



Artigo livre

“Descrição universal e navegável de todo o globo terrestre”: a França Antártica na cartografia náutica Franco-portuguesa

Aline Camargo, Universidade Estadual Paulista ✉  

Palavras-chave:

cartografia;
Mare clausum;
França Antártica

Resumo. A disputa pelo controle dos mares desempenhou um papel crucial no cenário expansionista da Europa no século XVI. Nesse contexto, o conceito de *Mare Clausum* foi amplamente empregado pelas monarquias ibéricas para justificar sua soberania sobre o Atlântico. A complexidade desse período pode ser analisada por meio da produção de mapas náuticos elaborados por cartógrafos franceses e portugueses, destacando-se o planisfério *Universa ac navigabilis...* de André Homem. Através de seu mapa, a aparente “estabilidade” da hegemonia ibérica no Atlântico foi marcada pela constante contestação francesa na costa brasileira.

Keywords:

cartography;
Mare clausum;
France
Antarctique

[EN] “Universal and navigable description of the entire terrestrial globe”: French Antarctica in Franco-Portuguese nautical cartography

Abstract. The dispute for control of the seas played a crucial role in the expansionist scenario of Europe during the 16th century. In this context, the concept of *Mare Clausum* was widely used by the Iberian monarchies to justify their sovereignty over the Atlantic. The complexity of this period can be analyzed through the production of nautical maps created by French and Portuguese cartographers, with particular emphasis on the planisphere *Universa ac navigabilis...* by André Homem. Through this map, the apparent “stability” of Iberian hegemony in the Atlantic was marked by constant French challenges along the Brazilian coast.

Palabras clave

cartografía;
Mare clausum;
Francia
Antártica

[ES] “Descripción universal y navegable de todo el globo terrestre”: la Francia Antártica en la cartografía náutica Franco-portuguesa

Resumen. La disputa por el control de los mares desempeñó un papel crucial en el escenario expansionista de Europa en el siglo XVI. En este contexto, el concepto de *Mare Clausum* fue ampliamente empleado por las monarquías ibéricas para justificar su soberanía sobre el Atlántico. La complejidad de este período puede analizarse a través de la producción de mapas náuticos elaborados por cartógrafos franceses y portugueses, destacándose el planisferio *Universa ac navigabilis...* de André Homem. A través de su mapa, la aparente “estabilidad” de la hegemonía ibérica en el Atlántico estuvo marcada por la constante contestación francesa en la costa brasileña.

Introdução

Durante o século XVI, a presença portuguesa na costa brasileira, apesar de parecer unânime, sofreu com investidas de outras potências europeias que buscavam tanto dominar a navegação e comércio no Atlântico, tal como faziam os ibéricos, quanto gozar também da partilha do mundo oficializada pelo Tratado de Tordesilhas em 1494. A França, mesmo não se apresentando como liderança náutica, investiu e questionou o monopólio de Portugal e Espanha nos mares, dando início, assim, às discussões, que, no século XVII, expandiram-se para a invocação jurídica do *Mare Liberum*. Nesse sentido, a cartografia produzida nesse período se constitui como uma das fontes que melhor testemunham sobre a complexidade das relações que envolveram a disputa pelo oceano Atlântico entre França e Portugal. A circulação de agentes relacionados à náutica – como o cosmógrafo português André Homem – entre as duas monarquias possibilitou um estilo de cartografia transnacional franco-portuguesa, que, quando analisada em seu contexto de produção e divulgação, serviu não apenas como instrumento técnico para a navegação, mas, também, para a disseminação do conhecimento acerca da costa brasileira e, principalmente, sobre as disputas de preponderância no Atlântico do século XVI.

Assim, o objetivo do presente artigo é apresentar a ideia de cartografia franco-portuguesa por meio da análise de cartas náuticas¹ do período, focando, especialmente, no caso do planisfério de André Homem, de 1559, cosmógrafo português que esteve na França durante as contestações no Atlântico. Além disso, o trabalho pretende expor aspectos técnicos das cartas náuticas do século XVI, que serviram, ainda, para interesses franceses na disputa ultramarina, para além da iconografia dos mapas de cosmógrafos franceses. Por fim, os títulos dos mapas são

¹ CARTA de André Homem para João Pereira Dantas, datada de Paris, 28 de fevereiro 1565. Torre do Tombo, Corpo Cronológico, I-107-47, fl. 1-2. In: BOURDON, Leon. André Homem, *Cartographe portugais en France* (1560-1586). Separata da: *Revista da Universidade de Coimbra*, v. 79, 1973; CARTA de João Pereira Dantas para Dom Sebastião, datada de Paris, 19 março 1564. Biblioteca da Ajuda, Ms. 49-X-9, f. 74v. In: BOURDON, Leon. André Homem, *Cartographe portugais en France* (1560-1586). Separata da: *Revista da Universidade de Coimbra*, v. 79, 1973.

mostrados como demonstração da sede por conhecimento geográfico no Renascimento, e a intenção dos cosmógrafos por representar o mundo, de modo acurado para seus patronos na Europa.

A forma de análise das fontes segue a metodologia da História Social da Cartografia, na qual a cartografia é analisada como um processo, em que o mapa configura-se como indicador das relações sociais, de poder, de interesses e atuações de agentes em uma dada época. Matthew H. Edney, discípulo de J. B. Harley, critica, em seu livro *Cartography: The ideal and Its History*, principalmente o “ideal de cartografia” – modo de investigar o mapa, adotado na Modernidade pelos países europeus, no qual as formas de análise não seriam diversificadas de acordo com a complexidade de cada mapa. Edney propõe novas abordagens à fonte, de forma a se libertar do ideal tão enraizado na disciplina. Uma delas é a abordagem processual, a qual é seguida por esta proposta de investigação.

Os conflitos de preponderância na cartografia do Atlântico Sul

A viagem de circum-navegação de Magalhães trouxe uma nova perspectiva global que impactou, diretamente, a cartografia – esta não se limitou aos mapas criados durante a disputa entre os ibéricos pelas Ilha das Especiarias, mas influenciou a representação cartográfica de modo geral, retratando um mundo que estava sendo “descoberto” pelos europeus. Esse processo destacou o complexo fenômeno de circulação de informações durante a expansão marítima do século XVI, resultando em representações de um mundo interligado pelas novas rotas disponíveis, tornando-se, assim, mais global (Leitão; Madrid, 2021, p. 21). No entanto, o conceito de “globalização” iniciado pela expedição de Magalhães ultrapassou a rivalidade ibérica²

² Como resposta à exploração e ao avanço português na costa africana e à abertura ao oceano Índico, a chegada de Colombo à América em 1492 deflagrou discussões entre Portugal e Espanha sobre as novas terras. Sentindo-se prejudicado com a primeira solução colocada pelo papado, na qual 100 léguas a oeste das Ilhas de Cabo Verde (portuguesas) uma Linha de Demarcação foi traçada, as negociações do

pela hegemonia dos oceanos e, também, repercutiu em outras monarquias europeias, que já demonstravam ambições, especialmente com as notícias provenientes do Atlântico.

A competição pelo domínio do sistema colonial na época moderna se alternou ao longo dos séculos, sendo denominado, por Fernando Novais, como “conflitos de preponderância”. Sendo o centro do sistema de exploração ultramarina, o continente europeu teve, inicialmente, como dominantes os espanhóis, ou, mais precisamente, os ibéricos, durante os séculos XV e XVI, período em que estabeleceram uma dinâmica já consolidada. Segundo o pesquisador, os demais países não chegaram, ainda no século XVI, a afetar esse sistema, utilizando-se de ataques diretos, como a pirataria e o corso.

Nesta fase, que vai até meados do século XVII, grosso-modo, as demais potências procuravam participar através do ataque direto ao sistema montado pelos países ibéricos: a pirataria e o corso dão o tom a esta primeira fase da concorrência ultramarina (Novais, 1989, p. 34).

A chamada “preponderância ibérica” no Atlântico foi alcançada, principalmente, graças ao avanço da ciência náutica desenvolvida pelos portugueses, que, ainda no século XV, permitiu a realização de diversas expedições ao longo de toda a costa africana, além da chegada à Índia. Ao mesmo tempo, o conhecimento técnico e a experiência prática dos navegadores possibilitaram o início das viagens pelo Atlântico no século XVI, o que resultou na chegada ao continente americano e no começo da exploração do pau-brasil. No entanto, a liderança portuguesa na costa brasileira logo enfrentou a concorrência dos franceses, também interessados no lucrativo comércio dessa madeira.

Seus objetivos eram limitados, embora lucrativos: o negócio do pau-brasil, de cuja madeira se extraía valioso corante vermelho para a manufatura europeia, sobretudo em Flandres. Nesse escambo, cabia aos nativos cortar e carregar a madeira para os entrepostos, em troca

Tratado de Tordesilhas se iniciaram culminando na mudança da posição da linha para 370 léguas a oeste das Ilhas do Cabo Verde.

de mercadorias baratas. Os portugueses também faziam o mesmo negócio nesses anos, além de usarem a Bahia de Todos os Santos para os navios fazerem aguada na rota da Índia. Portugueses e franceses alternavam-se, de Norte a Sul, na exploração do pau-brasil, erigindo feitorias efêmeras, a ponto de Capistrano de Abreu afirmar que, no início do século XVI, ninguém saberia dizer se o Brasil seria *Mair* ou *Peró*, isto é, francês ou português (Vainfas, 2020, p. 30-31).

Embora as expedições marítimas francesas em busca da extração de pau-brasil na costa sul-americana, muitas vezes, recorressem à pirataria e ao corso, os lucros obtidos com a venda dessa mercadoria, especialmente, a partir dos portos de Rouen e Nantes, consolidaram a sua presença na região (Buono 2016, p. 184). A alta demanda por pau-brasil e os seus derivados na França impulsionaram as tentativas francesas de se estabelecer ao longo do litoral, mesmo diante dos esforços de Portugal para impedir esse comércio. Conforme destacou Surekha Davies (2012), ao contrário dos ibéricos, as expedições de exploração na América promovidas pelos franceses eram financiadas por iniciativa privada, ou seja, comerciantes donos de embarcações – estes seriam fornecedores de suprimentos para expedições marítimas. Embora lucrativo, o comércio do pau-brasil era instável, já que dependia, diretamente, das relações entre a monarquia francesa e os portugueses.

A Normandia desempenhou um papel crucial como centro marítimo para o desenvolvimento do comércio francês. Entre 1480 e 1500, diversas expedições foram realizadas no Mediterrâneo, na Índia e, posteriormente, no Atlântico. Os armadores da cidade de Dieppe destacaram-se como figuras centrais na competição pela navegação, rivalizando, diretamente, com os portugueses (Toulouse, 2007, p. 1550). Como consequência, surgiu, na região, uma escola de cartografia no final do século XV, cuja influência se estendeu até meados do século XVII. Sarah Toulouse descreveu “escola” como “[...] um conjunto de cartógrafos que colaboravam utilizando técnicas e fontes semelhantes, produzindo mapas com características parecidas entre si” (Toulouse, 2007, p. 1550). Segundo Surekha Davies (2012, p. 328), a escola normanda

de cartografia, que teve seu auge entre 1540 e 1580, foi responsável pela criação de 250 mapas, incluindo atlas, planisférios, mapas-cosmografias e portulanos.

O contexto de expansão marítima francês moldou, também, a forma da cartografia francesa. Desse modo, a agenda política em questão, no cenário de contestação do *Mare Clausum*³, influenciou a representação nos mapas normandos, que combinavam informações selecionadas, diferenciando-se da cartografia portuguesa, especialmente no que diz respeito à etnografia da costa brasileira. Essa diferença foi impulsionada pela instabilidade dos reis franceses em relação ao comércio no Atlântico (Davies, 2012, p. 347). No século XVI, a produção de mapas-múndi franceses destacou, em grande parte de suas obras, a importância da madeira brasileira.

The features illustrated within the land masses and the commentaries that accompany the charts are often economic in character, describing the various products to be found in a particular region. The most striking examples of this focus are the numerous illustrations showing the redwood of Brazil, used for dyeing, or the gold mines of Central America. Indeed, the very choice of the regions to map was linked to the existing circuits of trade (Toulouse, 2007, p. 1562).

Nesse contexto, a aquisição de obras relacionadas à geografia era considerada, ao longo do século, uma forma de demonstrar interesse pelo entendimento do espaço e da diversidade humana, bem como das localizações onde essas diversidades se manifestavam (Davies, 2012, p. 60). Os mapas náuticos, por sua vez, surgiam como instrumentos que possibilitavam a visualização do mundo, de maneira rápida e abrangente, com um simples olhar. Eles traziam informações, cuidadosamente selecionadas, por parte de seus cartógrafos, mas, principalmente, eram valorizados por

³ Segundo Luís Albuquerque, o conceito de *Mare clausum* se refere à “[...] doutrina que, tendo na base o conceito de ‘mar territorial’, sustentou a pretensão de determinados reinos ou repúblicas à dominação e regulamentação do exercício do direito à navegação ou direitos decorrentes da navegação em partes ou grandes extensões do mar ou do oceano. O conceito de ‘mar territorial’ – alheio ao direito clássico, onde o mar foi considerado *commune omnium*, aberto a disponibilidade geral – nasce na alta Idade Média, entendido como parte integrante do território do estado confinante e, consequentemente, sujeito à sua soberania” (Albuquerque, 1994, p. 685).

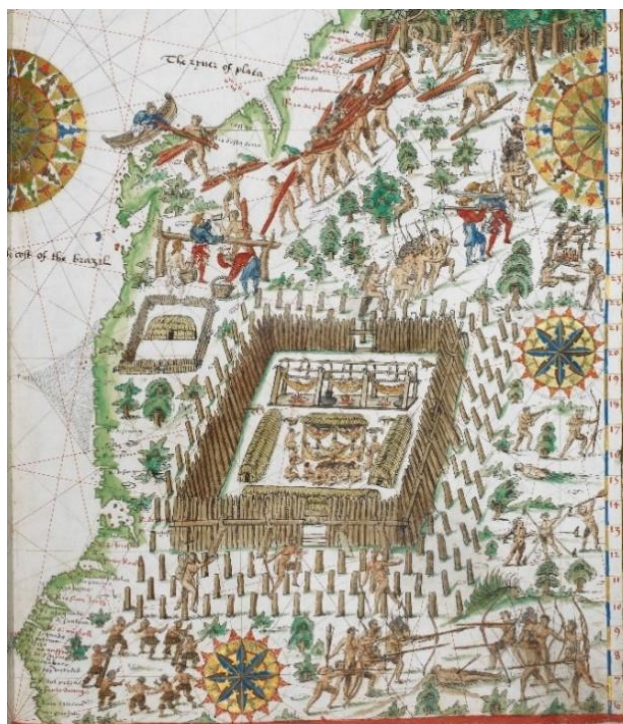
sua confiabilidade, resultado de técnicas que, na época, conquistavam a admiração de compradores e patronos.

At the most basic level, there was no reason to do anything else when the ‘real’, usable charts were at hand, on paper or vellum of a similar size, in the same workshops. More importantly, though, it seems that the aura of the technical language of portolan charts remained part of the product sold to erudite and wealthy elites, as if to suggest that they, too, partook in the fundamentally maritime endeavors of Iberian science and imperial expansion. Such visual elements signaled a shared technical and scientific culture, a proximity in habitus that seems to have been appreciated by the purchasers of these objects (Biedermann, 2023, p. 22).

Portanto, devido ao contexto cultural, político e social no qual se inseriam, possuíam valor intelectual e político, significando status de educação para aquele que o exibisse. Visto que eram considerados artefatos intelectuais, apresentavam no Renascimento uma visão sintetizada do mundo, que, nesse momento, estava em constante mudança. A cartografia normanda teria não apenas a ornamentação como objetivo principal, mas também uma função informativa sobre os mares e terras desconhecidos, pois, dessa maneira, o desenho determinava a própria descrição da cosmografia e delineava uma visão própria de mundo, servindo aos interesses de seus destinatários, sendo utilizados como propaganda, em algumas ocasiões.

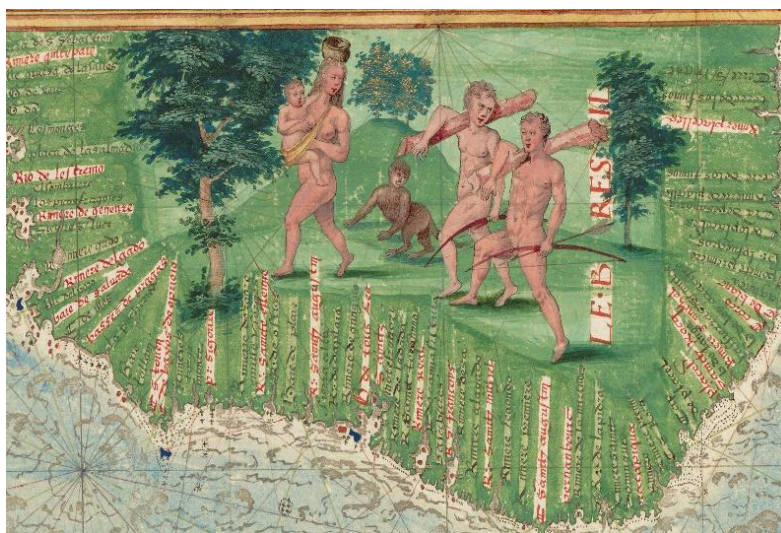
Desse modo, os mapas oferecidos como cortesia apresentavam a seu público uma visão condensada do mundo em transformação no século XVI, destacando as disputas políticas na representação do globo, que, até então, era dominada pela cartografia ibérica. Essa cartografia ibérica servia de modelo frequentemente reproduzido por cartógrafos franceses. Por meio dessas disputas, os mapas revelavam ao observador as estratégias para conquistar certas regiões utilizando métodos específicos. Assim, além de transmitir influência política e conhecimento, os mapas normandos simbolizavam o acesso francês ao pau-brasil (Davies, 2012, p. 324).

Figura 1 - Detalhe da costa do Brasil e a retirada de pau brasil. Atlas náutico, Jean Rotz, 1542



Fonte: reproduzido por Medea Chart⁴.

Figura 2 - Detalhe da costa do Brasil e retirada de pau brasil. Atlas náutico, Cosmographie universelle, Guillaume Le Testu, 1555

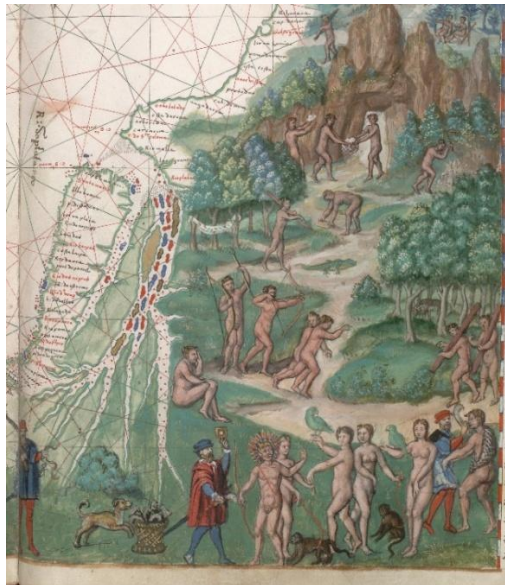


Fonte: Bibliothèque Nationale de France, Service historique de la Défense, D.1.Z14⁵.

⁴ ROTZ, Jean. Atlas, 1542. *British Library*. Disponível em: <https://medea.fc.ul.pt/view/atlas/465>. Acesso em: 10 jan. 2025. Original na British Library, Royal 20E.IX. Domínio público.

⁵ LE TESTU, Guillaume. *Cosmographie universelle*, 1555. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8447838j/f1.item>. Acesso em 10 jan. 2025. Domínio Público.

Figura 3 - Detalhe da costa do Brasil e a retirada de pau brasil. Atlas Vallard, 1547



Fonte: The Huntington Library, mss HM 29⁶.

É possível analisar a iconografia presente nos mapas normandos, que não apenas mencionam o pau-brasil, mas, também, esforçam-se para retratar o processo de extração dessa madeira, além de ilustrar a interação entre os franceses e os povos indígenas.

Figura 4 - Detalhe da troca entre europeus e povos indígenas. Atlas Vallard, 1547



Fonte: The Huntington Library, mss HM 29⁷.

⁶ANÔNIMO. Atlas Vallard, 1547. *The Huntington Library*. Disponível em: <https://hdl.huntington.org/digital/collection/p15150coll7/id/53441/rec/1>. Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio Público.

⁷ANÔNIMO. Atlas Vallard, 1547. *The Huntington Library*. Disponível em: <https://hdl.huntington.org/digital/collection/p15150coll7/id/53441/rec/1>. Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio Público.

A elaboração dos mapas da escola normanda foi, diretamente, influenciada pelas cartas náuticas portuguesas do século XVI. Além da inclusão de nomes geográficos portugueses, a própria configuração dos continentes apresentava semelhanças com aquela encontrada nos mapas produzidos em Portugal (Toulouse, 2007, p. 1555). A contribuição portuguesa foi essencial para a criação dos mapas da escola normanda, servindo como a principal referência topográfica. Esses mapas eram obtidos por meio de compra ou capturados de navios por piratas franceses durante os conflitos no Atlântico (Davies, 2016, p. 113). Em algumas situações, cartógrafos portugueses, como João Afonso, André Homem e Bartolomeu Velho, trabalharam diretamente na França (Matos, 1952). Davies destaca a participação de cartógrafos e artistas de diversas nacionalidades, denominando esses espaços de produção como oficinas “transnacionais” de cartografia.

Since foreign mapmakers often used local assistants for the illumination, lettering and even copying of maps, cartographic workshops were transnational and transimperial in nature in the strict sense of crossing political boundaries. For example, while the cartographers of the Norman manuscript works known as the Vallard and Hague atlases may have been Portuguese, their illuminators were probably French (Davies, 2016, p. 49).

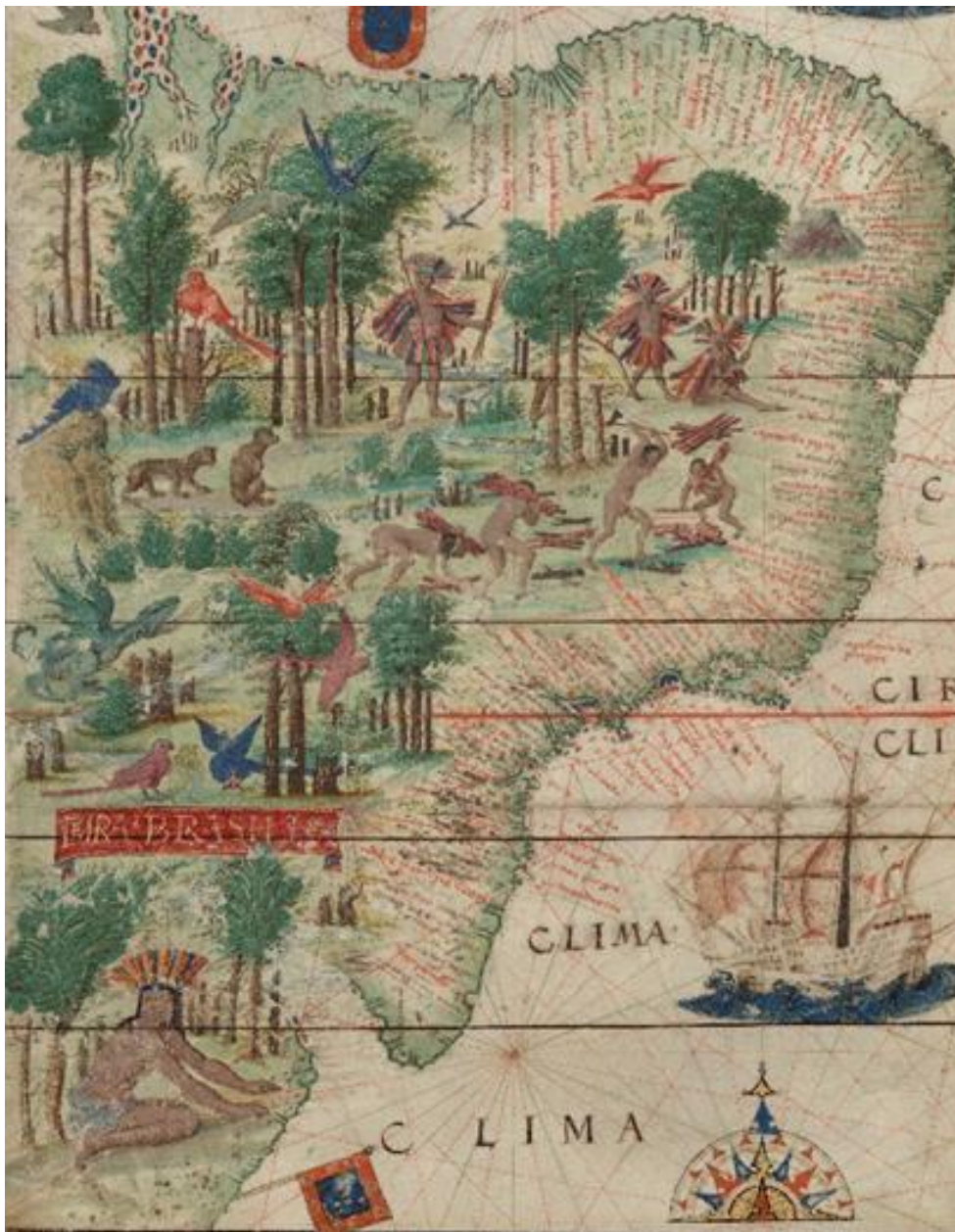
Como mencionado, os atlas chamados de Hague e Vallard teriam sido produzidos por portugueses e iluminados por franceses. No caso do atlas Vallard, existe a especulação de que João Afonso seria o seu cartógrafo, mais um agente de origem portuguesa que atuou na França durante o século XVI, no seu caso também como piloto.

Isso porque concomitantemente à técnica de produção de cartas náuticas, a tradição de mapas mundo medieval se integrou aos cartógrafos que passaram a representar o mundo em mapas iluminados. A produção de cartas náuticas ricamente ilustradas atingiu uma importância fundamental na cartografia portuguesa a ponto,

por exemplo, de outros artistas serem contratados apenas para ornamentar mapas que se tornariam presentes para outros monarcas, como o caso do atlas de Lopo Homem-Reinéis, o chamado Atlas Miller de 1519 (Cortesão, 1960, p. 120).

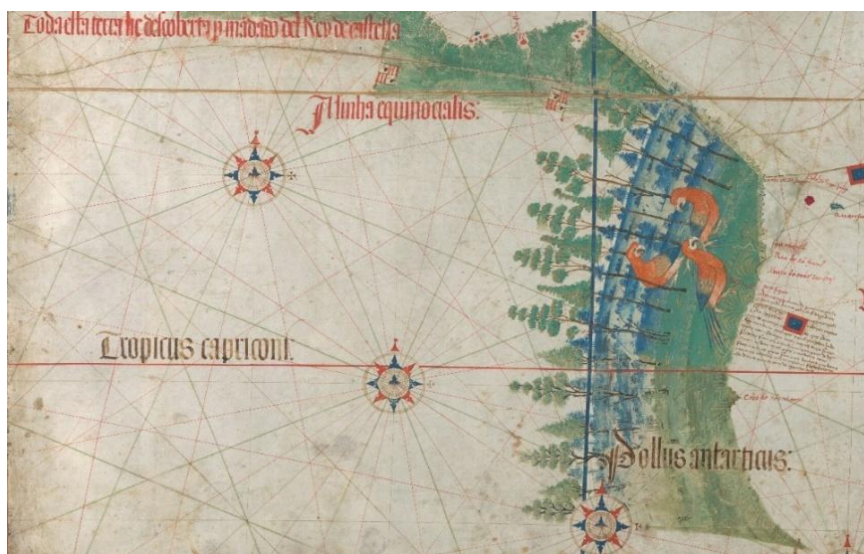
Figura 5 - Detalhe da costa brasileira. Atlas náutico. Lopo Homem, Jorge e Pedro Reinel.

Atlas Miller, 1519



Fonte: Bibliothèque nationale de France, Res. Ge. DD. 683^s.

⁸ HOMEM, Lopo; REINEL, Jorge; REINEL, Pedro. Atlas Miller, 1519. *Bibliothèque nationale de France*. Disponível em: <https://medea.fc.ul.pt/view/atlas/2>. Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio público.

Figura 6 - Detalhe da costa brasileira. Planisfério Cantino, 1502

Fonte: Biblioteca Estense Universitaria, C.G.A.²⁹.

Surekha Davies (2016, p. 122) cita um manual normando de cartografia que recomenda etapas essenciais em um mapa: linhas de rumo, escala de latitude, escala de distância, rosa dos ventos e informações topográficas, ou seja, elementos presentes na produção de uma carta náutica. No entanto, as ilustrações seriam de inteira responsabilidade do autor, o que explicaria diferenças entre iconografias francesas e portuguesas.

O mundo navegável do agente náutico André Homem

A iconografia nos mapas náuticos portugueses (quando existente) é menos complexa quando comparada aos mapas normandos. A complexidade da relação entre europeus e indígenas é marcante nos mapas feitos por cartógrafos franceses. Entretanto, a maneira pela qual se convencionou construir cartas náuticas na escola normanda de cartografia foi baseada nas cartas portuguesas que possuíam um caráter prático.

²⁹ANÔNIMO. Planisfério Cantino, 1502. *Biblioteca Estense Universitaria*. Disponível em: <https://edl.cultura.gov.it/item/yzjge1e57d>. Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio público.

Tendo uma origem remota em uma tradição marítima da Antiguidade, os portulanos utilizados no Mediterrâneo – dos quais os mapas do século XVI descendem – tiveram sua origem a partir do desenvolvimento da bússola marítima e sua crescente utilização no Mediterrâneo. Além de registrar os rumos magnéticos, os portulanos incorporaram informações relevantes às viagens, como distâncias entre portos e cidades, bem como a localização de acidentes costeiros. A representação gráfica dos portulanos deu origem às cartas-portulanos (Mota, 1957, p. 456). Ou seja, o tipo de mapa desenvolvido para a navegação no Mediterrâneo medieval nada mais era do que roteiros com informações práticas para a navegação contendo “[...] rumos, ventos, maneira de abordar portos, sinais importantes, identificação de locais, etc.” (Matos, 1998, p. 73), antes transmitidos entre os pilotos de maneira oral ou escrita, que passaram a ser graficamente representados para alguns.

Em síntese, a configuração dos planisférios europeus do século XVI que conhecemos foi baseada em cartas náuticas, que serviam como ferramentas práticas para a navegação. Em uma análise recente sobre essas cartas, Joaquim Gaspar e Henrique Leitão destacam que, para compreendê-las, faz-se essencial entender como a navegação era realizada a bordo naquela época. De acordo com os autores, “[...] é necessário observar essas cartas não apenas com os olhos dos pilotos, mas, sobretudo, com as mãos dos pilotos” (Gaspar; Leitão, 2019, p. 3).

Entender a dimensão prática envolvida na elaboração dos planisférios náuticos europeus do século XVI é fundamental para analisar as disputas de poder no Atlântico entre as monarquias da época. Além dos aspectos iconográficos, os franceses dependiam de conhecimentos náuticos práticos para as suas expedições, seja com objetivos comerciais ou de colonização. Tendo os ibéricos, especialmente os portugueses, como pioneiros na arte da navegação, os seus especialistas náuticos eram altamente valorizados devido ao vasto conhecimento técnico que possuíam. Esses agentes portugueses estiveram sempre presentes nos trabalhos da escola normanda de cartografia e, provavelmente, compartilharam as suas técnicas com os cartógrafos normandos (Toulouse, 2007, p. 1555).

A oposição da França à política de *Mare Clausum* estabelecida por Portugal resultou em tentativas de estabelecer diversos acordos, os quais, na prática, não foram respeitados. No final das contas, Portugal não conseguiu impedir as expedições francesas rumo à América, as quais eram incentivadas pelos reis da França.

A doutrina de *mare clausum*, consequente do Tratado de Tordesilhas, levantava problemas à navegação francesa, provocando o corso e a pirataria contra os barcos portugueses, nunca chegando, porém, ao ponto de ruptura diplomática entre os dois países. A fim de minimizar os conflitos frequentes estabeleceram-se vários acordos, nomeadamente o de Lião, em 1536. No entanto, revelou-se impossível aos portugueses deter a concorrência de expedições marítimas protegidas e encorajadas pelos monarcas franceses, a partir de Francisco I, que contrataram para seu serviço homens ligados à ciência náutica portuguesa, cartógrafos (André Homem, cartógrafo de Carlos IX, seus irmãos, Bartolomeu Velho, entre outros), cosmógrafos e geógrafos. (Albuquerque, 1994, p. 434)

O exemplo do cartógrafo português André Homem é, especialmente, significativo, já que a única obra cartográfica que dele conhecemos, o seu planisfério de 1559, foi criada em Antuérpia¹⁰, no período que coincide com a presença francesa na Baía de Guanabara, marcada pela fundação do Forte Coligny e pelo estabelecimento da chamada França Antártica na costa brasileira.

¹⁰ Antes do Levante dos Países Baixos ou A Revolta Holandesa, iniciada em 1560, a Antuérpia configurou-se como um centro de conhecimentos náuticos e produção de mapas em sua maioria impressos, mas também manuscritos, como foi o caso do planisfério de André Homem. Isso se deu pela sua concentração como um centro econômico importante no início do século XVI, que reuniu mercadores de Portugal, Espanha e outras potências, sendo inclusive local para escoamento de especiarias portuguesas. Posteriormente, após o Levante, o declínio de Antuérpia como centro comercial e intelectual deslocou o eixo para as Províncias Unidas dos Países Baixos, ainda em consolidação, que se tornaram o novo centro cartográfico europeu no século XVII (Schilder; Van Egmond, 2007).

Figura 7 - Planisfério náutico. André Homem, *Universa ac navigabilis to...*, 1559 (adaptada)



Fonte: Original na Bibliothèque Nationale de France, GE CC-2719 (RES)¹¹.

A trajetória de André Homem ilustra a complexa dinâmica dos agentes marítimos durante a expansão. De acordo com o artigo de Léon Bourdon (1973), ele, integrante da renomada família de cartógrafos portugueses, os Homem, deixou Portugal por razões desconhecidas e, em 1559, produziu o seu planisfério em Antuérpia. No ano seguinte, estava na França, onde planejava apresentar seu mapa a membros da corte envolvidos nos projetos expansionistas franceses no Atlântico, com o objetivo de ser contratado como cartógrafo oficial.

Como parte da estratégia de *Mare Clausum*, que visava proteger os mares, até então ibéricos, contra as investidas de franceses e ingleses, a diplomacia atuou por meio de redes de informantes, mediação de conflitos e espionagem em diversos momentos. Nesse sentido, a missão da embaixada de João Pereira Dantas, embaixador português em Paris (1557-1568) focava, também, em combater agentes náuticos que atuavam em favor da corte francesa em suas ambições ultramarinas. Por meio de sua correspondência parcial (boa parte da qual está perdida), é possível acompanhar os esforços do embaixador para repatriar André Homem, que viveu em sua residência em Paris entre 1560 e 1565. Com as tentativas malsucedidas, a última informação que

¹¹ HOMEM, André. *Universa ac navegabilis to...*, 1559. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53074822h/f15.planchecontact> Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio público.

temos sobre o cartógrafo português é a sua mudança para a Inglaterra em 1568, em mais uma tentativa de se estabelecer em uma corte europeia. Ainda em sua estadia na França, André Homem buscou entregar o seu planisfério de 1559 para o rei Francisco II, porém foi impedido por Dantas, que o teria comprado, “[...] gastando mais em entreter a mim e a meus irmãos, cento e vinte [cruzados] que Vossa Senhoria me deu por um mapa que iria apresentar ao rei Francisco [...]”¹² (Homem, 1565 *apud* Bourdon, 1973, p. 40).

Nesse contexto, a análise do planisfério de André, como um exemplo de uma cartografia que reflete influências franco-portuguesas, amplia a compreensão das complexas dinâmicas de poder e disputas pelo domínio no Atlântico durante o século XVI. Como um especialista náutico, ciente de seu valor para a corte francesa, André Homem reconhecia que poderia usar as suas habilidades para benefícios pessoais.

Quanto ao prejuízo que Vossa Senhoria quis me causar ao tratar de cartas, mapas e globos, Vossa Senhoria conhece bem a diferença e a verdade. E quanto ao preço, espero tê-los em Portugal por um valor maior do que na França, devido à diferença de reconhecerem a precisão, a qualidade e a perfeição deles¹³ (Homem, 1565 *apud* Bourdon, 1973, p. 41).

Como consequência, esses profissionais, em especial os de origem portuguesa, conquistaram certo grau de independência, já que as potências estrangeiras tinham dificuldades em encontrar mão de obra qualificada para as expedições ultramarinas. Essa liberdade se refletia tanto na possibilidade de se deslocar livremente pela Europa quanto em negociações mais equilibradas com os seus contratantes.

Portugal, Spain, France, England, and later the Dutch Republic, understood that they could only construct and maintain their overseas

¹² Adaptado do original: “[...] gastando mais hem me emtreter a mim e a meus irmãos sento e vinte que Vossa Senhoria me deu por ho mapa que tinha pera apresentar a el Rey Francisco [...]”.

¹³ Adaptado do original: “Quanto ao prejuízo que Vossa Senhoria quis me causar ao tratar de cartas, mapas e globos, Vossa Senhoria conhece bem a diferença e a verdade. E quanto ao preço, espero tê-los em Portugal por um valor maior do que na França, devido à diferença de reconhecerem a precisão, a qualidade e a perfeição deles”.

empires with that knowledge. Nevertheless, an experienced oceanic pilot was hard to acquire. Therefore, espionage and kidnapping were tactics employed by the Iberian's rival powers in their efforts to replicate their competitors' overseas maritime achievements. In the sixteenth century, Portuguese pilots were aware that their nationality could provide them with opportunities to find employment with various European powers (Vila-Santa, 2023, p. 10).

Adotando uma perspectiva prática, André Homem cria um planisfério que, ao mesmo tempo, desafia a política portuguesa de *Mare Clausum* e estimula as ambições francesas no Atlântico. Ele retrata o mar como aberto e acessível, utilizando uma grande quantidade de topônimos ao longo da costa americana, o que sugere o seu conhecimento e possível acesso a rotas náuticas portuguesas. Além disso, a elaboração da carta náutica demonstra o seu domínio na produção desse instrumento de navegação, evidenciado pelos elementos técnicos mencionados no manual de cartografia normanda do século XVII (Davies, 2016, p. 122). A necessidade de mão de obra qualificada para as empreitadas marítimas francesas, também, pode ter influenciado na construção do planisfério de 1559.

Figura 8 - Detalhe do oceano Atlântico no planisfério de André Homem. Planisfério náutico.André Homem, *Universa ac navigabilis to...*, 1559 (adaptada)Fonte: Original na Bibliothèque Nationale de France, GE CC-2719 (RES)¹⁴.

¹⁴ HOMEM, André. *Universa ac navegabilis to...*, 1559. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53074822h/f15.planchecontact> Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio público.

Para além disso, André Homem, tal como outros cartógrafos do Renascimento, procurou apresentar para os seus patronos o mundo inteiro em uma imagem na qual poderiam confiar. Dessa maneira, seguiram o exemplo dos chamados “gabinetes de curiosidade” dos séculos XVI e XVII, reunindo objetos, animais, plantas, entre outros, de todas as partes conhecidas do mundo, para dar credibilidade a seus trabalhos, procurando a universalidade do conhecimento do globo,

Ir ‘até onde o mundo alcança’ como enuncia a divisa ‘*Qua patet orbis*’ do Conde Maurício de Nassau, designado “príncipe humanista do Novo Mundo”, mostra a amplitude de um desejo de totalidade, de universalidade. Estamos, pois, dentro dos mesmos parâmetros que os gabinetes de curiosidades e as *Kunstkammerns* dos séculos XVI e XVII. Krzysztof Pomian os estudou por meio das pinturas contemporâneas que descortinam seus interiores e ilustram ‘as grandes categorias de seres e de coisas que, em conjunto, esgotam o conteúdo do universo: o sagrado e o profano, o natural e o artificial, o animado e o inanimado, o próximo e o distante, etc.’ Estas coleções, já enquanto bens patrimoniais, objetos possuídos por alguém, constituem um ‘universo aprisionado’ (Guilhotti, 1992, p. 33).

Podemos observar o interesse em comprovar a demonstração de todo o mundo por parte da cartografia renascentista também nos títulos dados aos mapas-múndi produzidos, com atenção para a denominação por parte de André Homem a seu planisfério de 1559. As suas menções a latitudes, ilhas, portos, entre outros, fazem referência direta a seu caráter prático de cartografia.

Tabela 1 - Títulos de alguns mapas náuticos do século XVI

Cartógrafo	Título original ¹⁵	Tradução
Lopo Homem, Reineis – Atlas Miller, 1519	<i>Hec est universi or bis ad hanc usqz diem cogniti/ tabula quam ego Lupus homo Cosmographus /in clarissima Ullisipone civitate Anno domini nostri/ Millessimo quigentessimo decimo nono jussu / Emanuelis incliti lusitanie Regis collatis pluribs / alis tam vetustorum gz recentiorum tabulis mag / na industria et dilligenti labore depinxi.</i>	Eis o mapa de todo o universo, ou mundo, conhecido até hoje, que eu, Lopo Homem, cosmógrafo, na mui ilustre cidade de Lisboa, no ano de nosso Senhor de mil quinhentos e dezanove, por ordem do ilustre rei de Portugal, D. Manuel, confrontando muitos outros mapas, tanto antigos como modernos, com grande perícia e diligente trabalho desenhei.
Guillaume Le Testu - 1555	<i>Cosmographie universelle, selon les navigateurs tant anciens que modernes</i>	Cosmografia universal, segundo os navegadores tanto antigos quanto modernos
André Homem - 1559	<i>Vniversa ac navigabilis to tius terrarum orbis descriptio, comomnibvs por tubvs, Ynsolis, Flvviis, Promotoriis, Stationibvs, Angvliis, ac Sinibvs, Adcta certissima, tom Latitvdinis, tom Longitvdinis gradvv dimensione, vtnhil reliqvum sit qvoad ad Yvstvm cosmographiae tractatvm spectare vide atvr</i>	Descrição universal e navegável de todo o globo terrestre, com todos os portos, ilhas, rios, promontórios, estações, ângulos e enseadas, obtida com a mais precisa medição tanto dos graus de latitude quanto de longitude, de modo que nada resta, o que parece pertencer a um justo tratado de cosmografia
Bartolomeu Velho – 1568 ¹⁶	<i>Principio da verdadeira cosmographia e/geographia unniversal de todas as terras/ que são descubertas: setuadas em pporções do globo cô todas suas distancias e altu/ras conforme aos navegantes.</i>	

Fonte: elaborado pela autora (2025).

¹⁵ A escrita dos títulos segue a forma original apresentada em sua respectiva instituição de guarda.

¹⁶ VELHO, Bartolomeu. Principio da verdadeira cosmografia..., 1568. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550128121/f1.planchecontact>.

Por último, é relevante destacar como a costa brasileira vem representada no trabalho de André Homem. Ao contrário dos mapas portugueses e franceses examinados anteriormente, que incluem iconografia, não há desenhos ou elementos etnográficos presentes em seu planisfério.

Embora compartilhem o mesmo contexto, André Homem utiliza o seu conhecimento prático para apoiar a contestação francesa no Brasil, apresentando, em seu mapa, uma perspectiva “aberta” do Atlântico no centro, além de diversos elementos de navegação que destacam a própria expertise na elaboração de cartas náuticas essenciais para a navegação marítima. Essa abordagem prioriza as habilidades técnicas em detrimento da etnografia e das relações comerciais, comuns nos mapas-múndi produzidos pelos franceses. No entanto, André não deixa de ressaltar os conflitos de poder no Atlântico, seguindo a tendência de outros mapas da escola normanda, o que sugere possíveis influências em seu trabalho.

Figura 9 - Detalhe de naus em disputa próximas à costa brasileira. Atlas Vallard, 1547

(adaptada)



Fonte: The Huntington Library, mss HM 29¹⁷.

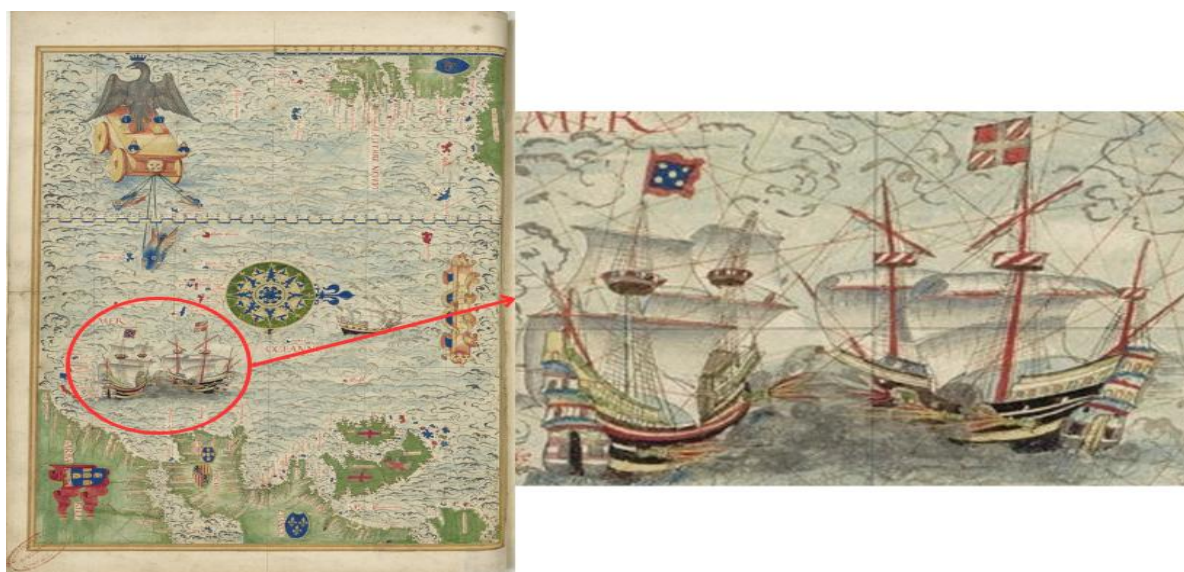
¹⁷ HOMEM, André. *Universa ac navegabilis to...*, 1559. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53074822h/f15.planchecontact> Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio público.

Figura 10 - Detalhe de naus em disputa. Planisfério náutico, Pierre Desceliers, 1550
(adaptada)



Fonte: reproduzido por MEDEA CHART. Original na British Library, Add. 24065¹⁸.

Figura 11 - Detalhe de naus em disputa próximas à costa brasileira. Atlas náutico, Guillaume Le Testu, *Cosmographie universelle*, 1555 (adaptada)



Fonte: Bibliothèque Nationale de France, Service historique de la Défense, D.1.Z14¹⁹.

¹⁸DESCELIERS, Pierre. Planisfério, 1550. *British Library*. Disponível em: <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/770>. Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio público.

¹⁹LE TESTU, Guillaume. *Cosmographie universelle*, 1555. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8447838j/f1.item>. Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio público.

Figura 12 - Detalhe de naus em disputa. Planisfério náutico, Nicolas Desliens, 1566
(adaptada)



Fonte: Bibliothèque nationale de France, GED-7895 (RES)²⁰.

Figura 13 - Detalhe de naus em disputa próximas à costa brasileira. Planisfério náutico. André Homem, *Universa ac navigabilis to...*, 1559 (adaptada)



Fonte: Original na Bibliothèque Nationale de France, GE CC-2719 (RES)²¹.

Toda esta representação visual pode estar, diretamente, associada aos confrontos entre portugueses e franceses no oceano, dos quais os embaixadores das respectivas coroas tentavam amenizar as tensões e buscar compensações pelos prejuízos sofridos.

²⁰ DESLIENS, Nicolas. Planisfério, 1566. *Bibliothèque nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002609p/f1.item.r=Nicolas%20Desliens>. Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio público.

²¹ HOMEM, André. *Universa ac navigabilis to...*, 1559. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53074822h/f15.planchecontact>. Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio público.

Essa hipótese é plausível, uma vez que, em nenhum outro mapa analisado neste estudo, essa iconografia específica aparece. Os cartógrafos normandos, portanto, estariam destacando as disputas no Atlântico. No caso de André Homem, as razões para essa representação podem estar ligadas à influência dos mapas normandos em sua cartografia, ou até mesmo à intenção de ressaltar as contestações no Atlântico, já que atuava – ou pretendia atuar – em cortes que, naquele momento, tinham esses interesses no Atlântico, como França e Inglaterra.

A presença de naus danificadas ao longo do Atlântico surge como um elemento central para debater as influências francesas no planisfério de André Homem. Como é possível observar, a iconografia que retrata conflitos próximos à costa atlântica sugere disputas nessas regiões. A diversidade na disposição desses elementos ao longo dos mapas indica tanto uma continuidade na tradição cartográfica quanto a liberdade individual do cartógrafo em escolher onde posicionar sua “área de conflito”. No mapa de André Homem, essa questão é ainda mais simbólica, pois, além de incluir iconografias de outras embarcações e monstros marinhos, o desenho se destaca por representar um conflito próximo à costa brasileira, algo único em sua obra.

Figura 14 - Detalhe de naus em disputa próximas a costa brasileira. Planisfério náutico.

André Homem, *Universa ac navigabilis to...*, 1559.



Fonte: Original na Bibliothèque Nationale de France, GE CC-2719 (RES)²².

²² HOMEM, André. *Universa ac navigabilis to...*, 1559. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53074822h/f15.planchecontact> Acesso em: 10 jan. 2025. Domínio público.

A cartografia normanda se fundamentou na etnografia, especialmente na visão dos indígenas como o “bom selvagem”, para retratar a costa brasileira em mapas mundiais do século XVI. Essa representação cartográfica tornou-se um instrumento para a França desafiar as soberanias hegemônicas no Atlântico. Por outro lado, o *Universa ac navigabilis...*, de 1559, foi criado como uma espécie de “vitrine” para a corte francesa, demonstrando as suas habilidades náuticas, essenciais para concretizar os objetivos expansionistas que começaram com o rei Francisco I. Este monarca contestou o Tratado de Tordesilhas com a célebre frase: “O sol brilha para mim como para os outros: gostaria de ver a cláusula do testamento de Adão que me exclui de compartilhar o mundo²³”. Em 1536, o rei francês conseguiu do papa Clemente VII um decreto que determinava que a bula anterior, conferida por Alexandre VI, se aplicaria apenas às terras conhecidas por Portugal e Espanha, deixando em aberto as “por descobrir” (Davies, 2012, p. 321).

Dessa forma, é possível que André Homem já tinha acesso ao acervo de mapas normandos antes da produção de seu planisfério em 1559, o que não seria uma surpresa, já que, na Antuérpia, a circulação de imagens cartográficas deveria ser intensa. Em 1560, em Paris, o cartógrafo português pode ter tentado se inserir na escola normanda de cartografia, ao mesmo tempo que, entendendo as dinâmicas de contestação francesa no Atlântico, procurou evidenciar a sua técnica no mapa, em detrimento dos artifícios utilizados pelos cartógrafos franceses, que se utilizavam muito da iconografia, levando em consideração o valor de sua técnica para as tentativas de *Mare Liberum* francesas no espaço marítimo do século XVI.

²³ “Em resumo, enquanto Portugal defendia a doutrina do *Mare Clausum*, a França era partidária da liberdade dos mares. Francisco I se havia erigido em campeão desta última política e respondeu ao grande Mestre de Alcântara, enviado por Carlos V para conseguir que o rei francês renunciasse à navegação na parte ocidental do Atlântico, com as seguintes palavras: - “*Est-ce déclarer la guerre et contrevenir à mon amitié avec Sa Magesté que d’envoyer labàs mes navires? Le soleil luit pour moi comme pour les autres: je voudrais bien voir la clause du testament d’Adam qui m’exclut du partage du monde!* [É declarar guerra e violar minha amizade com Sua Majestade enviar meus navios para lá? O sol brilha para mim como para os outros: gostaria de ver a cláusula da vontade de Adão que me exclui de compartilhar o mundo]” (Trias, 1975, p. 283).

Nesse sentido, as contestações francesas representadas em mapas franco-portugueses aludem, também, à crescente afirmação do conceito de *Mare Liberum* oficializado por Hugo Grócio em 1609. A discussão no século XVII passa a englobar novas potências marítimas europeias e passam a tomar forma jurídica mais consistente durante o período moderno.

Apesar da importância da iconografia para a escola normanda, a ciência náutica e, principalmente, as técnicas de produção de cartas náuticas eram muito caras nas expedições francesas. De acordo com uma correspondência do embaixador João Pereira Dantas à corte portuguesa, após um desentendimento com André Homem, ele teria aproximado-se do almirante francês Gaspar de Coligny, que financiava os projetos de colonização da França Antártica na baía de Guanabara. Nesse encontro, Homem apresentou um globo a Coligny e, supostamente, foi contratado como cartógrafo da corte francesa.

Mas eu o retive por mais de um ano, até que no mês de julho do ano passado houve algumas brigas com um meu criado francês, e eles o feriram levemente. Por esse motivo, os três [André Homem e seus irmãos, Tomé e Antonio Homem] saíram e se afastaram de minha casa, indo se encontrar com o almirante para mostrar-lhe um globo celeste e um mapa que estavam fazendo. Essas obras agradaram tanto o almirante que, já conhecendo André Homem de antes, ele o aceitou e o nomeou cosmógrafo do Rei da França, prometendo regularizar sua situação e incluí-lo no salário dos outros cosmógrafos. Além disso, deu-lhe imediatamente algum dinheiro para que continuasse e concluísse as obras que havia iniciado²⁴ (Dantas, 1565 *apud* Bourdon, 1973, p. 42).

Desse modo, embora os chamados “conflitos de preponderância” no ultramar tenham sido, frequentemente, interpretados como uma característica constante das

²⁴ Adaptado do original: Mas eu o antretive ainda mais de hũ anno, ate que no mes de julho do anno passado ouverão huas briguas con hũ meu criado francês e ferirão un pouco, pola qual causa elles todos três se sairão e ausentarão de minha casa e se forão ao almirante monstrarlhe hũ globo celeste e hũ mapa que estavam fazendo, as quais obras contentarão tanto o almirante que, con o conhecimento que ja dantes tinha do ditto André Homem, o recebeu e tomou por cosmographo dei Rey de França e lhe deu hũa promessa de lhe fazer passar suas letras e assentar no hordenado dos outros cosmographos, e lhe deu loguo algũ dinheiro para continuar e acabar as obras que tinha começadas.

potências ibéricas, no contexto do Atlântico Sul, especialmente ao longo da costa brasileira, a presença e o comércio de pau-brasil pelos franceses forçaram Portugal a adotar medidas diplomáticas. Essas ações refletiam a preocupação com um território que ainda não estava completamente consolidado. A fixação definitiva dos portugueses na região ocorreu por meio de expedições que visavam conter a influência francesa na costa brasileira (Albuquerque, 1994, p. 869). A circulação de agentes náuticos portugueses pela Europa demonstra que, além do conhecimento geográfico e técnico ser essencial, nenhum dos atores envolvidos nessas disputas conseguiu estabelecer um monopólio sobre as suas atividades (Vila-Santa, 2023, p. 11).

Conclusão

O planisfério de André Homem oferece, assim, uma perspectiva valiosa para entender as complexidades da ocupação do território brasileiro, indo além de uma visão centrada apenas no domínio ibérico no Atlântico. Além disso, destaca o papel fundamental dos agentes náuticos na disseminação do conhecimento marítimo, que foi a base para a expansão naval no século XVI. A cartografia franco-portuguesa se apresenta como fonte importante para o entendimento das disputas pela navegação no Atlântico que incitam as discussões sobre a liberação dos mares que se consolida a partir do século XVII, mas que tem início no século XVI.

Ademais, a sua análise contribui, ainda, para a compreensão do mapa não apenas como instrumento de navegação, mas, também, como produtor de conhecimento sobre a costa brasileira para determinados públicos na Europa, já que procuraram representar povos originários e a sua relação com o comércio de pau brasil, mas, mesmo que de forma inconsciente, apresentaram dados sobre os costumes, vestimentas, modos de guerrear etc.

O trabalho procurou, também, salientar o pensamento intelectual renascentista de universalidade, por meio dos títulos dos mapas aqui analisados, mas em comparação com o colecionismo de objetos e animais que compuseram os gabinetes

de curiosidade, que tinham como objetivo concentrar o mundo geográfico conhecido em uma sala ou, no caso dos mapas, em um livro ou em pergaminho. À sua maneira, cada cosmógrafo formulou um produto cartográfico para determinado patrono visando suprir tanto o desejo de totalidade do mundo recém-acessado.

Notas sobre a autoria

Aline Camargo é Doutoranda pelo Programa de Pós-graduação em História da Universidade Estadual Paulista (UNESP). Mestre em História (2024) pela UNESP, com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Realizei estágio de pesquisa no exterior no Centro de História da Universidade de Lisboa, com financiamento de bolsa BEPE (FAPESP). Graduada (2021) em Licenciatura Plena e Bacharelado em História pela UNESP, campus de Franca. Atuo principalmente nos seguintes temas: Cultura visual, História da Cartografia, História da Náutica, Cartografia portuguesa.

Referências

Documentos

a) Mapas

Anônimo. Atlas Vallard, 1547. *The Huntington Library*. Disponível em: <https://hdl.huntington.org/digital/collection/p15150coll7/id/53441/rec/1>. Acesso em: 10 jan. 2025.

Anônimo. Planisfério Cantino, 1502. *Biblioteca Estense Universitaria*. Disponível em: <https://edl.cultura.gov.it/item/yzjge1e57d>. Acesso em: 10 jan. 2025.

Desceliers, Pierre. Planisfério, 1550. *British Library*. Disponível em: <https://medea.fc.ul.pt/view/chart/770>. Acesso em: 10 jan. 2025.

DESLIENS, Nicolas. Planisfério, 1566. *Bibliothèque nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002609p/f1.item.r=Nicolas%20Desliens>. Acesso em: 10 jan. 2025.

Homem, André. *Universa ac navegabilis to...*, 1559. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53074822h/f15.planchecontact>. Acesso em: 10 jan. 2025.

Homem, Lopo; Reinell, Jorge; Reinell, Pedro. Atlas Miller, 1519. *Bibliothèque nationale de France*. Disponível em: <https://medea.fc.ul.pt/view/atlas/2>. Acesso em: 10 jan. 2025.

Le Testu, Guillaume. *Cosmographie universelle*, 1555. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8447838j/f1.item>. Acesso em: 10 jan. 2025.

Rotz, Jean. Atlas, 1542. *British Library*. Disponível em: <https://medea.fc.ul.pt/view/atlas/465>. Acesso em: 10 jan. 2025.

VELHO, Bartolomeu. Principio da verdadeira cosmografia..., 1568. *Bibliothèque Nationale de France*. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550128121/f1.planchecontact>. Acesso em: 10 jan. 2025.

b) Cartas

CARTA de André Homem para João Pereira Dantas, datada de Paris, 28 de fevereiro 1565. Torre do Tombo, Corpo Cronológico, I-107-47, fl. 1-2. In: BOURDON, Leon. André Homem, *Cartographe portugais en France* (1560-1586). Separata da: *Revista da Universidade de Coimbra*, v. 79, 1973.

CARTA de João Pereira Dantas para Dom Sebastião, datada de Paris, 19 março 1564. Biblioteca da Ajuda, Ms. 49- X-9, f. 74v. In: BOURDON, Leon. André Homem, *Cartographe portugais en France* (1560- 1586). Separata da: *Revista da Universidade de Coimbra*, v. 79, 1973.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís de. *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*. Coord. Francisco Contento Domingues. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994. v. 1-2.

BIEDERMANN, Zoltán. In a Garden of Forking Maps: Mapping the Caspian in Sixteenth-Century Goa and Venice. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*. 2023. DOI: <https://doi.org/10.1017/ahsse.2022.13>. Acesso em: 6 jan. 2025.

BOURDON, Leon. André Homem, *Cartographe portugais en France* (1560-1586). Separata da: *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, v. 23, p. 6-43, 1973.

BUONO, Amy J. Representing the Tupinambá and the Brazilwood Trade in Sixteenth-Century Rouen. In: FÉLIX, Regina R.; JUALL, Scott D. (ed.). *Cultural Exchanges between Brazil and France*. West Lafayette: Purdue University Press, 2016. p. 19-34. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/j.ctt163t7m7.5>. Acesso em: 5 maio 2025.

CORTESÃO, Armando. *Cartografia Portuguesa Antiga*. Comissão Executiva das Comemorações do Quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique. Lisboa, 1960.

DAVIES, Surekha. Depictions of Brazilians on French Maps, 1542–1555. *The Historical Journal*, v. 55, p. 317-348, jun. 2012. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0018246X11000495>. Acesso em: 18 jan. 2025.

DAVIES, Surekha. *Renaissance Ethnography and the Invention of the Human: New Worlds, Maps and Monsters*. Londres: Cambridge University Press, 2016.

GASPAR, Joaquim Alves; LEITÃO, Henrique. Early Modern Nautical Charts and Maps: Working Through Different Cartographic Paradigms. *Journal of Early Modern History*, v. 23, p. 1-28, 2019. DOI: <https://doi.org/10.1163/15700658-12342627>. Acesso em: 9 fev. 2025.

GUILHOTI, Ana Cristina. A imagem visual - descoberta, conquista e museificação da América (séculos XVI e XVII). *Revista USP*, São Paulo, Brasil, n. 12, p. 28–35, 1992. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i12p28-35> Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/25573>. Acesso em: 19 jan. 2025.

LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno. *Desenhando a porta do Pacífico: mapas, cartas e outras representações Visuais do Estreito de Magalhães (1520-1671)*. Lisboa: By the Book, 2021.

MATOS, Luis de. Les Portugais en France au XVI siècle: Etudes et documents. *Acta Universitatis Conimbricensis*, 1952.

MATOS, Luís Jorge Semedo de. A navegação: os caminhos de uma ciência indispensável. In: BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHUR, Kirti. *História da expansão portuguesa*. Madri: Círculo dos Leitores, 1998. v. 1, p. 72-77.

MOTA, Avelino Teixeira da. A arte de navegar no Mediterrâneo nos séculos XIII-XVII e a criação da Navegação Astronômica no Atlântico e Índico. *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, n. 87, 1957, p. 453-474.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1989.

SCHILDER, Günter; VAN EGMOND, Marco. Maritime Cartography in the Low Countries during the Renaissance. In: WOODWARD, David (ed.). *The History of Cartography: Cartography in the European Renaissance*. Part 2. Chicago: University of Chicago Press, 2007. v. 3, p. 1384–1432.

TOULOUSE, Sarah. Marine Cartography and Navigation in Renaissance France. In: WOODWARD, David. *The History of Cartography: cartography in the European Renaissance* (part. 2). Chicago: The University of Chicago Press, 2007. v. 3, p. 1550-1568. Disponível em:

https://press.uchicago.edu/books/HOC/HOC_V3_Pt2/HOC_VOLUME3_Part2_chapter52.pdf Acesso em: 16 jun. 2025.

VAINFAS, Ronaldo. França Antártica em perspectiva: um tema esgotado? In: BERBARA, Maria; HUE, Sheila; MENEZES, Renato. *França Antártica: ensaios disciplinares*. Campinas: Editora Unicamp, 2020. p. 17-51.

VILA-SANTA, Nuno. The Untold Story of Oceanic Pilot Bartolomeu Borges who Guided Jean Ribault to Florida in 1562: Document Transcription and Translation, Accompanied by an Historical Introduction. *Terrae Incognitae*, v. 55, n. 1, p. 82-102, 2023. DOI: <https://doi.org/10.1080/00822884.2023.2182986>. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/00822884.2023.2182986?needAccess=true> Acesso em: 12 fev. 2025.