espaço platino foi motivada tanto diretamente, com as notícias dos minerais propagadas na costa das terras do Brasil, bem como indiretamente, com a vivência dos tripulantes da armada de Caboto no entreposto de Pernambuco e na ilha de Santa Catarina, ou mesmo com a passagem de García pelo porto de São Vicente. A familiarização com os estabelecimentos lusos,

de degredados castelhanos, de sobreviventes de armadas ou mesmo de nativos, nessas localidades acabou por povoar o imaginário dos expedicionários que se sentiram inclinados a se aventurar no interior do rio da Prata, ao contrário do distante destino nas ilhas de Maluco e outras, após passagem pelo dificultoso estreito de Magalhães.

Simultaneamente a essa recomposição da armada, verificou-se na série de mapas históricos ligados à Casa de Contratação de Sevilha e da Especiaria, em La Coruña, na década de 1520, a representação dos objetivos projetados e alcançados pelas armadas de Caboto e García. Ao partir da análise do planisfério de Turim (c.1523) às duas cartas de Diego Ribeiro de 1529, evidenciou-se que as ilhas das Especiarias são amplamente ressaltadas, em sintonia com as notícias trazidas pelos sobreviventes do périplo magalhânico. Em paralelo, houve um processo de complexificação do então solitário rio de Solís, fruto do contato da armada daquele súdito castelhano (1515-1516), ao espaço platino, constituído com as informações enviadas pelos emissários dos dois capitães em 1528. No entanto, o exemplar de Weimar, atribuído também a Ribeiro, já cogitava um complexo hídrico no interior. Acrescentou-se, ainda, que essa cartografia também evidenciava visualmente a grande distância do objetivo asiático, quer em Maluco quer em outras ilhas do Pacífico, em relação à região platina. Mesmo antes da partida das duas expedições, era amplamente conhecido pelos pilotos versados em cosmografia a grande distância a ser percorrida na via marítima ocidental, pelo estreito de Magalhães, e a posição intermediária do pouco conhecido e mencionado rio de Solís.

Em relação ao estudo do corpus documental proveniente da viagem pela costa ocidental da América do Sul, a diversidade dos tipos documentais (*probanza*, prestação de contas, carta e informe), acessados por sua digitalização pelo *PARES* ou pelas transcrições de Jose Toribio Medina e Gaspar Viñas, não impediram a verificação dos motivos utilizados para justificar a alteração do destino ou mesmo de pistas que pudessem sugerir uma inclinação para essa decisão. Nas fontes produzidas antes do desvio ter sido efetivado, constatou-se que as testemunhas não mencionam diretamente nenhum plano para essa ação. Por outro lado, elas explicitam diversas experiências locais nas passagens por Pernambuco e Santa Catarina. A carta de Luiz Ramírez, a primeira fonte a citar o desvio, apenas o menciona após a perda da nau capitã, que seria, então, a justificativa para essa nova orientação da armada, além de defender as potencialidades minerais e de cultivo no novo espaço. O processo de Caboto contra Gregório Caro não cita diretamente o desvio, mas também propagandeia o sucesso da área com o estabelecimento do forte de *Sancti Spiritus*. O último documento analisado, o processo de Rojas feito em São Vicente, porto luso, evidencia sua mágoa com Caboto por este o ter desterrado em Santa Catarina devido à sua posição de salvaguardar a direção original da armada e outros fatores que questionavam a autoridade do capitão general. No entanto, nesse documento, o piloto castelhano chama

o rio de Solís de rio da Prata, provavelmente um fruto de seu contato com os portugueses, e propõe que Diego García possua o título de conquistador do espaço platino, uma atribuição que não consta na documentação do piloto de Moguer. Aliado a isso, o capitão degredado expõe sua preocupação com a ilha de Santa Catarina, que funciona como entreposto para a passagem das armadas a serem dirigidas tanto ao Pacífico quanto ao rio da Prata. Ou seja, o súdito do rei já antecipa as potencialidades do novo espaço e a preocupação com o “oráculo de Delfos” da América do Sul.

As reais cédulas de Carlos V, publicadas após a chegada dos emissários de Caboto e García em novembro de 1528, comprovam a manutenção da designação do novo espaço como rio de Solís, mesmo com a menção ao topônimo “Rio da Prata”. A constatação de que o piloto veneziano não estava ajudando na manutenção de Maluco, mas dirigiu-se a uma nova região, contribuiu para a assinatura do Tratado de Saragoça (1529), que estabeleceu a cedência condicionada daquele rico arquipélago aos portugueses. Ao mesmo tempo, o monarca buscou armar uma expedição de ajuda aos capitães, o que não surtiu efeito até o retorno das armadas em meados de 1530.

As reações à volta das duas armadas castelhanas foram de duas formas, a variar segundo o tipo de fonte histórica consultada: os processos contra Sebastião Caboto; e as missivas da Coroa com seu embaixador em Lisboa e as novas capitulações. No primeiro grupo, ressaltou-se a presença de um discurso pautado no desvio da armada do veneziano, tendo este ato servido como uma das alegações de seus autores para a declaração da culpa do capitão general. Além disso, no depoimento das diversas testemunhas provindas da tripulação, constatou-se uma pluralidade das descrições sobre a região platina que incluem as variações no uso da toponímia “Rio de Solís” ou “Rio da Prata”, a diversidade da fauna local, as características dos rios e os costumes dos nativos. Além das críticas sobre a estrutura de comando, que restringia a opinião dos marinheiros nas decisões coletivas.

Já no segundo grupo de fontes, constatou-se que o discurso defendido pelos agentes da monarquia hispânica na orientação ao embaixador Lope de Hurtado era interpretar que a área platina já lhe pertencia, pois várias expedições foram direcionadas a ela: Juan Díaz de Solís (1515-1516), Sebastião Caboto e Diego García (1526-1530). Nessa releitura diplomática, subverte-se o sentido daquelas viagens em prol do benefício de assegurar a antiguidade de posse dela – afirmada sem a segurança da real posição da linha divisória de Tordesilhas (1494), a questão do desvio não aparece. Sua menção denunciaria o próprio intento real na reinterpretação dessas empresas marítimas.

Nesse sentido, outra subversão de sentido favorece a ideia de um projeto de descobrimento e colonização coeso comandado pela monarquia. A viagem de Juan Díaz de Solís (1515-1516) estava dentro dos planos de Fernando, o Católico para verificar a existência de um estreito de acesso ao oceano Pacífico. No entanto, as capitulações de Caboto e García foram propostas por agentes

particulares para a exploração de áreas próximas às ilhas das Especiarias, no Mar do Sul. A armada do piloto maior teve uma alta contribuição de recursos da Coroa que se somaram ao dos armadores, enquanto a expedição comandada pelo capitão de Moguer não teve aporte real.

Destarte, este estudo demonstrou os diversos sentidos relacionados ao desvio das expedições de Sebastião Caboto e de Diego García, seja na historiografia do século XIX, na origem seiscentista do projeto – influenciado pela expansão marítima da monarquia hispânica –, passando pelos sentidos ao longo da viagem e pela apropriação de novas interpretações pelos autores dos processos, bem como pela Coroa em suas relações diplomáticas. Em cada um desses momentos, houve um interesse relacionado com a leitura desse fato. Ou seja, essas diversas reconstruções da história da expedição demonstram como os agentes influíam diretamente nos sentidos dotados à viagem e aos documentos capitulados em consonância com os interesses dos diversos agentes produtores dessas versões em suas diferentes temporalidades.

Por fim, esta investigação, situada no contexto das Grandes Navegações e da Invenção da América, contribui com a reavaliação dos atos de descobrimento e colonização. Demonstrou-se que o processo inicial de descobrimento, conquista e colonização do espaço platino ocorreu num momento em que as lógicas imperiais estavam diretamente atreladas ao sonho da conquista das especiarias orientais. As informações das potencialidades da região do rio da Prata reorientaram as duas armadas e influíram no próprio projeto ultraoceânico do reino de Castela – em conjunto com as informações de Francisco Pizarro sobre as riquezas do reino do Peru, em 1529 –, culminando na incorporação de uma nova área a seus domínios. Em contrapartida, o fracasso das armadas em seguirem a rota ocidental, via estreito de Magalhães, sepultou o projeto de ligação direta entre Castela e Maluco, o que obrigou a Coroa a utilizar, anos depois, a intermediação da Nova Espanha. Assim, conforme as palavras de Serge Gruzinski, o reestabelecimento de uma história global contribui para reconectar os fragmentos separados pelas análises das histórias nacionais. Portanto, o estudo das expedições de Caboto e García demonstrou que as ilhas de Maluco e o rio da Prata estavam ligados ao mesmo projeto de expansão marítima castelhano: o entendimento da incorporação do segundo ligou-se diretamente à necessidade da compreensão dos intentos para se atingir o primeiro. Além de entender que nessa visão da monarquia hispânica, ambos os espaços se conformavam em grandes áreas distintas dentro da constituição de seu hemisfério de direito segundo a partilha do mundo firmado no Tratado de Tordesilhas.

FONTES
E
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES MANUSCRITAS

“Asiento con Hernando de Andrada y Cristobál de Haro”. Archivo General de Indias, Indiferente General, Sign. ES.41091.AGI/23.15.409//INDIFERENTE,415,L.1,F.29R-31R. 1526. Acceso en línea en <http://pares.mcu.es>

Arquivo Nacional da Torre do Tombo, PT/TT/CC/1/45/90.

“Instrucciones dadas a Diego García”. Archivo General de Indias, Patronato Real, Sign. ES.41091.AGI/29.3.8.11//PATRONATO,44,R.1. Probable 1526, Imagen Num. 37. Acceso en línea en <http://pares.mcu.es>

Geocarta nautica – 1523. Vespucci, Giovanni. *Musei Reali Torino*, 2022. Disponível em: https://www.museireali.beniculturali.it/catalogo-on-line/#/dettaglio/472450_Geocarta%20nautica. Acesso em janeiro de 2022.

“Licencia de descubrimiento a Diego de Lepe” AGI, INDIFERENTE, 418, L.1, F.29V-31V.

Planisfério de Diego Ribeiro (1529). Biblioteca do Vaticano. Disponível em: <https://digi.vatlib.it/mss/detail/Borg.Carte.naut.III>. Acesso em fevereiro de 2022.

FONTES IMPRESSAS

“1521, 16 de febrero. Burgos. Pragmática o Edicto del Emperador contra los Comuneros dada en Bormes el año 1520”. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Disponível em: http://www.cervantesvirtual.com/bib/historia/CarlosV/7_1_14.shtml . Acesso em janeiro de 2022.

ANGELIS, Pedro de. *Coleccion de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Rio de la Plata*. Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1836.

ANGLERÍA, Petrí Martyrís ab. *De Orbe Nouo. Compluti : Eguia*, 1530.

ANGLERÍA, Pedro Mártir de. *Décadas del Nuevo Mundo*. Traducción D. Joaquín Torres Asensio. Buenos Aires: Editorial Bajel, 1944 [1514]

CABOT, Sébastien. “Mappemonde [Document cartographique] Bibliothèque nationale de France” 1544. In: <<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406117137> >. Acesso em: 30/10/16.

CABOT, Sebastian. “The Cabot Legends”. *From the Transactions of the Royal Society of Canada*. Second series, v. II, section II, Appendix. Massachusetts historical society, 1897-98.

COLÓN, Fernando. *Historia del Almirante don Cristóbal Colón*. 2 v. Madrid: Imp. de Tomás Minuesa, 1892 [1571].

COLÓN, Fernando. *Vida del almirante don Cristóbal Colón*. México: Fondo de Cultura Económica, 1947 [1571].

DAHLGREN, E. W. *Map of the World by Alonso de Santa Cruz*. Stockholm, 1892.

Facsímile da Carta Universal de Diego Ribeiro (1529) conhecida como exemplar de Roma [1887]. Library of Congress (Estados Unidos). Disponível em: <https://www.loc.gov/resource/g3200.ct002450/?r=0.123,0.382,0.154,0.059,0>

GAYANGOS, Pascual de. *Calendar of State*. Vol.. 3 part 2, 1527-1529. London, 1877.

GUZMAN, Rui Diaz de. *Historia Argentina: del descubrimiento, población y conquista de las provincias del Rio de la Plata*. Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1835 [1612].

HAKLUYT, Richard. *Divers: voyages touching the discoverie of America, and the Ilands adjacent...* London: Imprinted (...) for Thomas Woodcocke, 1582.

LAS CASAS, Bartolomé de. *Historia general de las Indias [Manuscrito]*. 3Vol. c.1527-1560. Disponibilizado digitalmente pela Biblioteca Nacional de Espanha em: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000023195> .

MAGALLANES, Fernando de; MAFRA, Ginés de; Anónimo. *Descripción de las costas desde Buena Esperanza a Leyquios/ Descubrimiento del Estrecho de Magallanes/ Descripción de Japón*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de Torrent y Compañía, 1921.

OLIVA, Fernán Pérez de. *Historia de la invención de las Yndias*. Ed. de J. J. Arrom. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1965.

OLIVA, Fernán Pérez de. *Historia de la invención de las Indias*. Transcripción de Miguel Andúgar Miñarro. Biblioteca Saavedra Fajardo, Madrid, 2015, p.8. Disponible em: <https://www.saavedrafajardo.org/Archivos/invencionindias.pdf>

OVIEDO Y VALDÉS, Gonzalo Fernández de. *Ouiedo de la Natural Historia de las Indias [Sumario de la Natural y General Historia de las Índias]*. Toledo: a costas del autor ... por... Remon de Petras, 1526.

OVIEDO Y VALDÉS, Gonzalo Fernández de. *Libro XX de la Segunda Parte de la General Historia de las Indias*. Valladolid: Francisco Fernandez de Cordova, Impressor de su Magestad., 1557.

OVIEDO Y VALDÉS, Gonzalo Fernandez de. Tomo I. 2ª parte. *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra-Firme del Mar Océano*. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1852.

POLO, Marco; BRACCIOLINI, Poggio; SANTAELLA, Rodrigo Fernández de. *Cosmographia breue introductoria en el libro de Marco Paulo. El libro del famoso Marco Paulo veneciano de las cosas maravillosas que vido en las partes orientales...* 3ª ed. Sevilla: Juan Varela de Salamanca, 1518 [1503]

RAMÍREZ, Luis. “Carta de ... a su padre desde el Brasil (1528): Orígenes de lo ‘real maravilloso’ en el Cono Sur.” Edición, Introd. y notas de Juan Francisco Maura. Col. Textos de la revista Lemir. 2007, p.7 Edición electrónica: <<http://parnaseo.uv.es/Lemir/Textos/Ramirez.pdf>>

TRANSYLVANUS, Maximilianus. *De Moluccis insulis, itemq[ue] alijs pluribus mira[n]dis, quae nouissima Castellorum nauigatio sereniss. Imperatoris Caroli V. auspicio suscepta, nuper inuenit*. Coloniae: In aedibus Eucharj Ceruicorni, 1523.

TRANSILVANO, Maximiliano. “Relacion escrita por Maximiliano Transilvano de cómo y por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, donde es el proprio nascimiento de la especiería, las cuales caen en la conquista y marcacion de la Corona Real de España.” Trad. M. F. In: Martin Fernandez de Navarrete. *Coleccion de los Viages y Descubrimientos, que hicieron por mar los españoles... Tomo IV. Expediciones al Maluco. Viage de Magallanes y de Elcano*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837.

Tratado de Zaragoza (17 a 22-IV-1529). Transliteración por Cristóbal Bernal. Sevilla 2019-2022: Documentos para el quinto centenario de la primera vuelta al mundo, p.11. Disponible en: https://sevilla.2019-2022.org/wp-content/uploads/2016/03/12.ICSevilla2019_Tratado-de-Zaragoza-a15.pdf.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo (transc.). “I. Carta de Diego Garcia. Memoria de la navegación que hice este viaje en la parte del mar Oceano dende que sali de Ciudad de la Coruña...” In: *Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil*, Tomo XV (2ª da Terceira Serie, 2ª Edição), Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1888 [1852]

VARNHAGEN, Francisco Adolfo (transc.). “II Carta de Luiz Ramirez: do Rio da Prata, a 10 de Julho de 1528” In: *Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil*, Tomo XV (2º da Terceira Serie, 2ª Edição), Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1888 [1852].

VESPÚCIO, Américo. *Novo Mundo. As cartas que batizaram a América*. Tradução de Janaína Amado, Luiz Carlos Figueiredo e João Angelo Oliveira. São Paulo: Editora Planeta, 2003.

VIÑAS, Gaspar García. *Colección de Copias de Documentos del Archivo General de Indias*. Biblioteca Nacional da Argentina.

OBRAS DE REFERÊNCIA

BASSETT, John Spencer. “Later Historians”. In: *The Cambridge History of English and American Literature in 18 Volumes (1907-21). VOLUME XVII. Later National Literature, Parte II*. New York: Bartleby.com, 2000. Disponível em: <https://www.bartleby.com/227/0815.html>. Acesso em julho de 2018.

Biographie Universelle, Ancienne et Moderne – BR-CA. Tome Sixième. Paris: Chez Michaud Frères, Libraires, 1812, 666pp. Disponível por Google Books em: https://books.google.com.br/books?id=wfZo9qwZjVwC&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

Centre National de Ressources Textualles et Lexicales, 2012.

COBARRUUIAS [COVARRUBIAS], Sebastián de. *Tesoro de la Lengua Castellana, o española*. Madrid: Luis Sanchez, impressor del Rey N. S., 1611.

Diccionario de la lengua española – Real Academia Española, 2021. Disponível em: <https://dle.rae.es/>

NORGATE, G.; E. BAIGENT. “Nicholls, James Fawckner (1818–1883), antiquary and librarian.” In: *Oxford Dictionary of National Biography*. September, 2004. Retrieved 21 Oct. 2019, from <https://www.oxforddnb.com/view/10.1093/ref:odnb/9780198614128.001.0001/odnb-9780198614128-e-20111>.

OLIVEIRA, Cênio de. *Dicionário cartográfico*. 2ª ed. revista e aumentada. Rio de Janeiro: IBGE, 1983.

PÉREZ, Pedro Ruiz. “Fernán Pérez de Oliva”. *Real Academia de la Historia*, Madrid. Acessado em julho de 2020. Disponível em: <http://dbe.rah.es/biografias/5458/fernan-perez-de-oliva>.

SKELTON, R. A. “CABOT, SEBASTIAN”, In: *Dictionary of Canadian Biography*, vol. 1, University of Toronto/ Université Laval, 2003 [1966].

PERIÓDICOS

ALLEN, John L. “The Early Exploration of Eastern North America, 1497-1543. In: *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 82, No 3, The Americas before and after 1492: Current Geographical Research, September, 1992.

ALBUQUERQUE, José Lindomar C. “O Estado Nacional e a Modernidade” In: *Diálogo Jurídico/Ano II*, n.2 (setembro). Fortaleza: Faculdade Farias Brito, 2003.

ÁLVAREZ, Carlos. “Instituciones y Desarrollo Económico: la Casa de la Contratación y la Carrera de Indias (1503-1790)”. Documento de Trabajo 03-02/ Serie de Historia Económica e Instituciones, *Universidad Carlos III de Madrid*, Enero 2003.

ARAUJO, Pedro de. “A Latinidade do Conceito de América Latina”, *Geografia*, vol. 14, nº 27, 2012.

ARCHELA, Rosely Sampaio; THÉRY, Hervé. “Orientação metodológica para a construção e leitura de mapas temáticos”. *Confins*, nº 3, 2008

ATKINS, Kim. “Time and Narrative” In: “Paul Ricoeur (1913-2005)”. *Internet Encyclopedia of Philosophy*, 2020. Acessado em julho de 2020. Disponível em: <https://iep.utm.edu/ricoeur/>

BAEZA, Rafael Sagredo. “El futuro de Chile delineado en un mapa.” *Revista de Geografía Norte Grande*, n.º 69, 2018.

BEIER, José Rogério; RABELO, Lucas Montalvão. “Contribuições da Cartografia Temática como instrumento analítico em estudos históricos.” *Confins* [Online], nº44, 2020, pp.1-24.

BENAVIDES, A. Pérez; YUJNOVSKY, I. “Presentación: Las representaciones de la nación en América Latina, siglos XIX y XX.” *Memoria Y Sociedad*, 14(28), 2010.

BRANQUINHO, Isabel. “O Tratado de Tordesilhas e a Questão das Molucas”. *Revista Mare Liberum* nº 8, dezembro de 1994.

CINTRA, Jorge Pimentel; BEIER, José Rogério; RABELO, Lucas Montalvão. “Affonso de Taunay e as duas versões do mapa de D. Luis de Céspedes Xeria (1628).” *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, Nova Série, vol. 26, 2018, p. 1-53. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-02672018v26e33>

CORNUT, Hernán Federico. “La Institución de la Caballería en Indias durante el siglo XVI”. *Revista de la ESG*, nº588, 2014.

CUESTA, Luisa. “También los conquistadores se quejaban” *Revista de Indias*, vol. 13, jan. 1, 1953.

D’AVEZAC, M. “Considérations Géographiques Sur L’Histoire Du Brésil...” In: *Bulletin de la Société de Géographie*, Quatrième Série – Tome Quatozième, année 1857.

DAVIES, Surekha. “The Navigational Iconography of Diego Ribeiro’s 1529 planisphere”. *Imago Mundi*, vol. 55, 2003.

- DESCENTRE, Romain. “A ‘descoberta’: história de uma invenção semântica (primeiros elementos)”. *Línguas e Instrumentos Linguísticos (Brasil)*, nº35, 2015, pp. 11-28.
- DURO, Cesáreo Fernández. “*La Situación del Cabo de San Agustín en el Brasil, el año de 1515*”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, Tomo XVI. – Primer Semestre de 1884.
- DURO, Cesáreo Fernandez. “Reseña crítica del Centenario: los Cabotos”. *La España Moderna. Revista Ibero-Americana*. Año V. Núm. LIII. Madrid, mayo de 1893.
- ELIAS, Norbert. “Estudos sobre a gênese da profissão naval: cavalheiros e tarpaulins. *Mana*, nº7, 2001. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-93132001000100005> .
- ELLIOTT, John H. “A Europa of Composite Monarchies.” *In: Past & Present* No. 137, Nov., 1992.
- ESCUADERO, Antonio Gutiérrez. “Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate: la Nueva Andalucía.” *Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades*, N.º 21. Primer Semestres de 2009.
- FARRET, Rafael Leporace; PINTO, Simone Rodrigues. “América Latina: da construção do nome à consolidação da ideia”. *Topoi*, v.12, nº23, 2011, pp.30-42.
- FERNANDES, Fernando Roque. “Territorialidades Coloniais: agentes internos e externos na conformação das fronteiras amazônicas (século XVII)”. *Canoa do Tempo*. v. 11, 2019, p. 78-103.
- FERREIRA, Victor Bertocchi. “O Mundo Atlântico pelo prisma da Opinião Pública”. *Revista de História* (São Paulo), nº178, 2019. Disponível em: <https://orcid.org/0000-0002-5918-0144>
- FERRES JR, João. “*Latin America* como conceito: a constituição de um outro americano”. *Teoria e sociedade*, nº11.2, 2003.
- FONSECA, Luis Adão da. “Horizonte Castelhana no debate político em Portugal no final da Idade Média” *In: Conferência inaugural das III^{as} Jornadas de Cultura Hispano-Portuguesa*. Universidad Autonoma de Madrid, 1997.
- GANDINI, María Juliana. “Las sirenas del Plata: nuevos rumbos de las expediciones de Sebastián Caboto y Diego García de Moguer en el Mar Océano Austral (1526-1530)”. *Revista Escuela de Historia*, nº15 V1, 2016.
- GARCÍA, Carmen Mena. “El muguereño Andrés Niño, maestro-mercader, piloto y explorador de tierras centroamericanas”. *Revista Montemayor*, 1996.
- GARCÍA, Pedro J. González, “Archivo General de Indias.” *Revista de Enseñanza Universitaria*. nº1, pp. 45-93, 1994.
- GARCÍA, Mariano Gambín. “De Colón a Alonso de Lugo. Las capitulaciones de descubrimiento y conquista a finales del siglo XV: América, Canarias y África.” *In: XVII Coloquio de Historia Canario-Americana*, 2008 [2006].
- GIL, Juan. “Las islas de la India”. *Cuadernos del CEMYR*, Nº3, (Ejemplar dedicado a: Los Universos insulares), 1995, pp. 157-176.

GIL, Juan. “Los Armadores de Sebastián Caboto: un ingles entre italianos”. *Anuario de Estudios Americanos*. Nº45, Sevilla,1998.

GOLLAN, Augustin Zapata. “El Parana y Los Primeros Cronistas” *Revista Universidad*. Universidad 10, 1941.

GÓMEZ, Adela Estudillo. “Hábitos de Órdenes Militares: Caballeros de Estepa (XVI-XVII)”. *Cuadernos de Estepa*, nº3, Estepa, 2014.

GZYBOWSKI, Stanislaw. “Découverte et Diplomatie: les Cabot et leurs princes” In: *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 47, No. 2, 1969.

HELMINEN, Juha Pekka. “Eran canibales los caribes? Fray Bartolome de las Casas y el canibalismo”. *Revista de Historia de América*, nº 105, jan – jun., 1988.

KANTOR, Iris. “Cartografía e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica” *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v. 17. n.2, jul.-dez. 2009, pp.39-61.

LEE, John Thomas. “Reviews of Books – Memoir of Sebastian Cabot” In: *The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. 3, No. 1, Jun., 1916, p. 102. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/1887099> .

“Life of Sebastian Cabot”. *The North American Review*, Vol. 34, No. 75, Apr., 1832, pp. 411. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/25102949> .

LIRIA, Nicolás Toscano. “España y Portugal en la exploración de la costa de Norte América. Compilación de datos sobre Esteban Gómez”. *Cuadernos Hispanoamericanos*, n.º 788, febrero 2016.

LOPES, Paulo Catarino. “Nas margens da diplomacia portuguesa quinhentista. O singular testemunho de Roma por um criado de D. Jaime, 4º duque de Bragança (1510-1517)”. *Lusitania Sacra*, nº33, jan.-jun. 2016.

MACÍAS, Luis A. Robles. “No, Mapmaker Juan Vespucci Was Not a Medici Spy”. *Imago Mundi* Vol. 72, nº1, 41-46.

MIGNOLO, Walter. “The Darker Side of the Renaissance: Colonization and the Discontinuity of the Classical Tradition.” *Renaissance Quarterly*, vol. 45, nº4, 1992.

NADAL, María Luisa Burguera. “Wenceslao Ayguals de Izco”. *Real Academia de la Historia*, 2022. Disponível em: <https://dbe.rah.es/biografias/10991/wenceslao-ayguals-de-izco> . Acesso em: maio de 2022.

NOWELL, Charles E. “Aleixo Garcia and the White King”. *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 26, Nº4, Nov. de 1946, pp. 450-466.

PÉREZ, Demetrio Ramos. “El problema de la fundación del Consejo de Indias”. *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 26, Sevilla, CSIC, 1969.

PÉREZ, Joseph. “Idade Moderna. Os Reis Católicos (1474-1516)” In: Julio Valderón; Joseph Pérez; Santos Juliá. *História de Espanha*. Tradução: Luís Filipe Sarmiento. Lisboa: Edições 70, 2014 [2009].

- PIETSCHMANN, Horst. “Estado y conquistadores: las capitulaciones”. *Historia*, n.º 22, vol. I., 1987.
- PROTÁSIO, Daniel Estudante. “O 2º Visconde de Santarém e a Passagem Noroeste”. *Cadernos Barão de Arêde. Revista do Centro de Estudos de Genealogia e Heráldica Barão de Arêde Coelho*. Nº4, Abril, Junho, 2015, pp.32-45.
- QUENTAL, Pedro de Araujo. “A Latinidade do Conceito de América Latina” *Geografia*, vol. 14, nº27, 2012.
- RABELO, Lucas Montalvão. “A Invenção do Rio Amazonas na Cartografia (1540-1560)”. *Terra Brasilis (Nova Série). Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica*, nº 14, dez. de 2020.
- RÁKÓCZI, István. “De Malucci Insulis de Maximilianus Transilvanus, una fuente olvidada, una fuente por explorar” *Cuadernos de Estudios Borjanos L-LI*, 2007-2008, pp. 329-338, p.330-331.
- REIS, José Carlos. “A ‘História estrutural’ dos *Annales*: a realização do tempo histórico como ‘Terceiro Tempo’? In: _____. *Tempo, história e evasão*. Campinas, SP: Papirus, 1994.
- REVELLO, José Torre. “El viaje de Yáñez Pinzón y Díaz de Solís (1508)”. *Historia Mexicana*, vol. 6, Nº2, oct.- dec., 1956.
- RIBEIRO, Fernando Victor Aguiar. “Havia corrido la voz: circulação de rumores sobre a existência de minas de ouro na região do Rio da Prata e Paraguai (1647-1680)”. *Revista de História (São Paulo)*, n.179, 2020, pp.1-32.
- RIBEIRO, Fernando Victor Aguiar. “Sertões Fluidos: discussão sobre as espacialidades na porção meridional da América Portuguesa: o caso da Capitania de São Vicente.” *Revista Espacialidades [online]*. v.10 jul-dez 2016, pp.46-81.
- RUDDOCK, Alwyn A. “The Reputation of Sebastian Cabot.” In: *Historical Research*, University of London, May, 1974.
- RYAN, Michael T. “Assimilating New Worlds in the Sixteenth and Seventh Centuries”. *Comparative Studies in Society and History*, vol. 23, nº4, oct. 1981, pp. 519-538. Disponível por JSTOR em: <https://www.jstor.org/stable/178392>
- SÁNCHEZ-PEDREÑO, José María Ortuño. “Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaisa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre las dichas islas a Portugal por Carlos I de España.” *Anales de Derecho*. Universidade de Murcia. Número 21. 2003.
- SANDMAN, Alison; ASH, Eric H. “Trading Expertise: Sebastian Cabot between Spain and England”. *Renaissance Quarterly*, Autumn, 2004, Vol. 57, No. 3 (Autumn, 2004), pp. 813-846. Disponível em: <http://www.jstor.com/stable/4143567>
- “Sebastian Cabot, The Navigator (n.424. Saturday, March 14, 1840)” In: CHAMBERS, William; CHAMBERS, Robert (orgs.). *Chambers’ Edinburgh Journal*. Vol. IX, London: W. S. ORR and CO, Amen Corner, Paternoster Row, 1841.

- SOBRAL, José Manuel. “Da Casa à Nação: passado, memória, identidade”. *Etnográfica*, vol. III (1), 1999.
- SOBRAL, José Manuel. “A formação das nações e o nacionalismo: os paradigmas explicativos e o caso português”. *Análise Social*, vol. 37, n. 165, Inverno de 2003.
- SOTO, Rodrigo Sazo. “Sobre la Naturaleza Jurídica de las Capitulaciones de Santa Fe: una aproximación al estado actual de la cuestión”. *Tiempo y Espacio*, n.º24, 2010.
- SOUZA, Ivo Carneiro de. “As Molucas, as Filipinas e os ‘Corredores’ dos Mares do Sul da China na Cartografia Portuguesa entre 1537 e 1571: representações cruzadas de interesses divergentes?” *Revista de Cultura*, n.º17, 2006, pp. 120-132.
- SOUZA, Laura de Mello e. “O nome do Brasil” *Revista de História* n.º145, 2001, pp.61-86.
- STEPHENSON, Richard W. “The Henry Harrisse Collection of Publications, Papers, and Maps Pertaining to Early Exploration of America”. *Terrae Incognitae* 19, 1984.
- SZÁSDI, István. “La Casa de la Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V”. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 12, 2008.
- TEIXEIRA, Dante Martins. “A ‘America’ de Jodocus Hondius (1563-1612): um estudo das fontes iconográficas”. *Revista do IEB*, n.º 46, fev de 2008.
- TEMPÈRE, Delphine. “Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII”. *IBEROAMERICANA. América Latina - España - Portugal*, 2(5), 2002.
- TRUE, David O. “Cabot Explorations in North America” *In: Revista Imago Mundi*, vol. 13, 1956.
- VIGNERAS, L. A. “New Light on the 1497 Cabot Voyage to America.” *In: The Hispanic American Historical Review*, vol. 36, No. 4, nov., 1956.
- VIGNERAS, L. A. “The Cartographer Diogo Ribeiro”. *Imago Mundi*, vol. 16, 1962.
- VIGNERAS, L. A. “The Voyage of Esteban Gómez from Florida to the Bacallaos”. *Terrae Incognitae*, volume 2, Issue 1, 1970
- VILARDAGA, José Carlos. “As controvertidas minas de São Paulo (1550-1560)”. *Varia Historia*, Belo Horizonte, vol.29, n.º51, 2013, pp. 795-815.
- VIVES, J. Vicens. “A estrutura administrativa estadual nos séculos XVI e XVII.”[1960] *In: HESPANHA, Antonio Manoel. Poder e Instituições na Europa do Antigo Regime*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.

BIBLIOGRAFIA

ADONIAS, Isa. *A Cartografia da Região Amazônica*. Tomo I. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, 1963.

ALBERT, Salvador Bernabeu. *1892: El IV Centenario del descubrimiento de America em España*. Madrid: C.S.I.C., Dep. de Historia de America, Centro de Estudios Historicos, 1987.

ALDEN, John; LANDIS, Dennis Channing (eds.). *European Americana: a chronological guide to works printed in Europe relating to the Americas 1493-1776*. 6 vol., New Canaan: Readex Books, 1980-1998.

ALMAGIÀ, Roberto. *Commemorazione di Sebastiano Caboto Nel IV Centenario della Morte*. Venezia: Officine Grafiche Carlo Ferrari, 1958.

Anaes do Museu Paulista. Tomo Primeiro. São Paulo: Oficinas do Diário Oficial, 1922

ARBOLEDAS, Pedro Andrés Porras. *La Orden de Santiago en el siglo XV: la provincia de Castilla*. Madrid: Dykinson, 1997.

ARDAO, Arturo. *Génesis de la idea y el nombre de América Latina*. Caracas: Centro de Estudios Latino-americanos Romulo Gallegos, 1980

ANDERSON, Benedict. *Under Three Flags: anarchism an the Anti-Colonial Imagination*. London/ New York: Verso, 2005.

ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Cia das Letras, 2008 [1983, 1991].

ANDERSON, Matthew Smith. “The ‘New Diplomacy’ of the Fifteenth and Sixteenth Centuries” In: *The rise of modern diplomacy, 1450-1919*. New York: Routledge, 2013.

ARBOLEDAS, Pedro Andrés Porras. *La Orden de Santiago en el siglo XV: la provincia de Castilla*. Madrid: Dykinson, 1997.

BAEZA, Rafael Sagredo. *J. T. Medina y su Biblioteca Americana en el siglo XXI: practicas de un erudito*. Santiago de Chile: Ediciones Biblioteca Nacional de Chile, 2018.

BALAKRISHNAN, Gopal (ed.). *Mapping the Nation*. London/ New York: Verso, 1996.

BARBA, Francisco Esteve. *Historiografía Indiana*. Madrid: Editorial Gredos, 1992 [1964].

BARROS, José D’Assunção. *Teoria da História vol II. Os primeiros paradigmas: positivismo e historicismo*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

BARROSO, Rafael Henrique Dias. *Diplomacia e Negócios da Fé: a ação dos embaixadores portugueses na Cúria romana (1513-1557)*. Dissertação (mestrado em História Social) – Faculdade de

Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021 (versão corrigida, 2022).

BRENDECKE, Arndt. *Imperio e información: funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid, Frankfurt am Main: Iberoamericana, 2012.

BERCHET, Guglielmo. *Fonti italiane per la storia della scoperta del Nuovo mondo. Raccolta di documenti e studi, pubblicati dalla R. Commissione colombina pel quarto centenario della scoperta dell'America*, pte. 3; v. 1-2. Roma: Ministerio della pubblica istruzione, 1892-93.

BERNAL, José Sánchez-Archilla Bernal. *Instituciones Político-Administrativas de la América Hispánica (1492-1810)*. Madrid: Servicio de Publicaciones Universidad Complutense/ Facultad de Derecho, 2000.

BERNARD, Carmen; GRUZINSKI, Serge. *Historia del Nuevo Mundo: del descubrimiento a la Conquista. La experiencia europea, 1492-1550*. Traducción de María Antonia Neira Bigorra. México: Fondo de Cultura Económica, 1996.

BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, K N. *História da Expansão Portuguesa: a formação do império, 1415-1570*. Vol 1. Lisboa: Temas e Debates, 1998.

BIDDLE, Richard. *A Memoir of Sebastian Cabot: with review of the History of Maritime Discovery*. Philadelphia: Carey and Lea, 1831.

“BIDDLE, Richard, (1796-1847)” In: *Biographical Directory of the United States Congress 1774 – Present*. Disponível em: <http://bioguide.congress.gov/scripts/biodisplay.pl?index=B000443>. Acesso em 07/04/2018.

BONATO, Tiago. *Articulando Escalas: cartografia e conhecimento geográfico da bacia platina (1515-1628)*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2018.

BOXER, Charles. “A navegação e as especiarias nos mares asiáticos” In: *Império Marítimo Português (1415-1825)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BROMSEN, Maury A. (edit.). *José Toribio Medina: humanista de América*. Traducción por Raúl Silva Castro. Santiago de Chile/ Washington, USA: Editorial Andres Bello/ Union Panamericana, 1969.

BROTTON, Jerry. *Trading Territories: mapping the early modern world*. London: Reaktion Books, 1997.

BRUN, Miguel-Ángel Ochoa. “González de Puebla, Rodrigo. ?, s. t. s. xv – Reino Unido, IV.1509. Diplomático.” *Real Academia de la Historia*, 2020. Disponible en: <http://dbe.rah.es/biografias/45444/rodrigo-gonzalez-de-la-puebla> .

BULLO, M. C. *La Vera Patria de Nicolò de' Conti e di Giovanni Caboto: studj e documenti*. Chioggia: Tipografia di Lodovico Duse, 1880.

CAMPBELL, John. *Lives of the Admirals, And other Eminent British Seamen*. Vol. I. Dublin: George and Alexander Ewing, 1748.

CAÑIZARES-ESGUERRA, Jorge. *Como escribir la historia del Nuevo Mundo. Historiografías, epistemologías e identidades en el mundo del Atlántico del siglo XVIII*. México: FCE, 2007 [2001].

CEZAR, Temístocles. *Ser historiador no século XIX: o caso de Varnhagen*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2018.

CHARTIER, Roger. *O Mundo como Representação*. São Paulo: Estudos Avançados, 1991.

CARVALHO, Raphael Guilherme de. *Sérgio Buarque de Holanda, do Mesmo ao Outro: escrita de si e memória (1969-1986)*. Tese (Doutorado em História). Curitiba, UFPR, 2017.

CEBALLOS, Jorge Díaz. “Las Juntas de Expertos y la Configuración del Sistema Colonial Castellano, 1503-1512” In: Eliseo Serrano (coord.). *De la tierra al cielo. Líneas recientes de investigación en Historia Moderna*. Zaragoza: Institución “Fernando el Católico”, 2013, p.269.

CHAUNU, Pierre. *La España de Carlos V. I/ Las estructuras de una crisis*. Barcelona: ediciones península, 1976 [1973].

CHAVES, Kelly K.; WALTON, Oliver C.. *Explorers of the American East: mapping the world through primary documents*. Santa Barbara, California; Denver, Colorado: ABC-CLIO, 2019.

CHIAPPELLI, Fredi; ALLEN, Michael J.B.; BENSON, Robert L. (eds.). *First Images of America: The Impact of the New World on the Old*. 2 Vol. Berkeley, California, USA: University of California Press, 1976.

CHICANGANA-BAYONA, Yobenj Aucardo. *Imagens de Canibais e Selvagens do Novo Mundo: do maravilhoso medieval ao exótico colonial (séculos XV-XVII)*. Tradução Marcia Aguiar Coelho. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2017.

COSTA, Maria de Fátima. *História de um País Inexistente: o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*. São Paulo: Estação Liberdade/Kosmos, 1999.

DALTON, Heather. *Merchants and Explorers: Roger Barlow, Sebastian Cabot, and Networks of Atlantic Exchange 1500-1560*. Oxford, UK: Oxford University Press, 2016.

DAVIES, Surekha. *Renaissance Ethnography and the Invention of the Human: new worlds, maps and monsters*. Cambridge: Cambridge University Press, 2016.

DOMINGO, Mariano Cuesta. *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica*. Tomo I. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas/ Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”, 1983.

DOMINGO, Mariano Cuesta. *Antonio de Herrera y Tordesillas*. Madrid: Fundación Ignacio Larramendi, 2015.

DORÉ, Andréa. *Cartografia da promessa. Potosi e o Brasil em um continente chamado Peduana*. São Paulo: Intermeios, 2020.

DURAN, Gilbert. *O imaginário: ensaio acerca das ciências e da filosofia da imagem*. Rio de Janeiro: DIFEL, 2004.

DURO, Cesareo Fernández. *Armada Española: desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Tomo I. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1895.

ELIAS, Norbert; NEIBURG, Frederico; WALZBORT, Leopoldo. *Escritos & Ensaio I: Estado, processo, opinião pública*. Tradução textos em inglês, Sérgio Benevides; textos em alemão, Antonio Carlos dos Santos; textos em holandês, João Carlos Pijanappel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

ELLIOTT, John H. *The Old World and the New 1492-1650*. Cambridge: University Press, 2000 [1970].

ENCARNAÇÃO, Marcelo Augusto Flores Reis da. *A Batalha de Toro*. Dissertação de Doutorado em História – Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2011.

FERNANDES, Fernando Roque. *O Teatro da Guerra; índios principais na conquista do Maranhão (1637-1667)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2015.

FERNÁNDEZ-ARMESTO, Felipe. *Américo: o homem que deu seu nome ao continente*. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011 [2007].

FISKE, John. *The Discovery of America: with some account of ancient America and the Spanish conquest*. Vol. I. Boston/New York: Houghton Mifflin Company, 1892.

FONSECA, Luis Adão da. *Portugal entre Dos Mares*. Traducción: Martín Rasskin. Madrid: Editorial Mapfre, 1993.

FONSECA, Luís Adão da. “De Tordesilhas a Saragoça, do Atlântico ao Pacífico, 500 anos depois” In: _____; José Manuel Ruiz Asencio (coord.) *Corpus Documental del Tratado de Tordesilhas*. Valladolid: Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesilhas – Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1995.

FONTANA, Josep. *A História dos Homens*. São Paulo: Edusc, 2004.

FONTANA, Ricardo. *O Brasil de Américo Vespúcio*. Tradução de Edilson Alkmim Cunha & João Pedro Mendes. Brasília: Editora UnB/ Linha Gráfica e Editora, 1994,1995.

FRADE, Florbela Veiga. *A Presença Portuguesa nas Ilhas de Maluco 1511-1605*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Lisboa, 1999.

FRAILE, Luis Miguel Benito. *Esteban Gómez, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias*. Trabajo de fin de Grado (Historia) – Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Valladolid. Valladolid, 2016-2017.

“Francisco Adolfo de Varnhagen, visconde com grandeza de Porto Seguro” *Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Disponível em: <https://ihgb.org.br/perfil/userprofile/FAVarnhagen.html> .

FRANCO, Fernando Marias. *El Monasterio de El Escorial*. Madrid: Grupo Anaya, 1990.

FURTADO, Júnia Ferreira. “Martim Afonso de Sousa: vida e morte entre Portugal, Brasil e Índia.” In: _____ (org.). *O Testamento de Martim Afonso de Sousa e de Dona Ana Pimentel no Acervo de Obras Raras da UFMG*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2015.

- GAIBROS, Manuel Ballesteros. *Juan Caboto*. Valladolid: Casa Museo de Colon, Seminario Americanista, 1997.
- GANDINI, María Juliana. *¿Quiénes Construyeron el Río de la Plata? Exploradores y conquistadores europeos en el lugar donde se acababa el mundo*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2022.
- GIL, Juan. *Mitos y utopías del descubrimiento: I Colón y su tiempo*. Madrid: Alianza Editorial, S.A., 1989.
- GIMPEL, Jean. *The Medieval Machine*. New York: Penguin, 1981 [1976].
- GODINHO, Vitorino Magalhães. *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. Lisboa: Dom Quixote, 2007 [1962].
- GRAFTON, Anthony. *New Worlds, Ancient Texts: the power of tradition and the Shock of Discovery*. Cambridge/ Massachusetts: Harvard University Press, 1995 [1992].
- GRAVATT, Patricia. "Rereading Theodore De Bry's Black Legend" In: Margaret R. Greer; Walter D. Mignolo; Maureen Quilligan (edit.). *Rereading the Black Legend: the discourses of Religious and Racial Difference in the Renaissance Empires*. Chicago and London: The University of Chicago Press, 2007.
- GRUZINSKI, Serge. *A Águia e o Dragão: ambições europeias e mundialização no século XVI*. Tradução: Joana Angélica D'Ávila Melo. São Paulo: Companhia das Letras, 2015 [2012].
- HARLEY, John Brian. *La Nueva Naturaleza de los Mapas*. Traducción de Leticia García Cortés; Juan Carlos Rodríguez. México: Fondo de Cultura Económica, 2005 [2001].
- HARRISSE, Henry. *Jean et Sébastien Cabot: leur origine et leurs voyages*. Paris: Ernest Leroux, 1882.
- HARRISSE, Henry. *Discovery of North America: a critical, documentary, and historic investigation (...)*. London: Henry Stevens and Son; Paris: H. Welter, 1892.
- HARRISSE, Henry. *John Cabot – The discoverer of North-America and Sebastian his Son: a chapter of the maritime history of England under the Tudors 1496-1557*. London: Trafalgar Square, Charing Cross, Benjamin Franklin Stevens, 1896.
- HART, Albert Bushnell; CHANNING, Edward (eds.). *American History Leaflets Colonial and Constitutional*, Vol. 9, Documents Describing the Voyage of John Cabot in 1497. New York: A. Lovell, 1893.
- HEER, Jacques. *Cristóbal Colón*. Traducción José Esteban Calderón y Ortiz Manasterio. México, D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1992 [1981].
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização di Brasil*. Brasiliense; Publifolha, 2000 [1958].
- HUGH, Thomas. *El Imperio Españos: de Colón a Magallanes*. Traducción: Victor Pozanco. Barcelona: Editorial Planeta, 2003.

IBARRA, Miguel Ángel de Bunes. “Carlos V, Venecia y la Sublime Puerta: la embajada de Diego Hurtado de Mendoza en Venecia.” In: *Congreso Internacional Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)* (Madrid, 3-6 de julio de 2000). Vol. I. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001.

IZCO, Wenceslao Ayguals de. *España Laureada: compilación de lo mas selecto que en elogio de nustra patria han escrito doctísimos carones así nacionales como estranjeros, ilustrada con notas*. Madrid: Imprenta de Ayguals de Izco Hermanos, 1854.

JAKSIĆ, Iván. *A vida de Andrés Bello: erudição e construção de nação na América Latina do século XIX*. Tradução de Vera Caputo. 1ª ed. Rio de Janeiro: Edições de Janeiro, 2018.

KANTOR, Iris. “Impressos Flamengos nas Academias Coloniais: leitores de Ortelius e Justus Lipsius na América Portuguesa. In: Werner Thomas; Eddy Stols; Iris Kantor; Júnia Furtado (Orgs). *Um Mundo Sobre Papel: livros gravuras e impressos flamengos nos impérios português e espanhol (séculos XVI-XVIII)*. São Paulo/ Belo Horizonte: Editora da Universidade de São Paulo/ Editora UFMG, 2014.

KUPPERMAN, Karen Ordahl (ed.). *America in European Consciousness, 1493-1750*. Chapel Hill; London: University of North Carolina Press, 1995. Accessed July 28, 2020. www.jstor.org/stable/10.5149/9781469600147_kupperman.

LARDNER, Dyonysius. *History of Maritime and Inland Discovery*, vol II. London: Longman, Rees, Orme, Brown, and Green, 1830.

LEFEBVRE, Henri. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell, 2004 [1993].

LESTRINGANT, Frank. *A Oficina do Cosmógrafo: ou a imagem do mundo no Renascimento*. Tradução de Edmir Missio. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

LEWIS, Martin W.; WIGEN, Kären E. *The Myth of Continents: a critique of metageography*. Berkeley/ Los Angeles/ London: University of California Press, 1997.

LOIS, Carla. *Plus Ultra Equinoctialem. El descubrimiento del hemisferio sur en los mapas y libros de ciencia en el Renacimiento*. Tesis de Doctorado, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 2008.

MADERO, Eduardo. *Historia del Puerto de Buenos Aires. Tomo Primero: descubrimiento del Río de la Plata y de sus principales afluentes, y fundación de las más antiguas ciudades, en sus márgenes*. Buenos Aires: Imprenta de “La Nación” San Martín 344, 1892.

MADERO, Guillermo. *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Emece, 1955.

MATÍNEZ, Miguel Molina; MOLINA, Rafael Conde y Delgado de. *Capitulaciones de Santa Fe*. Granada: Diputación Provincial, 1989.

MARTÍN-MERAS, Maria Luisa. *Cartografía Marítima Hispana: la imagen de América*. Madrid/Barcelona: Lunweg Editores, 1993.

MARTÍNEZ, Ricardo Cerezo. *La Cartografía Náutica Española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994.

- MARTINS, Renato A. *Tradição, Modernidade e a História das Américas em Visão do Paraíso (1946-1969)*. Tese (Doutorado em História Social). São Paulo, DH-FFLCH-USP, 2017.
- MATOS, Sérgio Campos. *Iberismos: nação e transnação, Portugal e Espanha c. 1807-1931*, Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2017.
- MEDEIROS, Bruno Franco. *Infinite Past, Infiniti Future: experiências da história dos Estados Unidos*. Tese (Doutorado em História Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP), São Paulo, 2016.
- MEDINA, Jose Toribio. *Coleccion de Documentos Inéditos para la Historia de Chile: Magallanes y sus compañeros*. Tomo II. Santiago de Chile: Imprenta Ercilla, 1888.
- MEDINA, Jose Toribio. *Juan Diaz de Solís: estudio histórico*. Tomo II. Santiago de Chile: Impreso en casa del Autor, 1897.
- MEDINA, Jose Toribio. *El Portugués Esteban Gómez al Servicio de España*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908.
- MEDINA, Jose Toribio. *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España: y especialmente de su proyectado viaje a las Molucas por el Estrecho de Magallanes y al reconocimiento de la costa del Continente hasta la Gobernación de Pedrarias Dávila*. 2 Tomos. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908.
- MEDINA, Jose Toribio. *Los viajes de Diego García de Moguer al Rio de la Plata: estudio histórico*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908.
- MEDINA, Jose Toribio. *El descubrimiento del Océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria, 1920.
- METCALF, Alida. *Go-betweens and the colonization of Brasil, 1500-1600*. Austin: University of Texas, 2005.
- MIGNOLO, Walter. *The Darker Side of the Renaissance: literacy, territoriality and colonization*. Ann Arbor, Michigan USA: The University of Michigan Press, 1998 [1995].
- MIGNOLO, Walter. *La Idea de América Latina: la herida colonial y la opción decolonial*. Traducción de Silvia Jawerbaum; Julieta Barba. Barcelona: Editorial Gedisa, 2007 [2005].
- MORISON, Samuel Eliot. *Admiral of the ocean sea: a life of Christopher Columbus*. Boston: Little and Brown, 1942.
- MOTA, Avelino Teixeira da (org.). *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.
- NAVARRETE, Martin Fernandez de. *Coleccion de los Viages y Descubrimientos*. Tomo I. Madrid: Imprenta Real, 1825.

NAVARRETE, Martín Fernández. *Colección de los Viajes y Descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV: con varios documentos inéditos concernientes á la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. Tomo III. Madrid: Imprenta Real, 1829.

NAVARRETE, Martín Fernández de. *Collección de los Viajes y Descubrimientos... Tomo V. Expediciones al Maluco: Viajes de Loaisa y de Saavedra*. Madrid: Imprenta Nacional, 1837.

NICHOLLS, J. F. *The Remarkable Life, Adventures and Discoveries of Sebastian Cabot, of Bristol: the founder of great Britain's maritime power, discoverer of America, and its first colonizer*. London: Sampson Low, Son, and Marston, Crown Buildings, Fleet Street, 1869.

NOGUEIRA, Magali Gomes. *O Manuscrito Espanhol 30 e a Família do judeu Cresques Abraham. Um estudo sobre as fontes da Cartografia maiorquina (séculos XIII-XIV)*. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

OBER, Frederick A. *John and Sebastian Cabot. Heroes of American History*. New York and London: Harper & Brothers Publishers, 1908.

O'GORMAN, Edmundo. *La Idea del Descubrimiento de América: historia de esa interpretación y crítica de sus fundamentos*. México: Centro de Estudios Filosóficos, 1951.

O'GORMAN, Edmundo. *La invención de América: el universalismo de la Cultura de Occidente*. México: Fondo de Cultura Económica, 1958.

O'GORMAN, Edmundo. *La Invención de América: investigación acerca de la estructura histórica del Nuevo Mundo y del sentido de su devenir*. México: FCE, 1977 [1958].

O'GORMAN, Edmundo. *A invenção da América: reflexão a respeito da estrutura histórica do Novo Mundo e do sentido do seu devenir*. Tradução de Ana Maria Martinez Corrêa, Manoel Leio Bellotto. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

OREJON, Antonio Muro. *Pleitos Colombinos I: proceso hasta la sentencia de Sevilla*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1967.

PADRÓN, Ricardo. *The Spacious Word: cartography, literature, and empire in the early modern Spain*. Chicago, USA: The University of Chicago Press, 2004.

PAGDEN, Anthony. *European Encounters with the New World: from Renaissance to Romanticism*. London: Yale university Press, 1998 [1993].

PASTELLS, Pablo. *Historia de la Compañía de Jesús en la Provincia del Paraguay*. Madrid: Librería General de Victoriano Suárez, 1912.

PASTELLS, Pablo. *El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Parte Primera. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1920.

PAVEZ, Mauricio Onetto. *Historia de un Pasaje-Mundo: el estrecho de Magallanes en el siglo de su descubrimiento*. [Santiago de Chile]: Universidad Autónoma de Chile/ Biblioteca Nacional de Chile/ Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2019.

- PESAVENTO, Sandra Jatthy. *História & História Cultural*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.
- PÉREZ, Demetrio Ramos. *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de “Descubrimiento y Rescate”*. Casa-Museo de Colón/ Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid: Valladolid, 1981.
- PÉREZ, Demetrio Ramos. *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*. Valladolid: Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad, 1981.
- PÉREZ, Joseph. *Isabel y Fernando: los Reyes Católicos*. Traducción de Fernando Santos Fontenla. Hondarribia, Guipúzcoa: Editorial Nerea, 2001 [1988].
- RABELO, Lucas Montalvão. *A Representação do Rio ‘das’ Amazonas na Cartografia Quinhentista: entre a tradição e a experiência*. Dissertação (mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2015.
- RABELO, Lucas Montalvão. “Taunay e a documentação sobre bandeirantes e jesuítas: uma história da circulação de fontes históricas” In: CINTRA, Jorge Pimentel; SCHNEIDER, Alberto Luiz; BEIER, José Rogério (orgs). *Affonso Taunay e o Museu Paulista: um projeto de memória (1917-1945)*. Jundiaí/ SP; São Paulo/SP: Paco Editorial; Museu Paulista, 2021, pp. 163-194.
- RABELO, Lucas Montalvão. “A representação cartográfica do rio Amazonas e o processo de invenção da América (século XVI)” In: Arcângelo da Silva Ferreira (org.) *História, cultura, trabalho e instituições na Amazônia*. Manaus: Editora Valer, 2021.
- RAMOS, Rui Mateus. “A Guerra Grande e o ingresso de Mauá no cenário político platino”. In: _____. *A visão do barão de Mauá sobre a política externa brasileira no Rio da Prata: 1850-1865*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Passo Fundo, 2009, pp. 28-49.
- RANGLES, William G. L. *Da Terra Plana ao Globo Terrestre: uma rápida mutação epistemológica 1480-1520*. Tradução de Teresa Braga. Lisboa: Gradiva, 1990 [1980].
- RAYNAL, Guillaume Thomas François. *Histoire Philosophique et Politique des établissements & du commerce des Européens dans les deux Indes*. Amsterdã, 1770.
- RESTALL, Matthew. *Sete Mitos da Conquista Espanhola*. Tradução de Cristiana de Assis Serra. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006 [2003], pp.40-63.
- REY, Marcelo. *El copista: Gaspar García Viñas entre la Biblioteca Nacional y la Facultad de Filosofía y Letras*. 1ª Ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Teseo, 2013.
- RICOEUR, Paul. *Tempo e Narrativa*. Tomo I. Tradução de Constança Marcondes Cesar. Campinas, SP: Papirus, 1994.
- ROBERTSON, William. *The History of America*. Vol. I. Dublin, 1777.
- RODRÍGUEZ, Antonio Acosta; RODRÍGUEZ, Adolfo Gonzáles; VILA, Enriqueta (coords). *La Casa de la Contratación y navegación entre España y Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla/ Consejo Superior de Investigaciones Científicas/ Fundación El Monte, 2003.

RUBIO, Jose Pulido. *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos/ Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1950.

RUIZ, José-Ramon Carriazo. “El Vocabulario del Libro de Armadas de la expedición a la Especiería (1506/1508)”. I Seminario Internacional de Lexicología y Lexicografía Históricas: Lengua, Historia y Sociedad. Del Archivo General de Indias al Nuevo Diccionario Histórico del Español. Sevilla, 9-11 de Mayo, 2016. Disponível em versão digital em: <https://carriazo.hypotheses.org/781> . Consultado em janeiro de 2021.

SÁNCHEZ, Antonio. *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, 2013.

SANDMAN, Alison Deborah. *Cosmographers vs. Pilots: navigations cosmography, and the state in Early Modern Spain*. Dissertation of Doctor of Philosophy (History of Science). University of Wisconsin – Madison, 2001.

SANZ, Carlos. *Henry Harrisse (1829-1910): “principe de los americanistas” su vida – su obra*. Madrid: Librería General Victoriano Suarez, 1958.

SCHÄFER, Ernesto. *El Consejo Real y Supremo de las Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*. Tomo I. Madrid/ Valladolid: Marcial Pons Historia/ Junta de Castilla y León, 2003 [1935].

SILVA, Paulo Manuel Azevedo da. *A Influência da Expansão Portuguesa na Inglaterra do Primeiro Tudor*. Dissertação Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão – Universidade de Lisboa, 2009.

SMITH, Bonnie G. *Gênero e História: homens, mulheres e a prática histórica*. Tradução de Flávia Beatriz Rossier. Bauru: EDUSC, 2003.

SOBEL, Dava. *Longitude*. Tradução Bazán Tecnologia e Linguística. São Paulo: Companhia de Bolso, 2008.

SPOSITO, Fernanda; VILARDAGA, Carlos. “Fronteiras nas Américas: alianças, identidades e conflitos (séculos XVI a XVIII). In: CAÑIZARES-ESGUERRA, Jorge; FERNANDES, Luiz Estevam de O. MARTINS, Maria Cristina Bohn (org.). *As Américas na Primeira Modernidade (1492-1750)*. Vol. 2. Curitiba: Editora Prismas, 2018, pp.51-99.

SÜSSEKIND, Felipe. *O Rastro da Onça: relações entre humanos e animais no Pantanal*. Rio de Janeiro: Editora 7Letras (Viveiro de Castro Editora LTDA – ME), 2014.

TAYLOR, Alan. *The Civil War of 1812: American citizens, British subjects, Irish rebels, & Indian allies*. New York: Alfred A. Knopf, 2010.

TEIXEIRA, Dante M.; PAPAVERO, Nelson. *Os primeiros documentos sobre a história natural do Brasil: viagens de Pinzón, Cabral, Vespucci, Albuquerque, do Capitão de Gonville e da Nao Bretoa*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2002.

THÉRY, Hervé; MELLO-THÉRY, Neli Aparecida de. *Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território*. São Paulo: Edusp, 2018.

THOMAS, Hugh. *El Imperio Español: de Colón a Magallanes*. Traducción: Victor Pozanco. Barcelona: Planeta, 2003 [2003].

THOMAZ, Luís Filipe F. R. “Maluco e Malaca” In: *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas, Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.

THOMAZ, Luís Filipe F. R. *De Ceuta a Timor*. Algés: Difel, D.L. 1998.

THURSTON, George Henry. *Pittsburgh and Allegheny in the Centennial Year*. Pittsburgh: A.A. Anderson & Son, Book and Job Printers, 99 fifth avenue, 1876.

TORABOSCHI, Girolamo. *Storia della letteratura italiana*. 13 volúmenes. Módena, 1772-1781; 2ª.ed. 1787-1793, 16 vols.

TRÍAS, Rolando A. Laguarda. “A Expedição de Sebastião Caboto”. *História Naval Brasileira*. Primeiro Volume. Tomo I. Rio de Janeiro, 1975.

TRÍAS, Rolando A. Laguarda. “Cristóvão Jaques e as Armadas Guarda-Costa”. In: *História Naval Brasileira*. Volume Primeiro. Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975.

TRÍAS, Rolando A. Laguarda. *Pilotos portugueses en el Rio de la Plata durante el siglo XVI*. Coimbra: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.

VALDEZ-BUBNOV, Iván; Sergio Solbes Ferri y Pepijn Bradon (coord). *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*. México: Univ. Nacional Autónoma de México/ Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, p.373. Disponible en: https://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/721/redes_empresariales.html

VARNHAGEN, Francisco Adolfo. *Historia Geral do Brazil*. Tomo Primeiro. Rio de Janeiro: Caza de E. e H. Laemmert, 1854.

VAS MINGO, Marta Milagros del. *Las Capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986.

VEGA, Alejandra. *Los Andes y el territorio de Chile en el siglo XVI: descripción, reconocimiento e invención*. Santiago de Chile: DIBAM, 2014.

VIGNERAS, L. A. *El Viaje de Esteban Gómez a Norteamérica*. Madrid: Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1957.

VILARDAGA, José Carlos. *São Paulo na Órbita do Império dos Felipes: conexões castelhanas de uma vila da América portuguesa durante a União Ibérica (1580-1640)*. Tese de Doutorado (História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

VINSON, Donna A. *The Atlantic History before Columbus. The Northern Mariner/ Le Marin du nord*, X, N°3, July 2000, 1-14. Disponível em: https://www.cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol10/tnm_10_3_1-14.pdf.

WESTPHAL, Bertrand. *The plausible world: a geocritical approach to space, place, and maps*. Translated by Amy D. Wells. New York: Palgrave Macmillan, 2013.

WHOTH, Lawrence Counselman. *The Voyages of Giovanni da Verrazzano (1524-1528)*. New Haven/ London: Yale University Press, 1970.

WILLIAMSON, James A. *The Voyages of The Cabots and the English Discovery of North America under Henry VII and Henry VIII*. London: The Argonaut Press, 1929.

WILLIAMSON, James A. *The Cabot Voyages and Bristol Discovery Under Henry VII*. Cambridge: Hakluyt Society, 1962.

WINSHIP, George Parker. *Cabot Bibliography*. Providence, Rhode Island, 1897.

VÍDEOS

Canal Aquaviario. “383 – Batismo do Navio ‘Sebastião Caboto’ ”. *Youtube*, 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=l6oLV5A1DMg>.

ANEXOS

1.0 PUBLICAÇÕES SOBRE SEBASTIÃO CABOTO NO SÉCULO XIX

Este quadro foi elaborado com o intuito de demonstrar a grande quantidade de produções intelectuais envolvendo os Cabotos (Giovanni e Sebastião) ao longo do século XIX. Como apresentado no primeiro capítulo, tais obras visavam relacioná-los aos eventos do “descobrimento” da América ou da América do Norte e fortalecer a ligação dos novos Estados Nacionais com os feitos quincentistas. Destaca-se os locais de edição que, em sua maioria, foram nos Estados Unidos e na Europa Ocidental.

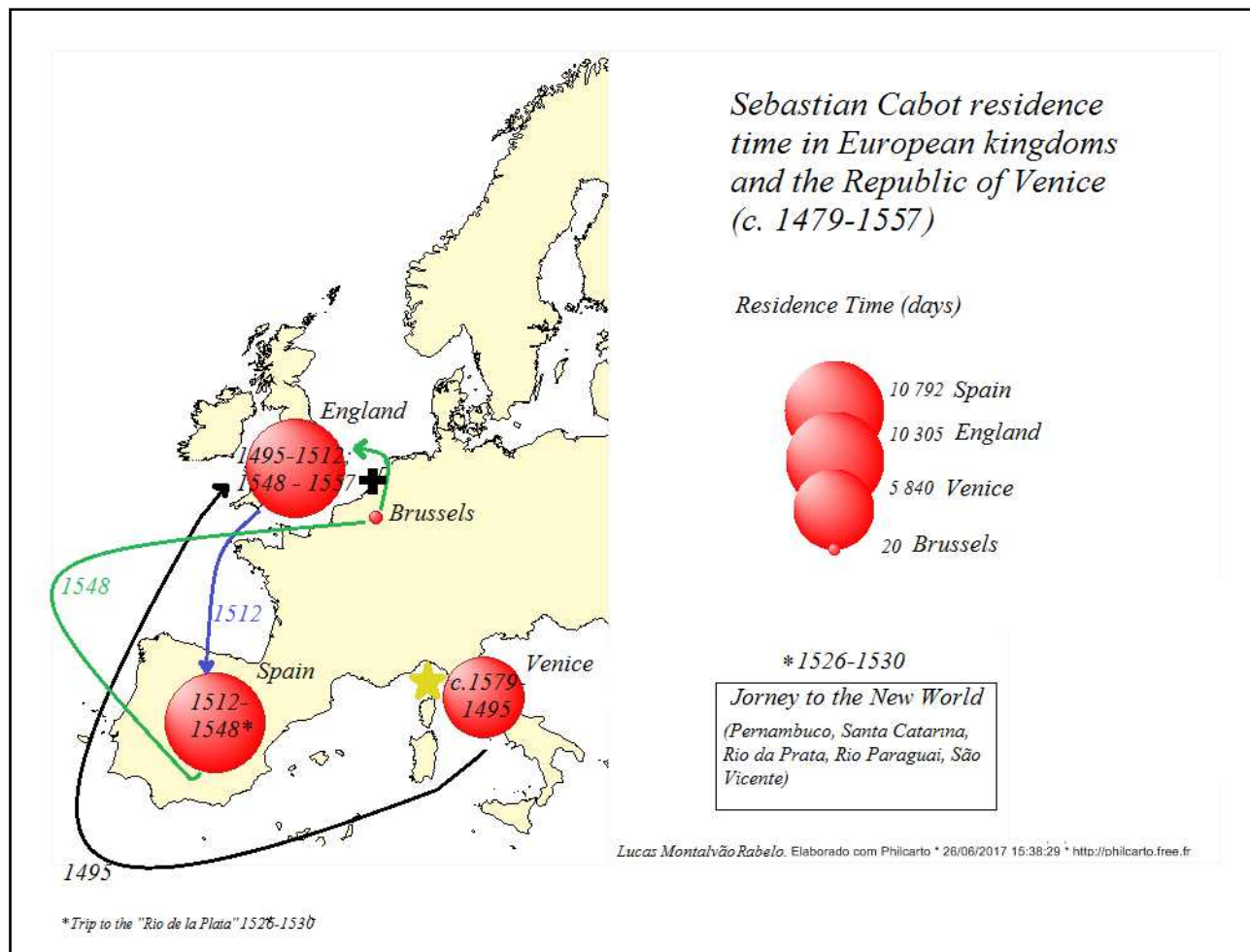
Ano	Autor	Título	Subtítulo/ Outra Inform	Local de publicação	Editora
1851	BIDDLE, Richard	A Memor of Sebastian Cabot, with a Review of The Histor	Illustrated by Document	EUA, Philadelphia	Carey and Lea
1832 s/ autor		Review: Life of Sebastian Cabot		The North American Rev	EUA, Cedar Falls, Iowa University of Northern Iowa
1854	VARNHAGEN, Francis	História Geral do Brasil. Tomo I		BRASIL, Rio de Janeiro	Imprensa da V. de Dominguez;
1864	APPLETON, John; WII	"Portrait of Sebastian Cabot"		EUA, Massachusetts	Massachusetts Historical Society
1869	NICHOLLS, J. F.	The Remarkable Life, Adventures and Discoveries of Sebas	The Founder of Great Bri	REINO UNIDO, Londr	Sampson Low, Son, and Marston
1869	AVEZAC, Macaya	Les Navigations Terre-Neuviennes Jean & Sébastien Cabot		l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres.	Imprimerie de E. Donnaud
1880	BULLO, Carlo	La Vera Patria di Nicolò de' Conti e di Giovanni Caboto	Studj e Documenti	ITALIA, Veneto, Chio	Tipografia di Ludovico Duse
1882	HARRISSE, Henry	Jean and Sébastien Cabot: leur origine et leurs voyages	Étude D'Histoire Critique	FRANÇA, Paris	Ernest Leroux, Éditeur
1883	DEANE, Charles	"The Mappemonde of Sebastian Cabot"	Science, Vol. 1, No. 3	EUA	American Association for the Adv
1885	ARBER, Edward (ed);	The first Three English Books on America [?1511] - 1555 A Sebastian Cabot, of Brist		REINO UNIDO, Birmir	1 Montague Road
1888	PACKARD, A. S.	The Geographical Evolution of Labrador	Journal of the American	EUA, New York	American Geographical Society
1890	BEAZLEY, Charles Ray	John and Sebastian Cabot: the discovery of North America (série) Builders of Great		EUA, New York	Longmans, Green and Co.
1892	HARRISSE, Henry	The Discovery of North America. A Critical Documentary a An Essay on the Early Ca		REINO UNIDO, Londr	Henry Stevens and son/ H. Welter
1892	ROUESSART, E. L.	The Fiction of the American Horse and the Truth on this di Science, Vol. 20, No. 504		EUA	American Association for the Adv
1893	DURO, Cesáreo Fern	Reseña Crítica Del Centenario: los Cabotos	La España Moderna. Rev	ESPAÑA, Madrid	Imp. de la Compañía de Impresor
1893	DURO, Cesáreo Fern	Sebastián Caboto	La Ilustracion Española y	ESPAÑA, Madrid	?
1893	TARDUCCI, Francesc	John and Sebastian Cabot: biographical notice, with docum	Translated from Italian b	EUA, Detroit	H. F. Browson, Publisher
1895	HARRISSE, Henry	Sébastien Cabot: navigateur vénitien (1497-1557)	Extrait de la Revue de G	FRANÇA, Paris	Institut Géographique de Paris
1896	DIONNE, N. E.	Reviewed Work(s): John Cabot, the Discoverer of North Ar	The American Historical	EUA?	Oxford University Press on behalf
1896	HARRISSE, Henry	John Cabot, the discoverer of North America and Sebastia	A Chapter of the Martin	REINO UNIDO, Londr	Benjamin Franklin Stevens
1896	WINSOR, Justin	The Cabot Controversies	Proceedings of the Mass	EUA, Massachusetts	Massachusetts Historical Society
1897	HARRISSE, Henry	L'atterage de Jean Cabot au Continent Américain em 1497		ALEMANHA, Goetting	Imprimerie de l'Université
1897	HARRISSE, Henry	Sebastián Cabot Pilote-Major D'Espagne Considéré Comm	Extrait de la Revue de G	FRANÇA, Paris	Institut Géographique de Paris
1897	HARRISSE, Henry	Sebastián Cabot Pilote-Major D'Espagne Considéré Comm	Extrait de la Revue de G	FRANÇA, Paris	Institut Géographique de Paris
1897	HARRISSE, Henry	The Date of cabot's Discovery of the American Continent, and an Alleged Foegeey		REINO UNIDO, Londr	B. F. Stevens
1897	J.F.C.	Juan y Sebastián Cabot: sus descubrimientos en América d	Revista de Navegación y	ESPAÑA, Madrid	Imprenta del Asilo de Huérfanos
1897	J.F.C.	Juan y Sebastián Cabot: sus descubrimientos en América d	Revista de Navegación y	ESPAÑA, Madrid	Imprenta del Asilo de Huérfanos
1897	WINSHIP, George Pai	Cabot Bibliography		EUA, Rhode Island, Pi	Providence Public Library
1897	HUDD, Alfred E.	"The Cabot Holl". The Customs Roll of the Port of Bristol		REINO UNIDO, Bristo	Willian Georges Sons
1898	HARRISSE, Henry	Did Cabot Return From His Second Voyage?	The American Historical	EUA?	Oxford University Press on behalf
1898	HARRISSE, Henry	The Outcome of the Cabot Quater-Centenary	The American Historical	EUA?	Oxford University Press on behalf
1898	QUEVEDO, Lafone S.	El "Sebastián Gaboto" de Henry Harrisse	Publicado em el Boletín	ARGENTINA, Buenos	Imprenta Y Papelaria "La Buenos

2.0 SÉRIE DE MAPAS TEMÁTICOS SOBRE A TRAJETÓRIA DE SEBASTIÃO CABOTO

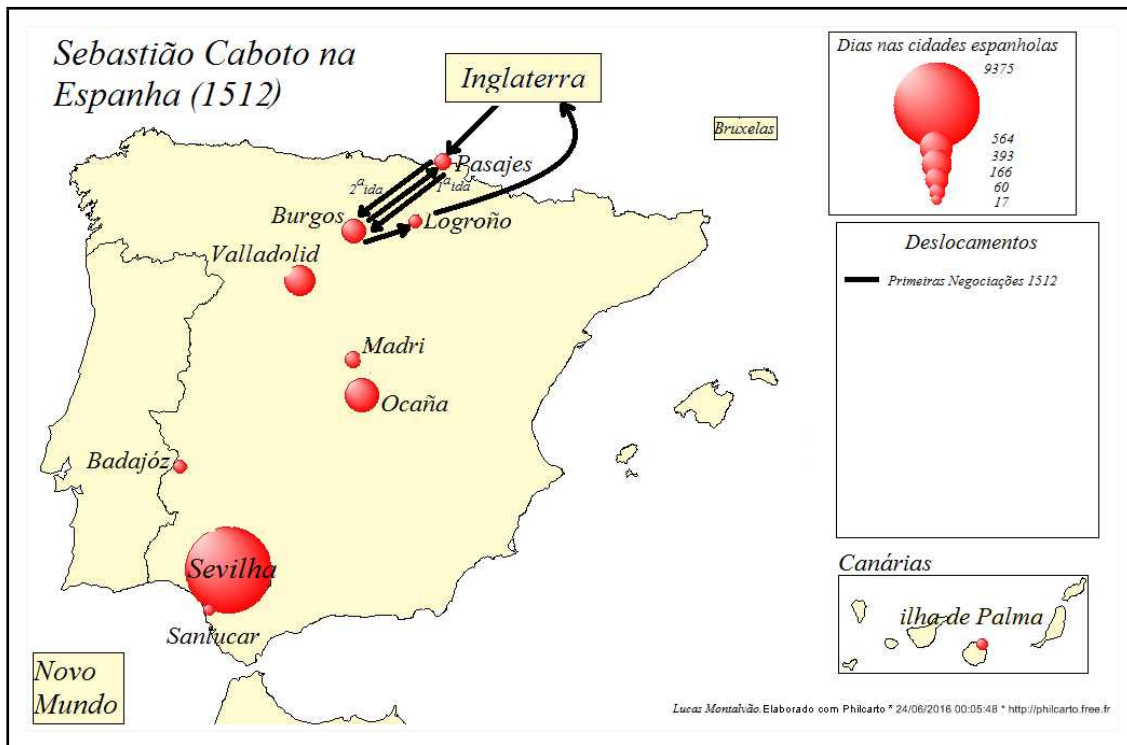
Esta série de mapas temáticos buscou captar as permanências e deslocamentos do navegador veneziano ao longo de sua vida pelo continente europeu, monarquia hispânica, além da menção à sua viagem para o rio da Prata (1526-1530). O objetivo é demonstrar o quanto a vivência do navegador orbitou ao redor da cidade de Sevilha e nos locais onde a corte estava estabelecida. Assim, dentro da monarquia hispânica, sua ligação sempre se deu dentro dos limites do reino de Castela nos diversos cargos que ocupou. No plano europeu, sua ligação com essa monarquia e a inglesa, mais a república de Veneza, demonstra como sua trajetória passou por Estados modernos no entorno do reino de França. A situação nos primeiros anos do governo de Carlos V propiciou essas conexões.

O exemplar apresentado no capítulo III e essa série possuem datas e locais extraídos do livro *El Veneciano Sebastián Caboto...* de Jose Toribio Medina. Depois eles foram inseridos no software de produção de mapas temáticos chamado Philcarto. Um programa que espacializa os dados coletados sobrepondo sobre uma base cartográfica. Além disso, acrescentou-se graduações de cores para demonstrar as transferências entre a república de Veneza, o reino da Inglaterra e o reino de Castela; bem como as movimentações internas no reino castelhano.

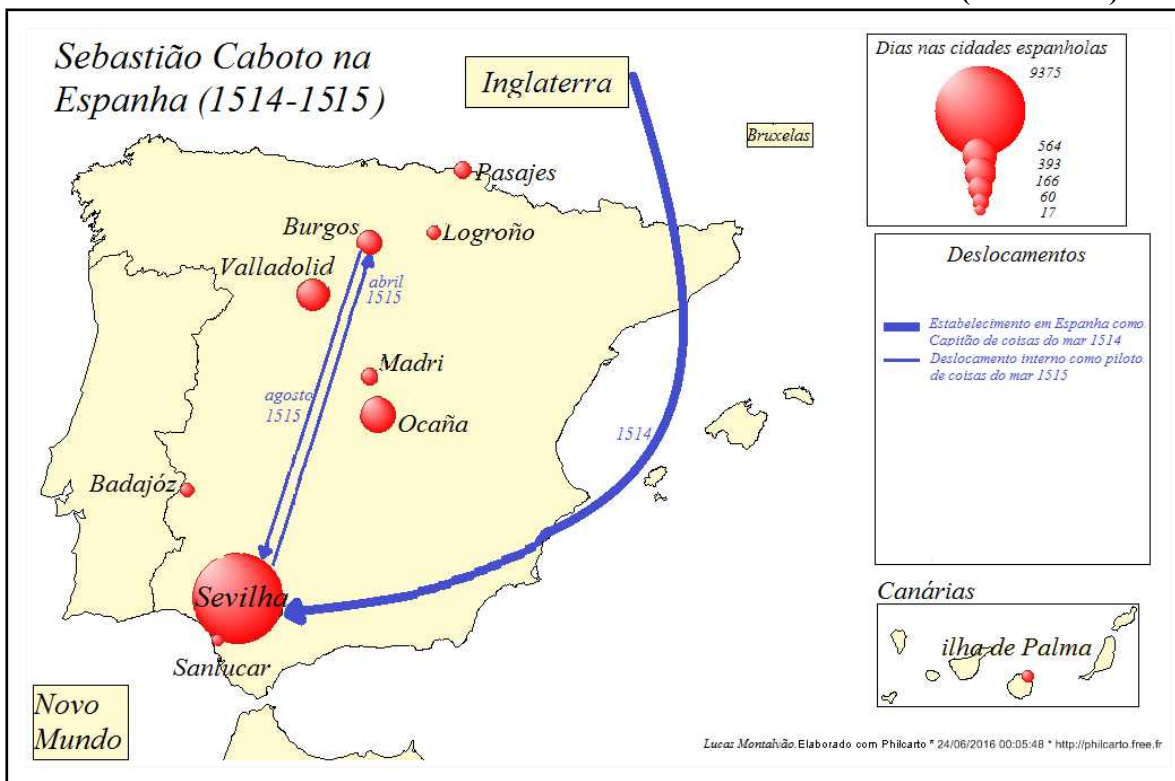
MAPA TEMÁTICO 1 - ESCALA EUROPEIA



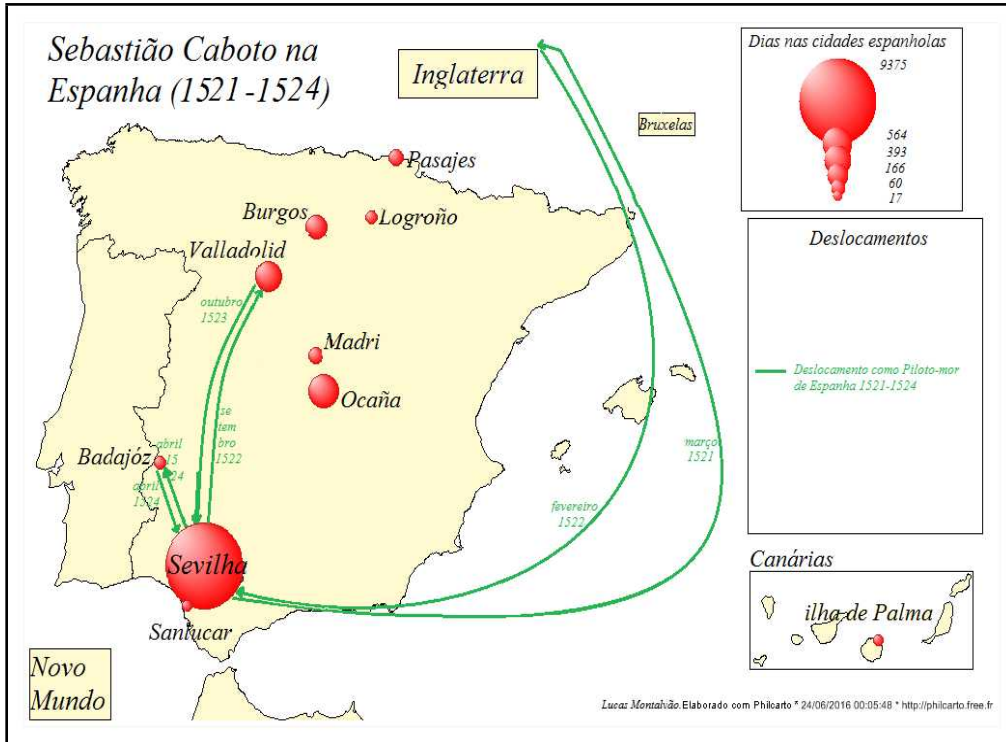
MAPA TEMÁTICO 2 – PRIMEIROS CONTATOS COM O REINO DE CASTELA (1512)



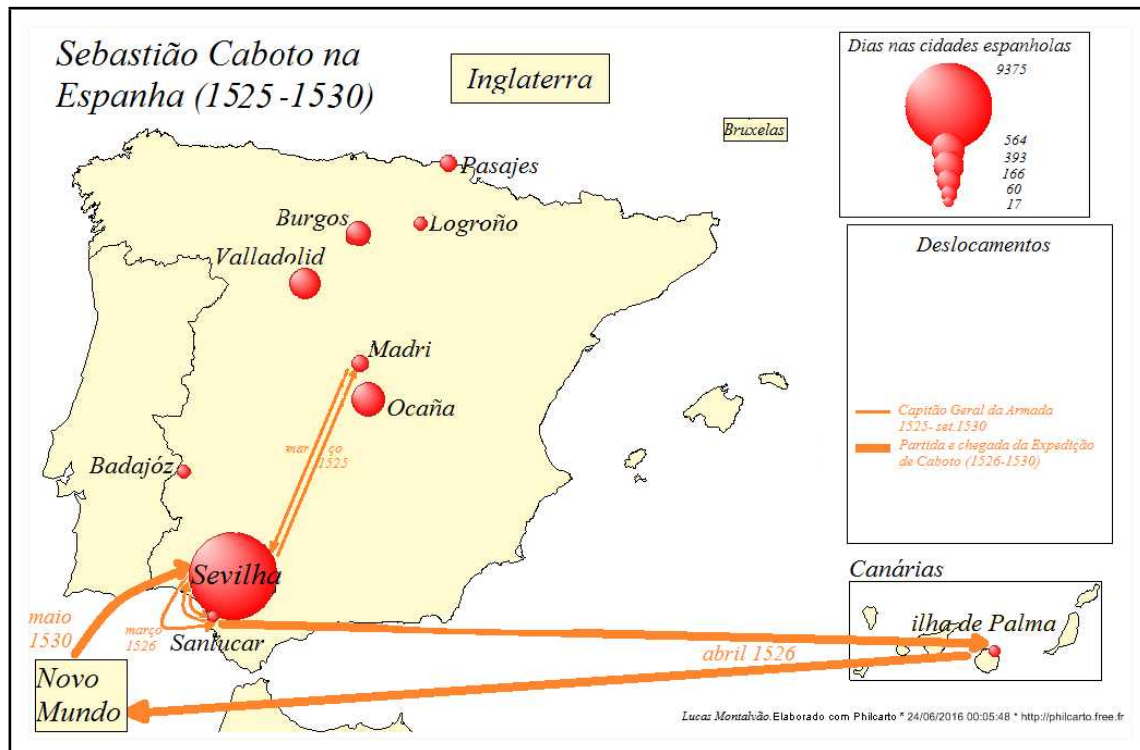
MAPA TEMÁTICO 3 – CAPITÃO DE COISAS DO MAR (1514-1515)



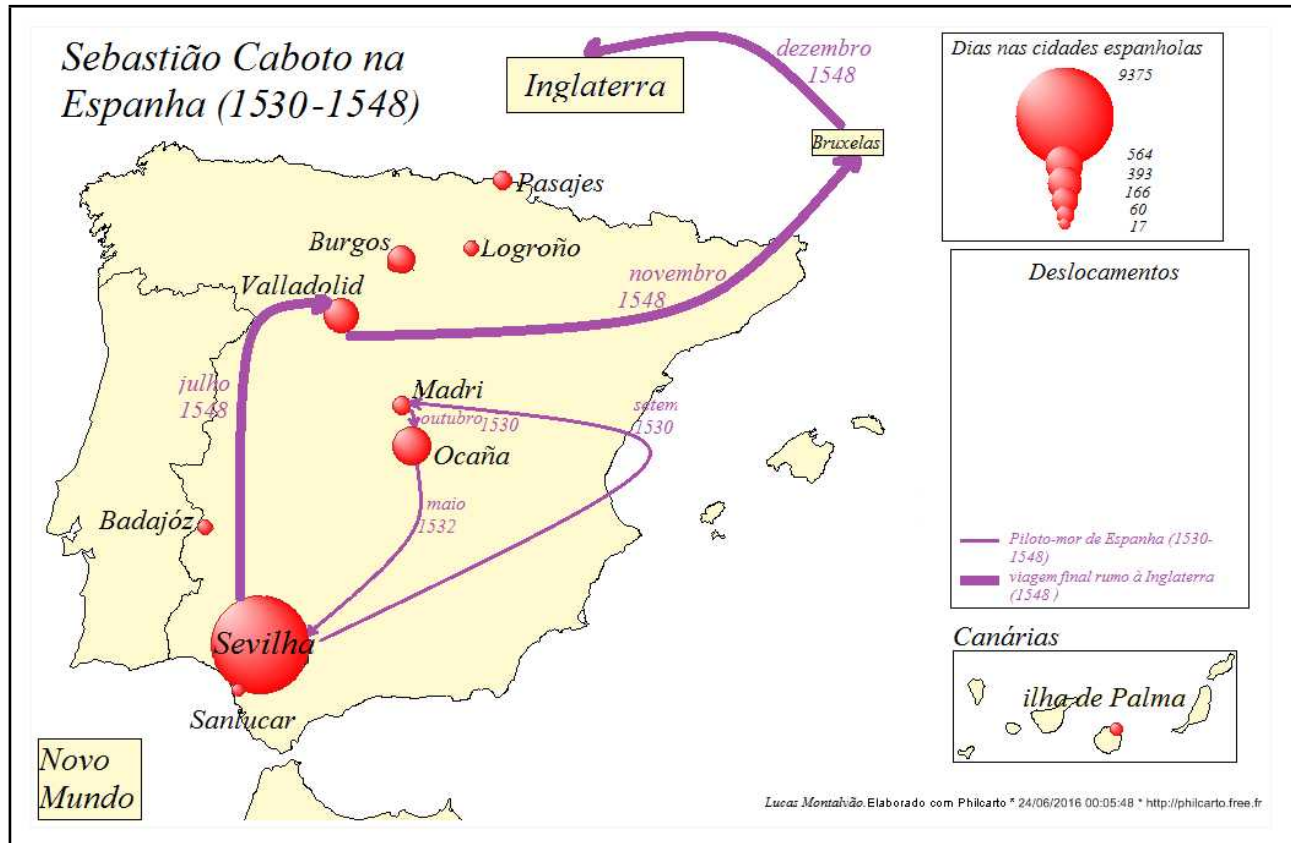
MAPA 4 – PILOTO MAIOR DE CARLOS V (1521-1524)



MAPA 5 – CAPITÃO GENERAL DA ARMADA PARA O ALÉM-MAR



MAPA 6 – PILOTO MAIOR E RETORNO À INGLATERRA



3.0 TRIPULAÇÃO DA ARMADA DE SEBASTIÃO CABOTO (1526-1530)

Quadro contendo o conjunto de dados sobre os tripulantes da expedição de Sebastião Caboto que se destinou ao rio da Prata. As informações foram retiradas do capítulo XVIII do tomo I do livro de Medina sobre o navegador e foram agrupadas em sete categorias: “tripulante”, “função”, “origem”, “sobreviveu [a armada e retornou à Castela]”, “nascimento” e “observação”. Em nascimento, buscou-se associar a localidade quinhentista com a atual. Desta forma, estão incluído nome de países contemporâneos, pois o software PhilCarto é padronizado apenas com esses Estados Nação. Portanto, esses dados que deram suporte ao mapa temático sobre a tripulação da expedição do piloto maior (1526-1530) presente no capítulo IV.

TRIPULANTE	FUNÇÃO	ESCREVIA	ORIGEM	SOBREVIVEU	NASCIMENTO	OBSERVAÇÃO
Acevedo de la Peña	gentil-hombr de la armada			não		
Acuña, Héctor de			Portugal	sim		
Aguirre, Ortuño de	marinheiro de "Santa Maria del Espinar"		Zamudio, Biscaia, Espanha	sim		Foi chicoteado por ter pegado comida sem autorização.
Alcalá, Juan de				não		Caboto quis "enclavar" uma mão porque ele sacou a espada para o tenente Calderón.
Alvarez, Juan	piloto da caravela que foi em busca de Aroza					
Alvarez, Rodrigo	piloto enviado à Espanha após encontro com Diego Garcia		Portugal (?)	sim		Descobriu conjunto de ilhas na frente do cabo de Santa Maria
Alcazar, Hernando de	bacharel em medicina e embarcou como "físico" na Trinidad					
Alzola, Juan de	"tonelero"					
Aragón, Juan de	criado de D. Pedro de Mendoza	não			1505	
Arguz, Bozo de	grumete ou marinheiro	não	Araguz, Hungria		1503 ou 1504	
Arana, Ortuño de	grumete na "Santa Maria del Espinar"	não	Angete, (Espanha?)		1508	
Arbolancha, Martín de	"despensero"		Bilbao, Espanha			
Aroza, N.	calafate de "Santa Maria del Espinar", ou carpinteiro			não		
Arva, Esteban de						acredita-se que seria o mesmo Esteban ou Stefano de Lezna ou Lezno
Avilés, Hernando de						mencionado uma vez por Gaspar de Cazaña
Aya, Pedro de						desertores de "San Gabriel" que no porto de los Patos embarcaram na armada
Ayala, Bernardino de	gentil-hombr de la armada					
Ayzaga, Andrés de	"paje" na "Santa Maria del Espinar"		Azeoita, Guipuzcoa, Espanha		1506	
Barbusley, Cristóbal	grumete		Worcester, Inglaterra			
Barlow, Roger	armador, depois da morte de Miguel de Valdés, contador		Inglaterra			
Barriomeu, Francisco de	mestre da "Santa Maria del Espinar"		Bayona de Galicia, Espanha	não		
Basurto, Antón de	marinheiro		Albia, Espanha			
Benavides, Rodrigo de						suspeita-se que acabou não embarcando na armada
Bergaño, Pedro	mestre Pedro, ferreiro desta armada					
Biborno	grumete e criado do capitão Rojas					
Boguer, Tristán						demandava seu soldo aos armadores em 1537
Boto, Esteban	marinheiro	não				
Bribesca, Francisco de	contador da capitana					
Brine, Octaviano de	um dos mais fortes armadores da expedição		Génova, Itália	não		Foi preso por Caboto em Pernambuco e posteriormente veio a falecer
Brumbecher, Hansy	"lapidario"		Mogúncia, Alemanha			
Bueno, Alonso	responsável pela pescaria, gentil-hombr de la guarda do Capitão	General	Sevilha, Espanha		1484	
Bueno, Rodrigo	marinheiro de "Santa Maria del Espinar"		Illanes, Espanha			
Bullón, Sancho de						"Contino" da Casa Real, Carlos V o recomendou, mas é duvidoso que tenha viajado
Bustamante, Alonso de	marinheiro	não	Costana, Espanha			
Busto, Rodrigo del	grumete da "Santa Maria del Espinar"		Avilés, Espanha			
Cabezola, Sebastián	homem do mar		Génova, Itália		1500	
Calderón, Fernando	tesoureiro da capitania, caboto fez seu tenente no rio da Prata		Madri, Espanha		1494	
Camacho, N.						Só existe sobre ele o testemunho do clérigo Francisco Garcia
Cañon, Nicolao			Italiano ?			Talvez pertencesse à armada de Jofré de Loaisa
Cámara, Nicolao			Veneza, Itália			Talvez seja o mesmo Nicolás de Veneza que tratamos depois
Capilla, Cristóbal	mestre na "Trinidad"		Cádiz, Espanha			
Caro, Gregorio	capitão da "Santa Maria del Espinar", comandante do forte de Sancti Spiritus		Talamanca, Espanha		1487	
Castellanos, Pedro	grumete da capitania					
Castrillo, Francisco	defensor do forte Sanctus Spiritus				1501	
Castro, Lorenzo de	gentil-hombr de la armada		Córdoba, Espanha		1501	
Catalás, Antón			Colúvia, Catalunia, Espanha			
Cazaguri, Juan	carpinteiro na nave capitã		Corón, Grécia			seria o "maestre Juan"
Cazaña, Gaspar de	companheiro de Caboto, observador e discreto		Génova, Itália		1497	
Celis, Diego de						ver Garcia de Celis
César, Francisco	gentil-hombr de la guarda de Caboto, depois explorou rio Paraná		Córdoba, Espanha		1499	
Cienfuegos, Juan de	sargento maior		Talamanca, Espanha		1491	
Cochy, Ricardo	marinheiro na capitana		Brante, Essex, Inglaterra			
Concha, Juan de	contador da nave capitana					
Corbe, Lucas	lombardero na "Santa Maria del Espinar"		Penice/Penize ??			
Corzo, El						Caboto mandou chicotear, cortar orelha e mão
Corzo, Antonio	grumete na "Trinidad"		Calmén ?			
Corzo, Sebastián						Alonso de Santa Cruz disse não conhecer ninguém desse nome, só Antonio Corzo
Corzo de Lavantinar, Marin	lombardero na "Santa Maria del Espinar"		Lantivar, Córcega		1502	
Chavari, Jerónimo de						pode ser o mesmo que será dito em seguida
Chavari, Pedro de	demandantes dos armadores		Vitoria, Espanha		1503	
David	marinheiro na capitana		Inglaterra			
Diaz Gallego, Pero	ferreiro na capitania		Coroña, Espanha		1496	"mestre Pedro herrero"
Espinosa, Alonso de	garoto que Juan de Junco levou de criado					18 anos de idade
Esquivel, Hernando de	capitão da caravela da armada					provavelmente morreu próximo a Santa Catarina
Estopiñan, Juan de	marinheiro da capitana		Cádiz, Espanha			
Falcón, Antón	grumete e depois marinheiro	não	Colúvia ou Colíbria, Catalunia, Espanha		1507	
Fernández, Francisco						deveria ser o terceiro dos companheiros de Sólis que se embarcou com Caboto
Fernández, Pero	piloto da "Trinidad"				1489	também chamado de Hernández
Fernández de la Palma, Alonso		não	Palma, Canarias, Espanha		1499	
Fina, Sebastián de	mestre da "Trinidad"		Génova, Itália		1501	
Francés, Rodrigo	grumete da capitania		Valladolid, Espanha			
Frades, Richarte	carpinteiro e artilheiro da "Trinidad"		Flandes, Países Baixos			
Franco, Pedro	grumete da capitania					
Fuentes ou Justes, Juan de						relacionado a história de Héctor de Acuña
Gallego, Alonso	marinheiro da "Santa Maria del Espinar"					
Gallego, Pedro	grumete na "Trinidad"		Ferrol, Espanha	não		Teria morrido em Santa Catarina
García, Francisco	capellán da "Trinidad"		Portugal		1489	Fugiu de Caboto nas proximidades do rio Paraná
Ginóves, Juan	grumete da "Trinidad"		Génova, Itália			
Ginóves, Juan Baptista	marinheiro da "Santa Maria del Espinar"				1479	
Ginóves, Juan Baptista	despensero da "Trinidad"		Génova, Itália		1479	
Ginóves, Maese Juan Baptista	carpinteiro		Génova, Itália ?			26 ou 27 anos
Giralte	lombardero na "Trinidad"		Amsterdã, Países Baixos			
Gómez, Bartolomé	grumete, criado do capitão Caro				1499	
Gómez, Jorge	ajudou na comunicação com os índios		Portugal			Era de Pernambuco e foi até a armada quando ela parou ali
Gómes, Juan	marinheiro da capitana		Gibralção, Espanha		1502	ingressou a armada na ilha de Palma, Canárias
Gorgo, Juan Maria de	marinheiro da capitana		Veneza, Itália			
Grajaeda, Antón de	mestre da nave capitana, comando da "Trinidad"			não		
Griego, Jácome	marinheiro da capitana					antes de chegar a Pernambuco teria tentado matar Caboto
Griego, Juan	marinheiro	não	Xio, Grécia		1503	
Guevara, Cristóbal de	seria gentil-hombr					
Guinaga, Francisco de						Ver-se Lepe
Hansy						Ver-se Brumbecher
Hernández (pero)						Ver-se Fernández
Hogazón, Francisco	grumete da "Trinidad"				1502	
Hogazón, Pedro	marinheiro na "Santa Maria del Espinar"		Villasante, Espanha		1499	
Ibáñez de Urquiza, Martín	escrivão			não		
Jaen, Cristóbal de	grumete e cozinheiro da capitana		Alcaudete, Espanha			Não consta que voltou à Espanha
Jerez, Francisco de	marinheiro de "Santa Maria del Espinar"	não	Sanlúcar de Barrameda, Espanha		1489	
Junco, Juan de	tesoureiro da capitania		Astúrias de Oviedo, Espanha		1499-1502	
Landaburu, Juan de	contramestre da "Trinidad"		San Vicente de Barcaldo, Espanha	não		
Latorre						Ver-se Torre
León, Luis de	marinheiro da "Santa Maria del Espinar"		Avilés, Espanha		1499	
Lepe, Francisco de			Guinaga/ Lepe, Espanha			
Lezna, Esteban de	marinheiro da "Trinidad"		Lezna, Veneza, Itália			
Lladredo, Juan de	marinheiro				1489	
Maese Baptista	carpinteiro		Génova ou Veneza, Itália ?			Seu nome inicial seria Orozco
Maestre Juan	cirurgião da armada, e depois aguçil da "Trinidad"		Hinojosa, Espanha		1497	
Matfrol, Matias	contramestre da "Trinidad"					

Malaver, Gómez	fez a viagem na "Trinidad" e regressou com a "Santa Maria"				1503	
Maldonado, Francisco	tenente de alcauil na capitana, mas Caboto o privou do cargo					
Maria, Juan						Ver-se Gorgo
Marote						Se juntou a armada nas Canárias (Rojas)
Martin, vizcaíno						Ver-se Vizcaíno
Martin, Pero			Villar, Espanha			
Martínez de Azcoytia, Migue						
Medina, Juan de						não é possível dizer se foi da armada de Caboto ou de Diego Garcia de Moguer
Megano, Andrea			Veneza, Itália			
Mella, N.				não		
Méndez, Hernán						morreu ao chegar em Santa Catarina, Caboto foi acusado do crime
Méndez, Lorenzo	grumete					
Méndez, Martín	tenente de capitão general		Sevilha, Espanha		1493	morreu tentando chegar a ilha de Santa Catarina
Mesa, Pedro de	cirurgião barbeiro da capitana, guardião de Sancti Spiritus		Sevilha, Espanha		1484	
Micer, Antonio	marinheiro da "Trinidad"					
Miguel, Juan	despenseiro da capitana, e depois que esta naufragou, passou a servir na "Trinidad"					
Migueli, Domenico de	embarcou na "Trinidad"		Veneza, Itália			
Molina, Hernando de	cirurgião de "Santa Maria del Espinar"					Chamavam de mestre
Montes, Enrique			Portugal		1499	pertencia a armada de Juan Diaz de Solís
Montoya, Antonio de	contador na "Trinidad", depois conselheiro de Caboto		Lepe, Espanha		1502	
Morales, Cristóbal de	interprete da armada		Sevilha, Espanha			
Morales, Pedro			Portogalete, Espanha			Tinha um pouco mais de 25 anos
Morales, Sancho de				não		Caboto teria má vontade com ele por suspeitar ser do pacto de San Pablo em Sevilha
Nápoles, Nicolás de	contramestre da capitana		Nápoles, Itália		1499	era conhecido como "patrón"
Negrón, Baptista	mestre da "Trinidad"	não	Génova, Itália	não ?		
Niño, Martín				não ?		
Niza, Pedro de	marinheiro na "Trinidad"	não	Niza, Itália		1489	também chamado de Nizardo ou Perón de Nizar
Núñez, Diego	boticário da armada		Pañafiel, Espanha			não se tem certeza de que ele é o mesmo que Juan Núñez de Balboa
Núñez, Juan	veedor da "Trinidad"		Jerez, Espanha		1499	No abandono de Rojas, para não ver o episódio, se escondeu embaixo da coberta.
Núñez de Balboa, Gonzalo	tesoureiro da "Trinidad"			não		Morreu na emboscada junto aos tripulantes do bergantim de Montoya no rio Paraguai
Núñez de Balboa, Juan	gentil-hombre			não		morreu junto de seu irmão Gonzalo
Nürnberg, Casimiro	gentil-hombre na capitana		Nuremberg, Alemanha		1503	
Orozco, Juan de	paje da caravela		Orozco, Espanha			
Ortiz Hogazón	marinheiro da "Santa Maria del Espinar"					
Ortiz de Varacaldo, Pedro	grumete da "Santa Maria del Espinar"					
Oviedo, Juan de	tonelero da "Trinidad"					
Palma, Lorenzo de la						Seu nome também se escreve Piana, foi chicoteado e cortada orelha
Patimer, Enrique	marinheiro e depois piloto de "Santa Maria del Espinar"		Colcherre, Inglaterra		1488	
Peñafiel, Diego de	paje da capitana		Valladolid			
Peraza, Alonso	alcauil maior da armada			não		
Pérez, Francisco	marinheiro da "Santa Maria del Espinar"					
Pérez, de Asturias, Alonso	marinheiro					
Pizán de Lipar, Antonio	marinheiro		Itália			
Ponce, Antonio	marinheiro da "Santa Maria del Espinar"		Barcelona, Espanha	não		
Ponce, Antonio	alcauil da armada na "Santa Maria del Espinar"		Catalunia, Espanha		1499	Parece que seu verdadeiro nome era Pons
Pozo, Augustin del	marinheiro na "Trinidad"		Estarla (Estalaya?), Espanha			
Puerto, Francisco del	grumete		Puerto de Santa Maria, Espanha			seu nome deveria ser Fernandéz
Quinoco, Hernán						testemunha de Martín de Abolancha, estendida a Antonio Ponce em Sanctus Spiritus.
Ramírez, Juan	marinheiro ou paje do Capitão General		Catalunia, Espanha		1505	
Ramírez, Luis			Tordesillas, Espanha ?	não		
Ramírez, Melchor			Lepe, Espanha			náufrago da expedição de Juan Diaz de Sóliz
Ramua, Adrián de	grumete da "Santa Maria del Espinar"					
Ramua, Enrique de	lombardero da capitana		Remua?, Escócia			
Ramua, Pedro de	lombardero da capitana		Edimburgo, Escócia	não ?		
Revesin, Fabián de						teria ido na armada e, antes de regressar, embarcou para Nova Espanha
Ribera, Perafán de	gentil-hombre da armada		Sevilha, Espanha			contava com 18 anos de idade
Rifos, Gabriel	gentil-hombre		Catalunia, Espanha			
Rifos, Miguel de	tenente de Caboto			não		pereceu na emboscada a Montoya
Rivas, Gaspar de	alcauil maior da armada			não		
Rivera, Hernando de	marinheiro na capitana		Moguer, Espanha			
Rodas, Miguel de	piloto maior da armada ?		Rodas, Grécia		1491	havia viajado na armada de Magalhães, teve grande desentendimento com Caboto
Rodrigo, N.	marinheiro					
Rodríguez, Hernán	foi como criado de Rojas		Peñafiel, Espanha			
Rojas, Francisco de	capitão da "Trinidad"		Peñafiel, Espanha			28 ou 29 anos de idade, Rojas tornou-se grande rival de Caboto
Romero, Jerónimo						teria sobrevivido ao ataque dos indígenas ao forte Sanctus Spiritus e viveu na região
Rueda, Martín de						provavelmente não terá ido, por não ter notícias nenhuma suas
Sabatel, Gaspar	alcauil maior da armada		Maiorca, Espanha			
Saboya, Francisco de	lombardero da capitana		Monte Ginebra, Saboya, Itália			
Salazar, Francisco de	criado e escudero de Rojas		Peñafiel, Espanha			embarcou na "Trinidad" com 20 anos de idade
Salazar, Gonzalo de	gentil-hombre					não se sabe se realmente embarcou
San Pedro, Alonso de	gentil-hombre da armada					
San Pedro, Gonzalo de	marinheiro da nave capitana		Uceda, Espanha			
San Rémon, Juan de	grumete na "Trinidad"		San Remo, Itália			
Santa Cruz, Alonso de	veedor		Sevilha, Espanha			quando embarcou tinha 20 anos
Santander, Juan de	contramestre da "Santa Maria del Espinar"		Sevilha, Espanha		1494	
Sanz de Medina, Bartolomé	gentil-hombre		Medina del Campo, Espanha	não		
Segura, Martín de	carpinteiro naval		Segura, Guipúzcoa, Espanha			
Silva, Gaspar de						foi da armada de Diego Garcia e regressou na "Santa Maria del Espinar"
Soto, Juan de	foi patrão da caravela e regressou com Barlow e Calderón					
Talavera, Tomás	marinheiro da capitana		Xarenco, Norfoxx, Inglaterra			
Tordillos, Diego de	grumete da "Trinidad"					
Torre, Juan de la	marinheiro da "Santa Maria del Espinar"	não	Castro Urdiales, Cernigón, Espanha		1489	
Torres, Juan de	grumete da nave capitana					
Valdés, Juan de	gentil-hombre da armada					
Valdés, Miguel de	contador da "Santa Maria del Espinar"			não		
Valdivieso, Alonso de	grumete da capitana		Ceceda, Espanha			em 1530, declarou ter 27 ou 28 anos
Valdivieso, Juan de	gentil-hombre da armada				1504	
Veneçia, Andrés de	marinheiro da nave capitana	não	Veneza, Itália		1487	
Veneçia, Nicolau de	marinheiro da nave capitana	não	Veneza, Itália		1484	
Veneçia, Per Andrea de	grumete da capitana		Veneza, Itália ?			
Veneçiano, Marco	lombardero e condestable da artilharia da capitana		Veneza, Itália		1503	também chamado de mestre marco
Veneçiano, Marcos	guardião da capitana	não	Veneza, Itália			
Veneçiano, Pero	marinheiro da capitana					
Villafuerte, Juan de						não sabemos seu fim
Villoria, Juan de	criado de Martínez Méndez					
Vizcaino, Andrés de					1507	
Vizcaino, Juan			cidade Rodrigo, Espanha			
Vizcaino, Martín				não		seria da "San Gabriel" e depois seguiu a armada de Caboto no Palos
Zelada, Gaspar de	seria <i>aventajado</i> (soldado raso com vantagem no soldo)					não é possível saber se embarcou, seu nome não é mais mencionado

4.0 RESUMO DAS EXPEDIÇÕES DE SEBASTIÃO CABOTO E DIEGO GARCÍA

O resumo do itinerário e os principais acontecimentos da viagem seguirá o livro de Medina sobre Caboto. Acrescentar-se-ão algumas revisões de alguns autores, além de comentários às proposições feitas às datações e ações ocorridas. Essa sistematização do autor baseia-se em fontes contemporâneas, como a carta de Luis Ramírez e os processos movidos pelo capitão general contra alguns homens, ao longo da viagem, que serão analisados mais detalhadamente ainda nesse capítulo. Além desses documentos, ele também utiliza testemunhos da tripulação, presentes nos processos movidos contra o veneziano após seu retorno à Península em 1530, que foram estudados no quinto capítulo desta tese.⁹³⁰

A travessia atlântica e a parada em Pernambuco

No dia 3 de abril de 1526, a armada de Caboto partiu de Sanlúcar de Barrameda com aproximadamente 210 homens. Após sete dias de viagem, a armada atingiu a ilha de Palma, no arquipélago das Canárias, em 10 de abril.⁹³¹ Apesar das proibições impostas por Carlos V, Caboto autorizou a tripulação a desembarcar. Houve um incidente na nau *Trinidad* entre o capitão Francisco de Rojas e o contador Gonzalo Núñez de Balboa. Depois de 17 dias, a esquadra retornou ao mar, em 28 de abril, e rumou até as ilhas de Cabo Verde, onde o capitão ordenou a alteração da derrota para uma quarta a sudoeste.⁹³² Posteriormente, ao retornarem à península, Francisco de Rojas e Diego García criticaram tal medida, como também será analisado no capítulo seguinte.

Em 3 de junho, após mais de um mês, a armada atingiu a costa do Brasil, em uma altura acima do Cabo de Santo Agostinho.⁹³³ Depois de dois dias fundeada, chegou às paragens de *Fernambuco* [Pernambuco]. Nesse local, Caboto declarou que o sereníssimo rei de Portugal possuía uma casa forte com um feitor e 12 pessoas. Os primeiros cristãos dali a irem a bordo foram Jorge Gómez e depois Manuel de Braga, o chefe da feitoria. Após permanecer por cerca de quatro meses, quando concluíram um novo bater e um esquife para nave capitã, além do reparo nas cinco âncoras quebradas, a frota

930 A análise da narrativa de Medina acerca da expedição de Caboto nessa tese pode ser conferida no tópico “A debilidade do coração e a miragem das riquezas o levaram Caboto ao rio da Prata”, presente no primeiro capítulo.

931 Rolando A. L. Trías desfez o equívoco de Medina, e autores posteriores que o seguiram, ao interpretar na carta de Luís Ramírez o topônimo “*Fayal*”, porto do arquipélago de Açores que nunca foi usado para as ilhas Canárias. Segundo Trías, o equívoco deu-se pela desgaste de algumas letras no documento, e o correto seria “*en esta isla*”, como feito por Bauzá e Varnhagen. Cf. Rolando A. Laguarda Trías. “A expedição de Sebastião Caboto”. In: Max Justo Guedes (coord.). *História Naval Brasileira*. Vol. Primeiro. Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, p. 310.

932 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp. 108-118.

933 Sobre as origens do nome Brasil para a colônia lusa, ver: Laura de Mello e Souza. “O nome do Brasil” *Revista de História* nº145, 2001, pp.61-86.

partiu para o sul no dia 29 de setembro de 1526.⁹³⁴

Viagem até a ilha batizada de Santa Catarina

Em Pernambuco, Jorge Gómez aderiu à armada e a tripulação levou alguns porcos e javalis. A expedição seguiu pela costa até atingir o porto ou rio dos Patos, local em que os sobreviventes da expedição de Juan Díaz de Solís (1515-1516) foram encontrados. Ao logo desse caminho, a frota passou em frente da ilha de San Alejo, uma nave francesa foi avistada. Na sequência, o rio que denominaram de São Miguel (dia da partida de Pernambuco é dedicado a esse santo, segundo o calendário hagiológico) foi atingido. No dia 16 de outubro, uma tormenta destruiu parte das naus e levou a armada a encontrar abrigo em uma ilha denominada *Buen Abrigo*, situada depois do cabo, provavelmente o Cabo Frio. Após dois dias de sol e mar calmo, um forte vento do leste levou as embarcações pela costa da ilha de Santa Catarina até sua parte sul. Uma ilha pequena e desabitada encontrada ali, chamada de “Reparo”, foi um abrigo temporário.⁹³⁵

Em 19 de outubro, ainda a bordo, avistaram uma grande montanha, que conteria madeira para refazer o batel perdido na viagem. Nesse momento, uma canoa de indígenas aproximou-se e os comunicou sobre a presença de cristãos vivendo ali. No dia seguinte, uma canoa com índios e um desses cristãos foi a bordo da nau capitã. Ele informou que pertencia a nau *San Gabriel*, da armada de Loáisa que perdeu-se no estreito de Magalhães e chegara ali há três meses junto a 14 companheiros. Também contou que, mais no interior daquelas terras, estariam dois naufragos das caravelas da armada de Juan Díaz de Solís: Enrique Montes e Melchior Ramírez.⁹³⁶

Caboto mandou encontrá-los. Montes afirmou que permanecia ali há 13 ou 14 anos, ou 10 para Medina. Esse sobrevivente e seus companheiros iriam ao rio de Solís para navegar o chamado “rio Paraná”, pois carregariam suas naves com ouro e prata localizados em uma serra com muitos metais. Diante dessas informações, o veneziano convocou seus capitães, oficiais de Sua Majestade para informar as novidades e vontade de ir até aquele local. Na sequência, após divergência com Francisco de Rojas – que defendia ir diretamente a Maluco –, pediu que votassem sobre a mudança de rumo. A alteração foi aprovada pelos capitães e oficiais de Carlos V. Dali, eles partiram das três pequenas ilhas, ao sul de Santa Catarina, e passaram pelo canal entre a grande ilha e o continente até atingirem a boca do rio e porto denominado *de los Patos*, um local adequado ao fornecimento da madeira para construção do batel perdido em Cabo Frio.⁹³⁷ Montes e Ramírez possuíam suas vivendas ali. Em 28 de

934 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p. 121-122, 134.

935 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp. 135-138.

936 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p. 138.

937 De acordo com Rolando A. L. Trías, o porto dos Patos, mencionado várias vezes na documentação da armada de Caboto, possui um sério problema de localização. No local, houve o naufrágio de uma das caravelas de Juan Díaz de

outubro, depois de Antón Grajeda e Miguel de Rodas confirmarem haver mais de seis braços no mais baixo do canal entre a ilha e o continente, as âncoras da nau capitã foram erguidas. Com o vento contrário e a corrente de água muito forte, moveram-se um lance do ancoradouro e, na sequência, a nave colidiu na ponta da ilha de Santa Catarina e tombou lateralmente enchendo-se rapidamente de água.⁹³⁸

Na sequência do salvamento das pessoas e de objetos da nau, o restante da armada foi fundear na desembocadura do rio dos Patos, no porto de mesmo nome. A ideia de construir um batel foi substituída por uma galeota, com 20 bancos, para a exploração do rio Paraná. Em paralelo, Enrique Montes intermediou o comércio com os indígenas para o aprovisionamento das naus. Ao cabo de 40 dias, as obras de carpintaria da galeota findaram-se, mas não foi possível calafetar devido a uma enfermidade que atingiu a tripulação e deixou alguns mortos. Nesse ínterim, Francisco de Rojas teve um problema com o dispenseiro de sua nau levando-o a ser preso junto a Martín Méndez e Octaviano de Brine, já detidos desde Pernambuco. No dia 07 de fevereiro de 1527, o processo de calafetar a nova galeota havia sido concluído há poucos dias e a tripulação encontrava-se embarcada, inclusive Montes e Ramírez e seus parentes. Nesse dia, o oficial de justiça maior [*alguacil maior*] e mais sete ou oito homens levaram Méndez e Rojas a um batel para ver o capitão. No entanto, ambos foram direcionados até a ilha povoada de indígenas e deixados nela. No dia seguinte, o piloto Miguel de Rodas também foi abandonado no local.⁹³⁹

A viagem pelo rio da Prata, Paraná e Paraguai

Segundo Medina, ao partir da ilha de Santa Catarina, os ventos estavam tão favoráveis que a armada levou apenas seis dias para atingir o Cabo de Santa Maria, no estuário do rio da Prata, então conhecido como “rio de Solís”. A armada ancorou em frente a um ponto de terra firme chamado de San Lázaro, pois chegaram no domingo dedicado ao santo, em 6 de abril de 1527. Dali seguiram para as primeiras léguas do rio, conhecido pelos indígenas como *Uruguay*. Com a ajuda de intérpretes, Caboto supôs que Francisco del Puerto, antigo grumete da expedição de Solís, vivia próximo ao delta do rio Paraná. Ao saber da chegada dessa armada, ele apresentou-se no acampamento e confirmou a

Solís (1516) e os 18 sobreviventes se refugiaram junto aos indígenas. A difusão do topônimo *golfo dos patos* deve-se a expedição portuguesa de Cristóvão Jaques, como registrado na carta náutica de Vesconte di Maggiolo (1519). Apesar de alguns dos tripulantes da armada de Caboto situarem o porto na ilha de Santa Catarina, Trías demonstra que a maioria dos testemunhos, anteriores e posteriores, o situam no continente. Cf. Rolando A. Laguarda Trías. “A expedição de Sebastião Caboto”. In: Max Justo Guedes (coord.). *História Naval Brasileira*. Vol. Primeiro. Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, p. 315-319.

938 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.138-146.

939 Medina defende a data de 15 de fevereiro para a partida da armada da ilha de Santa Catarina, local onde abandonaram os três tripulantes. Cf. José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp. 146-156.

necessidade de remontar este rio para encontrar as populações possuidoras de prata. Na sequência, o capitão acordou em embocar pelo rio Paraná, mas deixou duas naves sob comando de Antón Grajeda, em San Lázaro, para procurarem um porto mais seguro para ancorar. Encontrou-o próximo a boca de um arroio, chamado de *San Salvador*. Em 8 de maio, com a caravela ou bergantim *San Gabriel* e a galeota *Santa Catarina*, penetrou o rio almejado pelo braço de Palmas.⁹⁴⁰

Nas primeiras 48 léguas percorridas no grande rio, Caboto encontrou um cacique de nação dos *chandules*, que ofereceu um adereço, adornado com ouro, cobre e prata baixa, para ser usado na cabeça. O capitão devolveu o presente e pediu que levassem em seu nome. Após mais 12 léguas, na confluência do rio Paraná com o Carcarañá, o rio que Francisco del Puerto afirmou descender das serras onde começavam as minas de ouro e prata. Segundo Rolando A. L. Trías, os indígenas afirmavam que este o rio nascia na *Sierra de la Plata*.⁹⁴¹ Nessa localidade, o navegador decidiu construir uma casa de taipa coberta de madeira e palha, nomeada como forte ou fortaleza de *Sancti Spiritus* por terem chegado em 19 de maio, dia da Páscoa de Pentecostes. Os índios próximos indicaram a existência de ouro e prata a 70 ou 80 léguas.⁹⁴²

Antes de prosseguir viagem ao interior, o capitão mandou a galeota ao porto de San Lázaro para trazer as pessoas deixadas ali. A embarcação retornou no dia 14 de agosto, com a notícia de que elas sofriam com a falta de provimentos desde o final de maio. Logo no desembarque, Caboto ajuizou os desertores Martin Vizcaíno e o carpinteiro Orozo, sendo o primeiro condenado a forca. Reunido todos os seus homens, despachou exploradores para averiguarem a viabilidade de atingir por terra aquelas serras e a disponibilidade de água e suprimentos. Buscava-se descobrir outro caminho, além de seguir o curso do rio Paraná até o chamado rio *Paraguay*. Diante da impossibilidade do trajeto a pé, o capitão iniciou os preparativos: construção de um bergantim; e o convalescimento da tripulação devido a abundância de pescado. Todos os bens deveriam ser inseridos dentro de sua fortaleza, a ser protegida por 30 homens comandados por Gregório Caro. Em 23 de dezembro, Caboto e mais 130 homens partiram com a galeota e um bergantim.⁹⁴³

No dia 1º de janeiro, eles atingiram uma ilha logo nomeada de Ano Novo. Ali chegaram algumas naves de índios para oferecer provisões a serem trocadas por contas de vidro. Ao sentirem-se frustrados nesse negócio, os nativos proferiram ameaças. Temendo alguma reação, Caboto enviou o

940 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.157-161.

941 Rolando A. Laguarda Trías. “A expedição de Sebastião Caboto”. In: Max Justo Guedes (coord.). *História Naval Brasileira*. Vol. Primeiro. Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, p. 323.

942 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, p. 161; Sobre o forte de Sancti Spiritus como evidência material da presença dos primeiros assentamentos castelhanos no rio Paraná, ver: Augustín Azkarate et al. “Aproximación al enredo cultural provocado por la presencia española temprana en la cuenca del Plata; el caso del fuerte de *Sancti Spiritus*, 1527-1529. *Revista de Arqueología Americana*. Nº32, 2014, pp. 45-73.

943 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp. 161- 164

bergantim e mais 35 homens, comandados por Miguel de Rifos, para assaltarem a casa dos indígenas timbues, inimigos daqueles nativos que acompanhavam a tripulação. Ao chegarem de manhã, Rifos e seus comandados pegaram os timbues desprevenidos, matando cerca de 400; recolheram o milho, queimaram as habitações e retornaram com prisioneiros. Após isso, Caboto e o restante da tripulação que estava com ele seguiram pelas ilhas até atingirem a população indígena dos *mepenes*. O capitão decidiu, então, enviar os prisioneiros e a pesca obtida ao forte de Sancti Spíritus. Isso privou seriamente a alimentação da tripulação levando-os a comer ervas. Nesse ínterim, atingiram a boca do rio Paraguai, onde buscavam os *chandules*. Diego de Lepe comandou uma fuga após tomar o bergantim, mas foi denunciado e depois enforcado. No dia 26 de fevereiro, uma semana depois, atingiram o casario senhoreado por *Yaguarón* e o porto existente ali foi chamado por Caboto de Santa Ana. Francisco del Puerto averiguou nos casarios acima que esses artefatos de ouro e prata, usados pelos indígenas na orelha e outros locais, eram moeda de troca dos *chandules*, localizados a 60 ou 70 léguas rio Paraguai acima. Os senhores responsáveis pelo fornecimento desses minerais viajavam por esse rio para as minas e retornavam em cerca de oito dias. Sabendo disso, ele optou por não tomar posse dos objetos de ouro e prata visando manter uma política de boa vizinhança.⁹⁴⁴

Na sequência, o capitão general da armada foi surpreendido pela notícia trazida pelos índios de que outras naves teriam entrado no rio de Solís e estavam ancoradas junto as suas, no porto de San Salvador. Francisco del Puerto cogitou serem suas próprias naves, mas confessou a Enrique Montes temer tratar-se da expedição portuguesa de *Cristóbal Jaques*. Após um mês, no dia 28 de março, a armada abandonou o porto de Santa Ana. No dia 31, ao chegarem a embocadura do rio Paraguai, o capitão enviou a frente um bergantim até o rio Hepetín, que encontrou a população indígena dos *agaces* e buscou a paz com eles, pois estariam envolvidos com o ouro e a prata. No entanto, foram surpreendidos pelo ataque com flechas desferido pelos *chandules*. Após esse incidente, um conjunto de nativos da terra ficaram revoltos, os mantimentos escasseavam e naves estranhas tinham penetrado o rio de Solís. Neste cenário, Caboto optou por retornar a Sancti Spíritus. Depois de viajar 30 léguas pelo rio Paraná com mal tempo, a tripulação abrigou-se em uma ilha. Nesse momento, duas naves pertencentes à expedição de Diego García foram avistadas.⁹⁴⁵

A partida da expedição de García até entrar no rio da Prata

Em 15 de agosto de 1526, ou 1527 segundo a hipótese de Medina, a expedição de García partiu para as ilhas Canárias. Em 10 de setembro, seguiu para as ilhas de Cabo Verde e continuou na direção

944 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.164-167.

945 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.167-170.

do cabo de Santo Agostinho. Prosseguiu viagem passando pela baía de Todos os Santos, o Cabo Hermoso e Cabo Frio. No porto de São Vicente, García contatou o bacharel português residente ali e seu genro, Gonzalo de Acosta, que juntou-se à expedição. Em 15 de janeiro de 1528, a armada atingiu o rio dos Patos e dali foram ao cabo de Santa Maria e adentraram ao rio da Prata.⁹⁴⁶

O encontro das armadas de Caboto e de García

Em meados de fevereiro de 1528, depois de fundear a ilha de São Gabriel, no atual Uruguai, García embarcou em um bergantim recém-produzido e passou a explorar o rio em busca de cristãos, uma vez que havia tido sinais deles por ali. Viajava a aproximadas 25 léguas rio abaixo, quando encontrou Antón Grajeda, responsável por cuidar das naves da armada do capitão veneziano, junto a alguns indígenas. Após o encontro e a par das notícias, o capitão castelhano retornou ao local onde ancorou a *Santa Maria del Rosario* e decidiu despachá-la ao porto de São Vicente, entreposto português onde carregaria os escravos de Gonzalo de Acosta. Além disso, solicitou aos enviados que comunicassem sobre a armada de Caboto não estar nas ilhas de Maluco, mas no interior do rio da Prata. García deixou duas naves em San Lázaro e partiu com 60 homens a bordo de um bergantim. Após viajar por 80 léguas, encontrou o forte Sancti Spíritus e o tenente responsável, Gregório Caro, já ciente de sua vinda devido à carta enviada por Grajeda. García requisitou a saída desse comandante daquela terra alegando que a pertencia. Caro respondeu que estava a cargo do forte em nome de Sua Majestade e pelo capitão Sebastião Caboto, mas acataria essa solicitação. No entanto, pediu ao piloto para que subisse o rio e encontrasse seu chefe, pois alegou que ele passava por apuros nos conflitos com os indígenas e, caso estivesse preso, pagaria pelo seu resgate.⁹⁴⁷

Medina justifica a atitude de Caro devido ao pouco recurso humano que possuía, somente 32 homens estariam sob seu comando, e consciência da complicada situação de Caboto. Em 10 de abril de 1528, García partiu águas acima e, após 27 dias de viagem, atingiu a embocadura do rio Paraguai. Ali estavam as duas embarcações da frota de seu rival fundeadas em uma ilha. No dia seguinte, 7 de março, García e seus oficiais comeram em companhia do veneziano. O historiador sugere que, da mesma forma como fora feito com Caro, o piloto de Moguer teria exigido a retirada do outro capitão de Carlos V da área considerava inclusa em suas descobertas. Por outro lado, Caboto afirmava que essa descoberta era sua primazia e, portanto, García era quem deveria se retirar. Com a ameaça dos indígenas e falta de provisões, ambos concordaram em retornar a Sancti Spíritus e construir seis bergantis para juntos subirem o rio. Depois de alguns dias no forte, García saiu de manhã sem comunicar. Para

946 Resumo baseado no tópico “A Expedição de Diego García”, que consta no primeiro capítulo dessa tese.

947 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.172-173.

Medina, o piloto convenceu-se de que Caboto não reconheceria seus direitos atribuídos pela sua capitulação nas regiões do Prata.⁹⁴⁸ No entanto, como analisado no terceiro capítulo dessa tese, tal documento não era específico acerca do direito a essa exploração.

Na sequência, o capitão veneziano seguiu com um galeão, uma caravela e um bergantim e, segundo García, o colocou sobre mira de artilharia. Após isso, ambos concordaram em enviar juntos emissários a Castela e retornar ao forte para construir bergantins e explorar o rio. Tais acordos ocorreram no porto de San Lázaro, em maio de 1528. No mês seguinte, enviaram seus homens à península Ibérica. Sabe-se que Caboto foi representado por Roger Barlow e Fernando Calderón. Em fins de julho e início de agosto de 1528, ambos os capitães fabricaram as embarcações necessárias à verificação das supostas minas nas nascentes do rio Paraguai. Após 3 ou 4 meses, Caboto partiu com os novos bergantins rumo à Sancti Spíritus, onde García chegou dias depois com seus três. No local, o veneziano deu licença para Francisco César e mais 14 homens partirem em direção às minas de ouro e prata. Passado um mês, os dois capitães navegaram rumo ao rio Paraguai com sete bergantins para descobrirem as minas. Após 20 léguas da embocadura desse rio, encontraram os *chandules*. Caboto soube por um escravo daquela nação que eles haviam ordenado matar ao mesmo tempo os expedicionários e os castelhanos da fortaleza. O capitão decidiu, então, retornar ao forte. Entre a ida e a volta, foram gastos aproximadamente 60 dias.⁹⁴⁹

As notícias de Francisco César, os incidentes com os indígenas e o fim do forte de Sancti Spíritus

Depois de oito dias do retorno de seu capitão, Francisco César regressava de sua expedição. Seu início teria ocorrido em fins de novembro de 1529. A expedição dividia-se por três rotas: uma pelos *quirandíes* (nativos do campo que receberam Caboto na construção do forte); outra pelos *curacuraes*; e a última via rio Curacuraz. Apenas César e sete homens retornaram e não há dados exatos do caminho percorrido. A única informação trazida por eles era sobre a grande riqueza em ouro, prata e pedras preciosas que teriam visto. Medina questiona o porquê de nenhuma amostra ter sido trazida pelo grupo sobrevivente, além da impossibilidade de terem percorrido o trajeto suficiente para atingir os limites do império Inca, local onde poderiam ter visualizado tais amostras, no alegado tempo gasto entre a ida e o retorno. O comandante retornou com Caboto a Castela, mas sua expedição originou diversas lendas.⁹⁵⁰

As notícias trazidas por César animaram Caboto e García e a tripulação a fazerem uma nova empreitada na região, mas desta vez seguiriam por terra na direção das minas. Antes disso, os dois capitães levariam a galera e os bergantins estacionados em Sancti Spíritus para serem cuidados por

948 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.173-175.

949 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.175-178.

950 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.194-197.

Antón Grajeda, em San Salvador. Assim, Caboto despachou um bergantim, comandado por Antonio de Montoya, uma barca, com Juan de Junco, e um bergantim de García. Iniciar-se-iam alguns incidentes entre os homens de Caboto e García, de um lado, e as populações indígenas locais, de outro. Quando estavam a 15 ou 20 léguas da fortaleza, Montoya viu um grupo de indígenas e os seguiu até encontrar roupas e os restos de três castelhanos, que imaginou serem de San Salvador. Comunicou tal fato a Caboto, que decidiu mandar Caro assaltar a casa de indígenas próximos ao forte. Com a participação de membros da armada de García, cerca de 100 indígenas foram mortos e algumas mulheres e crianças levadas como prisioneiras. Como alguns indígenas refugiaram-se em uma ilha próxima, cerca de 80 expedicionários seguiram essa direção. Desta vez comandados por ambos os capitães, eles matam tantos indígenas quanto puderam. As mulheres e crianças aprisionadas logo foram libertadas devido a solicitação de caciques e o conseqüente aceite de Caboto, que acreditava que essa atitude renderia a manutenção da amizade entre eles e, portanto, eles continuariam a fornecer de provisões ao forte. No entanto, diferentemente de seus cálculos, depois desse episódio, esses índios jamais retornaram.⁹⁵¹

A segunda causa de desentendimento com as populações locais deu-se quando, ao ir para o porto de San Salvador, Caboto viu uma canoa de um índio principal chamado *Yaguari* e o convidou para ir onde estava. Como a demora desse, o capitão lhe desferiu um bofetão e o jogou na direção de Nicolas de Nápoles, que o golpeou com uma facada. Caboto, então, viajou com 100 homens, 1 galera e 3 bergantins, restando no rio Carcarañá uma embarcação sua e outra de García. Após viajar por 35 léguas, uns índios timbues, que mantinham-se fiéis ao capitão e eram inimigos daqueles hostilizados pelos castelhanos, contaram o plano desses outros nativos: atacar e incendiar o forte.⁹⁵²

Diante da situação gerada com os nativos, Caboto alegou que Caro ficou encarregado de trocar o teto de palha das moradias, cerca de 20 ranchos dela onde ficavam as pessoas, as provisões, as roupas e o resgate. Feita de taipa, a fortaleza em Sancti Spíritus guardava a fazenda do rei e dos particulares e possuía dois anteparos e dez ou doze pequenas peças de artilharia em seus baluartes. Ao sair em viagens, o forte ficava sob o comando de Caro mais 30 a 35 homens para protegerem o local. Na partida para San Salvador, antes de irem atrás das riquezas do local informado por Francisco César, o capitão ordenou que cobrissem o teto com barro e cumprissem as rondas noturnas para a segurança de Sancti Spíritus.⁹⁵³

Cientes da partida de Caboto e da falta de precauções militares, por volta da 1 hora da manhã de um dia do início do mês de setembro, os índios levaram machados acesos e se lançaram ao ataque à fortaleza. Seriam ao todo 20 mil nativos, segundo as informações dos testemunhos dos sobreviventes,

951 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.197-199.

952 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.199-200.

953 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.200-202.

porém, para Medina, esse um número é exagerado. Ao ouvirem a gritaria dos indígenas, Juan de Cienfuegos teria sido o primeiro a alertar sobre o ataque. Os defensores foram os primeiros a abandonar o local e irem para os bergantins, vários homens saíram nus de suas casas e também correram para as embarcações. Alguns deles queriam retornar com Peraza à terra para atacar os indígenas, mas o comandante Caro não os atendeu e seguiu água abaixo fazendo com que muitos se desesperassem para subir nas embarcações.⁹⁵⁴ Assim, o forte de Sancti Spíritus foi perdido.⁹⁵⁵

O retorno ao reino de Castela

Em San Salvador, Caboto esperava permanecer por 3 ou 4 dias e, então, regressar ao forte e rumar por terra até as minas informadas por Francisco César. Porém, ele foi surpreendido com a chegada de uma barca com os sobreviventes de Sancti Spíritus. Prontamente navegou com duas embarcações, junto a García, até o forte. Deparou-se com vários pedaços de homens, sem que pudessem ser reconhecidos. Apenas recolheu alguns materiais e voltou ao porto de San Salvador. Como chegou primeiro, o capitão de Moguer logo partiu sem esperar pelo veneziano. A situação era crítica: a maioria dos sobreviventes ao ataque estavam desnudos e desarmados; a armada não tinham forças para resistir a novas investidas dos indígenas; e não havia informações sobre o resultado da embaixada de Roger Barlow e Fernando Calderón enviada a Castela.⁹⁵⁶

Em 6 de outubro, Caboto atendeu as considerações de seus soldados sobre o retorno, principalmente diante da impossibilidade de ir até as minas. Concordou em esperar até dezembro por socorro vindo da península e, caso não viesse, retornariam a Castela. A situação com os indígenas agravou-se, pois não podiam sair das naves para pescar ou colher raízes, senão eram flechados. Com a fome os assolando, Caboto mandou 2 bergantins com 30 homens, sob o comando de Montoya, para buscarem carne na ilha dos Lobos. Os indígenas aproveitaram esse momento para atacar com cerca de 50 canoas, cada uma com aproximadamente 10 homens. Isso levou o capitão a autorizar a saída de San Salvador e a ida a San Lázaro, no estuário do rio da Prata. Ali esperou mais 6 dias por Montoya, ausente a quase um mês. Sem ele, decidiu retornar a Espanha. Rumou para a ilha dos Lobos, na nau *Santa María del Espínar*, seguido pela *Trinidad*, com 18 homens, e um dos bergantins, com 8

954 Alonso de Santa Cruz estava entre os que saíram da embarcação e voltaram para o combate com os indígenas. Após sentir-se mal disposto e, conseqüentemente, ter ficado em Sancti Spíritus sem ir explorar o rio Paraná e Paraguai com Caboto, ele presenciou o ataque à fortaleza. Depois de estar numa embarcação, decidiu voltar e lutar com os nativos. Porém, vendo as chances remotas de sucesso, teve que disputar o retorno ao bergantim, pois o comandante Caro estava resistindo que subissem mais sobreviventes. Ver: Mariano Cuesta Domingo. “Protagonismo de Alonso de Santa Cruz en los descubrimientos”. In: _____. *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica*. Tomo I. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas/ Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”, 1983, pp. 43-58.

955 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.203-204.

956 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.208-209.

marinheiros. Como reação a toda essa movimentação, os nativos da região fizeram fumaça ao longo de toda a costa avistada por eles.⁹⁵⁷

A armada navegou pelo cabo de Santa Maria, mesmo sem encontrar Montoya ou a própria *Trinidad*, que perdera-se na passagem. Rumou até o porto dos Patos para recolher os desterrados Rodas, Rojas e Méndez. Ali foi informado por Durango, um dos desertores da nau *San Gabriel* – parte da expedição de Loaisa, e “um negro” – membro da armada de Solís, que Rodas e Méndez furtaram coisas de um desertor e pegaram canoas para irem à ilha de Santa Catarina, mas morreram afogados na travessia. Ainda encontrou García, que o informou sobre Francisco de Rojas ter embarcado no bergantim enviado de San Salvador a São Vicente. Em fins de dezembro de 1529, Caboto partiu fundeando a ilha de Santa Catarina até chegar a um porto ao norte, chamado de *San Sebastián* por ter sido atingido na véspera do dia do santo, 19 de março de 1520. Desse local, seguiu para São Vicente, local onde García já havia chegado.⁹⁵⁸

Francisco de Rojas, que havia sido exilado na ilha de Santa Catarina, já estava presente no porto de São Vicente, após pegar carona na embarcação enviada por García, que naufragou na viagem resultando na perda de todos os seus documentos. Alguns indígenas locais o viram naquela situação e o levaram em suas canoas até essa localidade portuguesa. Hospedou-se na casa de Gonzalo de Acosta e estava construindo uma pequena embarcação com o objetivo de voltar à península Ibérica. Neste momento, Caboto aportou e, em 22 de março de 1530, o notificou sobre os processos feitos contra sua pessoa, gerando sua contestação. Os demais tripulantes ocuparam-se das provisões necessárias à viagem de volta e compraram uma carga de 60 escravos dos portugueses ali estabelecidos em troca de resgates e uma parte a ser paga em Castela. Depois de cerca de 2 meses em São Vicente, a armada viajou por aproximadamente 8 meses e, no dia 22 de julho – dia de Madalena, entraram no rio Guadalquivir.⁹⁵⁹

957 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.209-211.

958 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.211-213.

959 José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo I., 1908, pp.213-218.

5.0 QUADROS COM OS DADOS NAS FONTES PRODUZIDAS AO LONGO DA VIAGEM DE CABOTO (1526-1530)

Informação levantada por Sebastião Caboto para comprovar a culpa dos degredados

Quadro feito a partir dos trechos presentes no Documento 1, o processo escrito por Martín Ibañez de Urquiza, escrivão público da armada de Caboto, presente no capítulo VI desta tese. O documento é intitulado: *Información que hizo Sebastián Caboto para probar las culpas del Capitán Rojas, Martín Méndez y Miguel de Rodas, cuando los desterro en Santa Catalina – Julio de 1526 á Junio de 1528*⁹⁶⁰

Data	Local conforme o documento	Descrição do objetivo da armada de Sebastião Caboto	Testemunha	Posição na armada	Contribuição no processo	Resumo do depoimento	Imagem inicial do trecho do documento no AGI	Página inicial do documento no livro de José Toribio Medina
23/06/1528	“ <i>En el Puerto de San Salvador</i> [no Rio da Prata] (...)”	–	Martín Ibañez de Urquiza	Escrivão público da armada	Notificação	Comunica sobre a reescrita dos documentos referentes ao processo movido pelo capitão general Sebastião Caboto contra Francisco de Rojas, Martín Méndez e Miguel de Rodas iniciados em 1526 até	Img. 452	p.318
–	–	–	Matía Mafrolo	Contramestre da nau Trinidad	Petição	Petição em que o autor denuncia o encontro de Francisco de Rojas, Martín Méndez, Otavian de Brine, Miguel de Rodas, Alonso de Santa Cruz e Gaspar de Rivas na ilha de La Palma; e o mal tratamento que Rojas destinava aos oficiais reais	Img. 452	pp.318-319
02/07/1526	“ <i>En la nao capitana</i> (...)” ⁹⁶¹	–	Martín Ibañez de Urquiza	Escrivão público da armada	Notificação	Recebimento da petição de Matía Mafrolo	Img. 452	p.319
07/07/1526	“(…) <i>en la dicha nao capitana</i> (...)”	–	Matía Mafrola	Contramestre	Responder perguntas	Acrescenta a informação de que Miguel de Rodas pretende passar a nau Trinidad para	Img. 453	p.320

960 Cf. AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 452 a 514; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto*.... Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp.318-360.

961 Nesse momento, ainda tratava-se da *Santa María de la Concepción*.

						navegar nela		
15/07/1526	“ <i>En la nao capitana estando surtos [fondeado] en la costa de Pernambuco, ques en las islas del Brasil (...)</i> ”	“(…) <i>va al descubrimiento, etc (...)</i> ”	Antonio Ponce	<i>Alguacil</i> [delegado] da nau <i>Santa María del Espinar</i>	Responder perguntas	Ouviu de outras pessoas sobre a intenção de Francisco de Rojas se levantar contra o capitão general; também o viu entrar em <i>concierto</i> com Jorge Gomes, português, degradado em Pernambuco, pelo rei de Portugal	Img. 454	pp.320-321
16/07/1526	–	–	Fernando de Molina	Mestre	Responder perguntas	Francisco de Rojas queria se levantar contra o capitão general e teria <i>concierto</i> com o português Jorge Gomes.	Img. 456	pp.321-322
21/07/1526, Sábado	–	–	Francisco García	Capelão da nau Trinidad	Responder perguntas	Conta sobre os problemas de Francisco de Rojas com os oficiais reais da nau Trinidad, tesoureiro e contador. Alega que Otavián de Brine é bem tratado pelo capitão porque fez a maior contribuição a armada.	Img. 457	pp. 322-324
30/07/1526	“(…) En la nao capitana, lunes (...)”	“(…) <i>al descubrimiento de las islas de Tarsis, etc (...)</i> ”	Alcázar, o bacharel	Bacharel	Responder perguntas	Complementa as informações dadas anteriores por intermédio de outras testemunhas e comenta mais da relação de Rojas com Jorge Gomes.	Img. 459	pp.324-325
30/07/1526	–	–	Esteban de Arva	–	Responder perguntas	Ouvir dizer sobre o levantamento contra o capitão general por meio de Gaspar de Cazaña; comenta sobre o juramento em la Palma; faz queixas sobre o comportamento do capitão Rojas	Img. 461	pp. 325-326
01/08/1526	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	“(…) <i>descubrimiento, etc (...)</i> ”	Otavián de Brine	Veedor da nau Trinidad	Responder perguntas	Sobre a junta particular na ilha de la Palma; Rojas fez a paz com a tripulação da nau Trinidad	Img. 462	pp.326-327

01/08/1526	–	–	Batista Negrón	Mestre da nau Trinidad	Responder perguntas	Estando fundeados na praia de Pernambuco, soube de uns tripulantes da Trinidad sobre levantarem-se com essa não	Img. 464	p.327
01/08/1526	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	–	Alcázar	Bacharel	Responder perguntas	Recordou informações ligadas a Rojas; esse capitão afirmou que o clérigo de sua confissão em La Palma contou sobre o juramento a Sebastião Caboto	Img. 465	p.327
02/08/1526	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	–	Gaspar de Cazaña	–	Responder perguntas	Otavián de Brine contou que Rojas estava nervoso, pois soube que haviam levantado que ele queria se levantar com a Trinidad	Img. 465	p.327 e 328.
03/08/1526	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	–	Gonzalo Núñez de Balboa	Tesoureiro da nau Trinidad	Responder perguntas	Testemunhou a pousada onde estava Alonso de Santa Cruz e outros, em La Palma; cogitou sobre o uso de cifras ou senhas entre Rojas e Miguel de Rodas; desejo de Miguel de Rodas ir para a nau Trinidad	Img. 466	pp. 328-329
07/08/1526	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	–	Antonio de Montoya	Contador da nau Trinidad	Responder perguntas	Sobre as cifras usadas entre Rojas e Rodas;	Img. 468	pp. 329 e 330
09/08/1526	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	–	Juan de Junco	Tesoureiro da nau Santa Maria del Espinar	Responder perguntas	Sobre o juramento na ilha de Palma;	Img. 470	pp. 330-331
09/08/1526	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	“(…) <i>descubrimiento, etc (...)</i> ”	Nicolao de Nápoles	Contramestre da nau capitã	Responder perguntas	Miguel de Rodas contou que Magalhães tratava melhor os seus marinheiros que o capitão general; chama Rodas de veneziano	Img. 470	p. 331
10/08/1526	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	“(…) <i>descubrimiento de las islas de Tarsis, etc (...)</i> ”	Gonzalo Nuñez de Balboa	Tesoureiro da nau Trinidad	Ler e dar seu parecer sobre o processo	Apoia a punição daqueles que fizeram um desserviço contra Sua Majestade	Img. 471	p. 331-332
10/08/1526	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	“(…) <i>descubrimiento de las islas de Tarsis,</i>	Antonio de Montoya	Contador da nau Trinidad	Ler e dar seu parecer sobre o	Opina que o conteúdo do processo lhe parecia muito mal	Img. 472	pp.332-333

		<i>etc (...)</i>			processo	e o capitão general deveria chamar Rojas e repreendê-lo com palavras apenas		
10/08/1526	<i>“En la nao capitana (...)”</i>	–	Gregorio Caro	Capitão da nau Santa Maria del Espinar	Ler e dar seu parecer sobre o processo	Aponta que Rojas deveria ser retirado de suas funções e o capitão general deveria ouvir suas justificativas; caso não seja culpado, suas honras seriam restituídas	Img. 473	p. 333
10/08/1526	<i>“En la nao capitana (...)”</i>	–	Juan de Junco	Tesoureiro da nau Santa Maria del Espinar	Ler e dar seu parecer sobre o processo	O culpado pelas ações que constam no processo deveria ser castigado	Img. 474	p.333
10/08/1526	<i>“En la nao capitana (...)”</i>	–	Miguel de Valdes	Contador da nau Santa Maria del Espinar	Ler e dar seu parecer sobre o processo	O capitão general deveria pacificar a armada.	Img. 475	pp.333-334
10/08/1526	<i>“En la nao capitana (...)”</i>	–	Joán de Concha	Contador da nau capitã	Ler e dar seu parecer sobre o processo	O processo deveria ser suspenso, pois existem apenas indícios. Aqueles que disseram contra o capitão general devem ser punidos; punir aqueles que queria meio azumbre de vinho poderia provocar amotinação.	Img. 476	pp.334-335
11/08/1526	<i>“En la nao capitana (...)”</i>	–	Fernando Calderón	Tesoureiro da nau capitã	Ler e dar seu parecer sobre o processo	Rojas deveria ser chamado para uma conversa e poderia ser perdoado; Nenhum testemunho sabe exatamente o que se passou em La Palma; Sobre Miguel de Rodas passar a outra nau, isso é apenas fruto de seu descontentamento; A questão do vinho deve ser repreendida; Citação de <i>Farsalia</i> de Lucano para demonstrar como Júlio César derrotou Pompeu no Egito e sobre o porque não buscar a vingança.	Img. 477	pp.335-337
13/08/1526	<i>“En la nao capitana (...)”</i>	<i>“(…) descubrimiento, etc</i>	Alonso de Santa Cruz	–	Responder perguntas	Perguntas sobre as mesmas questões feitas as primeiras	Img. 480	pp. 337-338

		(...)"				testemunhas; sobre o que Rojas teria recebido do português de Pernambuco.		
29/08/1526	<i>"En la nao capitana, estando surtos [fondeado] en la playa de Pernambuco (...)"</i>	<i>"(...) descubrimiento, etc (...)"</i>	Roger Barlo	–	Responder perguntas	Comenta de um episódio que Miguel de Rodas se desentendeu com o capitão general.	Img. 481	p. 338
29/08/1526	–	–	Pedro Morales	Gentil-homem	Responder perguntas	Conta como Miguel Rifos pegou Miguel de Rodas pelo braços e o retirou do local onde ele se desentendia com o capitão general; comenta sobre a divergência farol e o pedido de amainar em alto-mar.	Img. 482	pp.338-339
29/08/1526	–	–	Miguel de Rifos	–	Responder perguntas	Comenta sobre o episódio de La Palma e também sobre ter pegado Miguel de Rodas pela mão por ter falado de uma forma errada com o capitão general.	Img. 484	pp. 339-341
19/09/1526	<i>"En la nao capitana, estando surtos [fondeado] en la playa de Pernambuco (...)"</i>	<i>"(...) descubrimiento de las islas de Tarsis é Ofir, etc (...)"</i>	Francisco de Rojas	Capitão da nau Trinidad	Responder perguntas	Ele responde o porque se juntou na ilha de La Palma e o juramento que fizeram; sobre o "levantamento" da nau Trinidad; alega ser "claro de linhagem e muito claro no serviço do rei"; sobre o trato com o português Jorge Gomes; questão da Trinidad ter passado a barlavento da nau capitã; faz menção aos 400 anos da sua linhagem; afirma ter estado em muitas armadas ao longo do tempo; comenta sobre as cifras e senhas com Miguel de Rodas; aborda a questão de jogar cartas	Img. 486	pp.341-349

						em sua nau.		
20/09/1526	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	–	Otaviano de Brine	Veedor da nau Trinidad	Responder perguntas	Nega ter feito juramento com o capitão Rojas para ir-se com a nau Trinidad; e perguntou sobre a questão com esse capitão.	Img. 498	p.350
24/09/1526	“ <i>En la nao capitana, estando surtos [fondeados] en la playa de Pernambuco (...)</i> ”	–	Martín Méndez	Tenente del do capitão general	Responder perguntas	Negou ter feito o juramento na ilha de Palma.	Img. 499	pp.350-351
19/11/1526	“ <i>En el real, junto adonde la nao capitana se perdió, adonde la gente estaba recogida (...)</i> ”	“ <i>(...) descubrimiento de las islas de Tarsis, etc (...)</i> ”	Martín Méndez	Tenente do capitão general	Apresentação de um escrito	Faz um resumo da passagem da armada pela costa das terras do Brasil. Questiona-se o motivo de sua prisão.	Img. 500	p.351
19/11/1526	“ <i>En el real, junto adonde la nao capitana se perdió (...)</i> ”	“ <i>(...) descubrimiento de las islas de Tarsis, etc (...)</i> ”	Otaviano de Brine	Veedor pelos armadores da nau Trinidad	Apresentação de um escrito	Semelhante ao de Martín Méndez. Negou o juramento feito em La Palma.	Img. 501	p.352
22/11/1526	“ <i>En la isla á donde la nao capitana se perdió, que agora se llama el puerto de Santa Catalina (...)</i> ”	“ <i>(...) descubrimiento de las islas de Tarsis, etc (...)</i> ”	Antonio de Montoya	Contador por Sua Majestade da nau Trinidad, que agora é capitã	Responder perguntas	Aconselhou o capitão Rojas a acreditar no capitão general, que ele seguirá a justiça e as informações serão averiguadas. Finaliza com um conselho que deu ao capitão Rojas.	Img. 502	pp.352-354
10/02/1527	“ <i>En la nao capitana (...)</i> ”	“ <i>(...) descubrimiento de las islas de Tarsis, etc (...)</i> ”	Miguel de Rodas	Piloto maior da nau capitã perdida	Responder perguntas	Comenta sobre o que seriam as juntas na ilha de Palma. Sobre a navegação na linha equatorial, o farol e os <i>agoaceiros</i> .	Img. 505	pp.354-355
13/02/1527	“ <i>En la nao</i> ”	“ <i>(...) descubrimiento</i> ”	Francisco	Gentilhomen	Responder	Sobre as conversas entre Rojas	Img. 506	p. 355

	<i>Trinidad, que agora es capitana, estando surtos [fondeados] en la isla de Santa Catalina, en el puerto de La Gallera (...)</i>	<i>de las islas de Tarsis, etc (...)</i>	Cesar		perguntas	e Martín Méndez ao serem deixados em terra, na ilha de Santa Catarina.		
13/02/1527	–	–	Gaspar Sabatel	Alguacil [delegado/xerife] maior	Responder perguntas	Sobre o que diziam Rojas, Méndez e Rodas ao serem deixados em terra.	Img. 507	pp. 355-356
13/02/1527	–	–	Gonzalo de San Pedro	Marinheiro da nau capitã que se perdeu	Responder perguntas	Sobre as falas de Rojas e Méndez ao serem levados a terra.	Img. 508	p.356
13/02/1527	<i>“En la nao capitana (...)</i>	<i>“(…) descubrimiento de las islas de Tarsis, etc (...)</i>	Anton de Grajeda	Mestre da nau capitã	Responder perguntas	Questões desde La Palma sobre Rojas. Ao final, não sabe que esse capitão teria afirmado que queria tornar-se o capitão general.	Img. 508	pp.356-358
13/02/1527	<i>“Fecha en la nao capitana (...)</i>	<i>“(…) descubrimiento de las islas de Tarsis é Ofir, etc (...)</i>	Sebastião Caboto	Capitão General da armada	Sentença de Francisco de Rojas, Martín Méndez e Miguel de Rodas	Estabelece que os condenados não abandonem a ilha de Santa Catarina e aguardam o retorno da armada para serem levados a Espanha. Outros detalhes que devem cumprir.	Img. 510	p. 358
14/02/1527	<i>“En la isla llamada Santa Catarina (...)</i>	–	Martín Ibáñez	Escrivão público	Notificação do mandamento do capitão general	Comunica as decisões do capitão general	Img. 510	p.358
14/02/1527	–	–	Francisco de Rojas e Marín Méndez	–	Respostas	Afirmam que não fizeram nada para serem punidos.	Img. 510	pp.358-359
–	<i>“(…) seyendo desterrado en esta isla de Santa Catalina</i>	–	Francisco de Rojas	<i>“(…) capitán que era de la nao Trinidad por Su Majestad</i>	Questionament o de seu desterro	Além de questionamento, pede a quantia de 200 mil ducados de ouro por ser abandonado na ilha de Santa Catarina.	Img. 512	p. 359

	(...)"			(...)"				
13/02/1527	"En la nao capitana (...)"	"(...) descubrimiento de Tarsis, etc (...)"	Sebastião Caboto	Capitão General	Resposta ao texto de Rojas	Afirma que essa decisão segue o serviço de Deus e sua Majestade e a boa paz, a concórdia e o bom <i>aviamiento</i> da armada	Img. 513	pp.359-360
14/02/1527	"Fecha en la nao capitana (...)"	"(...) descubrimiento de las islas de Tarsis é Ofir, etc (...)"	Sebastião Caboto	Capitão General	Notificação da sentença	Reafirma que eles devem ficar na ilha de Santa Catarina.	Img. 513	p.360
14/02/1527	"En la isla llamada Santa Catarina (...)"	"(...) descubrimiento etc (...)"	Martín Ibáñez de Urquiza	Escrivão público	Notificação aos condenados	Notificação a Rojas, Méndez e Rodas em sua pousada	Img. 513	p. 360
–	–	"(...) descubrimiento de las islas de Tarsis é Ofir e Cipango, etc (...)"	Martín Ibáñez de Urquiza	Escrivão público	Conclusão da escritura do processo	Afirma que o documento vai com 32 folhas escritas.	Img. 513	p.360

Interrogatório de Caboto sobre a perda do forte de Sancti Spíritus

Quadro baseado no segundo documento produzido pela armada de Caboto, analisado no quarto capítulo. Foi produzido no porto de San Lázaro, em decorrência da perda do forte de Sancti Spíritus, e é datado de 12 de outubro de 1529. Encontra-se intitulado: *Información sumaria hecha en el Puerto de San Salvador, presentada por el capitán general de la armada Sebastián Caboto, para hacer constar á SM. cómo se perdió la fortaleza de Santi Spiritus, que levantó en el Río de la Plata – 12 de Octubre de 1529.*⁹⁶² Tanto o interrogatório de Sebastião Caboto quanto as respostas dos tripulantes foram feitas no porto de San Lázaro e testemunhadas por Antonio Ponce.

Perguntas 1 a 12 das 35 do interrogatório de Sebastião Caboto sobre a perda de Sancti Spíritus⁹⁶³

I.—Primeramente pido que declaren si es verdad que después que esta armada entró en el Río Paraná é hicimos asiento en un riachuelo que se dice el Caracarará, que se hizo un pueblo de hasta veinte casas de paja é se puso nombre Santi Spiritus, é estuvimos en él más de seis meses en paz é amor con los indios comarcanos, etc.

II.- -Item: pido que declaren si es verdad que en este tiempo que aquí estuvimos, tuvimos relación de muchos indios que en la tierra estaban, que en la tierra donde estábamos había mucho metal de oro é plata é vimos algunas muestras della é decían los indios que dicho metal estaba en una sierra que podía estar del pueblo de Santi Spiritus ocho ó diez jornadas, etc.

III.—Item: pido que declaren si es verdad que, vistas las dichas relaciones de los indios de la gran riqueza que había en la tierra, acordamos que se hiciese una entrada por la tierra adentro para descubrir adonde estaban las minas deste metal, é que el Capitán general é el dicho capitán Caro é los otros oficiales de Su Majestad é armadores fueron todos de buen acuerdo é concierto que así se hiciese, etc.

IV.—Item: pido que declaren si es verdad que, vista la entrada que se quería hacer por la tierra, fué acordado que era bien que primero se hiciese una fortaleza de tapias en que quedase segura la hacienda de Su Majestad é armadores é de particulares, que en aquella sazón se hallaba en el dicho pueblo de Sant Espiritus, porque no quedaba segura en las casas, por ser de paja, é que luego se puso por obra de hacer la dicha fortaleza lo mejor que en aquella sazón se pudo hacer; é esto se hizo con acuerdo de todos, etc.

962 AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 658-777; José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp.105-150.

963 Baseado na transcrição de: José Toribio Medina. *El Veneciano Sebastián Caboto...* Tomo II. Imprenta y Encuadernación Universitaria: Santiago de Chile, 1908, pp.105-150; Cf. original em: AGI, PATRONATO, 41, R.4, img. 658.

V.—Item: pido que declaren si es verdad que después que se acabó de hacer la dicha fortaleza, por questuviese más segura, el dicho Capitán general le puso en los baluartes dos pasamuros é diez ó doce versos de artillería, etc.

VI.—Item: pido que declaren si es verdad quel dicho Capitán general dejó en la dicha fortaleza por capitán é su teniente al capitán Caro, porque le pareció que era persona más suficiente para ello é que la guardaría como convenía al servicio de Dios é de Su Majestad, etc.

VII.—Item: pido que declaren si es verdad que dejó el dicho Capitán general en la dicha fortaleza, en compañía é guarda del dicho capitán Caro é de la fortaleza al tiempo que estaba determinado de hacer la entrada á la tierra adentro, treinta é dos personas, etc.

VIII.—Item: pido que declaren si es verdad que después de todo lo susodicho é estando el dicho Capitán general de partida para la dicha entrada con la otra gente que le quedaba, hobieron información de las lenguas que teníamos en esta armada que la gente moriría de sed por el camino que querían ir, porque era tierra muy seca é no había agua ninguna, é que por el río de Paraná podrían ir, con los guarenís, nuestros amigos, que nos llevarían hasta las minas adonde estaba el metal, porque de la tierra de los dichos guarenís iban las viejas con los panacos muy cargadas, é venían, que era muy cerca; é que vista la dicha relación de las lenguas é el peligro que ponían de morir la gente descendiendo por la tierra, como estaba acordado, se tornó á determinar que era mejor ir por el agua con los guarenís nuestros amigos, é así se puso por obra, que luego partió el dicho Capitán general é la otra gente con él con una galera é un bergantín por el dicho río de Paraná arriba é dejó al dicho capitán Caro é á la otra gente que tengo dicho en la dicha fortaleza é dentro quedaba toda la hacienda de Su Majestad é armadores que allí se hallaba é de particulares, etc.

IX.—Item: pido que declaren si es verdad que después de partido el dicho Capitán general é la otra gente de la fortaleza, á cabo de cuatro meses, poco más ó menos, volvió á la dicha fortaleza por cierta traición que alcanzó el dicho Capitán general que le querían hacer los guarenís nuestros amigos por cierta gente que le mataron, é también por haber habido nueva allí adonde estaban, cómo en este puerto de las naos nombrado San Salvador, había entrado una armada de tres naos é dos bergantines, é por socorrer á la dicha fortaleza é naos que teníamos se hizo la dicha vuelta, etc.

X.—Item: pido que declaren si es verdad que después de haber llegado el dicho Capitán general é la otra gente á la dicha fortaleza, se partió luego para este puerto de las naos, por cuanto era verdad del armada que había venido en este río de las tres naos é dos bergantines, porque el capitán della, que se decía Diego García de Moguer, que venía por Su Majestad, había venido á la dicha fortaleza con el dicho Capitán general, que se habían topado en la tierra é río de los Nepenes, que iba el dicho capitán Diego García con dos bergantines en busca de la dicha nuestra armada, é porque se diese asiento entre las dos armadas como fuese servicio de Dios é de Su Majestad se volvieron, é después porque el dicho Diego García se partió de la dicha fortaleza para las naos sin tomar el dicho asiento, el dicho Capitán general é la otra gente partió tras él, recelándose que no

sucediese alguna cosa á las naos desta armada que fuese gran daño de Su Majestad é nuestro, é que cuando partió dejó todavía al dicho capitán Caro en la fortaleza con la otra gente que tenía é alguna más, etc.

XI.—Item: pido que declaren si es verdad que después de todo lo susodicho que el dicho Capitán general estuvo en el puerto de las naos algund tiempo, tomó asiento con la armada del dicho capitán Diego García que los dos capitanes é la gente que tenían con siete bergantines, cuatro desta armada é tres de la otra, volvieron á la fortaleza de Santispiritus con acuerdo de volver el río arriba de Paraná hasta que descubriesen las minas del metal de oro é plata que hay en esta tierra é que se recogiese todo el metal que se pudiese, é que así se puso por obra, etc.

DATA	TESTEMUNH A	POSIÇÃO NA ARMADA DESCRITO NA FONTE	CONCORDA E FAZ CONTRIBUIÇÃO COM A RESPOSTA AO INTERROGATÓRIO	Página inicial do documento no livro de José Toribio Medina
12/10/1529	Alonso de Santa Cruz	–	– concorda com todas as 11 perguntas –	113
13/10/1529	Mestre Pedro	<i>cerujano</i>	II- (...) oyó decir á los indios que la dicha sierra é metal podía estar diez jornadas del dicho pueblo de Santi Spíritus, poco más ó menos;	116-119
14/10/1529	Padre Francisco García	Clérigo	II - (...) estaba presente cuando los indios daban las relaciones que dice la pregunta é oyó decir á las lenguas desta armada que decían aquello que los indios decían é quel vido en aquella sazón algunas muestras de metal de planchas é orejeras (...); VIII – (...) estaba presente cuando las lenguas daban la relación que dice la pregunta, é queste testigo fué el dicho viaje con el dicho señor Capitán general (...);	119-123
15/10/1529	Gaspar de Cazaña	<i>Veedor da armada pelos armadores</i>	II - (...) dijo queste testigo estaba presente cuando los indios hicieron relación é oyó las lenguas desta armada, que relataban al señor Capitán general lo que los indios decían que era aquello que la pregunta dice, é questo testigo vido algunas muestras de metal de oro é plata; (...); IV - (...) dijo porque la vido facer la dicha fortaleza é estuvo presente cuando se hacía (...).	123-126
16/10/1529	Jorge Gómez	<i>Lengua desta armada</i>	I - (...) dijo este testigo que en aquella sazón quel señor Capitán general entró en el río de Paraná é hizo el asiento é pueblo en el Río de Carcaraná en la pregunta contenido, que este testigo quedó en las naos, é que vido cuando el dicho señor Capitán general partió de las naos con una galera é una carabela; empero, que cuando hicieron el dicho asiento é pueblo, que no lo vido, por lo que dicho tiene; empero, que después que pasó más de un año, vido al dicho pueblo; é que esto es lo que sabe, etc.; II - (...) dice este testigo quel no se halló en el pueblo de Santi Spíritus cuando los indios dieron la dicha relación en la pregunta contenida; empero, questo testigo, estando en el puerto de las naos, hubo la dicha relación de los indios de la tierra, que este testigo los entendía bien, por ser lengua, é que después fué por el río del Uruay, más de doscientas leguas, para traer bastimento para las naos, que tenía la misma relación de todos los indios de la tierra; é questa es la verdad é lo que sabe, etc.	126-130

17/10/1529	Alonso de Sant Pedro [aparece como Gonzalo de Sant Pedro na p. 111 de Toribio]	<i>Gentilhombre desta armada</i>	<p>III - (...) porque este testigo vido el dicho concierto é que era muy publico en este real de la dicha entrada por la tierra que quería facer, é que queste testigo era uno de los que habian de ir á la dicha entrada, etc.;</p> <p>VIII – (...) é queste testigo fué el viaje con el señor Capitán general por el Paraná arriba, como la pregunta dice, etc.; [Sobre a expedição de Francisco César]</p> <p>XII – A la docena pregunta dijo este testigo que no lo vido, porque al tiempo que se hizo la dicha partida [de Caboto para o Paraná e Paraguai acima] este testigo era ido por la tierra adentro con el capitán Francisco César á descubrir las minas é metal é oro é plata que había en la dicha tierra; empero, que después que volvió á la dicha fortaleza supo y era muy notorio todo lo que la pregunta dice, etc.</p>	130-134
17/10/1529	Alvaro Núñez [de Balboa]	<i>Veedor de la nao Trenidad por los armadores</i>	<p>II - (...) é dijo por queste testigo estaba presente cuando las lenguas desta armada relataban lo que los indios decían de el dicho metal que en la tierra había, é que del tiempo no se acuerda lo que dijeron, mas de quanto cree que decían las dichas diez jornadas, poco más ó menos, é que las muestras de metal, ques verdad que las vido en aquella sazón, é que los indios decían que había mucho dello en la tierra; é questa es la verdad, etc.;</p> <p>XI - (...) vido volver á la dicha fortaleza, dentro del dicho término, poco más ó menos, al dicho señor Capitán general y á la gente que había llevado en la galera é bergantín, salvo que faltaron veinte personas, poco más ó menos, que los indios habían muerto allí donde había estado el dicho señor Capitán general, que era en la tierra de los guaraníes en el Paraguay, é que los dos muertos destes eran sus hermanos deste testigo, é que supo por las personas que de allí vinieron que había pasado así como la pregunta lo dice (...);</p> <p>X – (...) porque dicho capitán Diego García se partió de noche de la fortaleza, sin tomar el dicho asiento, y por esto luego vido este testigo partir al dicho Capitán general de la dicha fortaleza con la otra gente, é vido quedar al dicho capitán Caro en la fortaleza con la otra gente que dice la pregunta, y este testigo fué uno dellos, etc.;</p> <p>XI - (...) é que supo y era muy notorio del concierto que se había tomado entre las dos armadas de ir el río arriba á descubrir las minas del metal é recoger todo el metal que pudiesen haber, é que de todo lo que se alcanzase en el dicho viaje, llevasen el dicho señor</p>	134-138

			<i>Capitán general é su armada las dos partes y la armada del capitán Diego García una, é queste testigo los vido partir de la fortaleza á los dos capitanes é gente é los siete bergantines para ir el Paraná arriba, etc.</i>	
18/10/1529	Juan de Junco	<i>Tesorero [de la nao Santa María agora es capitana]</i>	<i>XI - (...) los dos capitanes fueron de acuerdo de ir con los siete bergantines é gente que la pregunta dice para ir al Paraná é Paraguay arriba, para que allí se recogiese todo el metal que se hallase para enviar á Su Majestad, é questa es la verdad, y que vido partir los cuatro bergantines desta armada para ir á Santi Spíritus, é questo testigo traía el uno dellos, é que después vinieron los tres del capitán Diego García, é todos se juntaron en el pueblo de Santi Spíritus, como la pregunta lo dice, etc.</i>	138-141
18/10/1529	Antonio de Montoya	<i>Contador de Su Majestad en esta armada</i>	<i>IV - (...) que sabe quel señor Capitán general mandó facer la dicha fortaleza, pero que no se acuerda que fuese con el parescer deste testigo, etc.;</i> <i>XI - (...) é quel señor Capitán general partió deste puerto primero con los cuatro bergantines, y después pocos días partió el capitán Diego García con tres bergantines, y se juntaron todos en el puerto de Santispiritus, como la pregunta lo dice, etc.</i>	141-144
19/10/1529	Gregorio Caro	<i>Capitán de la nao Santa María por Su Majestad</i>	<i>V - (...) quel dicho señor Capitán general puso los dos pasamuros é ocho versos y dos lombardetas en los baluartes de la dicha fortaleza, é que las lombardetas la tenía dos cámaras é la otra ninguna, etc.</i> <i>X - (...) fué avisado por Antón Grajeda, maestre de la nao que á la sazón era, que quedó en lugar del señor Capitán general, de cómo había llegado á este río una armada de que venía por capitán general el dicho Diego García de Moguer en la pregunta contenido, é que después dende á ciertos días llegó el dicho capitán Diego García de Moguer á la dicha fortaleza con dos bergantines, y este que depone le hizo buen rescebimiento y tratamiento, visto que era armada de Su Majestad, y le encaminó para donde estaba el señor Capitán general y le dió una guía que lo llevase, que había estado allá con la carabela cuando fué á buscar mantenimiento antes quel señor Capitán general de acá fuese, é que supo se poparon en el caminho, y después los vino volver todos juntos á la dicha fortaleza, é quedando en la dicha fortaleza todos durante que andaban en concierto, una mañana antes del día se partió el capitán Diego</i>	144-148

			<p><i>García sin hablar cosa ninguna, é que viendo el señor Capitán general la manera de como se había partido el dicho Diego García sin hablar; luego se partió tras él con la galera é con la carabela é un bergantin, é antes despachó otro bergantinejo para avisar al Grajeda questoviese sobre el aviso; é questa es la verdad, etc.;</i></p> <p><i>XI - (...) quel dicho Capitán general estovo en las naos tomó concierto con la armada del dicho Diego García, é que supo por carta del señor Capitán general que le escribió á este que depone, é que después vino venir al dicho señor capitán con cuatro bergantines á la fortaleza, é que después de á poco vino el dicho Diego García con los otros tres bergantines y se juntaron todos siete bergantines en la dicha fortaleza para facer todo lo en la pregunta contenido, etc.</i></p>	
25/10/1529	Gómez Malaver	–	<p><i>II - (...) é dijo este testigo porquestaba presente cuando las lenguas relataban la dicha relación que daban los indios, y quél vido las muestras que tenían los indios de oro y plata, etc.</i></p> <p><i>XI - (...) dijo porque se halló presente á todo ello, é que oyó decir á los indios guarenis, del armada había venido á este puerto, etc.</i></p>	148-150