

FERNÃO DE MAGALHÃES E O CONHECIMENTO DOS OCEANOS



Coordenação

Vítor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar



ACADEMIA DE MARINHA



MAGALHÃES

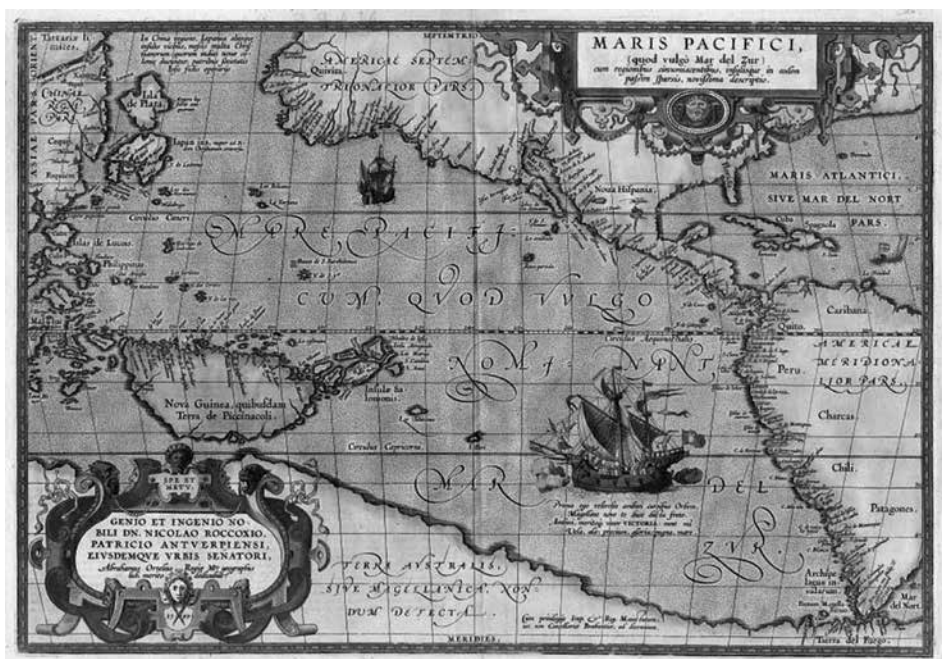
500 ANOS DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO



MAGALHAES

500 ANOS DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO

FERNÃO DE MAGALHÃES E O CONHECIMENTO DOS OCEANOS



Coordenação

Vítor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar

XVI SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

19 a 21 de Novembro de 2019



Academia de Marinha

Ficha técnica

Título: Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação: Vítor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar

Comissão Científica: Amélia Polónia

Ana María del Carmen Ribeiro Gutiérrez

Ana Paula Avelar

António Costa Canas

Francisco Contente Domingues

Herlander Valente Zambujo

João Paulo Oliveira e Costa

Jorge Semedo de Matos

José Manuel Núñez de la Fuente

Juan Manuel Santana Pérez

Juan Marchena Fernandez

Judite Medina Nascimento

Vítor Gaspar Rodrigues

Organização e revisão: Afonso Ferreira Cardoso, Herlander Valente Zambujo,
João do Carmo Silva, José Manuel dos Santos Maia

Data: Junho 2021

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e acabamento: ACD PRINT, S.A.

ISBN: 978-972-781-160-1

Depósito legal: 476218/20

PARCEIRO INSTITUCIONAL



MAGALHÃES

500 ANOS DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO

ESTRUTURA DE MISSÃO PARA AS COMEMORAÇÕES DO V CENTENÁRIO DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO
COMANDADA PELO NAVEGADOR PORTUGUÊS FERNÃO DE MAGALHÃES (2019-2022)

ÍNDICE

Nota Prévia	IX
Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu	
Presidente da Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação Comandada pelo Navegador Português Fernão de Magalhães (2019-2022), Dr. José Marques	
Introdução	xv
Vítor Luís Gaspar Rodrigues	
Ana Paula Avelar	
I – HISTÓRIA DOS OCEANOS	19
1. <i>Notícia da viagem de Fernão de Magalhães. Percurso historiográfico e datação do relato anónimo compilado por Fernando Oliveira</i>	21
Francisco Contente Domingues	
2. <i>A viagem de circum-navegação: uma visita guiada através do Google Earth</i>	35
Carlota Simões	
3. <i>Registos da natureza exótica no relato de Antonio Pigafetta</i>	57
Teresa Nobre de Carvalho	
4. <i>A viagem de Magalhães no Bahr-I-Mohît, ou «Espelho dos Mares», de Sidi-Ali ben Hussein – um Roteiro do Mar das Índias, de 1554</i>	81
João Abel da Fonseca	
5. <i>Costa atlántica patagónica, exploración y desarrollo desde la expedición de Magallanes en 1520, hasta comienzos del siglo XXI</i>	93
Tomás Merino	
II – NAÚTICA, CARTOGRAFIA E ARTE DE NAVEGAR	127
1. <i>La derrota de J.S. Elcano de Ternate a Sanlucar de Barrameda, con escalas en Timor y Cabo Verde y el intento de tornaviaje de Gonzalo Gómez de Espinosa</i>	129
José Blanco Núñez	
2. <i>Alguns aspectos náuticos da passagem do estreito, depois chamado Estreito de Magalhães, segundo os relatos de Antonio Pigafetta e de outros cronistas seus contemporâneos</i>	143
Adelino Rodrigues da Costa	

3. <i>Os caminhos do mar, das Filipinas ao Arquipélago, no tempo de Magalhães</i> Jorge Semedo de Matos	171
4. <i>A longitude das Molucas—Uma longa história</i> António Costa Canas	191
5. <i>O Condicionismo físico do Pacífico, a Viagem de Fernão de Magalhães e o futuro galeão de Manila</i> José Manuel Malhão Pereira	215
6. <i>Os navios do tempo de Fernão de Magalhães</i> Filipe Vieira de Castro	239
III – A VIAGEM: ANTECEDENTES E PREPARATIVOS	257
1. <i>O armamento da armada de Fernão de Magalhães na viagem de circum-navegação</i> Fernando Gomes Pedrosa	259
2. <i>A tripulação “italiana” da armada de Fernão de Magalhães (1519-1522)</i> Nunziatella Alessandrini	283
3. <i>Venturas e desventuras dos pilotos do Estreito. Interesses portuários europeus e navegação no Atlântico Sul no século XVI</i> Amândio Barros	301
4. <i>Fernão de Magalhães e as ilhas africanas</i> Juan Manuel Santana Pérez	333
5. <i>Inquérito sobre as fontes do projecto de Fernão de Magalhães</i> Rui Manuel Loureiro	347
IV – DECISORES E AGENTES HISTÓRICOS	361
1. <i>“Ler” o projeto magalhânico à luz das teorias de cooperação: revisões historiográficas e incidências epistemológicas</i> Amélia Polónia	363
2. <i>Espanha e Portugal: Duas concepções geopolíticas da conquista</i> Francisco Valiñas	373
3. <i>Portugal y Castilla, más colaboradores que competidores</i> José Ramón Vallespín Gómez	383

4. <i>A viagem de Fernão de Magalhães no contexto da rivalidade luso-espanhola</i>	405
Alexandre António da Costa Luís	
5. <i>Fernão de Magalhães: o primeiro homem que navegou todos os oceanos</i>	433
José Manuel García	
6. <i>Fernão de Magalhães na historiografia ibérica do século XVI</i>	465
Ana Paula Avelar	
V – DEPOIS DA GRANDE JORNADA	481
<i>As Rotas do Sul. A Expedição de Fernão de Magalhães no Contexto da Expansão Castelhana para o Sul-Americano e o Pacífico no Século XVI</i>	483
Juan Marchena Fernández	
ÍNDICE ONOMÁSTICO	512
ÍNDICE GEOGRÁFICO	523

NOTA PRÉVIA

Presidente da Academia de Marinha

É com enorme gosto que escrevo estas palavras de enquadramento aos magníficos textos que um conjunto notável de investigadores decidiu apresentar no XVI Simpósio de História Marítima. Mas são dois os motivos que me levam a estar orgulhoso.

O primeiro, por ser o XVI. Isto significa que ao fim de quase 30 anos, pois os simpósios apenas se passaram a realizar nos anos ímpares a partir de determinada data, a Academia de Marinha não esmoreceu, antes os soube enriquecer, densificando-os e internacionalizando-os. Significa também que os investigadores e os curiosos destas matérias acreditam em nós e por isso acorrem em tão grande número.

O segundo, por o seu tema central se inserir nas Comemorações do V Centenário da Primeira Viagem de Circum-Navegação comandada pelo português Fernão de Magalhães, tema central este que, com as devidas adaptações, será recorrente ao longo dos próximos três anos, sempre ligadas a este V Centenário.

Ao termos escolhido como tema para esta edição **“Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos”** quisemos mostrar a importância da componente científica para a conceção e planeamento de uma viagem que revolucionou o conhecimento do mundo na sua verdadeira dimensão. Ao termos decidido prolongar o tema central - Fernão de Magalhães – embora com novos focos ao longo dos próximos anos - estamos a vincar bem a importância do feito deste português e a atribuir-lhe a grandeza internacional que merece ter.

Estes trabalhos encontram-se por sua vez enquadrados no grande projeto que está a ser superiormente dirigido pelo Dr. José Marques, Presidente da Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Primeira Viagem de Circum-Navegação, que não posso deixar de saudar pela obra já realizada e pelo apoio dado a esta iniciativa da Academia e que, por sua vez, se insere no contributo global da Marinha Portuguesa para as referidas comemorações.

Este volume traz-nos um enorme leque de temas em que, estou certo, encontrarão novidades para além do muito que estas comemorações já nos trouxeram em livros, debates e filmes. Mas há um aspeto que me fascina e que tenho visto pouco tratado, ligado à personalidade de Fernão de Magalhães como comandante da expedição e seu capitão-mor.

Só quem tenha exercido o comando efetivo de homens, e muito especialmente exercido esse comando no mar, pode apreciar em toda a sua grandeza esta façanha sem a qual o conhecimento da geografia, dos astros, dos mares, das marés e dos ventos, de pouco serviria.

Planear e assumir um projeto em que grande parte se desenvolvia num mundo até então desconhecido já revelava aspetos fortes das suas capacidades e da confiança que tinha em si próprio.

Levá-lo a bom termo com uma guarnição das mais diversas origens, com comandantes das naus de nacionalidade espanhola que dele desconfiavam e contra ele conspiravam, que mesmo o traíram, que o abandonaram, é bem revelador da sua capacidade de comando.

Vencer as mais severas tempestades, a doença, a fome e a sede atravessando um oceano desconhecido, cuja dimensão era apenas aproximada, embora se sabendo muito grande, mas o seu conteúdo uma incógnita, é revelador da sua determinação e resiliência.

Manter-se sempre fiel ao seu senhor, Carlos I, que nele tinha confiado uma missão de estado, é bem demonstradora do seu carácter. Por isso devemos ter orgulho neste Português que apenas o excesso de confiança fez perder.

Não posso terminar sem referir o enorme orgulho de ter sido possível inserir os trabalhos que deram origem a este livro nas Comemorações do Cinquentenário da Academia de Marinha que ocorreram durante o ano de 2019, pelo simbolismo e importância de tal significado.

Um reiterado agradecimento final à Estrutura de Missão, sem a qual não seria possível a publicação deste livro, bem como à Lusitania Vida que, nos últimos anos, nos tem ajudado a montar este e outros eventos de significativa dimensão e duração.

Lisboa, 23 de Setembro de 2020

Francisco Vidal Abreu,
Almirante
Presidente da Academia de Marinha

Presidente da Estrutura de Misão para as Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação comandada pelo Navegador Português Fernão de Magalhães (2019-2022)

A presente publicação é alicerçada no Simpósio “Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos”, um evento organizado pela Academia de Marinha, integrado no Programa oficial das Comemorações do V Centenário das Comemorações da Primeira Circum-navegação, cuja relevância e pertinência tive oportunidade de felicitar na pessoa do seu Presidente, Almirante Francisco Vidal de Abreu, aquando da sua realização.

Há 500 anos o navegador português Fernão de Magalhães, acompanhado por 260 homens e com uma frota de cinco navios, iniciaria, sob o seu comando, ao serviço da coroa de Castela, uma das expedições náuticas mais extraordinárias da História, aquela que viria a ser a primeira viagem de circum-navegação do planeta, expedição concluída três anos depois por 18 sobreviventes, num único navio, sob o comando do espanhol Juan Sebastián Elcano.

As diferentes abordagens ao tema proposto para o referido Simpósio, revertido agora na presente obra, pretenderam aludir ao feito da expedição planeada e comandada por Fernão de Magalhães na sua componente histórica sobre os oceanos, na perspetiva do conhecimento relativo à náutica, cartografia e arte de navegar, na envolvente logística da viagem, os seus antecedentes e preparativos, bem como o envolvimento dos decisores e agentes históricos à altura.

O entendimento de todos os fatores envolvidos - científicos, políticos e económicos – a par das consequências do feito em si, asseguram-nos que a primeira circum-navegação constitui-se, de facto, como um “monumento” à criatividade e engenho humano.

É esta arrojada expedição, o seu carácter inovador e a sua importância nas diferentes dimensões do saber, que está na base das comemorações dos 500 anos da Circum-Navegação, comemorações que decorrem entre 2019 e 2022.

Nela se revelou a genialidade de Magalhães, a sua força empreendedora, a sua ousadia, determinação e liderança. Mas também a sua experiência e o conhecimento da melhor tecnologia náutica, a génese da navegação global dos nossos dias.

A expedição liderada por Magalhães e concluída por Elcano representa igualmente a força de um esforço coletivo perante um desafio extraordinário. Revela a capacidade de vencer os limites da resistência e sacrifício humano, mas também a capacidade de vencer o medo do desconhecido.

Pela descoberta da ligação entre o Atlântico e o Pacífico, esta expedição deixou-nos um mundo mais conhecido e mais conectado, motivando novas descobertas e explorações, novos encontros e colaborações.

Esta primeira circum-navegação, referenciada pela NASA como a primeira órbita ao planeta Terra, constitui-se como uma rota universal que se desenvolve através de todos os mares e continentes, cobrindo os dois hemisférios do planeta e contribuindo para a confirmação da esfericidade e dimensão do mundo, da intercomunicabilidade entre os oceanos e da consciência coletiva de que vivemos num mundo maioritariamente Oceano, como “casa da Humanidade“, o Planeta Oceano, o Planeta Azul.

Em suma, esta viagem representa, de forma real e simbólica, a primeira visão global do mundo, singularidade que se manifesta desde um ponto de vista geográfico, cultural, científico e socioeconómico.

A universalidade deste marco histórico persiste e renova-se continuamente. Fernão de Magalhães, que em tempos deu nome a diversos locais à volta do globo, dá hoje nome a duas galáxias próximas da Via Láctea e à sonda espacial enviada para a órbita do planeta Vénus, ao telescópio gigante no deserto Atacama, entre muitos outros exemplos.

Inspirando a mais avançada exploração científica internacional, a celebração desta viagem desafia-nos a contribuir para a construção de um mundo globalmente conectado e sustentável em termos ambientais, sociais, económicos e culturais.

Como é de conhecimento público, em setembro de 2019, deu-se início ao programa oficial das comemorações portuguesas da primeira Viagem de Circum-navegação, comandada pelo explorador Fernão de Magalhães, programa alicerçado num modelo de programação aberto e flexível, estruturando numa matriz programática mobilizadora em articulação com instituições científicas, autarquias locais e demais entidades públicas e privadas, reunindo centenas de iniciativas a decorrer até 2022.

Foi neste contexto que a Estrutura de Missão se associou empenhadamente ao simpósio e à presente publicação. Após aprofundar a dimensão científico-cultural universal da primeira viagem de circum-navegação durante o simpósio, o testemunho escrito desse debate público, irá valorizar e dar a conhecer este património coletivo da humanidade.

Um património que nos convoca ao estudo, ao debate e a uma reflexão plural sobre o passado, abrindo novas oportunidades de diálogo no presente e de construção de novas pontes para o futuro, projetando-o numa cosmovisão partilhada, colaborativa e multicultural.

Revisitar este momento de transcendente importância na História da Humanidade, é, acima de tudo, uma oportunidade de reflexão sobre o mundo que herdamos e sobre aquele que estamos a construir. Sobre o conhecimento que temos e sobre as novas fronteiras do saber.

Num mundo conturbado por ameaças cada vez mais globais e perturbadoras, sublinho a organização dos temas recolhidos e organizados, a pertinência dos temas discutidos, e a excelência dos investigadores citados. Apenas esta capacidade conjunta de estudo, investigação e partilha de conhecimento, contribuirá para uma sociedade mais tolerante

e para um mundo mais justo e sustentável, ao nível cultural, económico, social e ambiental, promovendo o mar e os ecossistemas marinhos, como primeiro elemento de ligação entre todos os povos.

Importa, assim, agradecer aos historiadores e investigadores envolvidos no debate em torno da primeira viagem de circum-navegação, incentivando a continuação do seu excelente trabalho, reconhecendo-o como o melhor tributo ao espírito das celebrações do seu V Centenário.

O empenho e conhecimento aplicados transversalmente podem, e devem, ser geradores de ganhos civilizacionais, mas, sobretudo, devem ser motores de um bem maior: a promoção de uma vida melhor para todos os cidadãos.

Faço votos para que se encontrem formas de aproveitar este legado para reforçar laços de amizade e colaboração. Para celebrar o que é de todos, construir novos patrimónios coletivos e para oferecer aos nossos jovens, tal como Magalhães há 500 anos, novos futuros e novos mundos.

Como um dia escreveu Vitorino Magalhães Godinho *“os aniversários e centenários só podem ser úteis se constituírem ensejo para estudar problemas, meditar diretrizes, criticar certezas dogmáticas; caso contrário, mumificam os vivos, sem ressuscitar os mortos”*.

José Marques

Presidente da Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães (2019-2022)

INTRODUÇÃO

Em 1519 Fernão de Magalhães iniciou, ao serviço da Coroa de Espanha, a sua viagem rumo às Molucas, seguindo a rota para Ocidente em busca de um caminho marítimo para as tão desejadas e disputadas “ilhas do cravo”. Magalhães não podia, por força do que as duas nações ibéricas haviam estabelecido no Tratado de Tordesilhas, navegar pelos espaços do Índico ocidental, que estavam sob o domínio de Portugal, onde as armadas portuguesas haviam assumido desde 1509 um papel de primeira importância. Esta viagem visava prosseguir a expansão iniciada pelos Reis Católicos em 1492.

Ao navegar o Atlântico, pela zona mais meridional do continente americano, procurando evitar a barreira terrestre que o mesmo representava no caminho a Oeste, atravessando em extensão o oceano Pacífico, inaugurava-se uma nova rota. Nesta longa e atribulada viagem, marcada pelos múltiplos desafios colocados pela natureza agreste, mas também por revoltas e sedições das tripulações dos navios que compunham a armada, exercitou-se a “arte de navegar”, pondo-se em prática os conhecimentos recolhidos ao longo dos séculos anteriores de navegação no Atlântico pelos marinheiros peninsulares, sobretudo os portugueses, o que permitiu que fossem superadas as inúmeras dificuldades náuticas que esta nova rota revelaria. Nele se encontraram novos povos, novas culturas, narraram-se percursos, transmitiu-se a novidade... Abriu-se, o que alguns historiadores que se debruçam sobre a História dos Oceanos, nomeadamente do Pacífico, consideram ser uma “civilização sem centro”, um espaço oceânico onde se desenvolveram múltiplos movimentos, desde os económicos aos sociais e culturais, cujos interstícios importa desvendar.

Em 1522 o regresso a Sevilha da única nau sobrevivente da expedição, agora comandada por Juan Sebastián de Elcano, reacendeu a disputa que vinha sendo travada entre as duas coroas ibéricas a propósito da soberania sobre o arquipélago das Molucas. Permaneciam as questões em torno da delimitação do meridiano completo da linha divisória estabelecida no Tratado de Tordesilhas, cuja demarcação inicial visava o espaço atlântico, não se atendendo aos antípodas. Para além dos problemas técnicos que se colocavam, em resultado da incapacidade de medir com exactidão as longitudes, as disputas diplomáticas no seio do concerto das nações europeias prosseguiriam com os portugueses a procurarem fazer valer os direitos resultantes da primazia na descoberta e fixação no arquipélago.

A questão em torno desta viagem não se confina, porém, a textos epocais, distendendo-se num tempo longo, onde os olhares multidisciplinares permitem compreender o processo de homogeneização do espaço, cuja pedra de fecho foi a viagem magalhânica. O livro que agora se dá à estampa é uma primeira abordagem a algumas das muitas temáticas possíveis em torno dessa extraordinária expedição marítima. Está subdividido em quatro capítulos, os quais foram objecto de escrutínio por parte de uma comissão científica¹, e que se intitulam respectivamente, a *História dos Oceanos*, a *Náutica*, *Carto-*

¹ Cf. Ficha técnica da presente obra.

grafia e Arte de Navegar, os *Antecedentes e Preparativos da Viagem* e os *Decisores e Agentes Históricos*.

Assim, no primeiro capítulo, e tendo como tópico aglutinador das várias abordagens a *História dos Oceanos*, Francisco Contente Domingues discorre sobre a autoria e a datação de um relato da viagem de Magalhães que terá sido transcrito por Fernão de Oliveira, defendendo que Gonzalo Gomes de Espinoza teria sido o seu autor.

Carlota Simões, tendo em atenção o traçar de uma macro visão sobre esta expedição, transporta-nos para o uso de uma nova ferramenta informática, o programa Google Earth, demonstrando como este nos permite visualizar tanto à escala planetária, como à escala humana os diversos locais aportados pela expedição iniciada por Fernão de Magalhães e concluída por Juan Sebastián de Elcano. Neste exercício multidisciplinar, os dados históricos, nomeadamente da rota sugerida pelo Visconde de Lagoa, servem de solo construtor de uma nova análise.

Desta viagem ficaram-nos vários relatos que ao longo dos vários capítulos vão sendo interrogados. Teresa Nobre de Carvalho explora uma destas descrições, reflectindo sobre a singularidade do registo efectuado por Antonio Pigafetta relativamente ao mundo natural, às numerosas espécies vegetais e animais, algumas novas e outras pouco conhecidas no Ocidente. Neste texto desvenda-se, seja a influência de outras obras de História Natural neste relato, seja as repercussões do mesmo junto de quem continuaria a estudar e a escrever sobre a fauna e flora nas décadas seguintes.

A expedição magalhânica ecoaria por terras orientais, surgindo nomeadamente no Bahr-I-Mohit, ou «Espelho dos Mares», de Sidi-Ali ben Hussein (1554). João Abel da Fonseca analisa esta obra, dando-nos a conhecer como no império otomano se procuravam informações de outras navegações, noticiando-se a “Terra Nova” e o estreito de Magalhães. Contribuindo para uma *História dos Oceanos* e encerrando estas primeiras digressões analíticas, Tomás Merino sintetiza como a costa atlântica da patagónia foi explorada desde a expedição magalhânica até o início do século XXI, sinalizando diferentes contextos históricos e políticos, destacando-se o modo como a actividade humana se foi construindo.

O segundo capítulo é dedicado à *Naútica, Cartografia e Arte de Navegar* mostrando-se alguns dos problemas que foram sendo dirimidos por esta expedição. De imediato, José Blanco Núñez introduz-nos nas questões que se colocaram à derrota de Juan Sebastián de Elcano, de Ternate a Sanlúcar de Barrameda, e à tentativa de torna-viagem de Gonzalo Gómez de Espinosa, explicando-nos as dificuldades e a forma como as mesmas foram sendo equacionadas. Já Adelino Rodrigues da Costa reflecte sobre alguns aspectos náuticos da passagem do estreito, denominado de Magalhães, enfatizando significativos aspectos náuticos, respigados nos diversos relatos coevos que até nós chegaram. Em contrapartida, Jorge Semedo de Matos transporta-nos pelos “caminhos do mar”, das Filipinas ao Arquipélago, no tempo de Magalhães, contextualizando as diferentes rotas marítimas e as suas particularidades, essencialmente na região das Filipinas, Bornéu, Molucas e Timor, evidenciando-se como nas décadas seguintes estas foram sendo exploradas por Portugal e Castela.

Um dos aspectos que fantasmaticamente acompanhou toda a expedição e as suas imediatas consequências no concerto dos impérios português e espanhol foi a longitude das ilhas Molucas. António Costa Canas historia esta questão, apresentando as instruções do cosmógrafo português Rui Faleiro para a sua medição e cálculo, os resultados obtidos por San Martin, que foi quem afinal embarcou na expedição e as negociações decorrentes das dúvidas que permaneceram relativamente à longitude destas ilhas do cravo mesmo depois da viagem. De igual modo, importa atender ao condicionalismo físico do Oceano Pacífico e José Manuel Malhão Pereira sistematiza as dificuldades sentidas pela expedição magalhânica nesse vastíssimo “Mar do Sul”, considerando que este quadro explicativo possibilita uma leitura mais rigorosa dos obstáculos que, mais tarde, foi necessário ultrapassar para o estabelecimento da rota do então designado Galeão de Manila.

Contudo, esta expedição só foi possível, porque, para além de outras condições que vão sendo desocultadas ao longo deste livro, existiam, ao tempo de Fernão de Magalhães, navios passíveis de navegar em diferentes águas, resistir a longas tiradas de mar e às maiores intempéries com o mínimo de dano, homens que os sabiam construir, aparelhar, equipar e navegar. Filipe Vieira de Castro mergulha-nos nesse universo de saber, introduzindo-nos na temática abordada no terceiro capítulo.

Neste, e em torno de *A Viagem: Antecedentes e Preparativos*, inicia-se a reflexão em torno do armamento da armada de Fernão de Magalhães pela mão de José Gomes Pedrosa, explicitando-se a composição do mesmo. De seguida, Nunziatella Alessandrini investiga a tripulação “italiana” que integra a expedição magalhânica, desocultando os perfis destes agentes históricos.

Neste olhar contextualizador de uma viagem importa observar um pouco mais de perto os interesses portuários europeus e a navegação no Atlântico Sul neste início de Quinhentos, historiografando os perfis dos mareantes que integraram a expedição e muito em particular as venturas e desventuras dos pilotos do Estreito. Amândio Barros dá-nos a conhecer os perfis e desempenho de alguns dos pilotos que registou como “descobridores” ou protagonistas das tentativas de travessia do Estreito, chamado de Magalhães. Paralelamente e focalizando as ilhas africanas Juan Santana Pérez observa como foram narrados os contactos dos membros da expedição magalhânica com estes espaços insulares. As particularidades das curtas permanências, a par da fauna e flora são-nos, assim, reveladas.

Todavia, a interrogação das fontes deve ela própria levar-nos a questionar quais as que foram usadas na concepção do projecto desta expedição: Rui Loureiro realiza esse exercício. Ele descreve-nos como Fernão de Magalhães recorreu à sua vasta experiência nos espaços asiáticos, antes de se colocar ao serviço de Carlos I de Espanha, e utilizou toda uma série de mapas de cartógrafos portugueses – Pedro e Jorge Reinel - que inovadoramente mapeavam os espaços do continente americano e das zonas mais orientais da Ásia, recentemente explorados pelas viagens realizadas ao serviço das coroas ibéricas.

O quarto e penúltimo capítulo centra-se nos *Decisores e Agentes Históricos*. Este inicia-se pela releitura do projeto magalhânico, usando-se as teorias de cooperação e atendendo tanto a recentes revisões historiográficas, como a específicas incidências epistemo-

lógicas. Amélia Polónia examina a biografia e viagem de Fernão de Magalhães a partir do mapeamento de redes de transferência trans-imperiais mediadas pela circulação de agentes e de técnicos de navegação, que foram facilitadoras da construção de um mundo global, apesar das intensas rivalidades políticas existentes entre as duas coroas ibéricas.

De seguida, Francisco Valiñas disserta sobre duas concepções geopolíticas de conquista: a de Espanha e Portugal, fazendo-o pela exposição dos processos de conquista de uma e outra das coroas. Por seu turno, José Vallespín Gómez, defende a tese de que Portugal e Castela são mais colaboradores que competidores esgrimindo ao longo do seu texto argumentos que expõem o intenso debate historiográfico que ao longo dos séculos foi sendo apresentado por várias escolas em diferentes contextos epocais. Também Alexandre da Costa Luís visa contextualizar a viagem de Fernão de Magalhães no contexto da rivalidade luso-espanhola. Expondo a trajetória político-económica dos dois impérios ibéricos, nomeadamente no âmbito da disputa das ilhas do cravo, situa-se esta expedição, tendo em atenção a sua contribuição para o conhecimento mais exacto dos espaços oceânicos.

Mas conhecer esta expedição é igualmente revelar o homem que a projectou e neste capítulo José Manuel García defende que Fernão de Magalhães, o principal arquitecto da viagem foi o primeiro a navegar todos os oceanos. Assim, ao longo de várias páginas são indicados os dados históricos que, segundo este autor, corroboram esta ideia, demonstrando a tenacidade e sabedoria de um Homem.

Fechando este capítulo Ana Paula Avelar revisita a historiografia ibérica quinhentista, examinando o modo como as monarquias dos dois impérios acolhem as Histórias que os inscrevem no seio de uma Europa que redefine as suas fronteiras. Através da exposição de como a expedição magalhânica é narrada pelos diferentes discursos historiográficos ibéricos determina-se como se insculpiu Fernão de Magalhães na construção imperial de Carlos V de Espanha e D. João III de Portugal.

No quinto e último capítulo Juan Marchena discorre sobre o *Depois da Grande Jornada*, enfatizando os factores determinantes de um caminho que é traçado a partir de Fernão de Magalhães até Sarmiento de Gamboa, deambulando superiormente pelas navegações castelhanas no Pacífico e na defesa do Estreito Sul (1522-1586).

*

Enfim, fica assim lançado o repto à navegação dos leitores pelas diferentes e decerto estimulantes leituras de *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, abrindo-se o que esperamos que seja para vós um Mundo Novo.

Vítor Luís Gaspar Rodrigues
Ana Paula Avelar



NOTÍCIA DA VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES. PERCURSO HISTORIOGRÁFICO E DATAÇÃO DO RELATO ANÓNIMO COMPILADO POR FERNANDO OLIVEIRA

Francisco Contente Domingues¹

Resumo

Publicado por diversas vezes no último meio século, tem-se discutido a autoria e a datação de um relato da viagem de Magalhães que, segundo tudo leva a crer, foi parar às mãos de Fernando Oliveira e foi por ele transcrito.

Quanto à autoria, a hipótese mais credível parece ser Gonzalo Gomez de Espinosa; quanto à data, se a crítica textual não permitiu ir muito longe, reportam-se os resultados de um estudo codicológico que nunca foi levado em linha de conta e da observação directa do manuscrito, obrigando a repensar o que se tem escrito sobre o códice dos Reservados da Biblioteca da Universidade de Leiden que contém este relato.

Palavras-chave: Viagem de Magalhães; Gonzalo Gomez de Espinosa; Fernando Oliveira; Leiden.

Summary

Published several times in the second half of the 20th century, the authorship and dating of a Magellan's journey account, which may have ended up in the hands of Fernando Oliveira who transcribed it, has been ongoing subject of discussion.

As to the authorship, the most credible hypothesis seems to lie on Gonzalo Gomez de Espinosa; with regard to the date, although textual criticism does not allow us to reach a definite conclusion, the outcomes of a codicological study that weren't taken yet into account and the direct observation of the manuscript lead us to reconsider what has been written so far about the Codex of the Library Reserves the University of Leiden where it was deposited.

Keywords: Travel of Magellan; Gonzalo Gomez de Espinosa; Fernando Oliveira; Leiden

¹ Professor Catedrático. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. fcd@letras.ulisboa.pt.

Em 1989 foi lançado em Portugal um ambicioso projecto editorial que consistiu na publicação de cinquenta volumes de fontes para a história da Expansão Portuguesa, com o sugestivo nome de Biblioteca da Expansão Portuguesa², os quais acompanhavam semanalmente a publicação em fascículos de uma obra de referência, de distribuição alargada. O mesmo propósito tinha esta Biblioteca, que se compunha de fontes primárias, sobretudo, mas também secundárias, obras historiográficas de referência e normalmente de difícil acesso. Uma edição pensada para o grande público, com os textos vertidos para o português corrente no caso das fontes primárias, seguidos de curtos comentários de contextualização.

O primeiro volume da série teve por título e foi naturalmente dedicado às Grandes Viagens Marítimas³. O responsável pela colecção e organizador deste volume em particular, Luís de Albuquerque, reuniu nele quatro relatos de viagens com percurso ou destino oriental: a primeira e a segunda viagens de Vasco da Gama à Índia, a de D. Francisco de Almeida, e um relato da de Fernão da Magalhães.

A escolha da relação de viagem atribuída a Álvaro Velho não colhe dúvidas: trata-se de um dos mais notáveis textos da época das grandes explorações marítimas e, para além do seu valor testemunhal e literário, é a primeira anotação do encontro civilizacional por via marítima entre a Europa, a África e a Ásia pelos olhos de alguém que viveu o momento e o registou directamente por escrito. Sendo um extraordinário registo da observação do outro civilizacional, o texto vale também, insista-se, pelo seu valor intrínseco como peça literária.

É completamente diferente a natureza do relato da segunda viagem, um texto muito mais seco e informativo, sem quaisquer pretensões literária, mas importante como prova testemunhal, mais uma vez. Ao contrário do primeiro texto, apenas atribuído mas sem muitas dúvidas quanto à autoria (o assunto tem sido discutido à exaustão), deste sabe-se que o autor seria português, com certeza um marinheiro ou embarcado em outra condição. Subsiste em várias versões, que Luís de Albuquerque apresenta e discute, bem como as respectivas edições, e aqui foi escolhida uma delas.

O terceiro texto é ainda de um viajante: trata-se de Hans Mayr, que embarcou como escrivão⁴, e nessa armada representava – com outros – interesses de investidores privados na Carreira da Índia, dado que os custos da armação e equipagem dos navios, não obstante os enormes lucros verificados nos primeiros anos, não permitiram à coroa, logo desde o início, o investimento total em armadas numerosas. Por outro lado esses mesmos lucros e a presença em Portugal de representantes do grande capital comercial europeu, notadamente germânico e italiano, desde os meados do século XV (no caso destes últimos), garantiam duas coisas de que o reino era carente: o conhecimento e

² *Biblioteca da Expansão Portuguesa*, 50 vols., Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

³ *Grandes Viagens Marítimas*, transcrições em português actual e comentários de Luís de Albuquerque e Francisco Contento Domingues, Lisboa, Publicações Alfa (Biblioteca da Expansão Portuguesa, vol. 1), 1989.

⁴ V. João Abel da Fonseca, “Mayr, Hans”, *Dicionário da Expansão Portuguesa*, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016.

a inserção nas redes comerciais europeias e, talvez sobretudo, liquidez financeira⁵. Um olhar interessado mas nem por isso menos interessante como testemunha presencial das ocorrências da navegação.

São portanto três testemunhos muito diferentes, distintos a vários níveis, mas que compartilham esta característica de resultar da observação directa. O quarto texto que compõe este volume tem porém uma natureza diferente, o que não impediu a sua junção neste grupo. Significativamente não diz respeito a uma viagem organizada a partir ou sob a responsabilidade última da Coroa de Portugal, e, embora a armada de Magalhães tivesse um número não despidendo de portugueses a bordo, e com níveis de responsabilidade vários, o certo é que de nenhum deles sobreviveu um relato em primeira mão da viagem, ao contrário do que sucedeu com as outras que marcaram tão decisivamente este momento crucial dos inícios do século XVI, que assistiu a navegações que alteraram completamente a forma como se passaram a ligar por via marítima pontos tão distintos do globo. O facto de serem de portugueses ou viajantes a bordo de navios portugueses mais não faz que consolidar a importância da navegação lusa neste processo de criação e consolidação das grandes ligações marítimas. O relato da viagem de Fernão de Magalhães a que nos referimos é porém de autoria incerta, embora tenha sido compilado (na verdade reescrito com provável elevado nível de intervenção) pelo português Fernando Oliveira, o qual foi alheio a esta viagem, sendo muito jovem na altura em que ela se cumpriu: o autor terá nascido por volta de 1507, ou seja teria uns doze anos quando a armada saiu de San Lucar, muito embora fosse aproximadamente essa a idade dos grumetes e pajens que iam embarcados nos navios do tempo.

O quinto centenário da partida de Magalhães concitou as atenções e o recorrente espírito comemorativista mais uma vez se espelhou numa multiplicação de publicações, exposições e colóquios científicos. Esta observação não ignora também a componente polémica que o acompanha, mas para os vindouros fica o aporte dos muitos estudos que não raro aperfeiçoaram o nosso conhecimento desta viagem e do seu alcance.

É por isso seguramente esta a altura azada para revisitar o testemunho que Fernando Oliveira compilou, ou seja mais um dos relatos da viagem, mas sem dúvida dos menos conhecidos e valorados, ao que não é certamente alheia a própria história do manuscrito.

É-nos desconhecido o percurso do manuscrito do códice escrito por Fernando Oliveira sob o título *Ars nautica* que terminou na colecção de manuscritos de Isaac Vos, ou Vossius (1618-1689), figura cimeira do humanismo flamengo, ele próprio interessado nas questões da navegação, que reuniu uma das maiores (disse-se mesmo a maior) das

⁵ Autores como Marília Santos Lopes sobre as casas financeiras alemãs, e de Carmen Radulet e Luís Filipe Thomaz sobre os comerciantes italianos e as navegações portuguesas, produziram nos últimos anos boa parte dos estudos mais consistentes que têm vindo a ser dedicados ao assunto. Entre alguns estudos recentes podem apontar-se ainda: *Portugal e a Europa nos séculos XV e XVI: Olhares, Relações, Identidade(s)*, ed. Paulo Catarino Lopes, Lisboa, IEM/CHAM, 2019; Jürgen Pohle, *Os Mercadores-Banqueiros Alemães e a Expansão Portuguesa no Reinado de D. Manuel I*, Lisboa, CHAM, 2017; Francesco Guidi-Bruscoli, “Los mercaderes italianos en Lisboa y los portugueses, siglos XV-XVI”, in *Mercaderes y redes mercantiles en la península ibérica, siglos XV-XVIII*, a cura di M.F. Fernández Chaves - R.M. Pérez García - B. Perez, Parigi – Siviglia - Lisbona, 2019, pp. 69-85.

bibliotecas privadas do seu tempo. Essa biblioteca foi comprada em Outubro de 1710 pela Universidade de Leiden, onde este códice ingressou com a cota “cod. VASS. LAT. F. 41”, significando códice latino *in folio*, pertença de Voss. Seis anos depois é registado no catálogo impresso com a seguinte descrição:

“Ferdinandi Oliverii de Sancta Columba ars nautica, distincta in três partes. I de quibusdam instrumentis ad primam nautarum institutionem conducentibus. II de nauipegia, & ejus adminiculus. III de officio nautarum. Viagem de Fernão do Magalhães. In charta.”⁶

Ou seja, tornava-se pública a existência de duas obras de Oliveira, ambas totalmente desconhecidas à data. O catálogo ainda lhe atribui a autoria de dois outros manuscritos, mas com erro manifesto⁷.

Em consequência o relato da viagem de Magalhães mereceu inicialmente a atenção das historiografias neerlandesa e alemã. O erudito P. A. Tiele⁸ conheceu o códice – terá sido até, eventualmente, o primeiro a manuseá-lo – e assinalou a existência deste relato: de facto nos Reservados da biblioteca da Universidade de Leiden guardam-se os talões de todos os leitores que compulsaram o manuscrito, e Tiele deixou assim apenas a nota de que o relato teria sido recolhido por testemunho oral, opinião que foi seguida por outros mas não se sustenta⁹. O próprio manuscrito se titula *Viagem de Fernão de Magalhães, escrita por um homem que foi na companhia* (sublinhado meu), o qual se segue ao Prólogo que o compilador escreveu de moto próprio e assim destaca do relato que depois reescreve.

Outros autores alemães ou neerlandeses se lhe seguiram, mas foi Walther Vogel, tão cedo quanto 1911, a dar notícia do relatório da circum-navegação de Magalhães¹⁰.

Finalmente, o texto veio a ser publicado por Marcus de Jong¹¹, reproduzindo a grafia do manuscrito e precedido por um comentário curto, mas atestando a autoria do manuscrito.

⁶ *Catalogus Librorum Tam Impressorum Quam Manuscriptorum Bibliothecae Publicae Universitatis Lugduno-Batavae*, Lugduni Apud Batavus, Sumptibus Petri Vander Aa, Bibliopolae, ut & Academiae & Urbis Typographi Ordinarii, 1716, p. 372.

⁷ V. Francisco Contente Domingues., *Os Navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004, pp. 70-71 e nota 144.

⁸ Pieter Anton Tiele (1834-1889) foi durante longo período bibliotecário da Universidade de Utrecht, destacando-se pelos seus estudos bibliográficos e historiográficos, notadamente sobre a presença portuguesa na Ásia, contributo hoje praticamente ignorado na História da História de Portugal. Era natural de Leiden.

⁹ M. de Jong reproduziu o comentário de Tiele que aliás não é completamente linear e não permite perceber muito bem como é que chegou à ideia de um relato oral, quando até começa por dizer que o texto foi escrito por um companheiro de Magalhães.

¹⁰ Walther Vogel, «Ein unbekannter Bericht von Magelhães' Weltumsegelung», *Marine-Rundschau*, 1911, p. 454.

¹¹ Marcus de Jong, *Um roteiro inédito da Circunnavegação de Fernão de Magalhães*, Coimbra, Faculdade de Letras - Publicações do Instituto Alemão da Universidade de Coimbra, 1937.

O códice onde se encontra o texto identifica inequivocamente Fernando Oliveira como seu autor. A letra com que o relato foi escrito é sem dúvida alguma a mesma do autor da obra a que aquele está apenso, a qual não deixa muitas dúvidas quanto à identidade do seu redator. É certo que pelos idos dos anos trinta do século passado, Fernando Oliveira não era nem de longe nem de perto uma figura tão conhecida e reconhecida como sucede hoje em dia, mas já ia saindo da penumbra: refiro-me claro ao homem que escreveu sobre marinharia e assuntos relativos, porquanto o século XIX conheceu-o bem como autor da primeira gramática da linguagem portuguesa, editada em 1536. Oliveira teve outro livro publicado em vida, a muito importante (reconhecemo-lo hoje) *Arte da Guerra do Mar* que João Alvarez editou em 1555, mas este livro estava no olvido e muito pouco deve ter circulado, para não dizer que até à sua reedição em 1937 foi quase completamente ignorado, até por bibliófilos – Pinto de Mattos, por exemplo, desconhecia a sua existência¹². O mérito de começar a projecção do autor no reconhecimento geral deve-se a Henrique Lopes de Mendonça, que em 1898 deu à estampa o Livro da Fábrica das Naus, em edição que reproduziu alguns fólhos¹³. É fundamental apercebermos os alcances e limites da própria elaboração do discurso historiográfico, que não pode, como qualquer outro, ultrapassar as barreiras do seu próprio tempo.

Com a publicação do relato sucedeu uma situação extraordinária: sabia-se que Oliveira tinha escrito uma arte da navegação em latim, pois há menção directa à mesma no *Livro da Fábrica das Naus* que Henrique Lopes de Mendonça publicou em 1898¹⁴: “nem ha outra escriptura que trate desta materea, soamente a segunda parte da minha arte da nauegação, que escreui em lingua latina”¹⁵. O manuscrito não era conhecido mas esta publicação foi crucial para projectar a figura do seu autor como uma referência no domínio da arte de navegar: haveria de se constatar depois que se trata até da primeira obra escrita na Europa sobre a construção de navios para a navegação oceânica de longo curso. Seja como for Lopes de Mendonça reconhece a importância do seu autor, embora muito ao jeito positivista da época o classifique como uma “estrela de segunda grandeza” na constelação do renascimento português, quando sabemos bem hoje em dia que se fizéssemos o mesmo tipo de julgamento e os homens fossem estrelas no firmamento, esta seria uma das que mais brilhavam no céu dos anos de Quinhentos.

Ora, como se disse, o *Livro* alude mais de uma vez a uma arte da navegação. Lopes de Mendonça deu esta obra como perdida, e outros autores com ele durante mais de meio

¹² Ricardo Pinto de Mattos, *Manual Bibliographico Portuguez de Livros Raros, Clássicos e Curioso*, Porto, Liv. Portuense, 1878.

¹³ Escuso-me de detalhar mais a vida e obra de Oliveira, o que já está suficientemente feito e para o que se pode ver o livro citado na nota 6.

¹⁴ Henrique Lopes de Mendonça, *O Padre Fernando Oliveira e a Sua Obra Náutica. Memória, comprehendendo um estudo biographico sobre o afamado grammatico e nautographo, e a primeira reprodução typographica do seu tratado inédito Livro da Fabrica das Naus*, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1898, pp. 149-221.

¹⁵ Fernando Oliveira, *Livro da Fabrica das Naus*, ed. facsimile, Lisboa, Academia de Marinha, 1991, do Prólogo.

século. Conforme sabemos hoje em dia, Fernando Oliveira referia-se à sua *Ars nautica*, manuscrito que ocupa grande parte do códice dos Reservados da biblioteca da Universidade de Leiden de que temos vindo a falar. Foi no decurso das investigações tendentes à preparação dos *Portugaliae Monumenta Cartographica*, sob a direcção de Armando Cortesão, a que se juntou mais tarde Avelino Teixeira da Mota, que Luís de Matos o encontrou e dele deu notícia num artigo publicado em 1960¹⁶. Com retardo de dois séculos e meio sobre a publicação do catálogo da biblioteca de Leiden a historiografia portuguesa dava finalmente conta da localização da obra perdida de Fernando Oliveira¹⁷.

Marcus de Jong teve todos os meios para reconhecer este achado muitos anos antes. A titulação do códice onde encontrou o relato da viagem de Magalhães que vimos acima, e que transcreve, não podia deixar margem para dúvidas.

É todavia mais fácil que justo apontar o lapso de de Jong (1901-1969): o ilustre romanista e lusitanista deixou obra extensa e de mérito, notadamente sobre as relações literárias entre Portugal e os Países Baixos, e foi neste domínio, o da cultura literária, que se afirmou; não era, de formação, um historiador. Não é pois de estranhar demasiado que tenha escapado ao seu conhecimento o livro de Lopes de Mendonça, que, embora publicado pela Academia das Ciências, apelava a um tipo de interesse erudito muito diferente. De resto pode-se apontar que o próprio Lopes de Mendonça alude explicitamente aos catálogos de biblioteca que pôde consultar, de balde, na sua busca pela *Ars*. O título do códice não lhe teria seguramente escapado se tivesse topado com ele, o que nos faz supor que não teve ocasião de compulsar o catálogo de Leiden.

Mais extraordinário é o facto de o Visconde de Lagoa ter reproduzido o mesmo título do códice não se apercebendo também do que tinha entre mãos: desta feita estamos perante o autor da primeira obra monumental editada em Portugal sobre Fernão de Magalhães¹⁸, um historiador da Expansão com obra científica consolidada¹⁹ e o desconhecimento da obra de Lopes de Mendonça torna-se mais difícil de compreender. Em três brevíssimos parágrafos repete os comentários de de Jong e nada mais²⁰. O que por outro lado permite ainda concluir que se um opúsculo publicado pelo Instituto Alemão da Universidade de Coimbra escapou às leituras eruditas de estudiosos que poderiam identificar a obra de Oliveira, o mesmo e mais surpreendentemente sucedeu com a *opus magnum* do Visconde de Lagoa.

¹⁶ Luís de Matos, “A *Ars Nautica* de Fernando Oliveira”, *Boletim Internacional de Bibliografia Luso-Brasileira*, vol. I, Lisboa, 1960, pp. 239-251.

¹⁷ Embora em obra publicada em 1994, na qual se sucedem os erros de facto e de apreciação a um ritmo quase inacreditável, se dê ainda como perdida a arte da navegação (Teresa Ferrer Passos, *Fernão de Oliveira. 1.º Gramático de Língua Portuguesa*, Lisboa, Edições Gazeta de Poesia, 1994, p. 88).

¹⁸ Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães (A sua vida e a sua viagem)*, 2 vols., Lisboa, Seara Nova, 1938.

¹⁹ João António Mascarenhas Júdice, 4.º Visconde de Lagoa (1898-1957), engenheiro de formação, dedicou-se à História ultramarina portuguesa para a qual deixou contributos de valia, notadamente o seu *Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Portuguesa Ultramarina* publicado em 4 volumes entre 1950 e 1954 pela Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar (depois JICU, JIU, e Instituto de Investigação Científica Tropical).

²⁰ Visconde de Lagoa, *op. cit.*, vol. II, p. 287.

O texto teve finalmente uma edição comentada em 1976, no quadro das publicações do Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian²¹, com um prefácio do ilustre lusitanista que foi Paul Teyssier, ele próprio autor de um dos primeiros trabalhos eruditos sobre a obra de Oliveira²².

Trata-se de um edição de aspecto cuidado, com extenso estudo introdutório e aparato crítico, que tem o interesse especial de apresentar a reprodução facsimile do manuscrito com a sua transcrição. Quaisquer dúvidas que restassem ficavam assim dissipadas: trata-se de um texto autógrafo de Fernando Oliveira, como atesta a comparação com o texto da *Ars* e com os manuscritos do *Livro da Fábrica das Naus e da História de Portugal*, ambos já conhecidos da historiografia portuguesa em 1976.

A edição de Jong tem várias deficiências, notadamente ao nível da fixação do texto, dado que a versão apresentada “corrige” os “erros” do texto manuscrito, contra as boas normas da prática de edição de textos antigos. Jean Aubin apontou o seu dedo exigente e crítico a este trabalho, mas mais ainda à edição de Valière, e com dobrada razão²³.

A Pierre Valière, nome desconhecido na historiografia das viagens marítimas na época da expansão europeia²⁴, antes ou depois desta publicação, aponta Aubin a decisão de publicar um livro, de aparato, com desconhecimento de regras básicas da edição de textos ou do labor historiográfico, como se nota quer pelos erros de classificação das fontes e da bibliografia, quer pelas oscilações na fixação do texto, apesar de ser feita a par e passo (em página par) com a reprodução fotográfica do manuscrito (em página ímpar). Erros algo estranhos, mas que ressumam mais evidentemente nos comentários iniciais. Esta longa citação ilustra-o a título de exemplo:

“Cependant, si l’on considère les sources lointaines, on ne peut non plus nier que la Science Nautique Portugaise en général doit, directement ou indirectement, à l’étranger: aus juifes et aux arabes (...); aux Espagnols (...); aux catalans (Maître Jacomo de Mallorca, Raymond Lulle); aux occitans (...); aux français (...); aux italiens (Sacrobosco, Passagna), aux allemands (Regiomontanus, Martins [sic] Behaim); aux anglais.....”²⁵

A lista deixa ao leitor a certeza de que a arte de navegar portuguesa (expressão de longe preferível a ciência náutica nas cronologias abrangidas) deve tudo a toda a gente – menos aos portugueses. Interrogar-nos-emos sobre o contributo específico de Lúlio (um

²¹ Pierre Valière, *Le Voyage de Magellan raconté par un homme qui fut en sa compagnie. Édition critique, traduction et commentaire du texte manuscrit recueilli par Fernando Oliveira*, Paris, FCG-CCP, 1976.

²² Paul Teyssier, L’ “Historia de Portugal” de Fernando Oliveira d’après le manuscrit de la Bibliothèque Nationale de Paris, Separata do vol. I das *Actas do III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros*, Lisboa, 1959.

²³ Jean Aubin, *Le Latin et l’Astrolabe. Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son expansion en Asie et les relations internationales*, collection des textes établis par Françoise Aubin, vol. II, Lisbonne – Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian – Commission Nationale pour les Commémorations des Découvertes Portugaises, 2000, pp. 581-585.

²⁴ E mais do que isso: uma pesquisa na WWW em Novembro de 2020 não deu qualquer resultado.

²⁵ Pierre Valière, *op. cit.*, p. 152.

dos catalães citados), para além dos contributos para a arte de navegar mediterrânica, que seguramente era conhecida em Portugal. Sem dúvida que o genovês Pessanha e os seus vinte homens “sabedores do mar” eram isso mesmo, sabedores da arte de navegar da época, mas não há a mínima indicação acerca do que os marinheiros portugueses sabiam ou não à época em que aqueles vieram para Portugal. Fica por saber ainda qual foi o contributo directo – para a arte de navegar portuguesa – de Regiomontano, arrolado entre os alemães ao lado de Martin da Boémia; de quem se perguntará o mesmo.

Enfim, um arrazoado de nomes alguns com sentido outros sem, que à evidência denota sim o desconhecimento do perfil de cada um, tão díspares são entre si. Mas a perplexidade maior é outra: italiano, Sacrobosco?!

A questão que se põe é como é que é possível publicar um livro sobre navegações no século XVI, com anotações que evidenciam até algum acerto por vezes, e pura e simplesmente desconhecer que (Johannes ou Ioannis de) Sacrobosco corre como nome latinizado do frade John of Hollywood, muito provavelmente nascido em Inglaterra (ou Irlanda), professor da Universidade de Paris, e autor de um *Tratado da Esfera* que já se disse ser a mais influente obra de ciência escrita, copiada e depois publicada no mundo ocidental desde a primeira metade de Duzentos até ao século XVIII. Mas mais: Valière não nega a capacidade de síntese dos conhecimentos antigos por parte dos portugueses:

“Mais le grand mérite des portugais est d’avoir su faire la somme et la synthhèse de l’ensemble des connaissances de l’époque: l’Ecole de Sagres, comme plus tard, la ‘Maison des Indes et de la Guinée’ de Lisbonne n’avaient pas d’équivalent dans le Monde d’alors”²⁶

A Escola de Sagres, “sem equivalente no Mundo”, é a pedra de toque num conjunto de fragilidades que desafortunadamente desqualificam esta edição,.

O discurso historiográfico tem o seu tempo, como qualquer outro, mas há meio século o estado dos conhecimentos sobre História da Náutica não admitia quaisquer dúvidas sobre o carácter empírico da aprendizagem da arte da navegação pelos portugueses do século XV (foi por esta altura, aliás, que Luís de Albuquerque publicou alguns dos seus trabalhos mais importantes²⁷). É certo que W. G. L. Randles ainda não publicara o trabalho seminal que viria a sair uns anos depois nas páginas da *Imago Mundi*²⁸, mas havia muito desde que Luciano Pereira da Silva explicara esse aspecto do processo de aprendizagem dos pilotos referindo-se ao Infante:

“Fundador de uma Escola nova, de observação directa da Natureza, que ia suplantiar a Escola de Alexandria, os seus discípulos iriam arrostar com os terrores dos mares

²⁶ Idem, *ibidem*.

²⁷ Sobre o que se verá W. G. L. Randles, “Luís de Albuquerque and the History of Nautical Science in Portugal”, in *Luís de Albuquerque Historiador e Matemático. Homenagem de Amizade a um Homem de Ciência*, Lisboa, Chaves Ferreira – Publicações, 1988, pp. 135-142.

²⁸ Idem, “The Alleged Nautical School Founded in the Fifteenth Century at Sagres by Prince Henry of Portugal, Called the ‘Navigator’”, *Imago Mundi*, vol. 45 (1993), pp. 20-28.

desconhecidos. As bancadas de estudo iam ser as pranchas das caravelas, impelidas pelos ventos sobre as ondas. Os seu navegadores, que iam fundar a moderna geografia, não aspiravam aos graus de licenciado e doutor das universidades medievais”²⁹

Sem que houvesse ainda, portanto, a cuidada edição crítica de que o manuscrito carece, seguiram-se depois duas edições divulgativas: uma ao cuidado de Neves Águas³⁰, em 1986, outra em 1989 a que se aludiu no princípio.

A versão do texto (modernizado) daquele surge num volume que compendia relatos da viagem de Magalhães³¹, precedido por quatro curtos parágrafos em que cita P. A. Tiele e dá a localização do manuscrito. Mais interessante porém é a inserção de algumas notas de rodapé para ajudar o leitor na dilucidação de alguns passos com informações incompletas ou erróneas, embora quase sempre com remissão para a notas que o autor apôs na fixação do texto de Pigaffeta com que abre o volume. Ainda assim ficam assinaladas as principais discordâncias do manuscrito em relação a outros relatos da viagem.

Duas edições em 2007 modificam o panorama da disponibilização deste texto. É de crer que a coincidência da publicação signifique que tenham sido preparadas independentemente uma da outra, mas enquanto José Manuel Garcia publica e anota o texto em português³², com base na edição e facsimile de P. Valière, e Xavier de Castro, a partir da mesma referência, publica no mesmo ano uma tradução em francês³³. Em ambos os casos as notas introdutórias são sucintas mas rigorosas, em ambos os casos há notas que vão no seguimento dos autores que anteriormente já tinham apontado algumas incongruências do texto.

Disponível para o público leitor português³⁴ há pois um conjunto razoável de edições do chamado relato de Leiden³⁵. É aliás, e curiosamente, até o texto mais acessível e mais trabalhado do ponto de vista dos diversos conjuntos de anotações que apoiam a leitura.

²⁹ Luciano Pereira da Silva, “A arte de navegar dos Portugueses desde o Infante a D. João de Castro”, in *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, dir. Carlos Malheiro Dias, Ernesto de Vasconcelos e Roque Gameiro, vol. I, Porto, Litografia Nacional, 1921, pp. 29-104. Sublinhado meu.

³⁰ José Neves Águas (1920-1961) foi um prolífico escritor e jornalista, que publicou quase uma dezena de volumes de textos da época da Expansão em versão modernizada. Este significativo esforço divulgativo foi anterior à edição da Biblioteca da Expansão Portuguesa, editada em 1989 como se disse acima, na qual se voltaram a disponibilizar muitos destes textos.

³¹ Neves Águas, Fernão de Magalhães. A primeira viagem à volta do mundo contada pelos que nela participaram, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1986, pp. 165-185.

³² José Manuel Garcia, *A Viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, pp. 195-209.

³³ *Le Voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & d'autres témoignages*, Édition de Xavier de Castro in collaboration avec Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz, vol. II, Paris, Éditions Chandeigne – Librairie Portugaise, 2007, pp. 757-782

³⁴ Inserimos no conjunto a edição de Xavier de Castro, naturalmente.

³⁵ José Manuel Garcia refere uma outra edição de P. G. H. Schreurs, *The Voyage of Ferdinand Magellan: from the original manuscript in the University of Leiden*, 1999, reed. Manila, National Historical Institute, 2002 (com tradução inglesa). Cito a partir da p. 185, nota 308, do texto daquele autor citado na nota 31, segundo o qual - informação que agradeço -, nada adianta às edições existentes.

Posto o que resta perguntar: o que sabemos afinal sobre o relato, a sua autoria e a data?

Que é um autógrafo de Fernando Oliveira está fora de dúvida conforme mostra o confronto com outros manuscritos do autor. Ao contrário do que supôs Tiele, é também certo que se trata de uma relação reescrita da partir de um texto e não de uma fonte oral. Não se trata de uma cópia, pois são frequentes as interpolações da autoria de Oliveira: José Manuel Garcia foi atento a este pormenor em particular e o leitor aperceber-se-á pelas suas anotações da frequência e tipo destas intervenções. O que de resto é perfeitamente conforme ao que conhecemos do resto da sua obra: Oliveira é um autor afirmativo e opinioso, tendendo sempre a manifestar a sua opinião própria, seja ou não ao arrepio de outrém³⁶.

Remanescem as duas questões fundamentais: de onde provém o manuscrito e em que data foi composto?

A hipótese que tem reunido maior adesão é que a autoria do texto seja de Gonzalo Gomez de Espinoza, pois parece não ser de duvidar que o autor tenha participado na viagem, como é anunciado. Espinoza era o meirinho-mor da armada e foi alcandorado a capitão de uma das naus, a *Trinidad*, em 21 de Setembro de 1521, substituindo João Lopes Carvalho. Esta nau é com a *Victoria* uma das sobreviventes da viagem, no seu meio termo, altura em que a nau comandada por Elcano seguiu para Espanha completando a circum-navegação do globo, enquanto a *Trinidad*, mais demorada nos reparos necessários, tentou volver novamente pelo Pacífico por os ventos dominantes na altura em que partiu não lhe permitirem seguir o mesmo caminho. Escusamo-nos a reportar detalhadamente o que é bem conhecido³⁷: resta lembrar que Espinoza e os outros membros da sua tripulação acabaram presos à ordem do capitão de Ternate, António de Brito, e poucos anos volvidos estavam no cárcere em Lisboa. Não por muito tempo: Espinoza foi resgatado e acabou os seus dias, ao que se sabe, como oficial da Casa de la Contratación, o organismo que superintendia na organização das viagens oceânicas da coroa espanhola.

João de Barros, então tesoureiro da Casa da Índia, testemunha que “houve alguns papéis que lhe achei”, falando de Gomez de Espinoza e do tempo que esteve no cárcere em Lisboa (de onde saiu em 1527). Razão pela qual José Manuel Garcia e Xavier de

³⁶ Para uma introdução geral à obra de Fernando Oliveira v. Francisco Contente Domingues, *Os Navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na arquitetura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

³⁷ Do muito que se tem publicado ultimamente sobre a viagem, os catálogos das exposições que tiveram lugar em Sevilha e Madrid epitomizam bem o estado actual dos nossos conhecimentos, além do magnífico aparato gráfico (com destaque para a cartografia da viagem): *El Viaje Más Largo. La Primera Vuelta al Mundo*, ed. Braulio Vazquez Campos, s.l., Sociedad Mercantil Estatal de Acción Cultural, 2019; *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*, comisarios Enrique Martínez Ruiz, Susana García Ramírez, José María Moreno Martín, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2019. São ainda indispensáveis o texto introdutório à edição citada de Xavier de Castro e o excelente mapa com notas da autoria de Jorge Semedo de Matos e António Costa Canas, Carta Comemorativa do V Centenário da Primeira Circum-Navegação Magalhães – Elcano, ed. do Instituto Hidrográfico [2019].

Castro opinam que esta é a melhor hipótese para a origem do texto lembrando a ligação de Barros a Oliveira, que foi preceptor dos seus filhos uns poucos anos mais tarde.

A autoria inicial de Espinosa é a que tem reunido maior consenso não tanto por ser provável mas sim possível e plausível. O elo Barros – Oliveira como meio de transmissão do texto do primeiro para o segundo é que não terá necessariamente de ser o melhor. Relembremos que Oliveira é tutor dos filhos de Barros na década de trinta do século XVI, e em 1536 publica aquilo a que chamou uma primeira anotação da gramática portuguesa³⁸ – com primazia absoluta: havia várias gramáticas, naturalmente, mas do latim – prometendo por seis vezes ao longo do texto vir a escrever obra mais acabada. Ora, quem a fez foi João de Barros em 1540, anunciando a sua gramática como a primeira da língua portuguesa. Resta saber se as relações entre ambos se mantiveram ou não, embora dado o conhecimento do carácter conflituoso, colérico e viperino de que deu amplas provas em vida³⁹ – e que chegou a levá-lo à prisão – seja mais provável que não, o que também não exclui a possibilidade de Oliveira já ter nas suas mãos o texto de Espinosa.

Se a origem desta relação foi um manuscrito de Espinosa e se ele veio parar às mãos de Oliveira, teríamos aparentemente aberta a hipótese de um primeiro intervalo de tempo para a sua redacção, balizando-o entre a chegada de Espinosa à prisão pelos meados da década de 1520 e os primeiros anos da seguinte, mas, como veremos à frente, a datação das marcas d'água desautorizam-na.

É porém muito mais provável que a relação tenha acompanhado ou se tenha sucedido à redacção da sua obra maior, a *Ars nautica*.

Trata-se de uma obra extensa, de carácter enciclopédico, que versa praticamente todos os aspectos da navegação, e tem apensa, no mesmo códice, a relação da viagem de Magalhães: o que é congruente, pois a obra pressupõe a imersão do seu autor no estudo e na escrita das matérias marítimas. O códice foi parar às mãos de Isaac Vos, como se disse atrás, e o códice de Oliveira consta no catálogo impresso da Universidade de Leiden, citado na nota 5.⁴⁰

É a partir daqui que podemos apontar para um intervalo de tempo no qual é mais provável situar a redacção do manuscrito da viagem de Magalhães.

Luís de Matos propôs o ano de 1570 com base numa passagem do manuscrito⁴¹. Uma data congruente com o facto de ser possível pensar que esta obra de Oliveira representa uma forma de afirmação no campo da náutica portuguesa, totalmente dominada pelo matemático Pedro Nunes no que à sua vertente teórica diz respeito. Embora nunca lhe citando o nome, Oliveira enxameia a *Ars* de críticas ao cosmógrafo-mor, legiti-

³⁸ Fernão de Oliveira, *Grammatica da lingoagem portuguesa*, Lisboa, em casa de Germão Galharde, 1536.

³⁹ Francisco Contente Domingues, *op. cit.*, *passim*.

⁴⁰ O códice tem a cota “cod. VOSS. LAT. F. 41”, indicando que é um códice latino in folio, oriundo da biblioteca de Vossius. Para a história deste manuscrito v. Francisco Contente Domingues, “A enciclopédia do mar: o manuscrito da *Ars Nautica* e a sua história”, in *Fernando Oliveira. Um Humanista Genial*, coord. Carlos Morais, Aveiro, Universidade de Aveiro, 2009, pp. 405-429.

⁴¹ V. nota 15.

mando-se com o seu conhecimento do mar para poder criticar quem nunca lá andara⁴². Como não considerar a *Ars* como uma sorte de resposta à obra de Pedro Nunes publicada em Basileia em 1566? E dada a relativa inutilidade de o fazer depois da morte do cosmógrafo-mor, se Oliveira o que queria era pôr em causa a capacidade deste último, como penso⁴³, só faria sentido fazê-lo enquanto o mesmo estivesse vivo, o que coloca o *terminus ad quem* da redacção em 1578; conforme portanto à cronologia geralmente aceite para o códice (c.1570 melhor que 1570).

Pela década de sessenta Fernando Oliveira dá-se por muito ocupado nas coisas da terra e do mar, na correspondência que troca a propósito da tentativa de recrutamento por parte do embaixador de França em Lisboa (queria contratá-lo como piloto para uma viagem atlântica), pretensão que foi disputada pelo embaixador de Castela: pelos menos os méritos profissionais de Oliveira continuavam em alta, como se pode verificar⁴⁴, e este deveria estar no activo. Este é pois o período da vida de Fernando Oliveira, a década de sessenta e quiçá ainda durante a seguinte, em que poderia ser exequível colocar a redacção da viagem, conjuntamente com a elaboração da *Ars nautica* que se guarda no mesmo códice.

A crítica textual não permitirá ir muito mais longe, estamos em crer. Mas na verdade nada do que foi dito até hoje leva em consideração resultados de um passo que reputamos essencial: a análise directa do próprio códice. Um pouco à imagem do que se fez com a edição que a Academia de Marinha promoveu do *Livro da Fábrica das Naus*, códice conhecido desde o século XIX, só esse estudo codicológico permitirá perceber certos aspectos que ajudarão a compreender este texto (tal como o da *Ars*).

O primeiro tem precisamente a ver com a dificuldade da datação. O códice em causa é feito com pelo menos três conjuntos de fólhos, com pequenas mas visíveis variações de tamanho a sugerir de uma não uniformidade da escrita: embora todos e cada um dos fólhos sejam da mesma mão, uma parte poderá resultar de uma escrita mais tardia. A *Ars nautica* foi escrita sobre dois cadernos: o primeiro com 310x215 mm (fols.1-174) diz respeito à arte nautica propriamente dita, ou seja à primeira parte da obra que conhecemos por esse nome. No segundo caderno as folhas medem 298x190/5 mm (fols. 175-237), e corresponde às segunda (*de fabrica navium*) e terceira (*de officio nautarum*) partes da *Ars*, mais o anexo sobre a guerra no mar (*bello navali*). As marcas d'água apon-tam uniformemente entre 1550 e 1570 por similitude com as identificadas por Briquet⁴⁵, com uma única excepção que importaria explicar cabalmente, pois aponta para 1585 (similar à nº 14022 de Briquet).

⁴² Francisco Contente Domingues, "Fernando Oliveira crítico de Pedro Nunes", *Oceanos*, nº 49 (2002), pp. 86-94.

⁴³ Idem, *ibidem*.

⁴⁴ V. Léon Bourdon, "Épisodes inconnues de la vie de Fernando Oliveira", *Revista Portuguesa de História*, t. V (Coimbra 1951), pp. 439-453.

⁴⁵ K. A. de Meyer (descripsit), *Codices Vossiani Latini. Pars I: Codices in Folio*, Leiden, Universitaire Pers Leiden, 1973, pp. 87-89.

Todas e cada uma das marcas de água e medições do manuscrito foram verificadas por análise directa do códice.

Parece pois ser possível deduzir da análise directa do manuscrito que Fernando Oliveira terá escrito a sua arte náutica em primeiro lugar, e mais tarde acrescentou-lhe uma segunda e terceira partes, além do opúsculo final, que escreveu de uma vez.

Quando é que o terá feito? As marcas d'água são maioritariamente das décadas de 1550 e 1560. Não é descabido pensar no intervalo de 1555 (publicação do volume impresso da *Arte da Guerra*) a 1570 como o período de redacção das múltiplas partes da obra. Juntando-se aos passos que conhecemos da sua biografia será mais prudente apontar o intervalo de c.1560-c.1570 como o da redacção do conjunto da *Ars nautica*.

O caso da viagem de Magalhães é outro: ocupa os fólhos 238 a 255 do códice, num conjunto de folhas que mede 305x205. Tudo indica pois que foi escrito num momento diferente, e mais ainda a marca d'água similar à 14035 de Briquet, datada por este de 1590.

Estaria pois Fernando Oliveira vivo, então com pouco mais de oitenta anos, e ainda a escrever por volta de 1590?

Convém talvez relembrar um passo da sua biografia que pode prestar-se a alguma confusão, dada a insistência com que a historiografia contemporânea mesmo mais recente tem apontado c.1581 ou pós-1581 como data da sua defunção. Sabe-se porquê desde há muito: na *História de Portugal*⁴⁶ há uma passagem que só pode ter sido escrita depois das Cortes de Tomar, que confirmaram Filipe II como rei de Portugal.

Tem escapado a arguta observação de Carlos Coelho Maurício⁴⁷ sobre uma outra passagem, em que Oliveira, como é seu timbre, polemiza azedamente com um autor que não nomeia mas de quem diz que anda por aí “homem novo”: refere-se sem dúvida, segundo aquele autor, a Duarte Nunes de Leão, que vê um livro em latim publicado em 1585⁴⁸. A afirmação é insidiosa sobretudo por parte de quem tinha conhecido os cárceres da Inquisição: na altura corria que Nunes de Leão era cristão novo (daí o “homem novo”), o que não temos por absolutamente certo hoje em dia⁴⁹. Mas a publicação de 1585 contestava um escrito de um frei João Teixeira que negara em 1582 os direitos de Filipe II ao trono de Portugal, tal como Oliveira: Nunes de Leão ficou na mira por tomar posição favorável ao rei de Castela. Não restam muitas dúvidas de que Oliveira estava vivo e intelectualmente activo em 1585. Remanesce a questão de base: e em 1590? Não seria o mais provável, mas era bem possível.

⁴⁶ V. a erudita edição de José Eduardo Franco, *O Mito de Portugal. A Primeira História de Portugal e a Sua Função Política*, Lisboa, Fundação Maria Manuela e Vasco de Albuquerque d'Orey, 2000.

⁴⁷ O estudo de Carlos Coelho Maurício analisa a negação de Fernando Oliveira do milagre de Ourique, chegando ao ponto de escrever que D. Afonso Henriques tinha tido mais que fazer no campo de batalha do que rezar: «Na manhã fértil - sondando o milagre de Ourique na cultura portuguesa», *Ler História*, n.º 16, 1989, pp. 3-28; e «Entre silêncio e ouro - sondando o milagre de Ourique na cultura portuguesa», *Ler História*, n.º 20, 1990, pp. 3-37.

⁴⁸ *Duardi Nonij Leonis iurisconsulti Lusitani Censurae in libellum de regum Portugaliae origine qui fratris Iosephi Teixerae nomine circumfertur*, Olisipone, ex officina Antonij Riparij, 1585.

⁴⁹ V. o cuidado e extenso estudo introdutório de Carlos Assunção *et al.*, *A Orthographia da Lingua Portvgveza (1576) de Duarte Nunes de Leão*, Vila Real, Centro de Estudos em Letras – Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, 2019.

É uma hipótese que deve ficar em aberto: em rigor sustenta-se mais do que outras. Oliveira pode ter vivido entre c.1507 e c.1590, e ter redigido os textos que compõem o códice de Leiden em dois momentos diferentes. A *Ars* por volta de 1560-1570, mas em dois momentos distintos, e relato de Magalhães por volta de 1590.

Enfim, o estabelecimento do texto trará com certeza mais revelações. Conforme ao que era seu hábito, Oliveira emendava os seus escritos pela aposição de tiras de papel sobre parte dos fólios, e nalguns casos colando um fólio inteiro sobre outro. Há pelo menos sessenta intervenções deste tipo no códice da *Ars*, sendo fundamental a comparação entre as primeiras versões com as passagens que depois reescreveu. A edição de 1991 do *Livro da Fábrica das Naus*⁵⁰ revelou as passagens alteradas em reprodução facsimilada, com informação significativa. Com o estudo cuidadoso do códice de Leiden ocorrerá porventura o mesmo.

⁵⁰ V. nota 14.

A VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO: UMA VISITA GUIADA ATRAVÉS DO *GOOGLE EARTH*

Carlota Simões¹

Resumo

Portugal e Espanha celebram em conjunto o quinto centenário da viagem de circum-navegação iniciada por Magalhães e terminada por Elcano (1519-1522) que, sublinhe-se, não se destinava a circum-navegar a Terra. D. Carlos I, Rei de Castela, foi muito claro nas instruções que deu a Magalhães: o hemisfério português estava interdito à armada pois era fundamental preservar o ambiente de paz entre Portugal e Castela selado pelo casamento do Rei D. Manuel I com D. Leonor de Áustria, irmã do rei castelhano. O objetivo da viagem era atingir as ilhas de Maluco viajando para ocidente e regressando pelo mesmo hemisfério. A armada composta de cinco navios partiu de Sanlúcar de Barrameda dirigida por um comandante português ao serviço do Rei de Castela em 1519, regressando ali três anos mais tarde um único navio com um basco por capitão.

Ao longo do texto reproduz-se, a partir do programa Google Earth, a rota sugerida por Visconde de Lagoa [Lagoa]. A visualização das imagens obtidas, ora à escala planetária ora à escala humana dos diversos locais percorridos por Magalhães e Elcano, permite visitar alguns destes lugares ilustrando de modo claro as muitas dificuldades encontradas durante a viagem e tornando ainda mais heróico o feito daquela armada.

Palavras-chave: Magalhães, Elcano, Circum-navegação, Tratado de Tordesilhas.

Abstract

Portugal and Spain together celebrate the fifth centenary of the circumnavigation voyage initiated by Magellan and ended by Elcano (1519-1522), which, it should be noted, was not intended to circumnavigate the Earth. D. Carlos I, King of Castile, was very clear in the instructions he gave to Magellan: the Portuguese hemisphere was forbidden to the fleet because it was essential to preserve the peaceful environment between Portugal and Castile sealed by the marriage of King D. Manuel I with D. Leonor of Austria, sister of the Castilian king. The purpose of the trip was to reach the islands of Maluco by traveling west and returning through the same hemisphere. The armada composed of five ships left Sanlúcar de Barrameda in 1519, led by a Portuguese commander serving the King of Castile, returning there three years later, a single ship with one Basque per captain.

¹ Professora e Investigadora. Universidade de Coimbra. FCTUC-CFisUC. carlota@mat.uc.pt

Throughout the text, the route suggested by Visconde de Lagoa [Lagoa] is reproduced using the Google Earth program. The visualization of the images obtained, either on a planetary scale or on a human scale of the different places visited by Magellan and Elcano, allows visiting some of these places, clearly illustrating the many difficulties encountered during the trip and making the feat of that armada even more heroic.

Keywords: Magellan, Elcano, circumnavigation, Treaty of Tordesillas.

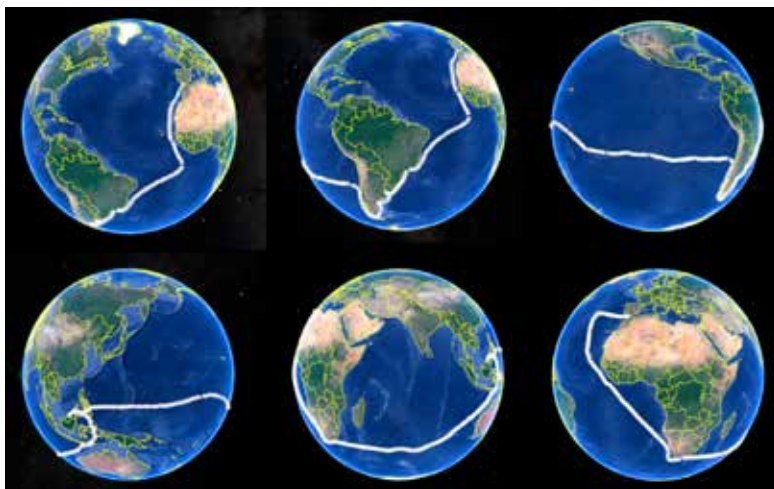


Figura 1 - A rota da viagem de circum-navegação.

De Sanlúcar (20 de Setembro de 1519) ao Rio da Prata (17 de Fevereiro de 1520)



Figura 2 - De Sanlúcar ao Rio da Prata (11.000 km).

A armada de Fernão de Magalhães largou de Sanlúcar de Barrameda no dia 20 de Setembro de 1519 e chegou ao Rio da Prata a 12 de Janeiro de 1520, passados quase quatro meses e percorridos mais de 11.000 quilómetros. E naquelas águas andou durante mais de um mês, até 17 de Fevereiro, percorrendo todas as baías e enseadas à procura de uma passagem para o novo oceano que os levaria às tão desejadas ilhas de Maluco.

Este golfo descomunal não é mais do que a embocadura do rio da Prata, mas Magalhães ainda não o sabe. Nota apenas, com íntima e mal dissimulada satisfação, a existência de poderosas massas de água correndo para ocidente, precisamente no ponto que os relatos secretos lhe tinham profetizado; trata-se, com certeza, do estreito tão procurado e prometido, indicado no mapa de Martinho da Boémia [Zweig, p. 141].

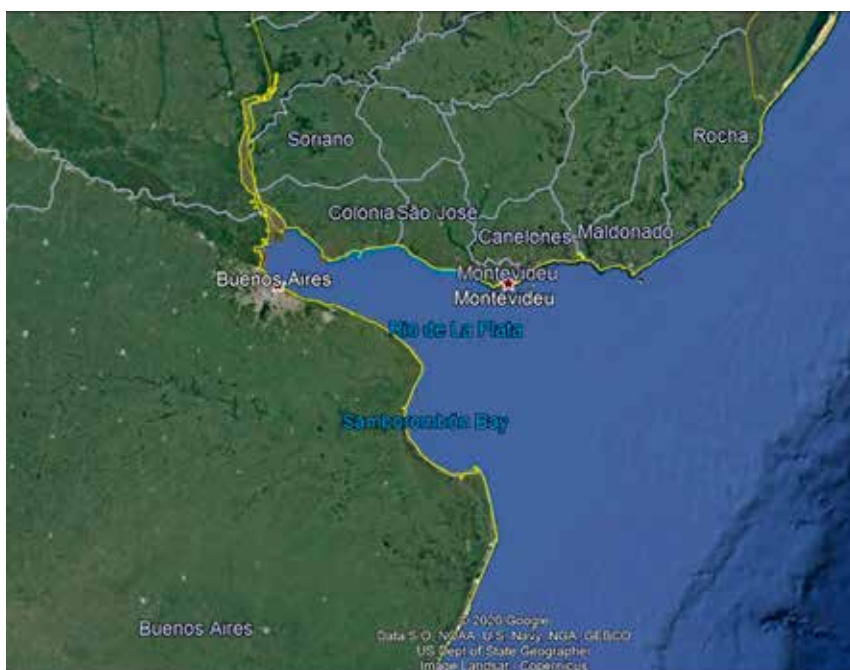


Figura 3 - O Rio da Prata e a sua embocadura com mais de 200 quilómetros.

Vários autores são de opinião que era no Rio da Prata que Fernão de Magalhães esperava encontrar a passagem para o Pacífico. Não conhecemos os mapas que ele mostrou ao Rei de Castela, convencendo-o a financiar uma viagem tão ambiciosa, mas há razões para crer que um deles terá sido o planisfério conhecido por Kunstmann IV [Gaspar].

‘El Rey de Castela como estava enamorado das cartas e pomas de marear que Fernão de Magalhães lhe tinha mostrado’ [Barros, f. 140v]



Figura 4 - O planisfério Kunstmann IV (1519) (Fonte: Wiki Commons).

Os mapas da época que representavam a parte então conhecida do continente americano já permitiam identificar uma semelhança pertinente quer com o continente africano quer com o subcontinente indiano: à medida que a latitude sul aumenta, a linha da costa vai-se afastando, aumentando gradualmente em longitude, como que adivinhando um extremo. Curiosamente, o Rio da Prata que pela imensidão da sua embocadura podia levar a acreditar ser uma passagem para outros mares, fica à mesma latitude que o Cabo da Boa Esperança (35 S), o ponto africano onde o Atlântico comunica com o Índico. E, de facto, no planisfério Kunstmann IV a costa americana parece terminar à latitude do Cabo da Boa Esperança, no paralelo 35 S que era, até esse momento, a linha mais meridional atingida por um europeu.

Uma coincidência notável é o facto de ser também a partir dessa linha que a constelação Cruzeiro do Sul, poderosa auxiliar no cálculo da latitude nos mares do sul, começa a ser circumpolar, fazendo duas passagens meridianas por dia, passando a mostrar nos céus não só a cruz de Cristo, mas a partir dali também a cruz invertida onde S. Pedro foi crucificado em sinal de humildade e antevendo maior sofrimento para si. O paralelo 35 S tornava-se assim para Fernão de Magalhães a linha da humildade, como já o fora para Vasco da Gama e Bartolomeu Dias quando cruzaram o Cabo das Tormentas tornando-o da Boa Esperança após enfrentarem o gigante Adamastor [Santos & Simões, cap. 5.3].



Figura 5 - O Cruzeiro do Sul a tocar o horizonte em posição invertida, no ano de 1520, à latitude 35 S (imagem: Stellarium).

Nem Vasco da Gama nem Bartolomeu Dias conheciam o Cruzeiro do Sul para lhe poderem atribuir tal peso simbólico. O Cruzeiro foi identificado pela primeira vez em Maio de 1500 por Mestre João, em terras de Vera Cruz, durante a viagem de Pedro Álvares Cabral. Mestre João seria o primeiro a usar a palavra Cruz ao referir-se a esta constelação [Silva, p. 164].

Não há qualquer registo, nem suspeita, de que Magalhães se tenha sequer dado conta da coincidência representada na figura 5. E não viu certamente o céu tal como surge representado nesta figura já que, durante as semanas em que ele permaneceu àquela latitude, a posição invertida do Cruzeiro acontecia apenas durante a tarde, enquanto o céu estrelado não era visível. Mas até João de Barros, desconhecendo por completo esta curiosidade astronómica, percebeu que era a sul desta linha que a situação se iria começar a complicar para Magalhães.

Passados o rio de Janeiro da nossa província de Santa Cruz, a que vulgarmente chamamos Brasil, tanto que começaram achar os mares frios, principalmente do rio da Prata por diante que está em trinta e cinco graus: quiseram os capitães pedir razão a ele Fernão de Magalhães do caminho, e do que esperava fazer, vendo que não achava cabo nem estreito, de que ele fazia tanto fundamento. Aos quais ele respondia que o deixassem fazer, que ele o entendia muito bem: dando-lhe entender que sobre seu conselho pendia todo aquele negócio e não deles. [Barros, Fol. 141v]

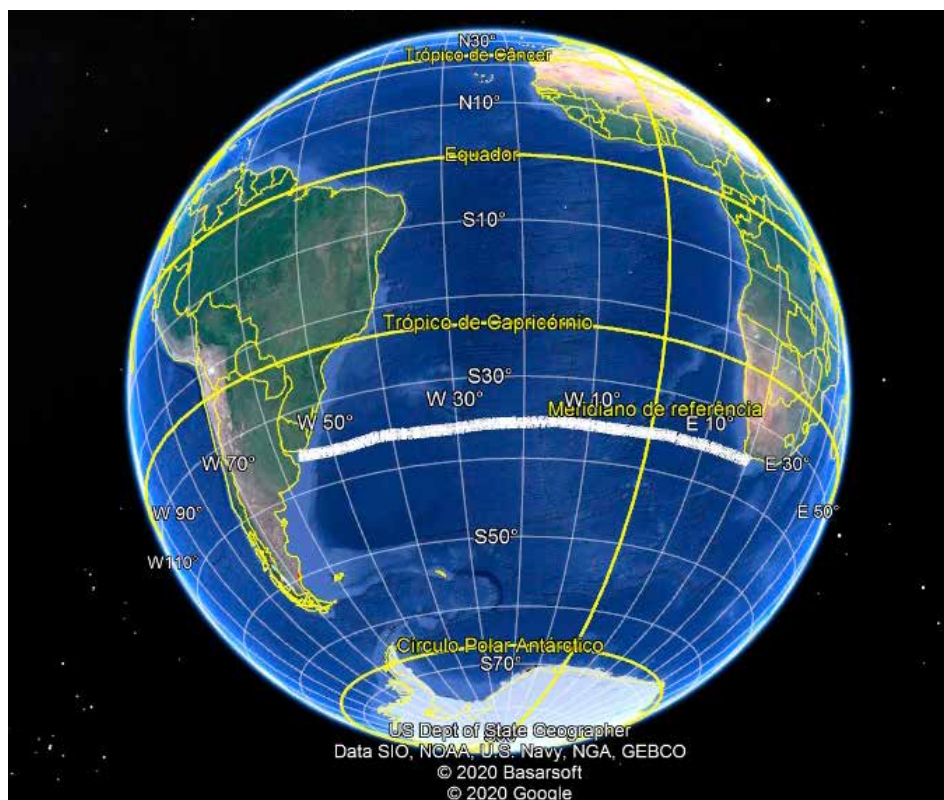


Figura 6 - O paralelo 35 S, a linha da humildade.

Quinhentos anos mais tarde, foi o veleiro NRP *Sagres* a viver mais um episódio associado à linha da humildade. Estava prevista uma viagem de circum-navegação entre 5 de Janeiro de 2020 (largada de Lisboa) e regresso a 10 de Janeiro de 2021 (regresso a Lisboa) com uma rota nem sempre coincidente com a de Magalhães. O navio chegou ao Rio da Prata a 24 de Fevereiro (Montevideo), atravessou o rio chegando a Buenos Aires a 28 de Fevereiro. Largou a 3 de Março rumo à Cidade do Cabo, naturalmente ao longo do paralelo 35 S. Entre uma paragem e outra, a pandemia Covid-19 chegou à Argentina mas também à África do Sul e a tripulação já nem pôde sair do navio quando ali chegou a 27 de Março. A viagem foi interrompida, o navio-escola teve que regressar a Portugal e o paralelo 35 S trazia assim mais uma lição de humildade a uma tripulação que o tocou.



Figura 7 - O navio escola Sagres no Rio da Prata, Buenos Aires, Fevereiro de 2020.
(imagem da autora)

Do Rio da Prata (17/02/1520) ao Pacífico (28/11/1520)



Figura 8 - Do Rio da Prata ao Pacífico (3.500 km).

A armada rumou a sul, continuando a procurar a passagem em todos os rios, baías e enseadas que iam surgindo. Passadas várias semanas sem sucesso à vista, com um clima bastante agreste que piorava à medida que se dirigiam para sul, surgindo uma baía à latitude 49 Sul, Fernão de Magalhães decidiu passar ali os meses de Outono e Inverno.

Seguindo seu descobrimento, chegaram a dois dias de Abril do ano de quinhentos e vinte, a um rio a que chamaram de São Julião, que está em cinquenta graus: e isto já com tantas tormentas e frios, que os mareantes não podiam marear as velas. [Barros, Fol. 141v]

O facto de Fernão de Magalhães decidir parar a sua armada naquele golfo gélido e deserto sem consultar ninguém terá levantado a suspeita, entre capitães e tripulação, de que o seu comandante estava a perder a esperança de encontrar em breve a tão desejada passagem para o Pacífico. E os capitães de três navios uniram-se organizando um motim: as naus *San Antonio*, *Concepcion* e *Victoria* contra a *Trinidad* de Magalhães e a pequena *Santiago*. O cronista Pigafetta descreve o episódio muito brevemente, mas vale a pena ler o inspirado capítulo que lhe dedica o escritor Stefan Zweig [Zweig, pp. 151-167].

Habíamos apenas fondeado en este puerto cuando los capitanes de las otras cuatro naves formaron un complot para matar al comandante en jefe. Estos traidores eran Juan de Cartagena, veedor de la escuadra; Luis de Mendoza, tesorero; Antonio Coca, contador, y Gaspar de Quesada. El complot fue descubierto: se descuartizó al primero y el segundo fue apuñalado. [Pigafetta, p. 27]

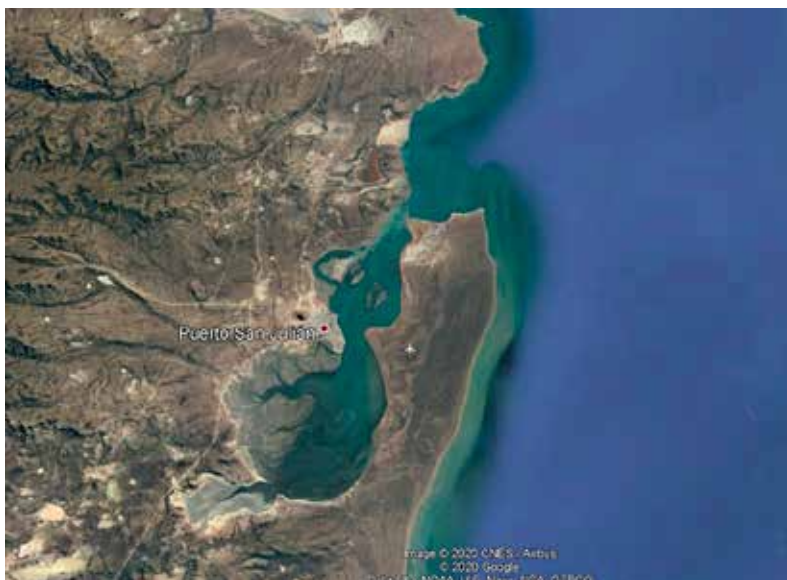


Figura 9 - A baía de São Julião. A armada invernou neste local de 31 de Março a 24 de Agosto de 1520. O motim ocorreu entre 2 e 7 de Abril de 1520 [Zweig, pp. 151-167].

Para o povo que hoje habita aquelas paragens, a província de Santa Cruz, na Argentina, esta paragem invernal tem outro significado que Magalhães não podia prever. A missa que terá sido rezada quando a armada chegou àquele local serve para aquele povo católico de momento fundador: a primeira missa em terras argentinas, assinalada anualmente no dia 1 de Abril. Em 2020 assinalaram-se os 500 anos deste evento. Estava prevista uma missa com a presença do Papa Francisco (o primeiro Papa argentino de sempre) mas a pandemia Covid-19 não permitiu a celebração.



Figura 10 - Cartaz de divulgação da celebração dos 500 anos da missa de Fernão de Magalhães em solo argentino.

Foi também durante esta paragem que se perdeu a nau *Santiago*, que naufragou durante uma viagem de reconhecimento, enquanto explorava o Rio de Santa Cruz.

En este lugar nos aconteció otra desgracia. La nave Santiago, que se había enviado a reconocer la costa, naufragó entre las rocas, aunque la tripulación se salvó por milagro. Dos marineros vinieron por tierra hasta el puerto en que nos hallábamos a darnos noticia del desastre, habiendo el comandante en jefe enviado en el acto algunos hombres con sacos de bizcocho. La tripulación se quedó durante dos meses en el sitio del naufragio para recoger los restos de la embarcación y las mercaderías que el mar arrojaba sucesivamente a la playa; y durante este tiempo se les llevaban víveres, aunque la distancia era de cien millas y el camino muy incómodo y fatigoso a causa de las espinas y malezas, en medio de las cuales se pasaba la noche, sin poseer otra bebida que el hielo, que había que romper, y esto mismo no se hacía sin trabajo. [Pigafetta, pp. 27-28]



Figura 11 - Do Rio de Santa Cruz a São Julião: 78 km em linha reta,
112 km ao longo da costa.

Carlos Etayo é de opinião que Magalhães fez um dos seus navios navegar o Rio de Santa Cruz terra adentro, procurando indígenas que pudessem indicar uma forma de chegar ao Mar do Sul [Etayo]. Também Gaspar Correia vai nesse sentido.

Então mandou o Serrão, porque o seu navio era mais pequeno, que fosse polo rio descobrir o cabo d'elle; que foy com grande corrente d'agoa que o “levava sem vento”, e hindo assy encalhou sobre humas pedras em que se perdeu, e tornou o batel carregado de gente; onde o Magalhães mandou os bateys, e salvarão tudo, que sómente o casco se perdeu [Correia, p. 630].

Se acaso o tivessem feito teriam avistado a Cordilheira dos Andes, chegando ao Lago Argentino junto ao qual existe hoje uma península com o nome de Magalhães. E teriam passado pelas margens do Lago Argentino onde hoje fica a cidade de El Calafate, que tem o nome de uma planta - Calafate da Patagónia (*berberis ruscifolia*) - que os locais dizem ter sido assim chamada pelos homens de Magalhães por, a partir dela, terem produzido um óleo usado para calafetar os navios da armada.



Figura 12 - O Rio de Santa Cruz liga o Lago Argentino ao Atlântico (385 km).



Figura 13 - El Calafate e a Península de Magalhães.

A 24 de Agosto abandonaram o porto de São Julião, mas dois dias depois acabaram por fundear nas margens de mais um rio, onde hoje fica a cidade de Santa Cruz. Ali ficaram mais dois meses, desconhecendo estarem a três dias da desejada passagem que os levaria ao Mar do Sul. A 18 de Outubro, a armada agora já só com quatro navios rumou em direção ao Sul. No dia 21 de Outubro surgiu uma nova massa de água. Por ser dia de Santa Úrsula e companheiras, aquele extremo de terra recebeu o nome de Cabo das Virgens.

É unanimemente que os pilotos manifestam a convicção de que este profundo recorte da costa possa ser um mero fiorde, semelhante aos dos países nórdicos, e de que seja tempo perdido, esforço inglório explorar esta baía fechada [Zweig, p. 176].

De facto, não é de todo imediato deduzir que esta massa de água tenha ligação com outro oceano. E o caminho é labiríntico e cheio de armadilhas, como se pode ver, por exemplo, junto à Ilha de Carlos III (figura 14).



Figura 14 - A Ilha de Carlos III no Estreito de Magalhães.

Levarão mais de um mês a percorrer cerca de 600 km até encontrar a saída do estreito para o tão desejado novo oceano. Magalhães irá chamar-lhe Estreito de Todos os Santos, mas mais tarde aquela passagem ganhará o nome do seu descobridor. Mas nem tudo são boas notícias: a armada entrou no estreito com quatro navios, mas saiu reduzida a três, pois durante a travessia a *San António* desertou e regressou a Castela.



Figura 15 - O estreito de Magalhães (600 km).

Do estreito (28/11/1520) a Mactan (27/04/1521)

As três naus restantes saíram do estreito no dia 28 de Novembro, mas foram navegando para norte ao longo da costa durante mais algumas semanas, antes de entrar no grande oceano. Mais uma vez, Magalhães usava a sua intuição e o seu conhecimento do regime dos ventos do Atlântico aplicando-os a este novo oceano nunca antes navegado.

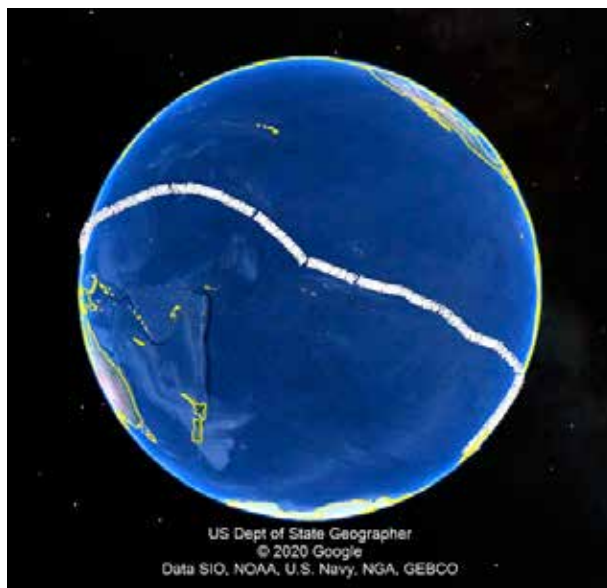


Figura 16 - A armada segue para norte junto à costa procurando chegar a ventos favoráveis à navegação.



Figura 17 - Do estreito a Cebu (21.000 km).

Só voltariam a pisar solo firme passados mais de três meses, ao chegarem às Ilhas Marianas, a 6 de Março de 1521. Seguem-se outras ilhas (Samar, Homonhom, Lamasawa) antes de chegarem a Cebu a 7 de Abril. O rei de Cebu torna-se um aliado, a população da ilha acolhe a religião dos seus visitantes, a 14 de Abril é ali colocada uma cruz e a população é batizada. É este o episódio que ainda hoje é celebrado num memorial onde se encontra uma cruz moderna que alegadamente contém os restos da cruz original de Magalhães (figuras 18 e 19).

Habiendo prometido el rey a nuestro comandante abrazar la religión cristiana, se había fijado para que tuviese lugar esta ceremonia el día domingo 14 de abril. [...] Después de haber plantado una gran cruz en medio de la plaza, se publicó un bando para que quienquiera que desease abrazar el cristianismo, debía destruir todos sus ídolos y en su lugar poner la cruz, en lo que todos consentieron. El comandante, tomando entonces el rey de la mano, le condujo al cadalso, donde le vistieron completamente de blanco, bautizándole junto com el príncipe su sobrino, el rey de Massana, el mercader moro y otros hasta el número de quinientos. [Pigafetta, pp. 66-67]



Figura 18 - Cruz de Magalhães em Cebu.

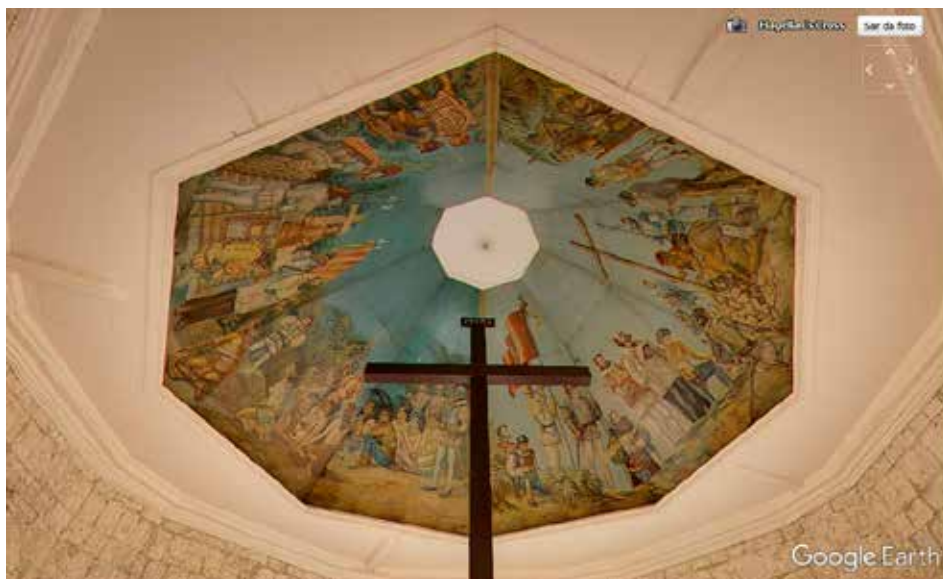


Figura 19 - Pormenor do tecto: colocação da cruz e primeira missa em Cebu.

Mas apesar do bom acolhimento, nem todos os chefes se quiseram converter nem reconhecer a autoridade do Rei de Castela. Lapulapu (ou Cilapulapu como lhe chama Pigafetta) não quis ceder e a resposta bélica de Magalhães levou este à sua própria morte.

Viernes 26 de Abril, Zula, uno de los jefes de la isla de Matan, remitió al comandante, com uno de sus hijos, dos cabras, com encargo de decirle que si no le enviaba todo lo que le había prometido, no era culpa suya sino de outro jefe llamado Cilapulapu, que no queria reconocer la autoridade del rey de España. [Pigafetta, p. 76]

Já muito se escreveu acerca da morte de Magalhães. Terá sido um acto heróico ou temerário? Pigafetta, que participou na batalha onde ele próprio ficou ferido, faz uma descrição muito detalhada dos acontecimentos. Zweig baseia-se no relato de Pigafetta e olha para Magalhães como um herói. Já José Ibañez Cerda apresenta uma longa lista de erros para justificar a catástrofe:

‘exceso de confiança, imprevidência, desprezo pelo inimigo, falta de preparação, escolha errada do lugar, das armas e dos combatentes, fanfarronice, improcedência...’ [Ibañez].

Tantos erros juntos cometidos por um homem normalmente tão racional e cauteloso levam Laguarda Trías a achar que Magalhães terá mesmo procurado a sua morte, pois terá percebido que as ilhas onde se encontrava estavam já dentro do hemisfério português e, não tendo ainda chegado às Molucas, estas estariam certamente também no hemisfério sob a coroa de D. Manuel I:

La determinación de la longitud de la isla de Suluán [...] significó para Magallanes el fracaso de los fines de la expedición, pues era un anticipo de que las islas de la Especería se encontraban en hemisferio portugués; quizá el descalabro moral que ello significaba fué el motivo que impulsó a Magallanes a buscar la muerte en Mactán, negándose a aceptar la ayuda del reyezuelo de Zubu (Cebú) y exponiéndose temerariamente a los golpes del enemigo para no sufrir la humillación de tener que anunciar al emperador, a su regreso, que las Molucas, contrariamente a lo que había sostenido en su Membranza, se encontraban en territorio lusitano, punto que su honra de hidalgo no le permitía soslayar. [Laguada, pp. 172-173]

Olhando para a baía onde a batalha teve lugar, conseguimos não só quase visualizar a descrição de Pigafetta mas também reconhecer os erros indicados por Ibañez: o fundo acidentado das águas que não deixou aos navios aproximarem-se, as línguas de terra que rodeiam a baía e que permitiram que os nativos cercassem os invasores de Castela.

Hoje, junto ao local da batalha, encontram-se dois memoriais: um do Séc. XIX, colocado pelo Reino de Espanha, outro do Séc. XX, ali posto pelo povo filipino, já independente.

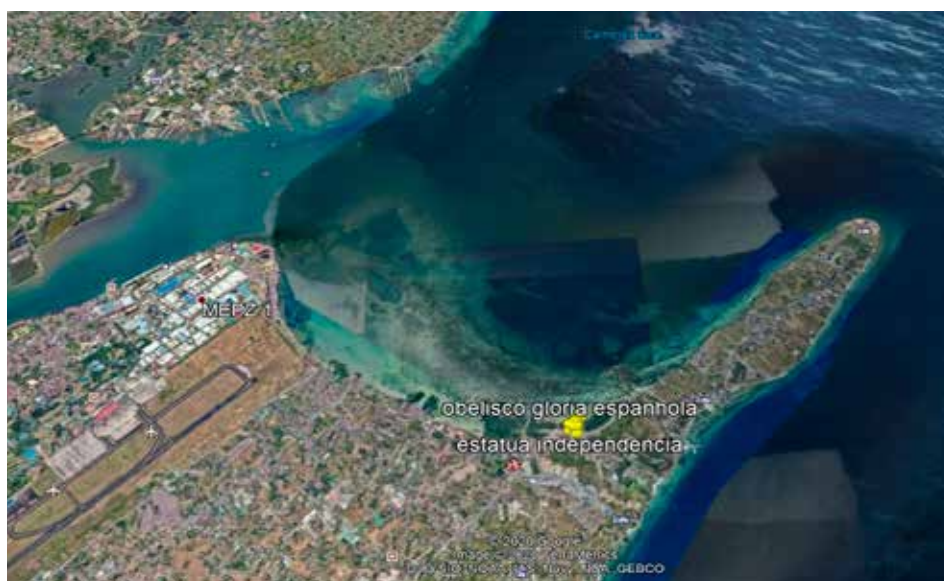


Figura 20 - A baía onde decorreu a batalha de Mactán (27 de Abril de 1521) e o local dos dois memoriais.

O simbolismo antagónico dos dois monumentos não necessita de mais explicações: o obelisco, duro e anguloso, impõe ordem e sujeição; a estátua, simples e imediata, celebra alegria e liberdade. Por outras palavras, o obelisco simboliza a dinâmica civilizacional e religiosa introduzida nas Filipinas pelos espanhóis. A estátua significa o orgulho pela identidade e cultura nacionais. [Cadilhe, pp. 163]



Figura 21 - Obelisco de homenagem à glória espanhola à esquerda (séc. XIX).
Estátua de homenagem à independência filipina à direita (séc. XX).

De Mactan (27/04/1521) ao momento do regresso (21/12/1521)

Não é claro, a partir do texto do Tratado de Tordesilhas, qual o local exato do meridiano de Tordesilhas. De acordo com Luís Filipe Thomaz, os valores que Magalhães terá apresentado a Carlos V colocam o meridiano a $47^{\circ}28'W$ de Greenwich, ficando o anti-meridiano a $132^{\circ}32'E$ [Thomaz, p. 91], tal como representado na figura 22. As ilhas das especiarias estão a oeste desta linha, ficando portanto dentro do hemisfério português. Afinal Magalhães não tinha razão quando garantia a Carlos V que as Molucas estavam no hemisfério que Tordesilhas atribuía a Castela. Talvez Magalhães tenha acabado por ser enganado pelo seu amigo Francisco Serrão, que o acompanhou até Malaca seguindo depois para as Molucas, onde ficou até à sua morte. De acordo com João de Barros, a correspondência entre ambos mostra que Serrão terá exagerado na distância entre Malaca e Maluco, tendo provavelmente levado Magalhães a acreditar que as ilhas das especiarias estariam já no hemisfério de Castela.

Francisco Serrão das ilhas de Maluco onde foi ter, escreveu algumas cartas a Fernão de Magalhães, por ser seu amigo do tempo que ambos andaram na Índia: principalmente na tomada de Malaca, dandolhe conta das ilhas daquelle Oriente. Amplicando isto com tantas palavras e mistérios, fazendo tanta distância donde estava a Malaca, por fazer em si pera meritos de seu galardão ante el Rey dom Manuel: que parecia virem aquellas cartas de maes longo que dos Antipodas, e de outro novo mundo, em que tinha feito mais serviço a elRey, do que fizera o Almirante dom Vasco da Gama no descobrimento da Índia. As quais cartas foram vistas na mão de Fernão de Magalhães. [Na resposta a Serrão, Magalhães] dizia que prazendo a Deos, cedo se veria com ele, e que quando não fosse por via de Portugal, seria por via de Castela. [Barros, Fol. 139-139v]

Magalhães e Serrão já não se encontraram. Magalhães morreu em Mactan e já não acompanhou a armada até às Molucas, mas mesmo que tivesse sobrevivido e ali tivesse chegado, iria saber pelos locais que o seu amigo Serrão tinha morrido algumas semanas antes de ali chegar a armada.

E, apesar de ter chegado por ocidente a uma região que já tinha visitado por oriente, Magalhães não circum-navegou a Terra. Sabe-se que Fernão de Magalhães foi de Portugal até Malaca (longitude 102° E) ao serviço de D. Manuel I. Ao serviço de Carlos V chegou a Cebu (longitude 124° E). Não havendo a certeza de que tenha ido mais a leste ao serviço do Rei de Portugal, devemos assumir que Magalhães não terá percorrido todos os 360° de longitude da Terra. Na figura 22 estão assinalados os meridianos de Malaca e de Cebu, identificando os graus de longitude que ficaram por percorrer.

Fernão de Magalhães levava consigo um escravo, que batizou com o nome de Henrique. De acordo com Pigafetta, Henrique era natural de Sumatra, na Malásia. Apesar de pouco se saber sobre ele, é uma personagem importante para os povos da Malásia e da Indonésia. Para aqueles povos, é Henrique o primeiro humano a circum-navegar a Terra. Mas os dois meridianos de Magalhães aplicam-se igualmente a Henrique, pois podemos localizar a sua origem no meridiano de Malaca e perdemos-lhe o rasto após o massacre de Cebu.



Figura 22 - Os meridianos de Malaca (à esquerda) e de Cebu (no meio), e o antimeridiano de Tordesilhas (à direita).

Na Malásia põem muito gosto em afirmar que o primeiro homem a concluir a volta ao mundo foi Henrique, escravo malaio de Magalhães, mas não há a certeza de assim ter sido: Henrique era oriundo de Samatra, foi trazido por Magalhães de Malaca e não há notícia de alguma vez ter estado mais a leste; e como após a morte de seu amo desapareceu nas Filipinas sem que se saiba se tornou ou não a Malaca ou a Samatra, é possível que dos 360° da redondeza da Terra tenha percorrido apenas 338°, faltando-lhe, como a Magalhães, os 22° que medeiam entre Cebu e Malaca. [Thomaz, p. 19]

Tendo ou não atravessado todos os meridianos terrestres, a verdade é que tanto Henrique como Magalhães são celebrados na toponímia: Henrique (Panglima Awang) na Indonésia e na Malásia, Magalhães nas Filipinas e em Guam (figura 23).



Figura 23 - locais na Indonésia e na Malásia com o nome de Panglima Awang e locais nas Filipinas e em Guam (ilhas Marianas) com o nome de Magalhães.

Quando entrou no Pacífico, a armada de três navios tinha por comandante Fernão de Magalhães (*Trinidad*) e os restantes dois navios tinham por capitães Duarte Barbosa (*Victoria*) e João Serrão (*Concepcion*). Magalhães morreu a 27 de Abril e foi Duarte Barbosa quem o substituiu como comandante, mas por poucos dias: o rei de Cebu, até então amigo e aliado, preparou uma cilada no dia 1 de Maio onde se perderam tanto Barbosa como Serrão.

Perderam-se muitas vidas, tanto na batalha de Mactan como no massacre de Cebu, e a tripulação restante já não era suficiente para três navios. A 2 de Maio é destruída a *Concepcion* por já não haver homens suficientes para três navios. O comandante passa a ser João Lopes de Carvalho e Gonçalo Espinosa passa a ser capitão. Depois de alguns meses em busca das tão desejadas ilhas das especiarias, Carvalho é destituído (16 de Setembro). Espinosa, ao comando da *Trinidad*, passa a ser o comandante da armada e Elcano passa a ser o capitão da nau *Victoria*.

A armada, constituída pelos dois navios, alcança finalmente as ilhas das especiarias, chegando a Tidore a 8 de Novembro de 1521. Com as embarcações carregadas de especiarias, a armada prepara-se para regressar, quando se descobre que a *Trinidad* não está em condições de viajar, pois precisa de reparações urgentes no casco.

A *Victoria* tem que regressar sozinha ao Reino de Castela, partindo a 21 de Dezembro, com 60 homens a bordo.

A viagem de regresso com Elcano ao comando da Vitória (21/12/1521 a 06/09/1522)

[Elcano] *veio a tornar-se o primeiro capitão a concluir a circum-navegação do Globo devido ao somatório de pelo menos sete acasos: [1] a 7 de Abril de 1520 a execução de Gaspar de Quesada, que se rebelara contra Magalhães; [2] por volta de 8 de Novembro do mesmo ano a deserção da San Antonio, que desfalcou de 55 homens a tripulação da armada; [3] a 27 de Abril de 1522, a morte de Magalhães em Mactán; [4] a 1 de Maio o massacre de Cebu, em que pereceu Duarte Barbosa, cunhado de Magalhães que à sua morte o substituiu; [5] no dia seguinte a eleição de João Lopes de Carvalho para capitão-mor; [6] a 16 de Setembro a destituição de Lopes de Carvalho, a sua substituição por Gómez de Espinoza e a escolha de Elcano para capitanear a Victoria; [7] e a 21 de Dezembro a constatação de que a nau capitânia, a Trinidad, antes comandada por Magalhães e em que viajava agora o capitão-mor Espinoza, não estava em condições de navegar, pelo que a Victoria teve de partir sozinha.* [Thomaz, p. 31]

Elcano percorreu 25.000 quilómetros até chegar a Sevilha. Era o hemisfério conhecido, mas na verdade de pouco lhe servia, já que os lugares onde podia atracar, fazer aguada, recolher mantimentos, eram todos controlados pela coroa portuguesa. Era terra conhecida mas terreno hostil: era preciso sobreviver sem ir a terra, sem pedir ajuda. Fizeram-no em Cabo Verde, e quase deitavam tudo a perder. Elcano soube largar alguns dos seus (12) na ilha de Santiago para salvar a maioria da sua tripulação. Elcano e os 21 sobreviventes a bordo da *Victoria* são de facto os primeiros a atravessar todos os meridianos do globo terrestre. Os 12 que entretanto regressaram de Cabo Verde completam um total de 33 que com Elcano deram a volta ao mundo, partindo e chegando ao mesmo ponto, Sanlúcar de Barrameda.



Figura 24 - A viagem de regresso com Elcano ao comando da Victoria (25.000 km).

Conclusão

O grande feito de Magalhães foi ter ligado o Atlântico ao Pacífico por uma passagem até então desconhecida e ter atravessado toda a imensidão daquele novo oceano, que já tinha sido avistado por Vasco de Balboa em 1513, mas cuja vastidão era então desconhecida. Ficaram a faltar os 22 graus de longitude que separam Malaca (que Magalhães atingiu ao serviço da coroa portuguesa) de Cebu (que ele atingiu ao serviço da coroa castelhana) para poder dizer-se que Magalhães deu de facto a volta ao mundo. Deixemos esse feito para Sebastião de Elcano e restantes 20 homens a bordo da nau Victoria.

O Tratado de Tordesilhas tinha separado o mundo em duas metades, uma para a coroa portuguesa e outra para a coroa castelhana, mas esta viagem deu um abraço ao planeta em dois tempos e a dois braços: um português a cruzar o hemisfério castelhano e um basco a atravessar a metade que cabia a Portugal.

Nota: Todas as imagens, à excepção de 4, 5, 7 e 10, foram obtidas através do programa Google Earth.

Bibliografia citada

BARROS, João de. *Décadas da Ásia: dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente*. Década III, Lisboa, Impressa per Iorge Rodriguez, 1563.

CADILHE, Gonçalo – *Nos passos de Magalhães: uma biografia itinerante*. 1ª ed. Lisboa: Clube do Autor, 2018.

IBÁÑEZ Cerda, José, ‘La muerte de Magallanes’, in *A Viagem de Magalhães e a questão das Molucas – Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975. Pp. 411-434.

CORREIA, Gaspar, *Lendas da Índia*, Livro Segundo, Tomo II - Parte II (1526). Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1861.

ETAYO Elizondo, Carlos, ‘Méritos de Fernão de Magalhães em su famoso viaje’, *Actas do VII Simpósio de História Marítima, Fernão de Magalhães e a sua viagem no Pacífico, antecedentes e consequentes*, Lisboa 2002, pp. 71-125.

GASPAR, Joaquim Alves – *O mapa de Fernão de Magalhães*. In: *A redondeza da Terra e outras histórias da ciência e da cartografia*. Coordenação Teresa Firmino e Alexandrina Carvalho. Lisboa. Público/Gradiva, 2019, pp. 60-62.

LAGOA, 4º Visconde de, *Fernão de Magalhães: a sua vida e a sua viagem*; com um estudo náutico do roteiro, pelo Almirante J. Freitas Ribeiro, prefácio do Dr. António Baião. Livro I e Livro II. Seara Nova. Lisboa. 1938.

LAGUARDA Trías, Rolando, ‘Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes’, *A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas - Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, Junta de Investigações Científicas do Ultramar. Lisboa. 1975. Pp. 135-178.

PIGAFETTA, Antonio, *Primer Viaje Alrededor del Globo*, Edicion de Benito Caetano, para la Fundación Civiliter, 2012.

<http://civiliter.es/wp-content/uploads/Antonio-Pigafetta-Primer-viaje-alrededor-del-Globo.fCiviliter.2pdf.pdf>

SANTOS, Carlos; SIMÕES, Carlota. *Astronomia Cantada n’Os Lusíadas*.

<https://sites.google.com/site/astronomiacantada/home/canto-v>

SILVA, Luciano Pereira da, *A Astronomia dos Lusíadas*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1915.

THOMAZ, Luís Filipe F. R., *O Drama de Magalhães e a Volta ao Mundo sem Querer*. Gradiva, Lisboa, 2019.

ZWEIG, Stefan. *Magalhães – o homem e o seu feito*. Assírio & Alvim, Porto Editora, 2017.

REGISTOS DA NATUREZA EXÓTICA NO RELATO DE ANTONIO PIGAFETTA

Teresa Nobre de Carvalho¹

Resumo

No seu relato da viagem de circum-navegação, António Pigafetta registou a singularidade dos povos e dos espaços que visitou. Para além das descrições das gentes e das paisagens, o italiano assentou as curiosidades e exotismos do mundo natural. Observador atento da natureza, aludiu a numerosas espécies vegetais e animais, algumas novas e outras pouco conhecidas no Ocidente. Na sua relação da travessia dos oceanos, o viajante para além de árvores, frutas e ervas, descreveu insectos, aves, peixes e mamíferos.

Nesta intervenção analisarei as referências de Antonio Pigafetta à natureza avistada no decurso da sua travessia dos oceanos. Darei particular ênfase ao mundo botânico. As espécies vegetais registadas sugerem que o italiano estava bem documentado. Partindo da análise de alguns textos então em circulação e que Pigafetta poderia ter consultado, procurarei identificar ecos das novidades coligidas pelo viajante em obras de História Natural posteriormente publicadas.

Palavras-chave: Antonio Pigafetta; Fernão de Magalhães; Viagem de Circum-navegação; Mundo natural exótico; circulação de saber.

Abstract

In his report of the voyage of circumnavigation, Antonio Pigafetta registered the singularity of people and spaces that he visited. Beyond that, the Italian also registered the curiosities and exoticism of the natural world. A keen observer of nature, he alluded to numerous animal and vegetable species, some new and others little known in the Occident. In his relation of the traversing of the oceans, the voyager went beyond the trees, fruits and herbs, describing insects, birds, fish and mammals.

In this intervention, I will analyze the references to nature made by Antonio Pigafetta during his traverse of the oceans. I will give particular emphasis to the botanical world. The vegetable species registered suggest that the Italian was well documented. Starting from the analysis of a few texts then in circulation and that Pigafetta might have consulted I will look to identify echoes of the news collected by the traveler in works of Natural History published afterwards.

Keywords: Antonio Pigafetta; Ferdinand Magellan; Voyage of Circumnavigation; Exotic natural world; circulation of knowledge.

¹ Investigadora integrada CHAM – Centro de Humanidades / FCSH – Universidade Nova de Lisboa tercarvalho@gmail.com. Bolseira da Fundação para a Ciência e Tecnologia (SFRH/BPD/119899/2016).

Antonio Pigafetta (1492-c.1531) nasceu no seio de uma família abastada de Vicenza e foi educado num ambiente de alguma sofisticação. Seu pai e tios, possuíam um cartório notarial na cidade. Familiar, por parte da mãe, de Francesco Chiericatti, o jovem viajou para Espanha no final de 1518, tendo chegado a Sevilha em Maio de 1519, cerca de três meses antes da partida da armada magalhânica.² Muito provavelmente terá aproveitado este compasso de espera na cidade andaluza para estabelecer contactos, actualizar leituras e reunir documentos relativos à natureza das Índias e do Novo Mundo. De igual modo, é possível que tenha inquirido viajantes e marinheiros recém desembarcados das suas travessias oceânicas. Os dados que estes lhe confiavam, constituiriam pistas a explorar num mundo que urgia observar e registar. Antonio Pigafetta integrou a tripulação da nau Trinidad como criado de Fernão de Magalhães. Não tendo uma tarefa específica foi-lhe atribuído um salário que para um homem da sua categoria social, se poderia considerar módico.³

A observação e registo da natureza do mundo seria uma das facetas do projecto que, em agosto de 1519, se preparava para abraçar. Mais do que nos graus de latitude, linhas de costa, localização de baixios, marés ou correntes oceânicas, o homem de Vicenza parecia interessado em recolher notícias sobre fenómenos meteorológicos; sobre regiões de ocorrência de bandos de aves marinhas, de cardumes de peixes voadores ou até sobre os mares onde se verificava o trânsito de grandes mamíferos marinhos.

Registando, em primeira mão, plantas, frutos, especiarias e animais, Pigafetta parece ter-se dedicado, desde a largada de Sanlúcar de Barrameda, a assinalar os elementos da natureza. A obra que publicou, para além da experiência que adquiriu ao longo da viagem, atesta uma cuidada cultura de base. Como inscreveu nos seus escritos, ao embarcar na frota de Fernão de Magalhães, Antonio Pigafetta tinha um objectivo bem claro: “legar o nome à posteridade.”⁴

Convém recordar que o relato que hoje se conhece não corresponde ao diário da viagem que empreendeu. Desde o momento do seu regresso a Sevilha até à publicação do relato, Pigafetta teve oportunidade de analisar novos documentos e fazer outras

² Em Dezembro de 1518, Francesco Chiericati foi designado representante da Santa Sé junto da corte espanhola. Antonio Pigafetta terá acompanhado o prelado até Sevilha com o intuito de integrar a tripulação da frota que ali estava a ser aparelhada. Talvez pela intervenção de Francesco Chiericati, o jovem tenha conseguido lugar, como *sobressalente* na nau capitânia. Sobre Pigafetta, ver: Andrea Canova (1999); Pigafetta (2007): ix-lvi ou Nunziatella Alessandrini (2019): 61-80.

³ Antonio Pigafetta tinha o salário de 1000 maravedis (mvds) mensais o que correspondia a um dos mais baixos vencimentos recebidos entre os tripulantes. Fernão de Magalhães teria um salário de 8000 mvds, o piloto-mor 4150 mvds, o piloto entre 2000 e 3000 mvds, o contramestre receberia 2000 mvds, o dispenseiro entre 1200 e 1800 mvds, o marinheiro 1200 mvds. Aparentemente, apenas os grumetes e os pagens receberiam um salário inferior ao de Antonio Pigafetta: 800 e 500 mvds respectivamente. Ver: Luigi Avonto (1992) e Nunziatella Alessandrini (2019): 61-80.

⁴ “E vindo ao meu conhecimento, tanto pela leitura de alguns livros como pelos informes de quantos entendidos privaram com o dito protonotário [Francesco Chiericatti, em Barcelona] as coisas grandes e espantosas do mar oceano, deliberei, com o consentimento de Sua Cesárea Majestade, e com o do sobre-dito Senhor, experimentar e ver essas coisas por forma a dar alguma satisfação a mim próprio e a legar o meu nome à posteridade.” *Fernão de Magalhães* (1938): 11-12. Ao longo do presente ensaio recorrerei amiúde a esta obra que passarei a referer da forma abreviada: *Fernão de Magalhães* (1938): pp.

leituras que sancionavam ou enriqueciam a sua extraordinária experiência transoceânica. O volume publicado constitui, assim, uma versão reescrita e cuidadosamente elaborada, das múltiplas anotações que, ao longo da travessia dos oceanos, foi tomando.⁵

Para além de textos de Marco Polo, Nicolo de Conti, Girolamo Santo Stefano, Girolamo Adorno, Francesco di Montalbodo, Ludovico de Varthema, Giovanni da Empoli ou Amerigo Vesputio, Pigafetta acedeu aos relatórios de agentes do rei de Portugal como os de Duarte Barbosa e Tomé Pires. Recorreu igualmente a publicações de carácter mais erudito. Para além da obra de Jean de Mandeville, *Voyage autour de la terre*, também a *Historia Natural* de Plínio, a *Geografia* de Ptolomeu ou o *Orbe Nuovo* de Pedro Martyr d'Angleria marcaram presença na sua mesa de trabalho.⁶

Após regressar a Espanha, e de ter entregue a Carlos V uma versão do seu diário, o italiano deslocou-se à corte de D. João III, assim como à corte da Regente de França.⁷ Estes nobres interlocutores atestam o elevado estatuto dos leitores a quem dirigiu a sua narrativa.

Mas a análise da narrativa de Pigafetta continua hoje a ser uma tarefa complexa. Ao aludir à ilha do Ferro (*Isla del Hierro*, a mais ocidental do arquipélago das Canárias), o viajante realçou um fenómeno extraordinário: a existência de uma árvore que, naquela ilha vulcânica, tinha fama de destilar água, única fonte do precioso líquido para as populações locais. A referência a esta árvore maravilhosa recorda o texto de Jean de Betten-court.⁸ Aparentemente, para sublinhar o misticismo do fenómeno descrito naquela ilha atlântica, o italiano assinalou a presença de neblinas naquela ilha.⁹ A existência de árvores fenomenais era, aliás, comum a outros relatos. Também Ibn Batuta, na sua peregrinação no Mali, ou Zurara, na região do Senegal, se referiram a prodígios naturais da flora africana que tinham uma invulgar capacidade de armazenar água.¹⁰

⁵ Sobre o modelo narrativo e as versões manuscritas do texto de Pigafetta, ver: Andrea Canova (1999): 32-35; Andrea Canova (2001): 1-34; Giovanni da Pozzo (2005) 426-450; Xavier de Castro (2007): 67-75; E. Vagnon (2010): 99-111 ou Nunziatella Alessandrini (2019): 61-80.

⁶ Provavelmente Pigafetta acedeu às leituras de Fernão de Magalhães. Sobre a provável livreria do navegador, ver: José Manuel Garcia (2007) ou Rui Manuel Loureiro (2019).

⁷ “Partindo de Sevilha fui a Valladolid, onde não oferecia a Sua Sagrada Majestade de D. Carlos, ouro ou prata, mas coisas muito apreciadas por semelhante Senhor. Dei-lhe, entre outras coisas, um livro escrito pela minha mão, de todas as coisas que, dia a dia sucederam na nossa viagem. Parti dali o melhor que pude, fui a Portugal e falei com o Rei Dom João acerca das coisas que vira. Passado por Espanha, fui a França e presenteei com algumas coisas do outro hemisfério a Senhora Regente, mãe do cristianíssimo rei Dom Francisco I. *Fernão de Magalhães* (1938): 215.

⁸ Jean de Béthencourt, *Historia de las Islas Canárias*, sec. XV. Sobre este “mito” que perdurou longamente na literatura europeia, ver: Peter Mason (2018).

⁹ Convém salientar que a armada magalhânica apenas desembarcou em Tenerife pelo que a alusão a esta árvore deverá ser tomada, não como uma observação directa, mas como uma referência a uma leitura ou a um rumor. Ao longo do seu relato, as neblinas que surgiram sobre as ilhas eram sinal da ocorrência de prodígios da natureza. Como referiu ao chegar às Molucas, o cravo de Tidore devia a sua extraordinária qualidade às neblinas que diariamente desciam sobre a ilha e cobriam as árvores.

¹⁰ Provavelmente exemplares de monumentais embondeiros africanos – árvores do género *Adansonia*.

I. Descrever a novidade

Até chegar à linha equinocial, a frota foi surpreendida por 60 dias de copiosa chuva. A chuva e as tempestades que Pigafetta presenciou revelaram-lhe que, “contrariamente ao que opinam os antigos e algumas pessoas que por ali têm passado com frequência,” a região não era seca e tórrida.¹¹

Na travessia do Atlântico, apesar das intempéries e das observações de fenómenos extraordinários – fogo de Santelmo¹² – os registos de Pigafetta limitaram-se à peculiaridade de algumas aves marinhas,¹³ cardumes de peixes voadores¹⁴ e de tubarões.¹⁵ Em relação a estes últimos acrescentou que apenas os mais pequenos pareciam ter valor alimentar.¹⁶

A 13 de dezembro, a armada desembarcou na *Baía de Santa Lúcia* (Rio de Janeiro) para abastecer de água, víveres e lenha. Pigafetta quis deixar claro na sua narrativa, esta passagem pelas terras do Rei de Portugal.¹⁷ A referência à extraordinária fertilidade desta terra parece ressoar dos relatos de outros viajantes que haviam descrito o Novo Mundo.

Pigafetta começou por referir plantas e animais que considerou serem úteis no abastecimento da armada. Pougando o leitor à descrição de uma lista de legumes e vegetais americanos que este possivelmente não reconheceria, limitou as suas observações a frutos já descritos anteriormente e, como tal, familiares ao seu público.

“conseguimos ali farto abastecimento de galinhas, diversidade de frutos chamados *batatas e pinhas doces* – a fruta melhor que existe e carne de *anta* – que é como vaca, *cana de açúcar* e uma infinidade de coisas que não explico para não me alongar.”¹⁸

¹¹ *Fernão de Magalhães* (1938): 18

¹² “...numa noite escuríssima em que, devido ao mau tempo surgiu no topo do mastro grande, como o esplendor de uma tocha ardente, e ali ficou ...para conforto de todos nós que chorávamos. Quando esta bendita luz estava prestes a sumir-se foi tão grande o brilho projectado em nossos olhos que durante um quarto de hora permanecemos cegos implorando misericórdia e profundamente comovidos de ser chegada a morte. Súbito, o mar acalmou-se.” *Fernão de Magalhães* (1938): 19. Este fenómeno foi observado em diversos momentos da viagem. Considerado uma bênção pelos marinheiros, atribuíu-se a este fenómeno a protecção de Santelmo, Santa Clara e São Nicolau.

¹³ “Vi muitas espécies de aves; umas desprovidas de cloaca, noutras as fêmeas põem os ovos sobre o dorso dos machos, onde são chocados. Esta última espécie não tem pés e vive perpetuamente no mar. Outras alimentam-se exclusivamente das próprias dejeções; com frequência vi a ave em questão, denominada *cagasela* perseguir outras até que elas expelissem o excremento que, logo, a *cagasela* apanhava no ar.” *Fernão de Magalhães* (1938): 19.

¹⁴ “Também admirei muitos peixes voadores e tamanha profusão de determinadas espécies piscatórias, que agrupadas semelhavam uma ilha.” *Fernão de Magalhães* (1938): 20.

¹⁵ “junto às amuradas das naus, *rondavam* peixes de grandes dimensões, chamados tubarões. Têm dentes terríveis e devoram qualquer pessoa que encontrem no mar. Apanhámos muitos com anzóis de ferro, mas só os pequenos servem para comer, e mesmo estes, pouco valem.” *Fernão de Magalhães* (1938): 19

¹⁶ Ao longo do texto, Pigafetta apresentou descrições algo incipientes de plantas e de animais. Face à falta de detalhes descritivos, a identificação precisa das espécies observadas não pode ser assegurada. No entanto, associando a localização da ocorrência das espécies assinaladas às características morfológicas ou de comportamento evidenciados, é possível sugerir a designação de algumas espécies. Convém, assim, salientar que esta identificação será sempre hipotética. Em muitos casos segui a identificação proposta por Xavier de Castro *et al* (2007).

¹⁷ “A opulentíssima terra de Verzin, maior que a Espanha, França e a Itália em conjunto, é pertença do Rei de Portugal.” *Fernão de Magalhães* (1938): 22.

¹⁸ *Fernão de Magalhães* (1938): 22.

Da *batata*¹⁹ – provavelmente *batata-doce* – que, segundo Pedro Martyr, se parecia com os nabos da Normandia, Colombo teria levado alguns tubérculos a Isabel a Católica (1451-1504), como prova do *achamento* da América e para que se pudesse tentar a sua produção em terras andaluzas.²⁰ Os portugueses, que a encontraram no Brasil, introduziram-na nos Açores na década de 1530. A difusão da *batata-doce* na Europa só se vulgarizou na segunda metade do século XVI pelo que, nesta altura, a batata-doce ainda seria pouco conhecida.²¹

O *ananás*²², havia sido referido pela primeira vez numa carta de Miguel de Cuneo – italiano embarcado na 2ª viagem de Colombo à América Central e que, em 1495 a descrevera a um amigo.²³ O fruto foi muito apreciado no Novo Mundo por todos quantos ali desembarcaram e o provaram. Pedro Martyr, fez referência ao único exemplar que suportou a travessia atlântica e ao qual D. Fernando (1452-1516) teria concedido “a palma”.²⁴ No momento em que se lhe referiu, o ananás seria, para a maioria dos seus leitores europeus, uma fruta nunca vista.²⁵

A *cana sacarina*²⁶ era fonte de uma preciosidade: o açúcar. Aparentemente a cana foi introduzida no Brasil em 1502-1503 a partir de plantas vindas da Madeira. A cultura ter-se-ia perdido e a sua re-introdução foi efectuada na década de 1530 em São Vicente por ordem de Martim Afonso de Sousa (1490-1564), o primeiro donatário daquela Capitania.

A alusão à carne de *anta*²⁷ – “que é como a de vaca” – e às galinhas sugere um interesse alimentar comum a europeus e indígenas. No Brasil importa ainda salientar a referência a outros animais – como papagaios²⁸ e macacos²⁹ – que mais tarde, enriquece-

¹⁹ *Ipomoea batatas* L.

²⁰ Pedro Martyr d'Angleria (1457-1526) foi um Humanista de Milão que serviu na corte dos Reis Católicos. As cartas e panfletos que enviou a príncipes, bispos e eruditos, relatando o encontro da frota colombina com um Novo Mundo difundiram o feito de Colombo por toda a Europa. Em 1530 publicou, em Alcalá de Henares, *De Orbe Novo*, obra, amplamente traduzida e divulgada, na qual descreveu os povos e o mundo natural americano. Para a descrição da batata, ver: Martyr de Angleria (1989):150. Sobre Pedro Martyr, ver, entre outros: A. Gerbi (1985): 50-75.

²¹ B. Laufer (1929): 239-251; Laufer (1938) e Mendes Ferrão (2015).

²² *Ananas comosus*.

²³ Miguel de Cuneo (c.1448-1503) nasceu no seio de uma família de homens de negócios, políticos, diplomatas e proprietários da região de Savona. Na carta que dirigiu ao seu amigo Girolamo Aimari a 15 de Outubro de 1495 descreveu muitas das plantas e animais que, ao desembarcar nas ilhas da América Central, despertaram a sua atenção. Para uma versão castelhana desta carta, ver: Juan Gil e Consuelo Varela (1984): 235-260. Sobre Miguel de Cuneo, ver: A. Gerbi (1985): 31-53 ou G. Airalde e Luciano Formisano (1996).

²⁴ “Otra fruta dice el invictísimo (*sic*) Rey Fernando que ha comido, traída de aquellas tierras, que tiene muchas escamas, y en la vista, forma y color se asemeja a las piñas de los pinos, [...] El mismo Rey le concede la palma.” Pedro Martyr de Angleria (1989):150.

²⁵ Por ser um fruto muito sensível ao transporte, apodrecia durante as travessias atlânticas. Nesta altura o ananás apenas chegava à Europa em conserva de calda de açúcar.

²⁶ *Saccharum* sp.

²⁷ Provavelmente *Tapirus terrestris*.

²⁸ Estas aves eram muito apreciadas pela sua habilidade em falar e pelo colorido das suas penas

²⁹ Provavelmente Mico-leão-dourado – *Leontopithecus rosalia* L.



Figura 1. No Brasil, Pigafetta referiu-se ao ananás como “a fruta melhor que existe” Oviedo, *Historia General de las Indias*, Sevilha, 1535; (cortesia BNP: RES 4058)

ceram as *menageries* e jardins privados de aristocratas europeus. Estas espécies exóticas vieram a alcançar muita procura e elevado valor comercial.³⁰

Ainda com valor comercial há a realçar a referência ao *pau-Brasil*, árvore da qual se extraía o pigmento vermelho muito procurado e valorizado pelos grandes centros tecelões de Rouen ou Antuérpia.³¹ Com a descoberta do *pau-brasil*, o uso do corante extraído da espécie asiática decaiu. Mais tarde, foi ultrapassado pela vulgarização da cochonilha proveniente do Novo Mundo.

Pigafetta aludiu ainda aos *pecaris*³² e a algumas aves pernaltas - *colhereiros de espátula rosada* - muito admiradas pela sua graciosidade e beleza das suas penas.³³

³⁰ “Possuem grande quantidade de papagaios, que permutam connosco à razão de dez por um espelho, também têm gatos símios, de cor amarela, parecidos com leões e muito lindos.” *Fernão de Magalhães* (1938): 26.

³¹ “Ofertaram-nos muita madeira de *verzím*, a qual provém de umas árvores que, pela sua extraordinária profusão deram o nome àquelas terras.” *Fernão de Magalhães* (1938): 26. Provavelmente *Cesalpinia echinata* / *Paubrasilia echinata*.

³² “Os suínos indígenas apresentam a característica de terem o umbigo nas costas.” *Fernão de Magalhães* (1938): 26. Provavelmente exemplares do Género *Pecari* que é frequente na região da América Central.

³³ “Também ali existem aves grandes, desprovidas de língua, cujos bicos lembram colheres.” *Fernão de Magalhães* (1938): 26. Provavelmente o colhereiro americano, *Platalea ajaja* L.

Foi nas terras do Brasil que Antonio Pigafetta relevou as trocas de aves, peixes e outros produtos alimentares por utensílios de trabalho, espelhos e bugigangas.³⁴ É interessante salientar um detalhe apontado por Pigafetta: por uma carta de jogar – deram-lhe cinco galinhas – e acrescentou: “e pensam que me intrujaram!”³⁵ É muito curioso verificar o valor dado pelos nativos à carta de jogar.³⁶ Para além do interesse pelo cartão colorido trazido pelos nautas, era também a curiosidade dos ameríndios pelos viajantes que parecia estar em causa. Não era apenas o europeu que descrevia o índio. Este, também o analisava, apreciava e ajuizava.

Mas a alusão a este episódio merece reflexão já que a referência ao *Rei de Ouros* se poderá revestir de outro significado e apontar, por exemplo, para o iminente desmoro-namento da ordem a bordo. Note-se que os distúrbios entre a tripulação e Magalhães tiveram lugar por estas paragens.³⁷ Estaria Pigafetta a dar nota destas perturbações sem se referir aos detalhes?

Antes de deixar o Brasil, Pigafetta incluiu ainda um curto vocabulário que poderia ser útil em futuras trocas comerciais. Não deixa de ser notório que as palavras elencadas eram, sobretudo, designações de utensílios trazidos da Europa. Estes poderiam ser utilizados, em viagens subsequentes, na aquisição de produtos locais.³⁸

Depois de um encontro fortuito com populações nativas e, passado o Rio da Prata, no qual referiu sete pequenas ilhas ricas em pedras preciosas, Pigafetta descreveu, mais a Sul, a impressionante população de *pinguins*³⁹ e *lobos marinhos*⁴⁰.

A descrição de Pigafetta recorda outros relatos.

No *Roteiro de Vasco da Gama*, pode ler-se: “E em este ilhéu [*Seal Island/Mossel Bay*] há muitos lobos-marinhos, e deles são tão grandes como ursos muito grandes, e

³⁴ Segundo Pigafetta, conseguiam-se 5 ou 6 galinhas em troca de um anzol, uma faca ou uma carta de jogar; 2 gansos em troca de um pente; peixe para 10 pessoas, em troca de um espelho ou de uma tesoura; um cesto de batatas por um guiso e 10 papagaios por um espelho. *Fernão de Magalhães* (1938): 26.

³⁵ *Fernão de Magalhães* (1938): 26.

³⁶ No manuscrito ambrosiano a carta é identificada como um *Rei de Ouros*.

³⁷ Por esta altura, Antonio Salomon foi condenado e executado; Duarte Barbosa foi castigado e Álvaro Mesquita substituiu Antonio de Coca no comando da *San Antonio*.

³⁸ *Fernão de Magalhães* (1938): 26. Ao longo da sua obra, Pigafetta registou 4 diferentes vocabulários: do Brasil, Patagónia, Filipinas e Indonésia. Para uma análise dos termos recolhidos, ver: G.R. Cardona (1976): 32-33 e Andrea Canova (2001): 1-34.

³⁹ “Prosseguindo na mesma rota em direcção ao polo antártico, e costeando sempre, fomos ancorar junto a duas ilhas que encontrámos cheias de gansos e lobos marinhos. Não é possível descrever a abundância de tais gansos, basta dizer que com eles carregámos cinco batéis no espaço de uma hora. São de cor negra, e a disposição das penas é perfeitamente uniforme tanto nas asas como no resto do corpo. Não voam; alimentam-se de peixe e estavam por tal forma gordos que se tornou desnecessário depená-los; foram esfolados. Os bicos parecem-se com os dos corvos.” *Fernão de Magalhães* (1938): 31. Provavelmente Pigafetta descrevia exemplares de *Pinguim-de-Magalhães*, *Spheniscus magellanicus*.

⁴⁰ “Os lobos marinhos apresentam cores variadas e igualam um bezerro em tamanho. Semelhante à do bezerro têm também a cabeça, as orelhas são pequenas e redondas, os dentes grandes. Não possuem pernas, mas apenas pés que partem directamente do corpo e fazem lembrar as nossas mãos por estarem providos de pequenas unhas nos dedos. Estes últimos estão ligados entre si pelo mesmo género de peles que têm os gansos. Alimentam-se de peixe e só podem nadar; seriam perigosíssimos se lhes fosse dado correr.” *Fernão de Magalhães* (1938): 31. Provavelmente exemplares de *Leão-marinho-da-Patagónia*, *Otaria flavescens*.

são muito temerosos e têm muito grandes dentes.” [...] “E neste ilhéu há umas aves que são tamanhas como patos, e não voam porque não têm penas nas asas, e chamam-lhes “*fortilicaio*” e matámos deles quantos quisemos, as quais aves zurram como asnos.”⁴¹

A *passagem da frota* magalhânica, as populações de pinguins deveriam ser numerosas. A semelhança com outras populações deste tipo de aves avistadas sensivelmente à mesma latitude na região do Cabo das Agulhas poderá ter motivado Pigafetta a registar de forma tão similar a presença destes animais. Na leitura do mundo uno que Pigafetta testemunhava, a analogia entre os continentes de cada lado do Atlântico era visível também, através da *similitude* das suas populações animais. A unidade da natureza parecia estar patente em todas as suas manifestações. Para além dos animais, também os fenómenos atmosféricos se repetiam: fogos de Santelmo, São Nicolau e Santa Clara iluminaram os céus de todos os oceanos navegados.

Foi com grande espanto que, um pouco mais a Sul, Pigafetta descreveu os gigantes da Patagónia. Os patagões vestiam-se de peles muito macias de animais semelhantes a camelos – os *lamas*⁴² – e alimentavam-se da farinha feita a partir das raízes de uma erva, provavelmente a mandioca⁴³. Foi durante a estadia na Baía de São Julião que Pigafetta se referiu às *avestruzes*⁴⁴, raposas⁴⁵, lebres e outros animais da região que poderiam ter interesse para aproveitamento dos seus ovos, penas ou pelo.⁴⁶

Também nesta região, os nautas estabeleceram trocas comerciais: animais por guizos, espelhos, roupa ou bonés, dando conta do interesse dos nativos pelos objectos que levavam. O léxico aqui assentado ultrapassou largamente a meia dúzia de vocábulos registados no Brasil. A presença de um nativo a bordo parece ter facilitado este mais amplo registo de termos. Da quase centena de palavras elencadas, apesar da presença de algumas relativas a animais – avestruz, ganso, peixe, cão, lobo, papagaio ou mexilhão, não se encontra qualquer designação relativa ao mundo vegetal.

Durante a travessia do Estreito, os rigores do clima e as dificuldades da navegação parecem ter distraído o viajante da observação da natureza. Para além de algumas baleias que estariam a transitar na região, Pigafetta apenas se referiu a lobos marinhos e a pássaros muito grandes – provavelmente pinguins de penacho amarelo ou pinguim real. A única planta evidenciada foi um *Appio*, uma espécie de aipo que foi o único alimento

⁴¹ *Roteiro da Viagem de Vasco da Gama* (1987):28. Apesar de a referência não obrigar a que Pigafetta conhecesse este relato em particular, será importante salientar que Fernão de Magalhães já cruzara a região Sul africana pelo que, ele próprio poderia ter testemunhado a presença destes animais em semelhantes latitudes do outro lado do Atlântico Sul.

⁴² “Os animais que produzem estas peles abundam na região e têm a cabeça e orelhas das dimensões das de uma mula, o pescoço e o corpo são como os de um camelo, as pernas semelhantes as do veado, e o rabo parece-se com o de um cavalo, à maneira do qual eles relinham.” *Fernão de Magalhães* (1938): 37. Provavelmente trata-se de *Lama guanicoe* Miller, um animal vulgar na Patagónia.

⁴³ Segundo Pigafetta, os nativos alimentavam-se de uma farinha que designavam “capac”. É difícil precisar de que produto se tratava. Provavelmente seria farinha de uma variedade de *Manihot esculenta* Crantz

⁴⁴ Ao ver as emas – *Rhea americana* L. – Pigafetta recordou-se das avestruzes, aves corredoras de origem africana muito apreciadas pelas suas penas e extraordinários ovos.

⁴⁵ É difícil identificar com precisão a espécie desta raposa da Patagónia.

⁴⁶ “Também vimos incensos, avestruzes, raposas, pardais e coelhos, estes muito mais pequenos do que os nossos.” *Fernão de Magalhães* (1938): 51.

que - fresco ou conservado em vinagre - os mareantes consumiram.⁴⁷ Esta prolongada passagem do Estreito recorda o episódio Bíblico no qual Moisés conduziu o seu povo, ao longo de 40 anos, desde o Egito até à *Terra Prometida*. Durante esta penosa travessia de um deserto que parecia nunca acabar, o povo alimentou-se apenas de um misterioso *pão* vindo do céu. Também a passagem do Estreito durou perto de 40 dias. Talvez, para Pigafetta, este *appio* que lhes foi concedido naquela passagem lhe recordasse o episódio das Escrituras. Foi graças a esta erva que os marinheiros suportaram a fome, a doença e a dureza daquela travessia.⁴⁸

II. Outros mares, outras terras: uma natureza sempre nova

Ao chegar ao imenso Mar do Sul – designação atribuída àquele oceano por Vicente de Balboa – Pigafetta descreveu um impactante episódio do qual, os protagonistas eram cardumes de peixes voadores.⁴⁹ A espécie avistada à entrada do Pacífico, provavelmente diferente da anteriormente descrita, parecia justificar a narração deste acontecimento.⁵⁰

A travessia oceânica que se prolongou por mais de 3 meses sem paragem para aguada e abastecimento de lenha ou alimentos frescos desanimou os mareantes. Sem avistar terras novas, Pigafetta fixou o seu olhar no firmamento para assinalar a raridade das estrelas dos céus antárticos. Notando a falta da estrela Polar, assinalou a constelação austral que guiava os pilotos.⁵¹ À passagem pelas ilhas dos Ladrões - ilhas Marianas –o

⁴⁷ «O aipo que é uma erva doce, se bem que também o haja amargo, abunda em redor das fontes. À falta de outro alimento, comemo-lo durante muitos dias.” *Fernão de Magalhães* (1938): 63. Ginês de Mafra também se referiu a esta espécie vegetal. Provavelmente seria *Apium australe* Thouars, uma espécie abundante no Estreito e que os mareantes consumiram em fresco ou em conserva de vinagre. Para alguns estudiosos, o elevado teor desta erva em Vitamina C poderá ter permitido que tantos dos marinheiros e tripulantes sobrevivessem à travessia do Oceano Pacífico. Cunningham, que percorreu o estreito no século XIX, salientou ali a abundância de *Apium graveolens*. Robert Oliver Cunningham (1871): 118-119.

⁴⁸ Note-se que, com a deserção da *San Antonio*, as reservas alimentares da frota ficaram substancialmente reduzidas.

⁴⁹ O simbolismo que, nesta época, os europeus atribuíam aos peixes voadores era relativamente consensual. Animal aparentemente insatisfeito com a sua condição de mero nadador, o peixe voador simbolizava a *ambição* daqueles que para além de *nadar*, queriam também voar, tal como os que, navegando sempre para Ocidente, pretendiam alcançar as cobiçadas ilhas da Especiaria.

⁵⁰ «Naquele mar oceano pode presenciar-se uma interessante caçada a três variedades de peixe, com o comprimento de uma braça ou mais, que são denominadas: albacoras, bonitos e douradas. Estas espécies perseguem um peixe voador, chamado *colondrini* que excede um palmo de longura e é excelente para comer. Quando qualquer das variedades acima referidas encontra um *colondrini* este salta imediatamente fora de água e voa enquanto as asas se conservarem molhadas, ou seja maior distância do que a percorrida por um disparo de balista. Enquanto dura o voo, os inimigos perseguem a presa sob as águas, orientados pela sombra do voador que, ao cair, é logo apanhado e comido. Este espectáculo é realmente digno de ser presenciado.” *Fernão de Magalhães* (1938): 63.

⁵¹ «O polo antártico não é tão estrelado como o ártico; contudo vê-se ali tamanha profusão de estrelas pequenas e em tão compacto aglomerado, que parecem duas nuvens [*Nuvens de Magalhães*]. Apresentam-se algo foscas e com intervalos diminutos. Ao centro sobressaem duas estrelas grandes que representam o polo Sul e são de reduzido brilho e mobilidade.” *Fernão de Magalhães* (1938): 71.

italiano referiu do consumo local de peixe, cocos⁵², batatas⁵³, figos⁵⁴ e cana de açúcar.⁵⁵ Aludiu ainda ao óleo de coco e de gergelim⁵⁶ (sésamo) usado pelos nativos para untar o corpo e os cabelos.

Tal como acontecera na região do Brasil, Pigafetta referia-se a produtos que, na Europa, eram considerados raros e a respeito dos quais, a maioria dos leitores apenas conheceria pelas suas leituras.

A chegada ao arquipélago das Filipinas trouxe ao relato de Pigafetta uma surpreendente diversidade de produtos naturais. Apesar dos episódios dramáticos ali ocorridos, e que condicionaram o rumo da expedição, a narrativa encheu-se de cores, aromas, sabores e texturas conferidos pelos produtos locais.

De Cebu, Pigafetta recolheu e registou um vocabulário diversificado.⁵⁷ Ali abundavam arroz, milho miúdo, gengibre, bananas, laranjas, limões, canas doces, batatas, mel, cocos, jacas, vinho de palma, ouro e carnes de diversas qualidades. Produtos que tanto podiam servir para reabastecer naus em viagem como para usar como moeda de troca.

⁵² A designação de “coco” aos frutos de *Cocus nucifera* surgiu na relação da primeira viagem de Vasco da Gama, assim como nos relatos então impressos de Nicoló de Conti e de Ludovico de Varthema e nos manuscritos de Duarte Barbosa, ou Tomé Pires. Sobre os cocos escreveu: “Os cocos são os frutos das palmeiras. [...] As palmeiras dão um fruto – *coco* – que tem aproximadamente as dimensões da cabeça humana. O invólucro exterior é verde e tem a espessura de dois dedos; produz certos filamentos que os indígenas utilizam na fabricação de cordas com que amarram as embarcações. Sob o invólucro há uma casca dura e mais espessa que as das nozes, a qual, depois de queimada produz um pó que os aborígenes utilizam. Debaixo da citada casca está a medula, branca, da grossura de um dedo, e de paladar semelhante ao das amêndoas. Os indígenas utilizam-na à laia de pão, comendo-a fresca com a carne e com o peixe. Era fácil secá-la e transformá-la em pão. O interior da medula esta repleta de água adocicada, que constitui excelente refresco. Se a deixarem em repouso, congela e adquire o aspecto duma maçã. Putrefacta juntamente com a medula, proporciona um óleo que substitui o azeite. Depois de cozida transmuta-se numa substância gordurosa que dá ideia de manteiga. Também conseguimos fabricar leite ralando a medula, adicionando-lhe a própria água e filtrando depois tudo através de um pano. O leite que obtivemos por este sistema era semelhante ao de cabra. As palmeiras em questão parecem-se com as que produzem tâmaras mas têm espiques menos nodosos se bem que não sejam lisos. Duas árvores bastam à manutenção de uma família de dez pessoas desde que a extração do respectivo vinho se faça alternadamente semana a semana. Cada palmeira vive cem anos.” *Fernão de Magalhães* (1938): 76. A similitude do relato de Pigafetta com outros textos então em circulação foi sublinhada por L.T. Sanz (1975): 279-409 e Andrea Canova (2001): 1-34.

⁵³ Pigafetta não dá qualquer descrição pelo que se torna difícil saber se se referirá a inhame (*Dioscorea* sp.) ou batata doce (*Ipomoea batatas* sp.). Espécie de origem andina poderá, desde cedo, ter sido levada para o arquipélago do Pacífico.

⁵⁴ A banana teria já sido introduzida por Colombo no Novo Mundo havendo notícias da sua transferência das Canárias para o Haiti. Seria conhecida de alguns europeus já que havia na orla do Mediterrâneo e na costa ocidental africana. Pigafetta referir-se-ia à banana? Ou à banana-pão? Estudos recentes revelam que a banana foi, desde tempos remotos produzida e consumida em várias ilhas da Indonésia. O viajante poderia, afinal, estar perante uma variedade local que, no entanto, não estranhou. Nicoló de Conti aludiu à banana durante o seu périplo pela Índia; Duarte Barbosa deteve-se a descrevê-la na região de Mombaça e Ludovico de Varthema descreveu as que observou em Calicute.

⁵⁵ “Alimentam-se de cocos, batatas, aves, figos com um palmo de comprimento, cana sacarina, peixes voadores e outras coisas.” *Fernão de Magalhães* (1938):75.

⁵⁶ Provavelmente um óleo extraído por prensagem da semente de *Sesamum indicum* L.

⁵⁷ Para uma análise desta lista, ver Andrea Canova (1999): 249-257.

Em Kipit, ilha rica em arroz, gengibre, porcos, cabras, galinhas e ouro, Pigafetta foi recebido pelo rei. A convite do soberano, teve a oportunidade de visitar terra e de provar as iguarias da região. Com algum espanto, descreveu a preparação do arroz.⁵⁸

Em Palawan destacou a presença de galos maiores do que os europeus e apreciou os seus combates.⁵⁹ Aludiu ainda à aguardente de arroz que assegurou ser mais forte que o vinho de palma.⁶⁰

No Bornéu ofereceram aos nautas vinho de arroz, que deixou muitos dos marinheiros embriagados.⁶¹ Nesta ilha, Pigafetta descreveu o hábito de mastigar o betle e destacou o valor deste masticatório no estabelecimento das relações diplomáticas.⁶²

Antes de abandonar a ilha, Pigafetta aludiu às suas riquezas naturais, em especial à cânfora⁶³, canela, mirabolanos, gengibre, laranjas, limões, jacas, melões, pepinos, cebolas, vacas, búfalos, porcos, cabras, galinhas gansos, veados, gazelas, elefantes, cavalos e muitas outras coisas.

Numa das pequenas ilhas do Mar das Celebes, Pigafetta presenciou espécies animais nunca antes descritas: o babirussa, o crocodrilo marinho, as ostras gigantes, o peixe cofre cornudo e o insecto folha.⁶⁴

⁵⁸ “Comem arroz como se fosse pão e cozinham-no pela forma seguinte: primeiramente forram com uma grande folha o interior de um jarro de barro, como os nossos. Deitam depois a água e o arroz, cobrem o jarro e deixam ferver até que o arroz esteja duro como pão. Em seguida tiram-no aos bocados. O arroz é assim cozinhado em todas aquelas paragens.” *Fernão de Magalhães* (1938): 118.

⁵⁹ “Possuem grandes galos domésticos que lhes inspiram grande veneração, o que os inibe de os utilizarem para alimento. Por vezes fazem-nos lutar e cada um aposta no respectivo galo; o prémio cabe ao proprietário do galo vencedor.” *Fernão de Magalhães* (1938): 122. Estas lutas de galos já tinham sido descritas, nomeadamente, por Marco Polo e Nicolo de Conti.

⁶⁰ “Do arroz destilam um vinho que é melhor e mais forte do que o extraído da palmeira.” *Fernão de Magalhães* (1938): 122.

⁶¹ “O vinho de arroz é límpido como água, mas tão forte que intoxicou muitos dos nossos homens.” *Fernão de Magalhães* (1938): 124.

⁶² O uso deste masticatório, tão usual no Oriente, foi descrito por muitos viajantes, cronistas, boticários e médicos ocidentais. Sobre este produto ver: Rui Manuel Loureiro, (2006): 49-63.

⁶³ “Nesta ilha nasce a cânfora [*Cinnamomum camphora*], espécie de bálsamo que brota entre a árvore e a casca, em gotas diminutas como farelos. Chamam-lhe *capor* e se estiver destapada transforma-se gradualmente em nada.” *Fernão de Magalhães* (1938): 133.

⁶⁴ “Nesta ilha há porcos selvagens. Com o batel apanhámos um, que ia nadando de uma ilha para outra, cuja cabeça tinha dois palmos e meio de comprimento e os dentes grandes. Também se encontram ali, tanto na terra como no mar, grandes crocodilos, ostras e mariscos de diversas espécies. Entre os últimos achámos dois cuja carne pesava respectivamente vinte e seis e quarenta e quatro libras. Apanhámos um peixe pequeno que tinha a cabeça como a de um porco, com dois cornos, o corpo inteiro era de um só osso, e tinha como que uma sela sobre o dorso. Também ali há árvores cujas folhas, quando caem, estão vivas e andam. Estas folhas são nem mais nem menos do que como as da amoreira mas menos compridas. Junto à nervura, que é curta e pontiaguda, têm, de um e outro lado, dois pés. Não têm sangue e fogem se as sacudirmos. Conservei uma numa caixa. Ao abri-la, a folha andava à roda em torno da caixa. Suponho que vivem apenas do ar.” *Fernão de Magalhães* (1938): 134. Provavelmente o italiano referia-se ao babirussa, aos crocodilos do mar, ao peixe cornudo (*Lactoria cornuta*), a dois exemplares de *Tridacna gigas* e a uma espécie de insecto do Género *Phyllium*.



Figura 2. Em Mindanau A. Pigafetta observou a forma de retirar a canela
 “A árvore que produz esta canela tem a altura de três ou quatro cúbitos [..]

A casca é a canela; colhe-se duas vezes por ano.”

Cristóvão da Costa, *Tractado de las Drogas*, Burgos, 1578 (cortesia BNP: RES 4055P)

Foi na ilha de Mindanau que Pigafetta encontrou a melhor canela.⁶⁵ Iluminados pelos fogos de Santelmo, São Nicolau e Santa Clara e guiados pela perícia e saber de dois pilotos locais, a expedição prosseguiu a sua rota.

A proliferação de novidades reveladas pela natureza parecia preparar o leitor para a grande novidade que se aproximava: a iminente chegada às ilhas Molucas.⁶⁶

III. Finalmente as ilhas Molucas...e o cravo

Nesta fase do texto, ao descrever o desembarque em Tidore, o testemunho de Pigafetta deveria ser, aos olhos dos seus leitores, tão verosímil como credível. Todo o trabalho narrativo, toda a experiência testemunhada, todos os povos e culturas até então descritos deveriam ser suficientemente plausíveis para que o leitor confiasse no que se preparava para testemunhar. O italiano era, afinal, o primeiro europeu a aterrar em Tidore nave-

⁶⁵ «A árvore que produz esta canela [Género *Cinnamomum*] tem a altura de três ou quatro cúbitos, a grossura dos dedos de uma mão, e apenas três ou quatro ramos cuja folha é como a do louro. A casca é a canela; colhe-se duas vezes por ano. Quando estão verdes, o tronco e as folhas são tão fortes como a canela. Chamam-lhe “caiu mana”, “Caiu” quer dizer madeira e “mana” doce, isto é: madeira doce.” *Fernão de Magalhães* (1938): 137.

⁶⁶ “O piloto que nos restava disse-nos que aquelas quatro eram as ilhas de Maluco. Demos graças a Deus, e, em sinal de regozijo, descarregámos toda a nossa artilharia. Não era para admirar que estivéssemos tão alegres, visto serem decorridos vinte e sete meses menos dois dias desde que procurávamos Maluco.” *Fernão de Magalhães* (1938): 141.

gando para Ocidente. Como referiu Pigafetta, estas eram as únicas ilhas onde nascia a planta do cravo.⁶⁷ Procurando transmitir aos seus leitores o impacto da primeira descrição do cravo realizada por uma testemunha de vista que chegou às Molucas navegando para Ocidente, escreveu:

“Naquele mesmo dia fui a terra ver como nasce o cravo.”⁶⁸

Contrariamente a outras ocasiões, em que fizera questão de assinalar que desembarcara ao lado de Magalhães, o Capitão que tanto admirava, naquele dia, volvidos mais de seis meses sobre a sua morte, o italiano testemunhou aos seus leitores que a responsabilidade e propriedade desta primeira descrição *ao vivo* lhe pertenciam.

Passados alguns dias, já com os porões carregados de cravo, Pigafetta, recordou o objectivo desta expedição.

“Na segunda feira [o rei] mandou-nos setecentos e noventa e um cathils de cravo, sem contar a tara. Consiste esta em receber as especiarias por menos do seu peso, visto elas secarem todos os dias. Por serem os primeiros cravos que metíamos nos navios, descarregámos muitas bombardas.”⁶⁹

E descreveu assim a árvore do cravo:

“A respectiva árvore é alta e tem a grossura aproximada de um homem. No meio, os ramos estendem-se com bastante largura, mas terminam em cume; as folhas são como as do loureiro, a casca tem a cor de azeitona.⁷⁰ O cravo nasce em cima dos ramos mais pequenos, em aglomerados de dez ou vinte. Estas arvores tem sempre mais cravo de um lado do que do outro, segundo as estações.⁷¹ O cravo é branco ao nascer, vermelho na maturação e preto quando seco.

⁶⁷ O cravo – *Zyzygium aromaticum* – objecto desta expedição, era uma das especiarias mais valiosas. Pelas suas qualidades antissépticas, anestésicas e aromáticas, era utilizado, desde tempos remotos, em diversas formulações terapêuticas. Proveniente de terras longínquas, era exibido nas mesas dos mais abastados como sinal de riqueza e sofisticação. Até ao início do século XVI, os europeus ignoravam a exacta região de origem do cravo, limitando os seus conhecimentos aos relatos de sábios e geógrafos como Iconoplustes, Ibn Batuta, Al Idrisi ou Al Mansuri. Também os textos de Marco Polo e Nicolo de Conti eram vagos de notícias sobre a origem do cravo, mas já situavam as ilhas do Sudeste asiático como zona de produção da valiosa especiaria. A descrição da planta do cravo surgiu no *Itinerario* de Ludovico de Varthema (Roma, 1510). Os relatos de Duarte Barbosa, Tomé Pires ou de outros portugueses que entretanto visitaram as Molucas, como Jorge de Albuquerque, permaneceram manuscritos pelo que a difusão das suas notícias seria reservada. Sobre as notícias do cravo em circulação, ver: , ver: L.F.Thomaz (1975): 29-48; C.R da Silva (1987): 135-146; Michael Pearson (1996); Manuel Lobato (1999): 104-130; Robin Donkin (2003) e Teresa Nobre de Carvalho (2017): 189-212.

⁶⁸ Em algumas versões do texto de Pigafetta, surge identificado o dia da semana: “En ce jour de dimanche je m'en allais à terre pour voir comment naissent les clous de girofle.” Xavier de Castro et al (2007): 184.

⁶⁹ *Fernão de Magalhães* (1938): 159.

⁷⁰ Esta observação é correcta já que, nesta espécie, os ramos crescem verticalmente fazendo entre eles ângulos de cerca de 45°. Mendes Ferrão (1993): 103-138.

⁷¹ Trata-se de uma nota interessante já que os botões florais se desenvolvem mais nas regiões expostas ao sol. Mendes Ferrão, (1993): 103-138.

Apanha-se duas vezes por ano, uma na natividade do nosso Redentor, outra na de S. João Baptista, por o clima ser mais temperado nestas duas épocas, especialmente na natividade do Redentor. Nos anos mais quentes e de pouca chuva, cada uma destas ilhas produz trezentos ou quatrocentos “bahares” de cravo. As ditas arvores nascem somente nos montes; se alguma for plantada em planícies, junto aqueles, não vive. As folhas, a casca e a lenha são tão fortes como o cravo.⁷² Se este ano não for colhido quando está maduro, endurece tanto que nada se aproveita salvo a casca.⁷³ No mundo não nasce outro cravo que não seja o dos cinco montes destas cinco ilhas. Quase todos os dias víamos uma nuvem descer e circundar ora um ora outro daqueles montes, o que torna o cravo perfeito.”⁷⁴

E acrescentou:

“Em todas as ilhas Molucas se produz cravo, gengibre⁷⁵, sagu⁷⁶, arroz, cabras, gansos, galinhas, cocos, bananas, amêndoas maiores do que as nossas, romãs doces e saborosas, laranjas, limões, batatas, mel de abelhas pequenas como formigas, cana de açúcar, azeite de coco e de sésamo, melancias, abóboras, mangas, jacas, duriões e outras coisas comestíveis. [...] Também há muitas variedades de papagaios, uns brancos e outros vermelhos e outros pássaros do tamanho de tordos de cabeça pequena e bico largo.”⁷⁷

⁷² O óleo essencial extraído do cravo é particularmente rico em *eugenol*. O *eugenol* – um composto aromático que confere o característico aroma a esta especiaria – está presente nos diferentes órgãos da planta. A sua concentração é máxima nos botões florais imediatamente antes da abertura das flores. Este composto também se encontra nos órgãos vegetativos de outras espécies tropicais, o que, ao desembarcar em novas terras, levou alguns navegantes a nelas identificar erradamente árvores de cravo. Ver Ferrão (1993): 103-137; Cunha (2009): 254-265 e Cunha (2015): 40-43.

⁷³ Quando os botões florais não são recolhidos, produz-se um fruto designado “madre do cravo”. Este fruto, tem menor quantidade de eugenol e, como tal, um inferior valor comercial. No entanto, por ser mais pesado, muitos comerciantes o misturavam com os botões florais para enganar os compradores. Mais tarde, os agentes de D. João III alertariam para estas questões. Ver: carta dirigida de Goa a 20/11/1548, Francisco Palha; António Galvão (?) *Descripción de las islas del Maluco* (c.1544), Gabriel Rebelo, *História das Ilhas de Maluco*, 1561 ou Garcia de Orta, *Colóquios dos Simples*, 1563.

⁷⁴ *Vd* nota 9.

⁷⁵ “O gengibre [*Zyngiber officinalis*] não é uma árvore, mas sim uma planta pequena que deita fora da terra certos rebentos com um palmo de comprimento semelhantes aos das canas, com as mesmas folhas se bem que mais estreitas e pequenas. Os rebentos nada valem mas as raízes são o gengibre, o qual não é tão forte verde como quando está seco. Estes povos secam-no com cal, em grandes jarros; de outra forma não durava.” *Fernão de Magalhães* (1938): 165-166.

⁷⁶ Farinha obtida a partir de *Metroxylum sagu* Rott. Nos seus pérplos pelo Oriente, Odorico de Pordenone, Marco Polo e Tomé Pires referiram-se a este estranho produto. Também P. Martyr aludiu a esta farinha.

⁷⁷ “Estas aves são do tamanho de tordos, com a cabeça pequena e o bico comprido. As pernas têm um palmo de comprimentos e são delgadas como um caniço. Não possuem asas, mas têm em seu lugar compridas penas de diversas cores que parecem grandes penachos. O rabo é como o do tordo; as demais penas, à excepção das das asas, têm cor fulva. Só voam quando há vento. Os íncolas disseram-nos que estas aves, a que chamam *bolom diuata*, isto é, aves de Deus, vêm do *Paraíso Terrestre*.” *Fernão de Magalhães* (1938): 164. Anteriormente a Pigafetta, já Nicolo de Conti e Tomé Pires se haviam referido a estes pássaros extraordinários. Ao longo do século XVI, cronistas e viajantes referiram-se a estas aves maravilhosas e preciosas que, por serem raras e misteriosas, alcançaram um elevado valor comercial. Sobre estas aves ver: Jose Ramon Marcaida (2014).

Tal como anteriormente, Pigafetta levou a cabo um extenso levantamento de termos usados localmente. Deste léxico, o mais completo de todos quantos recolheu, faziam parte numerosos vocábulos relativos a termos de uso quotidiano, partes do corpo humano, números, plantas, animais ou designações de recursos naturais.



Figura 3 – Em Tidore, A. Pigafetta observou a planta do cravo:

“O cravo nasce em cima dos ramos mais pequenos, em aglomerados de dez ou vinte.”

Clusius, *Aromaticum et Simplicium*, Antuérpia, 1567 (Cortesia BNP: RES 4108 P)

Pigafetta descreveu ainda a noz moscada, a pimenta⁷⁸, e o sândalo⁷⁹.

Quase a terminar, e confrontado com a presença de *coco-do-mar*, a flutuar nas águas, provavelmente uma imponente semente de *Lodoicea maldivica*, Pigafetta retomou uma lenda descrita por Marco Polo. Nesta, um pássaro mítico – Garuda – capaz de levantar elefantes nos céus, teria o seu ninho no topo de uma árvore gigante.⁸⁰ A evidência da presença destas impressionantes sementes (as maiores do mundo vegetal) foi o ponto de

⁷⁸ [Em Alor] há Pimenta longa [*Piper longum*] que é como as primeiras flores da avelã no inverno. A planta parece-se com a hera, e enrosca-se como ela nas árvores. As folhas, porém, são como as da amoreira. Chamam-lhe *luli*. A pimenta redonda [*Piper nigrum*] nasce como a outra, mas em espigas semelhantes às dos cereais indianos. É esbagoada. Chamam-lhe *lada*.” Fernão de Magalhães (1938): 190.

⁷⁹ “[Disseram-nos que] Quando vão cortar o sândalo, [*Santalum album*] lhes aparece um demónio sob várias formas e diz-lhes que lhe peçam qualquer coisa de que necessitam. Esta aparição deixa-os doentes uns quantos dias. O sândalo corta-se numa determinada fase da lua; de outra forma não seria bom.” Fernão de Magalhães (1938): 191.

⁸⁰ “Disseram-nos também que, abaixo da Java Maior, no Norte, no golfo da China, que os antigos designavam Signo Magno, encontra-se uma árvore enorme, na qual habitam os pássaros chamados garuda, tão grandes que levam um búfalo e um elefante para o sítio onde a árvore está. A árvore é denominada *panganghi* e o respectivo fruto *bua panganghi*. É maior que um melão” Fernão de Magalhães (1938): 191.

partida para que Pigafetta admitisse a possibilidade da existência de tal ave mítica, uma crença em circulação no Sudeste asiático.

Tal como, no início do relato, ao zarpar das Canárias, Pigafetta evidenciara uma maravilha do mundo vegetal – a árvore da ilha do Ferro, na qual as gentes locais criam mesmo sem ver, e cuja capacidade de recolha de água reconheciam - ao deixar as ilhas do Sudeste asiático, e ao confrontar-se com frutos de grandes dimensões que flutuavam no mar, admitiu a existência, na região, de uma árvore que, pela dimensão inusitada dos seus frutos, tornava possível a crença das gentes locais na existência de uma ave mítica que se aninharia nos seus amplos ramos.⁸¹

As criaturas e os fenómenos maravilhosos marcaram assim, ponto por ponto, o itinerário de uma viagem extraordinária que, por motivos imprevistos, ultrapassou o projecto inicialmente delineado e revelou a inegável unidade de um mundo circum-navegável.

Como escreveu no seu relato:

“Sábado 6 de setembro de 1522, entrámos na baía de Sanlúcar com dezoito homens somente, a maior parte doentes, resto dos sessenta que partiram de Maluco. Alguns morreram de fome, alguns fugiram na ilha de Timor e alguns foram mortos em virtude dos seus delitos. Desde o dia em que partimos daquela baía de Sanlúcar até ao presente tínhamos feito 14460 léguas, e, mais ainda, tínhamos completado a circulação do mundo, de Levante a Poente. Na segunda-feira, 8 de setembro de 1522 laçámos âncora junto ao molhe de Sevilha e descarregámos toda a artilharia. Na terça-feira fomos todos, em camisa, descalços, levando cada um a sua vela na mão, visitar Santa Maria da Vitória e Santa Maria da Antiguidade.”

E depois acrescentou:

“Partindo de Sevilha fui a Valladolid, onde não oferecia a Sua Sagrada Majestade de D. Carlos, ouro ou prata, mas coisas muito apreciadas por semelhante Senhor. Dei-lhe, entre outras coisas, um livro escrito pela minha mão, de todas as coisas que, dia a dia sucederam na nossa viagem. Parti dali o melhor que pude, fui a Portugal e falei com o Rei Dom João acerca das coisas que vira. Passado por Espanha, fui a França e presenteei com algumas coisas do outro hemisfério a Senhora Regente, mãe do cristianíssimo rei Dom Francisco I. Vim depois para Itália onde me fixei para sempre, e consagrei estas minhas pobres fadigas ao ínclito e ilustríssimo Senhor Filipe de Villiers L’isle Adam, digníssimo grão mestre de Rhodes”.⁸²

⁸¹ Ver: Andrea Canova (2001): 1-34.

⁸² *Fernão de Magalhães* (1938): 214-215.

IV. Ecos do relato de Antonio Pigafetta

Secretário de Carlos V, Maximiliano Transilvano teve a oportunidade de inquirir os sobreviventes recém-chegados da longa travessia dos mares do globo. Com o objectivo de narrar tão grandioso feito ao Cardeal de Salzburgo, e de lhe enviar alguns exotismos que acabavam de ser desembarcados da nau *Victoria*, Transilvano redigiu, em 1522, uma circunstanciada carta. Em *De Moluccis insulis*, reuniu as impressões que recolheu ao longo da entrevista a Antonio Pigafetta. Redigido em latim, o documento foi impresso e posto a circular em 1523. Como seria de prever, alcançou um imenso sucesso entre um vasto leque de leitores.

Anos mais tarde, já na década de 1530, uma versão desta missiva foi colocada em circulação. Em *Viaggio fatto da gli spagnoli*, reuniam-se as versões italianas dos textos de Transilvano e de Antonio Pigafetta. Em 1550 novas leituras destes testemunhos foram publicadas, em Veneza, por Giovanni Battista Ramusio na sua colectânea de viagens: *Delle Navigatione et Viaggi*.

Apesar de, na Europa circularem diversas leituras desta viagem de circum-navegação e, com elas, se difundirem numerosas novidades relativas ao mundo natural da Ásia, a comunidade erudita continuava a aguardar pela divulgação de um novo saber botânico devidamente validado pelas autoridades ao serviço do rei de Portugal.

Pier Andrea Mattioli (1501-1577), um dos mais destacados comentadores da obra de Dioscórides, no seu comentário ao *De Materia Medica*, escreveu:

“Et vous Messieurs les Médecins du Portugal, si la Médecine vous est en recommandation, si voulez enrichir notre profession, exalter & faire grand votre nom, si charité a lieu en votre endroit, si vous avez ce naturel instinct & désir d’aider le genre humain, prenez cette charge : car si le Prince est par vous avertit que ce lui sera un grand moyen d’immortaliser son nom, & qu’il sera cause d’un grandissime bien à tout le monde, [...] je ne doute point qu’il n’employai tout soin & pouvoir, à remettre en lumière non seulement le cinnamome, mais aussi plusieurs autres drogues, par lesquelles les anciens Médecins ont rendu leurs Antidotes tant exquis & estimés.»⁸³

Caberia, então, aos médicos portugueses – e não a viajantes, missionários ou agentes régios – a tarefa de descrever a morfologia, qualidades e características das plantas e drogas do Oriente. Deste modo, e apesar de circularem nos portos, mercados e casas comerciais europeias notícias sobre as drogas das índias, os físicos europeus acolhiam-nas com alguma reserva, e aguardavam com redobrada impaciência, a validação de um saber autorizado por um médico português, de preferência com ampla experiência asiática, formado em conceituadas universidades europeias e com pleno conhecimento das mais actualizadas obras médico botânicas então em circulação.

⁸³ Mattioli, *Commentaires à Dioscoride*, 1572, p. 40 [1544] (texto modernizado pela autora).

Garcia de Orta (c. 1500-1568) cumpria todos estes requisitos. Nascido numa família de tradição judaica, formado nas universidades de Salamanca e Alcalá de Henares, integrara o corpo docente dos Estudos Gerais de Lisboa no final da década de 1520. Partira para Oriente em 1534, como físico privado do Capitão-Mor Martim Afonso de Sousa, ao serviço do qual teve oportunidade de visitar cortes locais. Ali observou práticas clínicas e discutiu com físicos árabes e gentios sobre as qualidades das drogas utilizadas. Teve também possibilidade de percorrer mercados, onde observou produtos e inquiriu comerciantes sobre as qualidades, preços, rotas de distribuição das mercadorias. A partir de 1538 fixou residência em Goa. Na cidade estabeleceu clínica, assistiu pacientes e geriu uma actividade comercial consistente e uma ampla rede de contactos, constituída por agentes régios, comerciantes, missionários e viajantes que, lhe confiavam os seus segredos e produtos que lhe traziam de todo o Oriente. Assim, ao longo de 30 anos, Orta acumulou experiência, saber e um amplo manancial de notícias. Organizou este precioso conjunto de dados sobre os recursos naturais do Oriente numa obra que publicou em Goa: *Colóquios dos Simples e Drogas e Coisas Medicinais da Índia*. Esta primeira monografia impressa em português, integralmente dedicada aos produtos naturais asiáticos, constituiu o primeiro e único texto médico botânico publicado no Oriente, ao longo do século XVI.⁸⁴

No Colóquio que Orta dedicou ao cravo, encontram-se referências a um diversificado leque de autores como Plínio, Paulo de Egina, Galeno, Aécio de Amida, Sêrapião, Avicena, Rázis, Mesué ou Ruélio. Para além destas autoridades, Orta parece ter-se apoiado nas notícias registadas por Francisco Rodrigues, Duarte Barbosa, Tomé Pires, António Galvão ou Gabriel Rebelo.⁸⁵ Apesar da atitude de Fernão de Magalhães ser ajuizada, na redacção do “colóquio do cravo”, Orta não parece recorrer directamente ao texto de Pigafetta. Tal facto não é surpreendente já que muita da informação registada pelo italiano terá sido recolhida de textos portugueses em circulação na Ásia. De qualquer modo, o silêncio de Garcia de Orta relativamente ao texto do italiano sugere um juízo do médico português relativamente ao seu relato. Orta parece assim assumir que a novidade relativa ao cravo-da-índia deveria ser validada com base em conhecimentos recolhidos, experimentados e validados por agentes do rei de Portugal e não por viajantes italianos. O registo e validação das notícias sobre as drogas, especiarias e recursos naturais do Oriente seria, assim, responsabilidade dos agentes da Coroa portuguesa. Seria a estes homens que cabia o encargo de gerir e de autorizar o estabelecimento da novidade relativa aos produtos naturais das Índias Orientais.

⁸⁴ A tipografia de João de Endem chegou a Goa em 1560. Sobre as peculiaridades da edição prínceps ver: Teresa Nobre de Carvalho (2015): 165-223; Teresa Nobre de Carvalho (2016): 323-351.

⁸⁵ Sobre as fontes usadas por Garcia de Orta, ver: Rui Manuel Loureiro (2013) 41-72; Teresa Nobre de Carvalho (2013): 13-29 e Teresa Nobre de Carvalho, (2019): 252-265.

Em 1567, Clusius publicou, em Antuérpia, *Aromatum et Simplicium*. Esta obra constituiu a versão latina da obra de Garcia de Orta.⁸⁶ O volume, que teve sucessivas edições e traduções até final da centúria, difundiu amplamente e comentou o saber veiculado por Orta.⁸⁷ No capítulo dedicado ao cravo, Clusius reorganizou a informação reunida por Orta no “Colóquio do cravo”. Anos mais tarde, Clusius corrigiria alguma informação sobre a morfologia da planta então em circulação⁸⁸. Baseava-se, para tal, na observação directa de um ramo de cravo que tinha recebido das mãos de um capitão inglês que acabara de chegar de uma viagem de circum-navegação do globo – o navegador era Francis Drake. Para o botânico flamengo, a verdade sobre a árvore do cravo – e sobre as outras drogas do Oriente – parecia, naquela década de 1580, estar na posse de quem, então, dominava as rotas das grandes navegações oceânicas.

Aparentemente alheado destas discussões políticas, Jacques Daléchamps acolheu os testemunhos dos médicos portugueses e de Clusius com o mesmo interesse. Deste modo, na sua volumosa *Historia Generalis Plantarum* (Lyon, 1586-1587), para descrever as drogas e especiarias do Oriente, as obras de Garcia de Orta, Juan Fragoso, Cristóvão da Costa e Clusius surgiram lado a lado.⁸⁹ No entanto, a lógica de organização desta enciclopédica botânica ainda remetia as drogas das Índias para um capítulo à parte – o Capítulo XVIII, dedicado às “Plantas peregrinas”. Consideradas exóticas, as drogas, especiarias e plantas das Índias, permaneciam apartadas das europeias. Herdada da Antiguidade, esta visão eurocêntrica da natureza – e do mundo – continuava profundamente enraizada na mentalidade de eruditos e curiosos.

Em 1623, *Pinax Theatrum botanicum* trouxe uma nova proposta de leitura do mundo vegetal. Da autoria de Gaspard Bauhin, esta obra publicada em Basileia, trouxe

⁸⁶ Clusius tomou a seu cargo a difusão do saber relativo à flora exótica. Na segunda metade do século XVI publicou versões latinas das obras de Garcia de Orta e Cristóvão da Costa (relativas aos recursos naturais da Ásia) assim como as de Nicolas Monardes e Pierre Belon du Mans (dedicadas, respectivamente, às Américas e ao Levante). A obra deste flamengo tornou-se uma referência incontornável para os botânicos de toda a Europa. Para uma versão portuguesa do epítome latino de *Colóquios dos Simples*, ver: Clusius, *Aromatum et Simplicium*, ed. De Jaime Walter, Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1964. No capítulo XXI dedicado ao cravo (*De Garryophyllis*), Clusius, em alusão ao relato da viagem de Antonio Pigafetta referiu-se ao *De Maluccis Insulis (sic)* da autoria de Maximilianus Transilvanus (Liv I, Cap. XXI, fl.106). Sobre a apropriação de *Colóquios dos Simples* pelo botânico flamengo, ver: Marília Santos Lopes (2006): 28-39 ou Florike Egmond (2016): 167-194.

⁸⁷ Ao longo do século XVI outros médicos portugueses publicaram obras baseadas em *Colóquios dos Simples*. Foi o caso do tratado de Juan Fragoso, *Discurso de las cosas aromáticas y medicinales* (Madrid, 1572) e da obra de Cristóvão da Costa, *Tractado de las Drogas* (Burgos, 1578). Ver Teresa Nobre de Carvalho (2012): 271-314 ou Pardo-Tomás (2015): 195-212.

⁸⁸ Em 1582, Clusius publicou *Aromatum et medicamentorum*, uma breve versão latina do *Tractado de las Drogas* de Cristóvão da Costa. Neste volume, o botânico flamengo não poupou críticas à obra deste médico português e, em particular, às suas ilustrações das plantas da Ásia. Com os seus comentários, Clusius parecia querer desautorizar o testemunho “in loco” de Costa assim como o poder do mundo “ibérico” sobre os recursos naturais da Ásia que o *Tractado* representava. Sobre este assunto, ver: Brian Ogilvie (2006): 244-248, Sachiko Kuzukawa (2012): 98-177 ou Teresa Nobre de Carvalho (2017): 189-212.

⁸⁹ No século XVII, a obra foi traduzida para francês por Jean de Moulins, *Histoire Générale des Plantes*, Paris, 1625.

uma forma diversa de olhar para a flora.⁹⁰ Fruto de um longo trabalho compilação e de quase 40 anos de reflexão sobre a ordem da Criação, Bauhin propôs uma leitura global do mundo vegetal: um olhar em que a organização das plantas não dependia de fronteiras políticas, de poderes regionais ou do domínios de rotas comerciais. O botânico descreveu um mundo natural em que as plantas se organizavam por semelhanças anatómicas, pela partilha de características morfológicas ou de afinidades sensoriais, e procurou uma unidade no mundo vegetal, que, visto como num teatro – um *Theatrum botanicum* – encontrava reflexo no imenso globo descrito pelo viajante italiano.

No mundo que Pigafetta descreveu, os povos revelavam vivências distintas e as produções vegetais sucediam-se de forma harmoniosa. Da Europa à América e à Ásia, as plantas descreviam uma continuidade entre os diferentes climas. No fim, na mente do leitor do texto sobre a viagem de circum-navegação, a noção que ficava do relato do italiano era a de uma profunda continuidade e unidade do mundo visitado.

Em 1623 Bauhin parece ter apreendido na narrativa de Pigafetta esta leitura global do mundo vegetal analisado. Para o botânico, as afinidades florísticas importavam, bem mais, do que a divisão marcada pelo traçar de fronteiras políticas, culturais ou comerciais. A volta ao mundo descrita por Antonio Pigafetta parece assim, volvido 100 anos sobre a sua ampla difusão, ter alcançado impacto na forma como os sábios de Seiscentos reaprenderam a olhar para a natureza.⁹¹

Agradecimentos

Quero expressar o meu sincero agradecimento a Nunziatella Allessandrini, Andrea Canova e Rui Manuel Loureiro pela bibliografia que tão oportunamente me cederam.

Bibliografia citada

Airaldi, Gabriela; Luciano Formisano (eds.). *La scoperta nelle relazioni sincrone degli italiani, Nuova Raccolta Columbiana* 5. Rome: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1996.

Alessandrini, Nunziatella, “Antonio Pigafetta, cavaleiro do mar oceano. Uma reconstituição biográfica” *Anais de História de Além-Mar*, XX(2019): 61-80.

Avonto, Luigi, *I compagni di Magellano com un'appendice sul roteiro di un pilota genovese*, Montevideo; Roma: Ediciones El Galeon, 1992.

Barbosa, Duarte, *Livro do que viu e ouviu no Oriente*, edição de Luís de Albuquerque, Lisboa: ALFA, 1989.

⁹⁰ De realçar que o mundo visto como um teatro foi uma inovação do século XVI: Vesalius, *Theatrum anatomicum*, 1536; Ortelius, *Theatrum Orbis Terrarum*, 1585.

⁹¹ A obra de Gaspard Bauhin surgiu 100 anos após a edição da Carta de Maximiliano Transilvano (1523).

- Bauhin, Caspard, *Pinax Theatri Botanici*, Basel: Ludovici Regis, 1623.
- Béthencourt, Jean de, *Historia de las Islas Canárias*, sec. XV.
- Canova, Andrea, *Relazione del primo viaggio attorno el mondo*, Padua: Antenore, 1999.
- Canova, Andrea, “Far away countries and useful books: remarks on Antonio Pigafetta and other travels in the Pacific in the beginning of the Sixteenth Century”, *Studies in Travel Writing*, 5 (2001): 1-34.
- Cardona, G.R. *Introduzione all’ethnolinguistica*, Bolonha: il Mulino, 1976.
- Carvalho, Teresa Nobre de, *O mundo natural da Ásia aos olhos do Ocidente. Contribuição dos textos ibéricos quinhentistas para a construção de uma nova consciência europeia sobre a Ásia*. Dissertação de Doutoramento). Lisboa, Universidade de Lisboa, 2012. (Texto policopiado).
- Carvalho, Teresa Nobre de, *Os desafios de Garcia de Orta. Colóquios dos Simples e Drogas da Índia*, Lisboa: Esfera do Caos, 2015.
- Carvalho, Teresa Nobre de, “A behind-the-scenes glimpse into the *princeps* edition of *Colóquios dos Simples* (Goa, 1563)”, *Early Science and Medicine*, 21/2-3, (2016): 323-351.
- Carvalho, Teresa Nobre de, “The depictions of the spice that circumnavigated the globe. The contribution of Garcia de Orta’s *Colóquios dos Simples* (Goa, 1563) to the construction of an entirely new knowledge about cloves”, *Abriu, Estudos de textualidade do Brasil, Galicia e Portugal*, 6, (2017): 189-212.
- Carvalho, Teresa Nobre de, “From fieldwork to books. The circulation of novelties collected by Portuguese imperial agents in Early Modern Botanical treatises” in Ana Cristina Roque, Cristina Brito e Cecília Verancini (eds.) *Peoples, Nature and Environments: Learning To Live Together*, Cambridge: Cambridge Scholars Publishing, 2019: 252-265.
- Castro, Xavier de, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz, *Le voyage de Magellan (1519-1522). La relations d’Antonio Pigafetta et autres temoignages*, Paris: Éditions Chandeigne, 2007.
- Clusius, *Aromatum et Simplicium*, ed. Jaime Walter e Manuel Alves, Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1964.
- Conti, Nicolo de, *Les voyages aux Indes de Nicolo de’Conti (1414-1439)*. Apresentação de Geneviève Bouchon e Anne Laure Amilhat-Szary ; trad. Diane Ménard, Paris: Chandeigne, 2004.
- Costa, Cristóvão da, *Tractado de las Drogas y medicinas de las Indias Orientales con sus plantas debuxadas al vivo por Cristobal Acosta*, Burgos: Martin de Victoria, 1578.
- Cunha, A. Proença da; A. P. da Silva e O. R. Roque, *Plantas e Produtos Vegetais em Fitoterapia*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2009. 3ª ed.
- Cunha, A. Proença da e Odete R. Roque, *Especiarias e plantas condimentares. Origem, composição e utilizações*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2015.
- Cunningham, Robert Oliver, *Notes on the Natural History of the Strait of Magellan and west coast of Patagonia made during the voyage of H.M.S. Nassau in the years 1866*, Edimburgo: Edmonston & Douglas, 1871.
- Dalechamps, Jacques, *Historia Generalis Plantarum*, Lyon : G. Rovillium, 1586-1587.
- Donkin, Robin, *Between East and the West: The Moluccas and the traffic in spices up to the arrival of the Europeans*. Philadelphia: American Philosophical Society, 2003.

Egmond Florike. “Figuring exotic nature in Sixteenth century Europe: Garcia de Orta and Carolus Clusius.” in P. F. da Costa (ed.), *Medicine, Trade and Empire. Garcia de Orta's Colloquies of Simples and Drugs of India in context*, London and New York: Routledge, 2016: 167-194.

Fernandes, Valentim, *Marco Paulo. O Livro de Marco Paulo. O Livro de Nicolao Veneto. Carta de Jeronimo de Santo Estevam*. edited by Esteves Pereira, Lisboa: Biblioteca Nacional, 1922.

Ferrão, J.E. Mendes *Especiarias, Cultura. Tecnologia. Comércio*. Lisboa: MPAT, SECT & IICT, 1993.

Ferrão, José Eduardo Mendes, *Le voyage des plantes et les grandes découvertes*, Paris : Chandeigne, 2015.

Fragoso, Juan, *Discurso de las cosas aromáticas, arboles y frutales y de otras muchas medicinas simples que se traen delas Indias Orientales*, Madrid: Francisco Sánchez, 1572.

Garcia, José Manuel, *Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa: Editorial Presença, 2007.

Garcia, José Manuel, *Fernão de Magalhães. Herói, Traidor ou Mito: A história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Barcarena: Manuscrito, 2019.

Gerbi, Antonello, *Nature in the New World. From Cristopher Columbus to Gonzalo Fernández de Oviedo*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1985.

Gil, Juan; Consuelo Varela, *Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas*, Madrid, 1984.

Laufer, Berthold, “The american plat migration”, *The Scientific Monthly*, 28, 3 (1929): 239-251.

Laufer, Berthold, *The American plant migration*, The potato, Chicago, 1938

Kusukawa, Sachiko, *Picturing the book of nature: Image, Text and Argument in Sixteenth Century Human Anatomy and Medical Botany*, Chicago: Chicago University Press, 2012.

Lobato, Manuel. «O cravo, as Molucas e as especiarias». Inácio Guerreiro (coord.). *A epopeia das especiarias*. Lisboa: IICT; INAPA, 1999: 104-130,

Lopes, Marília dos Santos, “A revelação das plantas. Garcia de Orta, Carolus Clusius e as espécies asiáticas na Europa”, *Revista de Cultura*, 20 (2006): 28-39.

Loureiro, Rui Manuel, “Betel chewing in 16th century European sources”, *Revista de Cultura*, 20 (2006): 49-63.

Loureiro, Rui Manuel, “Information networks in the Estado da Índia, a case study: was Garcia de Orta the organizer of *Codex Casanatense 1889*?” *Anais de Historia de Alem-Mar*, 14, 2013: 41-72.

Loureiro, Rui Manuel, “Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães”, in: R. M. Loureiro, *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*, Lisboa, BNP, 2019:17-48.

Loureiro, Rui Manuel, *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*, Lisboa: BNP, 2019.

Magalhães, Fernão de, ed. de Visconde de Lagoa, Lisboa: Seara Nova, 1938

Marcaida, Jose Ramon, *Arte y Ciencia en el barroco español. Historia natural, coleccionismo y cultura visual*. Madrid and Sevilla: Marcial Pons Historia, 2014.

Martyr de Angleria, Pedro, *Decadas del Nuevo Mundo. Crónicas y Memorias*, Madrid: Ed. Poli-femo, 1989.

Mason, Peter, *El draco en el jardin del Eden*, Iberoamericana editorial Vervuerle, 2018.

Ogilvie, Brian, *The Science of Describing. Natural History in Renaissance Europe*, Chicago. The University of Chicago Press, 2006.

Orta, Garcia de, *Colóquios dos Simples e Drogas da Índia*, ed. anotada pelo Conde de Ficalho, Lisboa: Imprensa Nacional, 1987.

Orta, Garcia de, *Colóquios dos Simples e Drogas e coisas Medicinais da Índia*, Goa: J. de Endem, 1563

Pardo-Tomas, José, “East Indies, West Indies, Garcia de Orta and the Spanish treatises on exotic matéria medica”, in P. F. da Costa (ed.) *Medicine, Trade and Empire. Garcia de Orta's Colloquies of Simples and Drugs of India in context*, London: Ashgate, 2015: 195-212.

Pearson, Michael, *Spices in the Indian Ocean World. Expanding World*, vol. 11. Aldershot: Ashgate, 1996.

Pigafetta, Antonio, *Le voyage de Magellan. La relation d'Antoine Pigafetta & autres témoignages*. Ed. Xavier de Castro, Joceline Hamon & Luis Filipe Thomaz. Paris : Ed. Chandeigne, 2007, 2 volumes.

Pigafetta, Antonio, *Le voyage de Magellan 1519-1522. La relation d'Antonio Pigafetta du premier tour du monde*, transcrição e anotações de de Xavier de Castro, Paris : Chandeigne, 2017.

Pires, Tomé, *Suma Oriental*, ed. R. M. Loureiro, Lisboa: CCCM, Fundação Jorge Álvares, Fundação de Macau, 2017.

Pozzo, Giovanni da, “Serenità et ambiguità nella relazione di Antonio Pigafetta”, *Italica*, 82 (2005): 426-450.

Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama. Apresentação e Notas de Neves Águas, Mem Martins: Publicações Europa-América, 1987.

Sanz, L. Tormo, “El mundo indígena conocido por Magallanes en las islas de San Lazaro” in Teixeira da Mota, Avelino (ed.), *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*, Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1975: 379-409.

Silva, Chandra Richard de, «The Portuguese and the trade of cloves in Asia during the sixteenth century». *Studia*, 46 (1987): 135-146.

Thomaz, Luís Filipe F. R., “Maluco e Malaca” in A. Teixeira da Mota (ed.). *A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, (1975): 29-48.

Transilvanus, Maximilianus, *De Moluccis Insulis*, Roma, 1523.

Vagnon, Emannuelle, «De la Grèce Antique au voyage de Magellan. Les modeles humanistes d'Antonio Pigafetta et Maximilianus Transilvanus», *Médiévales*, 58 (Printemps 2010): 99-111.

Varthema, Ludovico de, *Voyage de Ludovico Varthema en Arabie et aux Indes orientales (1503-1508)*. Trad. Paul Teyssier, pref. Jean Aubin, Paris: Chandeigne, 2004.

A VIAGEM DE MAGALHÃES NO *BAHR-I-MOHÎT*, OU «ESPELHO DOS MARES», DE SIDI-ALI BEN HUSSEIN – UM ROTEIRO DO MAR DAS ÍNDIAS, DE 1554

João Abel da Fonseca¹

Resumo

Sidi-Ali ben Hussein (Gálata, 1498 - Constantinopla, 1563), também conhecido por Sidi-Ali Reis, a partir de finais de 1552, altura em que Solimão I, «o Magnífico», o nomeou comandante da armada otomana do Oceano Índico, foi, para além de um importante chefe naval, com relevo na marinha turca da época, um piloto, navegador e viajante versado em geografia, matemática, astronomia e náutica, autor de livros de viagens e de roteiros marítimos, bem como de obras de literatura e de teologia, destacando-se mesmo no campo da poesia. É precisamente no roteiro marítimo conhecido por «Bahr-I-Mohît», redigido em turco no ano de 1554, de cujo manuscrito chegaram até aos nossos dias duas cópias, que num dos capítulos, dos dez em que se divide a obra, que o autor vem a dedicar um artigo intitulado «Notícias sobre a «Terra Nova» situada ao fundo da Terra», em que refere: «Saiba-se antes de tudo que esta não pertence às quatro partes da Terra habitada ou aos Sete Climats. Foi há mais de 50 anos descoberta pelo povo de Portugal. [...] Este ponto chama-se Estreito de «Maghâlânîa», segundo o nome do capitãns (sic) que o descobriu». O artigo em apreço, se bem que de extensão limitada, encerra considerações que merecem atenção e estudo, representando uma das mais antigas alusões à viagem de Magalhães.

Palavras-chave: Roteiros; Estreito de Magalhães; Navegação; Oceano Índico.

Abstract

Sidi-Ali ben Hussein (Galata, 1498 – Constantinople, 1563), also known as Sidi-Ali Reis, from late 1552 onwards, time when Suleiman I, the Magnificent, named him commander of the ottoman armada of the Indian ocean, was, besides an important naval chief, with relief in the Turkish navy of the time, a pilot, navigator and traveler well versed in geography, mathematics, astronomy and seamanship, author of travel books and nautical guides, as well as of works of literature and theology, even standing out in the field of poetry.

It is precisely in the nautical guide known as «Bar-I-Mohît», written in Turkish in the year of 1554, from whose manuscript two copies survive to this day, that in one of the ten chapters that the work is divided into, the author dedicates an article to “News

¹ Académico Emérito. Academia de Marinha. jobe8304@hotmail.com

about the «New Land» situated at the bottom of the Earth”, in which he refers: “Let it be known before everything that this does not belong to the four parts of the inhabited Earth or to the seven climates. It was over 50 years ago discovered by the people of Portugal. [...] This point is called Strait of «Maghâlânîa», according to the name of the captain that discovered it”. The cited article, although of limited extent, holds considerations worthy of attention and study, representing one of the oldest allusions to the voyage of Magellan.

Key words: Nautical Guides; Strait of Magellan; Navigation; Indian Ocean.

I – Introdução

Sidi-Ali ben Hussein (Gálata, 1498 - Constantinopla, 1563), também conhecido por Sidi-Ali Reis, a partir de finais de 1552, altura em que Solimão, «o Magnífico», o nomeou comandante da armada otomana do Oceano Índico, foi, para além de um importante chefe naval, com relevo na marinha turca da época, um piloto, navegador e viajante versado em geografia, matemática, astronomia e náutica, autor de livros de viagens e roteiros marítimos, bem como de obras de literatura e de teologia, destacando-se mesmo no campo da poesia. Foi precisamente no ‘Espelho dos Mares’, um ‘Roteiro do Mar das Índias’, conhecido por *Bahr-I-Mohît*, redigido em turco e terminado de compilar no ano de 1554, de cujo manuscrito chegaram até aos nossos dias duas cópias, que num dos capítulos, dos dez em que se divide a obra, dedicou um trecho, às “Notícias sobre a «Terra Nova» situada ao fundo da Terra”, em que vem a referir: “Saiba-se antes de tudo que esta não pertence às quatro partes da Terra habitada ou aos Sete Climas. Foi há mais de 50 anos descoberta pelo povo de Portugal. [...] Este ponto chama-se Estreito de «Maghâlânîa», segundo o nome do capitâns (sic) que o descobriu”. O trecho em apreço, pouco extenso, encerra considerações que merecem atenção e estudo, já que representa uma das mais antigas alusões à viagem de Fernão de Magalhães. (Fig. 1)

O *Bahr-I-Mohît*, se bem que desconhecido até ao segundo quartel do século XIX, não mereceu atenção por parte dos estudiosos deste momento crucial da História da Expansão, na identificação desta referência, que assim perdurou esquecida mesmo entre nós, a partir de 1958, aquando da edição em português², promovida pela Sociedade de Geografia de Lisboa, por iniciativa do seu Secretário-Geral, o médico naval Júlio Gonçalves. Com um significativo prefácio da autoria deste autor, intitulado “Palavras necessárias”, a fonte otomana, de meados do século XVI, foi publicada com



² Vd. *O Bahr-I-Mohit ou «Espelho dos Mares» de Sidi-Ali ben Hussein. Roteiro do Mar das Índias*, com um prefácio de Júlio Gonçalves, Lisboa, SGL, 1958.

um estudo extenso, “Introdução e Topografia”, destinado, expressamente, à versão portuguesa por Joseph Matznetter, professor da Universidade de Viena, e Secretário-Geral da Sociedade de Geografia da mesma cidade, apoiado num estudo precedente realizado por Wilhelm Tomaschek, também professor daquela universidade. Em nenhum dos casos ocorre qualquer chamada de atenção para a referência no texto à viagem de Fernão de Magalhães, razão pela qual entendemos ser o momento de o fazer.

Seja-nos permitido salientar, muito embora fora do contexto, usando as palavras de Rui de Abreu, um apontamento biográfico relativo ao comandante Júlio Gonçalves: “[...] natural da Índia Portuguesa, que nos primeiros anos de carreira participa em campanhas de pacificação no Sul de Angola. Foi um competente administrador e organizador exemplar. Concebeu de raiz uma maca para ser usada a bordo, que ficou com o seu nome, e que nos anos oitenta do século XX com poucas alterações foi recomendada para uso nas Marinhas NATO”. Salientamos, ainda, que Júlio Gonçalves, pelos méritos científicos que lhe eram reconhecidos, foi eleito sócio da Academia das Ciências de Lisboa. Curiosamente, no artigo escrito para a *Revista Militar*, por Rui de Abreu³, intitulado “Apontamento para a História da Medicina Militar. A Marinha”, em que encontramos a citação anterior, vem este a referir que: “A Caixa de Botica da capitânea de Fernão de Magalhães é composta por 65 itens distribuídos por “água”, “ungentos”, “óleos” e “pós”. Como bem se pode avaliar, muitos são os assuntos que, nos próximos anos, poderão vir a merecer novos estudos a propósito da consagrada ‘Viagem’ que aqui nos convocou. (Fig. 2)

Damos, de seguida, uma breve explicação sobre como uma parte do texto do *Bahr-I-Mohît*, que abrange todos os mares orientais, chegou à Sociedade de Geografia de Lisboa⁴. Dele «existem dois códices arquivados, e foi de um deles, o da Biblioteca Nacional de Viena, que o professor universitário Wilhelm Tomaschek e o filólogo Maximilian Bittner traduziram para o alemão alguns capítulos, mais em relação com a exploração marítima portuguesa».

A Sociedade de Geografia Viena, promotora da iniciativa, quis, deste modo, associar-se à sua congénere de Lisboa, por ocasião das comemorações do IV Centenário do Descobrimento do Caminho Marítimo da Índia, enviando por oferta, em 1897, o texto em apreço, que ficou como que «mergulhado na poeira e na virgindade do arquivo» da biblioteca desta última. Se é certo que «alguns dos seus pequenos mapas mereceram a transcrição de David Lopes, na sua tradução do M. S. Zein-Eddin», nada mais, que



³ Cf. Rui Manuel Rodrigues de Abreu, “Apontamento para a História da Medicina Militar. A Marinha” in *Revista Militar*, N.º 2455/2456, n. d., Agosto/Setembro 2006, pp. 791-800. <https://www.revistamilitar.pt/artigo/111> Consultado em 02-11-2019.

⁴ Cf. Júlio Gonçalves, “Palavras necessárias” in *op. cit.*, pp. 3-12 [10].

tenhamos dado conta, aconteceu até ao momento em que Júlio Gonçalves, ao topar com o texto em alemão, ajudado por Alfredo Pequito, também ele sócio da sociedade, se empenharam na sua tradução para português, obviando a luz dos prelos que ocorreria em 1958, como já foi referido, com o patrocínio avalizado pela direcção e a prestimosa colaboração de Joseph Matznetter.

II – Notas mínimas sobre o autor e as suas obras



(Fig. 3)

Sidi-Ali ben Hussein ou Sidi-Ali Reis nasceu em Gálata, um conhecido bairro de Constantinopla, em 1498, no seio de uma família turca originária da cidade de Sinope, situada na extremidade norte do lado turco da costa do Mar Negro. O seu avô paterno fora um *Tersâne Kethüdâsı*, comandante do arsenal naval imperial otomano durante o reinado do sultão Maomé II, «o Conquistador», enquanto o seu pai era o *Kethüdâ* do *Bahriye Dârü's-Sinaası*, ou seja, o comandante do principal núcleo otomano de construção naval, precisamente, sediado em Gálata. O ambiente familiar teve, por conseguinte, uma importância decisiva no seu futuro já que, desde muito jovem, recebeu uma educação esmerada, mormente, na área da geografia, da matemática, da astronomia e da náutica, sem que, contudo, fossem esquecidas as Humanidades. Cedo começaria a trabalhar no arsenal naval, revelando um especial interesse pela marinharia, o que lhe permitiu ascender na carreira ao posto de *Reis*, equivalente a capitão-de-mar-e-guerra ou almirante na armada otomana. (Fig. 4)

Na verdade, Sidi-Ali Reis participou em todas as principais campanhas navais da marinha otomana no Mediterrâneo a partir do cerco de Rodas, em 1522, destacando-se no comando da ala esquerda da armada de Hayreddin Barbarossa Pasha que derrotou, na batalha de Preveza, comandada por Andrea Doria, em 1538. Coman-

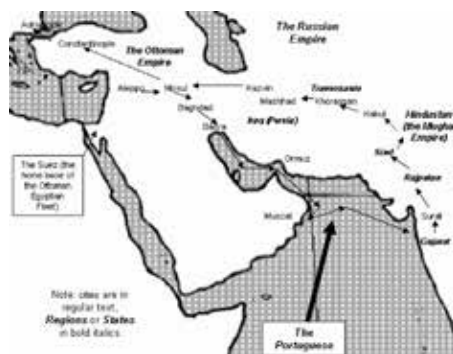


dou, ainda, vários navios integrados nas armadas de Sinan Pasha e Turgut Reis, tal foi o caso da tomada de Trípoli, em 1551, contra uma coligação de Espanha e dos Cavaleiros de Malta, para além de várias campanhas navais otomanas nas costas mediterrânicas. Deste modo, foi subindo na hierarquia e ocupou lugares cimeiros, como o de *Azepler Kâtibi*, governador das fortalezas de costa, *Tersâne Kethüdâsı*, como seu avô o fora, e o de *Hassa Donanma Reisi*, comandante da armada otomana no Mediterrâneo Central⁵. Como já referimos, foi nomeado, em finais de 1552, comandante da armada otomana

⁵ Vd. 'Seydi Ali Reis' in *Howling Pixel*. https://howlingpixel.com/i-en/Seydi_Ali_Reis Consultado em 03-11-2019.

do Oceano Índico, em substituição de Piri Reis. Sobre o curto período de tempo em que ocupou este cargo, até meados de 1554, tentando cumprir a missão que Solimão, «o Magnífico», o encarregara, já dissertou José Manuel Malhão Pereira⁶ na Academia de Marinha, em 2016, como o fizera, anteriormente, em Istambul, sobre o *Mohit* e os movimentos de Sidi-Ali Reis durante a sua passagem pelo Índico⁷, altura em que combateu naqueles mares contra os navios portugueses. (Figs. 5 e 6)

Se é certo que o desempenho de Sidi-Ali Reis no Índico não foi tão desastroso e inglório como o de Piri Reis, seu predecessor, ficou longe de ter cumprido a missão. O regresso a Constantinopla, iniciado em finais de Novembro de 1554, foi realizado por terra numa longa e difícil viagem, atravessando extensas áreas governadas por 18 sultões de quem obteve cartas dirigidas a Solimão, em que aqueles lhe reafirmavam vassalagem. Talvez por esta razão, Sidi-Ali foi recebido com compreensão face ao incumprimento do encargo que lhe valera a promoção a Reis. Foi nomeado para o cargo de *Müteferrika* dos *Dergâh-ı âli*, governador-inspector dos palácios do sultão, que o levaria para distante da corte por um período de cerca de quatro anos, até 1560. Foi durante este período que redigiu outras obras, como o *Mir'ât ül Memâlik* («O Espelho das Terras», 1557), em que descreveu por onde passara na viagem terrestre de regresso a Constantinopla, bem como o *Mir'ât-ı Kâinât* («O Espelho do Universo»), sobre astronomia. Pretendem alguns autores que também seja deste período a ampliação do texto inicial do *Bahr-i-Mohit*, já que foram encontradas referências a um *Kitâb ül Muhit: El Muhit fi İlmi'l Eflâk ve'l Buhûr* («O Livro dos Mares Regionais e a Ciência da Astronomia e Navegação»). Em 1560, o grão-vizir Rüstem Pasha, pressionou o sultão Solimão, seu sogro, no sentido de que Sidi-Ali Reis tornasse a ser nomeado comandante da armada otomana no Índico, mas o governador do Egipto, Sofu Hadım Ali Pasha, que ficara mal impressionado com o desempenho daquele, opôs-se, vindo a ocupar o cargo Sefer Reis. Sidi-Ali dedicou os seus últimos anos de vida a compor



⁶ Vd. José Manuel Malhão Pereira, “As ações navais de Piri Reis e Seydi Ali Reis e a expansão turca no Índico” in *Uma relação entre Portugal e a Turquia em torno de Piri Reis*, Lisboa, Academia de Marinha, 2018, pp. 167-192.

⁷ Vd. José Manuel Malhão Pereira, “Some Geographical and Nautical Comments on the *Muhit* and Other Related Works of Seydi Ali Reis” in *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, Istambul, Piri Reis University, 2014, pp. 136-145.

poemas e obras de teologia, vindo a falecer em Constantinopla, em Janeiro de 1563. (Fig. 7)

Importa sublinhar que são conhecidos somente dois manuscritos do *Bahr-i-Mohit*. Um deles, o que se encontra na Biblioteca Nacional Austríaca (H. F. 184), com 238 fólhos, foi copiado em finais do ano de 1558 em Amida (a actual Diyarbakır), segundo o original ali deixado pelo autor, e comprado em Istambul, em 1832, pelo famoso orientalista austríaco barão Joseph von Hammer-Purgstall. Este investigador traduziu para inglês os capítulos que tratam da astronomia associada à náutica e à geografia física, publicados no *Journal of the Asiatic Society of Bengal*, entre 1834 e 1838⁸. O segundo encontra-se na Biblioteca Nacional de Nápoles, numa cópia datada de 1570, tendo merecido uma primeira edição italiana, só com os capítulos IV, VI e parte do VII, mais importantes sob o ponto de vista topográfico, publicada em Roma, em 1894, graças ao trabalho realizado por Luigi Bonelli, acolhido nos consagrados *Rendiconti della Reale Accademia dei Lincei*, especialmente dedicada aos geógrafos. Mercê destas primeiras edições, o interesse pela obra foi-se alargando e, presentemente, a obra encontra-se publicada, no seu todo ou em parte, em inglês, francês, italiano, alemão, português, grego, árabe, persa, turco, urdu, russo e bengali. (Figs. 8 e 9)



III – O *Bahr-I-Mohit*

No prólogo da obra, «Sidi-Ali distinguiu as fontes do seu conhecimento das rotas marítimas para a Índia entre livros antigos e modernos». Dos autores mais antigos, predecessores dos pilotos de Ormuz e Hindustão, cita três autores cujos trabalhos não chegaram aos nossos dias: Laith-ben-Káhlân; Muhamad-ben-Sadân e Sahl-ben-Abân; sem que afirme ter visto estas obras, tão só referidas nos autores posteriores, a propósito de algumas contradições na medição das alturas. Certo é que conheceu bem as obras dos pilotos mais modernos, mormente, as do princípio do século XVI. Refere ter reunido todos os livros que lhe foi possível, destacando as obras dos navegadores Ahmed-ben-

⁸ Vd. “Extraits from the *Mohit*” in *Journal of the Asiatic Society of Bengal*, Vol. III, 1834, p. 545 e ss.; Vol. V, 1836, p. 441 e ss.; Vol. VI, 1837, p. 805 e ss.; Vol. VII, 1838, p. 767 e ss.

-Mâjid, de Gulfar, na província do Omã, e Suleiman-ben-Ahmed, da cidade de Sihr, na região de Gurz, através dos livros: *Fawajid*; *Hawiya*; *Tofat-ul-fuhul*; *Minhag* e *Quiladet-us-sumus*. No capítulo sobre as monções cita ainda um sexto escrito de Suleiman, intitulado *Omdat Pilar*, do ano de 1511. Declara ter estudado cada um deles a fundo para que melhor pudesse realizar a compilação de todas as informações necessárias aos capitães e pilotos que tivessem de navegar naqueles mares do Oriente, indicando roteiros e demais conteúdos importantes do ponto de vista da navegação, vindo a afirmar: “Porque o presente livro encerra todas as maravilhas da náutica, foi intitulado «*Tratado*». Rogamos aos nossos benévolos leitores que se dignem, com a sua indulgência, corrigir os erros e preencher as falhas que contenha. E esperamos que aqueles que no mar dele se aproveitem, se lembrem do autor, pedindo para ele, de Alah, o perdão dos seus erros”⁹. A edição da Sociedade de Geografia de Lisboa contempla uma pequena parte da obra, desdobrada por trechos do capítulo IV, que mais interessam à relação daquela com as regiões navegadas por navios portugueses, naquelas paragens. A versão portuguesa d’*O Bahr-I-Mohit* ocorre dividida em duas partes: uma primeira, intitulada *Topografia Marítima ou Roteiro da Navegação para Barlavento e Sotavento. Com Notícia das Ilhas e bem assim das Terras Novas*, e uma segunda, *Determinação da altura em dedos de certas estrelas fixas nas costas mais conhecidas*.

Na ‘Primeira Parte’ podemos encontrar, para além do já referido ‘Prólogo’, os seguintes capítulos:

I – Roteiro para Barlavento

I.1 – Rotas de Gudda

I.2 – Rotas dos cabos e ilhas da Costa da Barbária

I.3 – Rotas da Costa Árábica servindo os distritos de Gurz, Ahqâf e Atwâh, às costas baixas da Província do Oman e a Ilha de Garûn ou Ormuz

I.4 – Rotas nas Costas da Barbária, de Mokrân, Sind, Gûjârât, Konkan, Tuluwân e Monaibâr

I.5 – Rotas na Costa das Províncias de Zeila, de Morrihân (Mdgn), Sômâl, Rîm e Sofâla

II – Algumas rotas livres por Mar Alto

III – Roteiro por Sotavento

III.1 – Rotas na Costa de Sôli’s (barra-Sôliâ) e nas de Nât, Warîsâ e Bung

III.2 – Rotas na Costa de Siâm

III.3 – Rotas na costa de Cin e Macin

IV – Roteiro das Ilhas

IV.1 – Rotas da Ilha Qumr

⁹ Cf. *O Bahr-I-Mohit ou «Espelho dos Mares» de Sidi-Ali ben Hussein. Roteiro do Mar das Índias*, com um prefácio de Júlio Gonçalves, Lisboa, SGL, 1958, pp. 34-35.

IV.2 – Rotas das Ilhas Zarrin

IV.3 – Rotas da Ilha Socotra

IV.4 – Rotas das Ilhas Fal (Guzr-al-Fal)

IV.5 – Rotas das Ilhas Dib (Guzr-el-Dib)

IV.6 – Rotas da Ilha Sailan

IV.7 – Rotas da Ilha de Andaman e das Ilhas Nagabari

IV.8 – Rotas das Ilhas do Mar Alto na Costa de Siâm

IV.9 – Rotas da Ilha Samatra

IV.10 – Rotas da Ilha de Gawa (Java)

IV.11 – Rotas das Ilhas de Sueste

V – Notícias sobre a «Terra Nova» situada ao fundo da Terra

A ‘Segunda Parte’ divide-se nos seguintes capítulos:

I – Objecção na determinação da altura em dedos da Estrela Polar

II – A altura em dedos da Estrela Polar

III – Sobre as alturas em dedos da Ursa Maior, desde o momento em que a Estrela Polar está à altura de um dedo

IV – Afastamento de algumas outras posições

Face à reduzida dimensão do trecho que interessa à viagem de Fernão de Magalhães, pensamos justificar-se a sua leitura na íntegra:

‘Notícias sobre a «Terra Nova» situada ao fundo da Terra’

“Saiba-se antes de tudo que esta não pertence às quatro partes da Terra habitada ou aos Sete Climats. Foi há mais de 50 anos descoberta pelo povo de Pôrtugal. Claro está que os sábios nossos antepassados não tiveram qualquer notícia dela, porquanto nos «Livros do Mundo», como fui informado, apenas era visível a quarta parte norte da Terra. Embora os que vieram depois encontrassem algo mais do que os antigos, o citado povo explorou com o maior cuidado e exactidão durante longo tempo o Oceano e descobriu, a cerca de 20º a ocidente das «Ilhas Eternas», ao fundo da terra, uma outra terra, que agora é conhecida com o nome de «Terra Nova» e tornou-se famosa.

O extremo oriental da mesma está a 20º das «Ilhas Eternas» e o extremo ocidental a 90º. A extremidade norte está a mais de 60º do Equador e a extremidade sul a mais de 60º do mesmo. Em frente dessa extremidade sul, isto é: mais ao sul, encontrou-se uma importante terra firme que se estende até às trevas do Sul, e de que não se sabe mais nada. Este ponto chama-se Estreito de «Maghâlânia», segundo o nome do capitães (sic) que o descobriu. A terra estende-se por 70 graus de longitude e

mais de 120 graus de latitude, o que equivale à terceira parte da volta completa, isto é a uma rota de mais de um ano. Até esta hora não foi daqui para lá, nem veio de lá para cá, nenhuma notícia.

Os habitantes nada sabem do Corão e do Profeta e assemelham-se no aspecto a animais selvagens. Segundo se conta, vivem nestas regiões homens rapinadores, com rostos de cães e sem pescoço, isto é, o pescoço assenta neles no peito; e ainda outros homens que só têm 18 polegadas de altura. Quiseram trazer alguns para Portugal, mas eles não puderam suportar a viagem de mar e pereceram; então arrancaram-lhes a carne dos ossos, reuniram estes, como eles estão dispostos num homem, e trouxeram-nos para «Lizabûn» (sic); ali dependuraram-nos na porta da cidade. Além disso há lá, segundo informam, maravilhosos animais, plantas e minerais em quantidade. Depois foram para lá os povos de Pôrtugal, Ispâniâ e Farântsâ, cada um colonizou um bocado e sujeitaram-nos.

Da referida Terra Nova veio no nosso tempo uma barcaça francesa com um carregamento de madeira de pintar. Antes, no tempo em que o ditoso Ibrahim Pachá era ministro, veio um activo marinheiro português para Estambul, refúgio seguro do Soberano; o mesmo submeteu-se à majestade feliz do Padishá e foi contemplado com um elevado salário, porque ele era especialmente activo na ciência do mar e o alto grau dos seus conhecimentos na ciência astronómica estava claramente em dia. Além do já mencionado, também soube deste Capitão, que ele passara pelo antes citado Estreito de Maghâlânia, e, depois, por um lugar situado no lado ocidental da Terra Nova, para fora no fundo da terra, entre os dois pólos, isto é: navegou longe para cima do Equador e depois chegou em dois meses apenas à China, que todavia está afastada daquele ponto 90°, e que viera algum tempo depois do extremo sul de Hind para fora, sobre o Cabo da Boa Esperança (Râs-al-Umid) de novo para Pôrtugal.

Ainda ele asseverava que não havia na rota ao fundo da terra nenhuma ilha, onde se pudesse desembarcar, com vento desfavorável; pelo contrário, seria melhor viajar para a China pela Terra Nova do que pela rota pelo Sul. Que não se pudesse viajar pelo Norte, era manifesto, pelo facto de o mar gelar em consequência do rigor do Inverno. Um outro motivo seria ainda que para o Norte a terra firme se estendia até às trevas, sendo impossível navegar para lá. Saiba-se também que a Terra Nova estava situada para baixo de Bengala, em Hind, para baixo de Serandib, para baixo da ilha de Samatra e para baixo de muitos outros destes próximos pontos. Isto é: as direcções dos pés dos habitantes da Terra Nova e dos habitantes destas regiões estão colocados perpendicularmente uns aos outros.

Disso não tinham os Antigos nenhum conhecimento, embora tenham também mencionado que as direcções dos pés dos que vivem no começo e no fim do quadrante norte, isto é, dos que habitam nas extremidades do eixo da Terra estão colocados reciprocamente em posição verticalmente oposta. Todavia era isto (entre os Antigos) só limitado a dois pontos. Saiba-se também ainda, que os habitantes

daquela terra possivelmente não pertencem ao género humano e são outras criaturas. Dar ainda mais notícias sobre estas regiões, iria além do nosso propósito e por isso nos limitamos a dizer só isto”¹⁰.

IV – Conclusão

O *Mohit* é, essencialmente, uma compilação dos livros árabes para pilotos, com roteiros astronómicos escritos, na sua maioria, antes da chegada dos Portugueses ao Oriente, consubstanciada pela viagem marítima de Vasco da Gama. Incorpora, acrescidamente, todas as experiências tradicionais dos



(Fig. 10)

mareantes árabes, persas e indianos, de forma clara e bem ordenada, constituindo-se num monumento raro da náutica oriental dos últimos séculos medievais e do início da Idade Moderna, só equivalente aos trabalhos de compilação, mais tardios, efectuados por portugueses sobre as suas experiências naqueles mares.

A leitura atenta do texto supracitado permite-nos, contudo, para além de assinalar a referência à viagem de Fernão de Magalhães, a avaliação do conhecimento detido por Sidi-Ali Reis, sobre a realidade do mundo, a que não seria estranho o importante contributo das obras de Piri-Reis, por certo, baseadas em informações transmitidas por portugueses que se acolheram ao serviço dos sucessivos sultões otomanos, sem esquecer os judeus sefarditas, oriundos de Portugal, que ali chegaram a partir de finais do reinado de D. João II, durante todo o reinado de D. Manuel I e numa boa parte do reinado de D. João III.

Para além de uma alusão explícita à quarta parte norte da Terra habitada, ou seja, à parte norte do continente americano, Sidi-Ali Reis não deixa de referir-se ao facto de que «a ‘Terra Nova’ situada ao fundo da Terra foi há mais de 50 anos descoberta pelo povo de Portugal». Ao contemplar o descobrimento do Brasil e das terras mais ao sul deste, «importante terra firme que se estende até às trevas do Sul», acrescentou, ainda, que «o citado povo explorou com o maior cuidado e exactidão durante longo tempo o Oceano», mostrando como estava a par da actualização do conhecimento sobre todos os espaços identificados a ocidente das «Ilhas Eternas», nome por que eram chamadas pelos árabes as Ilhas Canárias.

Implicitamente, ao referir dados sobre os valores estimados para a latitude e a longitude, para além dos tempos de navegação e «o que equivale à terceira parte da volta completa», revela ter presente o conhecimento da extensão aproximada do oceano Pací-

¹⁰ Cf. *O Bahr-I-Mohit ou «Espelho dos Mares» de Sidi-Ali ben Hussein. Roteiro do Mar das Índias*, com um prefácio de Júlio Gonçalves, Lisboa, SGL, 1958, pp. 50-51.

fico, quando descreve a viagem realizada pelo Ocidente para se chegar à China. É neste contexto que referencia o Estreito de Magalhães, «segundo o nome do capitães que o descobriu». Completa a notícia ao declarar que para «além disso há lá, segundo informam, maravilhosos animais, plantas e minerais em quantidade. Depois foram para lá os povos de Pôrtugal, Ispâniâ e Farântsâ, cada um colonizou um bocado e sujeitaram-nos».

A referência à França, associada à colonização de «um bocado», acrescida do comentário «sujeitaram-nos» parece indiciar que tinha conhecimento da criação da chamada ‘França Antártica’ que só aconteceu no seguimento da expedição de Villegagnon, decorrida entre 1555 e 1559, se bem que ordenada por Henrique II de França, em finais de 1554. Este pormenor vem a corroborar a ideia, sustentada por alguns autores, segundo a qual Sidi-Ali tenha efectuado acrescentos ao manuscrito inicial, datado de finais de 1554, ocorrendo deste modo nas cópias que chegaram aos nossos dias. O interesse dos franceses pelo Brasil remontava ao reinado de Francisco I e disso nos dá conta ao salientar que «da referida Terra Nova veio no nosso tempo uma barçaça francesa com um carregamento de madeira de pintar», numa clara alusão ao comércio do Pau Brasil, fruto da acção daqueles nas costas brasileiras.

Como já foi mencionado, apontou a chegada de portugueses ao império otomano no tempo do primeiro grão-vizir, Ibrahim Pachá, nomeado por Soleimão, «o Magnífico», em 1523. Podemos ler que «veio um activo marinheiro português para Estambul, refúgio seguro do Soberano; o mesmo submeteu-se à majestade feliz do Padishá e foi contemplado com um elevado salário, porque ele era especialmente activo na ciência do mar e o alto grau dos seus conhecimentos na ciência astronómica estava claramente em dia». Este trecho, ao usar a expressão «refúgio seguro», pode sugerir que as gentes oriundas de Portugal que se acolheram em territórios do império otomano, naquela época, procuravam segurança, o que não seria estranho ao caso dos judeus sefarditas. De qualquer modo, uma outra referência nos merece atenção, quando Sidi-Ali acrescentou que «além do já mencionado, também soube deste Capitão, que ele passara pelo antes citado Estreito de Maghâlânia, e, depois, por um lugar situado no lado ocidental da Terra Nova, para fora no fundo da terra, entre os dois pólos, isto é: navegou longe para cima do Equador e depois chegou em dois meses apenas à China, que todavia está afastada daquele ponto 90°, e que viera algum tempo depois do extremo sul de Hind para fora, sobre o Cabo da Boa Esperança (Râs-al-Umid) de novo para Pôrtugal».

Na verdade, durante o recente colóquio internacional *Antonio Pigafetta, Giovan Battista Ramusio e o retrato de Fernão de Magalhães*, realizado na Fundação Calouste Gulbenkian, há menos de um mês, Rui Loureiro, ao dissertar sobre “Giovan Battista Ramusio e a primeira circumnavegação: novidades geográficas, circulação de informações e intertextualidade”, veio a admitir que Pigafetta, cujo nome deixou de ser mencionado em qualquer documento conhecido, depois de 1525, poderia ter vivido no império otomano o resto dos seus dias, muito provavelmente capturado enquanto participava numa acção naval desenvolvida no Mediterrâneo pelos ‘Cavaleiros de Rodes’, ordem a que pertencia. Acrescentou, também, que o ‘Roteiro de Piri Reis’, de 1527, tem revelações que só poderiam ter sido transmitidas por si ou por alguém com igual grau de conheci-

mentos. Outrossim, esta consideração foi corroborada por José Manuel Garcia, ao dissertar sobre “Um diálogo de fontes sobre a viagem de Fernão de Magalhães: Francisco Albo vs. António Pigafetta”, ampliando a hipótese para o caso de um outro participante na viagem de Magalhães, o grego Francisco Albo, de igual modo não mais mencionado, ter vindo a estar ao serviço dos otomanos.

Face à evidência do que foi relatado por Sidi-Ali Reis, no texto do *Bahr-I-Mohit*, parece-nos possível, *mutatis mutandis*, sustentar a hipótese de que também este autor se tenha cruzado com aqueles dois, caso se possa vir a confirmar a presença de ambos em territórios do império otomano. Esta realidade vem adensar a importância de se tentar encontrar nos arquivos turcos nova documentação relacionada com portugueses ou gente de outras nacionalidades, neste período histórico, mormente, em crónicas ou relatos, intenção desejável a que se referiu, há já alguns anos, António Dias Farinha.

Bibliografia citada

Fontes

O Bahr-I-Mohit ou «Espelho dos Mares» de Sidi-Ali ben Hussein. Roteiro do Mar das Índias, com um prefácio de Júlio Gonçalves, Lisboa, SGL, 1958.

Journal of the Asiatic Society of Bengal, Asiatic Society, Kolkata, India, vol. III, 1834, Vol. V, 1836, Vol. VI, 1837, Vol. VII, 1838.

Estudos

ABREU, Rui Manuel Rodrigues de, “Apontamento para a História da Medicina Militar. A Marinha” in *Revista Militar*, N.º 2455/2456, n. d., Agosto/Setembro 2006.

PEREIRA, José Manuel Malhão, “As ações navais de Piri Reis e Seydi Ali Reis e a expansão turca no Índico” in *Uma relação entre Portugal e a Turquia em torno de Piri Reis*, Lisboa, Academia de Marinha, 2018.

PEREIRA, José Manuel Malhão, “Some Geographical and Nautical Comments on the Muhit and Other Related Works of Seydi ali Reis” in *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, Istanbul, Piri Reis University, 2014.

COSTA ATLÁNTICA PATAGÓNICA, EXPLORACIÓN Y DESARROLLO DESDE LA EXPEDICIÓN DE MAGALLANES EN 1520, HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI

Tomás Merino¹

Resumo

Esta propuesta presenta la evolución de la actividad humana en las costas atlánticas patagónicas. Ubicadas en el Atlántico Sur, integran actualmente la República Argentina y abarcan desde el Río Colorado (39°40'S) al sur de la provincia de Buenos Aires hasta el Cabo Vírgenes (52°20'S) en la entrada oriental al “estrecho de Todos los Santos o de Magallanes”.

La Flota de Magallanes permaneció en esta región desde el 15 de febrero al 1° de noviembre de 1520. Estos más de ocho meses y medio representaron para Magallanes y sus hombres un gran desafío: invernaron en un ambiente hostil; fallecieron varios tripulantes; se incrementaron los problemas de relaciones humanas, y sufrió la pérdida de la primera de las naves de la flota.

Desde entonces se sucedieron numerosas expediciones y hubo varios intentos para establecer poblaciones e integrar a la actividad civilizada esta región costera, pero las duras exigencias para la vida humana hicieron que tuvieran que pasar más de 250 años desde la hazaña de Magallanes para que fuese fundada en 1779 la primera población que perduraría hasta el presente.

Recién después de mediados del siglo XIX y por interés de las autoridades de Buenos Aires, avanzó la integración efectiva de esas tierras costeras a continuación de la “Campaña del Desierto”, y se convirtieron cerca de mediados del siglo XX en las provincias argentinas de Río Negro, Chubut y Santa Cruz.

Desde fines del siglo XIX se fundaron poblaciones, se completó el conocimiento hidrográfico de la región, se establecieron vías de comunicaciones, se desarrolló la ganadería, la pesca y la explotación petrolera y minera; incrementándose en general la actividad humana, manteniendo este crecimiento en la actualidad.

Palavras-chave: Patagônia; Colonização; Exploração; Atlântico.

Abstract

This presentation tends to the evolution of the human activity in the Atlantic coast of Patagonia. Located in the South Atlantic, it is part of the Argentine Republic and

¹ Secretário-Geral, Instituto Nacional Browniano. tmerino55@gmail.com

covers the territory from the Colorado River (39°40'S) to the South of Buenos Aires province until the Virgenes Cape (52°20'S) on the eastern entry of the All Saints Strait, or Strait of Magellan.

Magellan's fleet stayed in this region from 15 February to 1 November 1520. These more than eight and a half months represented to Magellan and his men a great challenge: they wintered in a hostile environment; several crewmembers died; human relations problems increased, and they registered the first loss of a ship from the fleet.

From then on there were many expeditions and many attempts to establish settlements and civilize this coastal region, but the harsh conditions to human life made so that it would be 250 years from the arrival of Magellan to the foundation in 1779 of the first settlement that would endure to present days.

Only after the mid-nineteenth century, and in the interest of the Buenos Aires's authorities, began the effective integration of those coastal lands continuing the "Campaña del Desierto", and converted them in the mid-twentieth century in the Argentine provinces of Río Negro, Chubut and Santa Cruz.

Since the end of the twentieth century, new settlements have been founded; the hydrologic knowledge of the region was completed; ways of communication were established; cattle raising, fishing and the oil and mineral exploitation developed; in general, the human activity rose up, keeping this growth into present times.

Keywords: Patagonia; Colonization; Exploration; Atlantic.

1. Introducción

La Costa Atlántica Patagonia se encuentra ubicada en el Atlántico Sur, integra actualmente la República Argentina y abarca desde el Río Colorado (39°40'S) en el sur de la provincia de Buenos Aires hasta el Cabo Vírgenes (52°20'S) en la entrada oriental al "Estrecho de Todos los Santos o de Magallanes".

La Flota de Magallanes permaneció en esta región desde el 15 de febrero al 1° de noviembre de 1520. Estos más de ocho meses y medio representaron para Magallanes y sus hombres un gran desafío: invernar en un ambiente hostil; fallecieron varios tripulantes; se incrementaron los problemas de relaciones humanas, y sufrió la pérdida de la primera de las naves de la flota.

Desde entonces se sucedieron numerosas expediciones y hubo varios intentos para establecer poblaciones e integrar a la actividad civilizada esta región costera, pero las duras exigencias para la vida humana hicieron que tuvieran que pasar más de 250 años desde la hazaña de Magallanes para que fuese fundada en 1779 la primera población que perduraría hasta el presente.

Recién después de mediados del siglo XIX y por interés de las autoridades de Buenos Aires, avanzó la integración efectiva de esas tierras costeras a continuación de la "Campaña del Desierto", y se convirtieron cerca de mediados del siglo XX en las provincias argentinas de Río Negro, Chubut y Santa Cruz.

Desde fines del siglo XIX se fundaron poblaciones, se completó el conocimiento hidrográfico de la región, se establecieron vías de comunicaciones, se desarrolló la ganadería, la pesca y la explotación petrolera y minera; incrementándose en general la actividad humana, manteniendo este crecimiento en la actualidad.

2. Antecedentes de la Expedición de Magallanes

Desde el descubrimiento de América hasta 1515 los viajes de exploración españoles reconocieron lo que hoy conocemos como el Caribe y la costa norte de América del Sur. Entre 1501 y 1502, se intuyó que las costas que se exploraban, no eran las esperadas por Colón de Catay, Cipango, las Indias y la Especiería, sino un Nuevo Mundo.

Conocido el descubrimiento, los Reyes Católicos habían iniciado las acciones para el reconocimiento papal que se concretó en las bulas de Alejandro VI y el Tratado de Tordesillas en 1494, pero la delimitación precisa de la línea divisoria mantendría dificultades técnicas y políticas que tardaron siglos en superarse.

Transcurrida la primera década y media del siglo XVI, los viajes de Américo Vesputio hasta 1504, habrían sido los que primero llegaron al Atlántico Suroccidental y que conocemos como Mar Argentino. Hasta 1516 los españoles buscaron el paso a la Especiería en el Caribe y los portugueses preferían utilizar la ruta ya conocida por ellos del Cabo de Buena Esperanza.

En 1513 fue descubierto el Mar del Sur (Océano Pacífico) por Vasco Núñez de Balboa al cruzar el istmo de Panamá. Fue necesario a partir de entonces conocer la costa de este nuevo mar y descubrir si existía al sur del Brasil un paso, que intentó Díaz de Solís entre 1515 y 1516, tomando posesión en nombre de la corona de Castilla del Mar Dulce (Río de la Plata).

3. La expedición de Magallanes en las costas atlánticas patagónicas

Fernando de Magallanes herido sirviendo a Portugal y disgustado con su monarca, quien lo dejó libre de servir a quien quisiera, estudió desde 1513 navegación y cosmografía. Relacionado con importantes cosmógrafos, se convenció que las Molucas estaban en la zona española del tratado de Tordesillas y que existía un paso para llegar a ellas a través del sur de América.

En 1517 viajó a Sevilla, y presentó sus proyectos que interesaron al monarca español, con quien en marzo siguiente firmó la capitulación para encarar la expedición para descubrir tierras y llegar a la Especiería dentro de los límites españoles. El alistamiento culminó el 10 de agosto de 1519 y zarpó desde Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519.

A partir del Mar Dulce de Solís (Río de la Plata) ingresó a una nueva región donde se desdibujaba hacia el sur la incipiente e imprecisa cartografía de la época. El 15 de

febrero de 1520 dejaron atrás la ría de Bahía Blanca hacia el sur, ingresando a las costas que actualmente reconocemos como costa atlántica patagónica.

Entre el 20 y 28 de febrero recorrió las aguas del golfo San Matías, pasó frente a península Valdés, golfo Nuevo y la costa este de Chubut hasta el golfo San Jorge. Durante el mes de marzo recorrió la costa de la provincia de Santa Cruz hasta puerto San Julián, donde arribó el 30 de marzo y permaneció invernando hasta el 24 de agosto. Del 24 al 26 de agosto se dirigió desde San Julián a la desembocadura del río Santa Cruz, donde recuperó la carga y aparejos de la nao *Santiago* que había zozobrado durante una avanzada de exploración en mayo, y cuya tripulación se había salvado. Allí Magallanes decidió esperar mejores condiciones y permaneció hasta el 18 de octubre. Ese día continuó la derrota hacia el sur reconociendo la costa hasta descubrir cabo Vírgenes el 21 y la entrada que resultó ser la boca oriental del estrecho.

Cuando Magallanes ingresó al estrecho al que denominó de Todos los Santos y actualmente lleva su nombre, había permanecido con su flota casi 260 días en aguas y costas atlánticas patagónicas. Esos poco más de ocho meses y medio representaron para Magallanes y sus hombres un gran desafío: debieron invernar en un ambiente hostil; fallecieron varios tripulantes; se incrementaron los problemas de relaciones humanas que obligaron a tomar duras medidas disciplinarias, y sufrió la pérdida de la primera de las naves de la flota al zozobrar la *Santiago* al sur del Río Santa Cruz.

Uno de los legados de Magallanes y sus hombres en las costas atlánticas patagónicas es la toponimia, pues en la actualidad se mantienen varias denominaciones que los integrantes de la expedición fueron dando a distintos accidentes geográficos:

Arenas Gordas (Bancos del Rincón o ría de Bahía Blanca).

Bahía de las bajas (Bancos del Rincón o ría de Bahía Blanca).

Puerto o Arrecife de Lobos (Bahía Cruz).

Cavo de Santo Domingo (Punta San José, Península Betheder).

Tierra de Marco (Cabo Dos Bahías).

Río de Juan Serrano (Río Deseado).

Bahía de los Trabajos (Boca del río Deseado).

Bahía San Julián (Bahía San Julián).

Isla de los Patos (Isla Pingüino).

Patagonia o Tierra de Patagones (Patagonia).

Río Santa Cruz (Río Santa Cruz).

Río San Ildefonso (Río Gallegos).

Cavo de las 11 mil vírgenes (Cabo Vírgenes).

Tierra de los Fuegos (Tierra del Fuego).

Estrecho de Todos los Santos (Estrecho de Magallanes).

Con el primer aviso recibido en España por la desertión de la nao *San Antonio*, que llegó a Sevilla en mayo de 1521, y completado cuando Juan Sebastián de Elcano completó la primera vuelta al mundo, se incorporó esta región al conocimiento geográfico, incorporando a la cartografía que avanzaba en la representación del mundo conocido.

4. Expediciones que completaron el descubrimiento de las costas atlánticas patagónicas

4.1. Expedición de Francisco García Jofre de Loaysa (1526)

Luego del arribo de Juan Sebastián de Elcano, la Corte del emperador Carlos V consideró necesario organizar rápidamente otras Armadas que siguiesen la ruta descubierta hacia las islas Molucas para asegurar el monopolio de las especias de esas islas para España. La primera al mando de Loaysa, quien inició junto con Elcano el alistamiento que culminó en junio de 1525 cuando zarparon de A Coruña.

Navegaron frente a las costas patagónicas desde principios hasta abril de 1526, registraron los avistajes o pasajes de los Bajos Anegados (Ría de Bahía Blanca), Barreras Blancas (Península Valdés) y Bahía sin Fondo (Golfo Nuevo), Cabo Santo Domingo (Cabo Dos Bahías), Cabo Blanco, Isla de los Patos (Isla Pingüino), Puerto San Julián y Río Santa Cruz. En estas aguas patagónicas naufragó una nave, dos desertaron, una intentando llegar al Moluco por el Cabo de Buena Esperanza y otra también desertó con rumbo hacia el Atlántico, perdiéndose todo rastro de ella.

Los registros de la expedición agregaron a la toponimia patagónica las siguientes designaciones: Bahía de los Patos (Actual Bahía Cruz), Bahía sin Fondo (actual Golfo Nuevo), Punta de las Vírgenes (actual Punta Dungeness), y sin darles nombre describen las actuales Isla Leones e Isla Rasa.

4.2. Tratado de Zaragoza, 1529

Con la firma del Tratado de Zaragoza en abril de 1529, Carlos V acuerda con el rey João III de Portugal la delimitación de las zonas de influencia, quedando la Especería controlada por Portugal. España no necesitó desde entonces al Estrecho y sus costas atlánticas adyacentes como acceso a las Molucas. Así se inicia un nuevo período en el cual estas costas del extremo austral atlántico y el estrecho cobran valor estratégico como comunicación marítima a las costas americanas del Pacífico, para lo cual será necesario su control mediante asentamientos poblacionales con el objetivo de explorar, conquistar y colonizar las tierras americanas, y asegurar el control del paso entre los 2 océanos.

5. Exploraciones e Intentos de Establecer Poblaciones hasta el Siglo XVIII

5.1. Expedición de Simón de Alcazaba y Sotomayor (1535)

El primer intento de poblar estas costas se asignó ese mismo año 1529 a Simón de Alcazaba y Sotomayor designado gobernador de Nueva León, que recién en 1534 inició la aventura. En marzo de 1535 fundó el Puerto de los Leones en la caleta Hornos de la bahía Gil, en la costa norte del Golfo San Jorge y a 29 kilómetros al sur de la actual localidad de Camarones, provincia del Chubut. Desde allí descubrió el actual río Chico, que fue llamado Guadalquivir. A consecuencia de un motín fracasó la expedición y el poblado fue abandonado.

5.2. La Armada del Obispo de Plasencia (1540)

El siguiente intento colonizador fue gestionado por el obispo de Plasencia, que zarpó al mando de fray Francisco de la Ribera poco antes de Sevilla en agosto de 1539. En enero de 1540 llegó al estrecho de Magallanes. Sufrió un temporal que hundió a la nave capitana, los sobrevivientes quedaron extraviados en tierra y generaron las leyendas sobre la ciudad de los Césares. Las otras dos naves se separaron en direcciones opuestas. Una logró llegar al Perú tras atravesar el estrecho y explorar las costas chilenas. La otra nave habría tomado posesión de las islas Malvinas el 4 de febrero de 1540, y allí invercó por varios meses para finalmente continuar viaje hacia la península Ibérica.

5.3. Expedición corsaria inglesa de Francis Drake (1578)

El monopolio por parte del imperio español de navegar el estrecho de Magallanes y las costas atlánticas adyacentes se mantuvo tan solo casi 60 años. El corsario inglés Francis Drake zarpado de Plymouth recaló en el río de la Plata en abril de 1578 y puso proa al sur, el 12 de mayo reconoció Cabo Blanco. Entre el 15 de mayo y el 3 de junio permaneció en la ría de Deseado y sus adyacencias, donde estuvo en contacto con indígenas patagones. Entre junio y agosto permaneció en San Julián donde, al igual que Magallanes, mantuvo contacto con indígenas y ajustició a uno de sus subordinados que gestaba una insubordinación. Entró al estrecho luego de casi cuatro meses en las aguas atlánticas patagónicas. Cruzó el estrecho en 17 días y debió luchar durante 2 meses con el mal clima y el mar embravecido al sudoeste y sur de la Tierra del Fuego, en aguas del hoy llamado estrecho de Drake. Las naves se separaron, unas regresaron al Atlántico reconociendo hacia el norte las costas patagónicas, y Drake, con el *Golden Hind*, completó la circunvalación terrestre en su regreso a Inglaterra.

5.4. Primer intento concreto de colonización. Pedro Sarmiento de Gamboa. Ciudad del Nombre de Jesús y Ciudad del Rey Felipe (1579-1585)

Alejandro Drake del virreinato del Perú, el virrey recibió una propuesta de Pedro Sarmiento de Gamboa de fortificar el estrecho de Magallanes para evitar que los enemigos de España ingresen libremente al Pacífico. Aprobada la propuesta Sarmiento entre noviembre de 1579 y enero de 1580 recorrió los canales del extremo sur de Chile hasta la boca del Estrecho, cruza el estrecho de oeste a este donde hizo acto de posesión de las tierras y luego de realizar una completa exploración salió a aguas atlánticas. Arribó a España en agosto de 1580, su proyecto fue aprobado por el rey y designado Capitán general del Estrecho de Magallanes. Zarpó en septiembre de 1581, el trayecto hasta el estrecho no fue sencillo, luego de más de 25 meses a la Boca Oriental del estrecho en febrero de 1584.

Los 300 pobladores desembarcaron en la costa atlántica en proximidades de Cabo Vírgenes y Sarmiento decidió instalar la primera población que llamó Ciudad del Nombre de Jesús a metros de Cabo Vírgenes donde había fuentes de agua. Solo quedó una nao de apoyo, con ella y transportando por tierra parte de los materiales, fundó la segunda población prevista, llamada Rey Don Felipe. Dos meses después Sarmiento en la nao frente a Nombre de Jesús por una tempestad que hizo perder la única ancla y debió alejarse. Los pobladores a partir de entonces quedaron abandonados a su suerte. La nave con Sarmiento a bordo zozobró en las costas de Brasil, consiguió otra nave pero no pudo regresar al estrecho pues otro temporal hizo perder todas las provisiones que llevaba. En busca de ayuda llega a España en diciembre de 1589, pero por la pérdida de la Grande y Felicísima Armada el año anterior no logra nada. Esos pobres abandonados fueron muriéndose lentamente de hambre o a manos de los patagones, siendo rescatados un sobreviviente por Cavendish en 1587 y otro por Merrick en 1590.

5.5. Primer Viaje de Corso del inglés Thomas Cavendish (1586-1587)

Zarpó en corso desde Plymouth en julio de 1586. En diciembre recaló en Cabo Blanco, actual provincia de Santa Cruz. Entró en una ría que llamó Desire (Ría de Deseado) donde carenó las naves. En enero de 1587 describe Cabo Buen Tiempo en la ría de Gallegos. Luego de un temporal en Cabo Vírgenes entró al Estrecho de Magallanes. Encontró tres españoles, dos se retiraron para buscar otros que estaban alejados y uno embarcó; Cavendish no esperó al resto de los colonos abandonados (15 hombres y 3 mujeres), zarpó y continuó recorriendo el estrecho. Llegó a las ruinas de Rey Felipe, solo encontró cadáveres y rebautizó el paraje como Puerto Hambre. Continuó el corso por el Pacífico, en abril siguiente el español rescatado logró escapar en Chile, y describió las penurias sufridas en las poblaciones del estrecho.

5.6. Viaje de corso inglés de Andrew Merrick (1590)

Zarpó de Plymouth en agosto de 1589, navegó frente a las costas patagónicas sin tocar tierra hasta la ría de Deseado, y de allí hasta el estrecho de Magallanes, llegó hasta

Puerto Hambre donde encontró un sobreviviente que vivía según su expresión “de su arcabuz”, pero este no finalizó vivo el viaje para describir sus vivencias.

5.7. Último Viaje de corso inglés Thomas Cavendish y John Davis (1592)

En agosto de 1591 partió para ir directo a Filipinas y el Pacífico Norte. Luego de un temporal en marzo de 1592 llegó a la ría de Deseado; entró al estrecho d Magallanes para cruzarlo pero fue imposible y retornó al Atlántico. Por separado sus naves permanecieron en aguas patagónicas hasta diciembre, usando Deseado como puerto base.

5.8. Expedición holandesa de Jacobo Mahu (1599-1600)

Luego de recorrer la costa atlántica patagónica a vista de costa, entró al estrecho de Magallanes en abril de 1599.

5.9. Expedición holandesa de Olivier Van Noort (1599-1600)

En septiembre de 1598 zarpó de Rotterdam. Arribó a la ría de Deseado en septiembre de 1599 después de soportar frecuentes temporales, la exploró reflejando en su Diario apreciaciones sobre la ría y que están totalmente corroboradas hasta la actualidad. Permaneció en el estrecho durante 4 meses hasta febrero de 1600, perdió más de 100 hombres en las aguas patagónicas y el estrecho. Después completó la circunnavegación por el Cabo de Buena Esperanza retornando a Holanda en agosto de 1601.

5.10. Exploración del río Negro desde Buenos Aires, a cargo del gobernador de la Provincia del Río de la Plata Hernandarias (1604)

Exploró la margen norte del río Negro en busca de la fabulosa Ciudad de los Césares.

5.11. Expedición de corso holandesa de Joris Spilberg (1615)

Zarpó de Texel, Holanda en agosto de 1614 para hacer la guerra de corso en aguas chilenas, peruanas y mexicanas, debiendo tomar la ruta del Estrecho de Magallanes. Exploró en marzo de 1615 la costa atlántica adyacente de la Boca oriental del estrecho de Magallanes.

5.12. Expedición holandesa de Willem Corneli Schouten y Jacques Le Maire (1615-1616)

Conformaron la Zuidelijk Compagnie, con el objetivo de encontrar una nueva ruta, zarparon de Texel en junio de 1615. En noviembre ingresaron en las aguas atlánticas patagónicas, recalaron en Cabo Blanco y entraron en la ría de Deseado explorando el

interior de la ría, allí repostaron víveres y agua. Mientras se carenaban en seco las naves, se incendió y perdió la más pequeña (*Hoorn*). En enero de 1616 zarparon de Deseado, sobrepasaron el estrecho de Magallanes hacia el sur e ingresaron a un estrecho con una fuerte corriente hacia el sur. A la tierra avistada al este la llamaron State Land (actual Isla de los Estados) y a la del oeste Mauritius Land (actual Península Mitre de la Isla Grande de Tierra del Fuego). Habían descubierto una vía de agua desconocida a través de la Tierra del Fuego (no sabían que State Land era una isla) y nombraron a ese estrecho Le Maire. Recorrieron esa zona de mar e islas al sur de la Tierra del Fuego y descubrieron la isla más al sur que finalizaba en una aguda punta a la cual se llamó Hoorn Caap (actual Cabo de Hornos), ingresando a las aguas del Pacífico por una nueva ruta de navegación. Siguieron viaje hacia las Indias Orientales (Indonesia), es de destacar que en todo el viaje solo fallecieron 3 hombres ¡Sabían cómo contrarrestar al escorbuto!

5.13. Primera circunnavegación de la Tierra del Fuego. Bartolomé y Gonzalo García de Nodal (1619)

La noticia del descubrimiento del nuevo paso hacia el Mar del Sur por parte de los holandeses produjo una seria preocupación en España pues simplificaba y diversificaba el acceso al Mar del Sur, las costas occidentales americanas quedaban expuestas a las ambiciones extranjeras. La corte española resolvió llevar a cabo una exploración propia del nuevo paso para determinar los alcances del descubrimiento. Los hermanos García del Nodal zarparon de Lisboa en septiembre de 1618. En enero de 1619 avistaron costa patagónica en Cabo Raso (actual provincia de Chubut), y a partir de allí hacia el sur fueron corriendo la costa. No localizaron la ría de Deseado, encontraron la actualmente conocida como Roca Bellaco, pasaron frente a San Julián, la boca del río Santa Cruz, la ría de Gallegos y llegaron a fondear en el cabo Vírgenes donde fueron recibidos, como era habitual, con temporales que dificultaban el ingreso, así que decidieron dirigirse al Estrecho Nuevo (Le Maire). Recorrieron la costa este de la Isla Grande, dieron nombre cabo San Vicente y cabo San Diego. En el estrecho Le Maire debieron refugiarse en bahía Buen Suceso. Quisieron recorrer la costa sur de la Isla Grande, pero por la meteorología permanecieron alejados avistando la isla Diego Ramírez (mantiene el nombre que corresponde al piloto mayor de la expedición) y alcanzaron la mayor latitud hacia el sur (58° 30' Sur). Entraron por el oeste al estrecho de Magallanes, al que relevaron en detalle y salieron por la boca oriental a aguas atlánticas, regresaron a aguas peninsulares, donde llegaron en julio sin haber perdido un solo hombre.

5.14. Expedición holandesa de Jacques L'Hermite (1624)

Luego de la expedición de Spilberg, Holanda organizó una fuerte expedición al Pacífico al mando de Jacques L'Hermite, para la conquista del Perú, y si no caía, debía continuar viaje a las Indias Orientales. Zarpó en mayo de 1623 y en febrero de 1624 recaló en la costa este de la isla Grande de Tierra del Fuego, reconoció las islas al sur de la Isla Grande de Tierra del Fuego y los vientos lo llevaron hacia el sur hasta casi el Círculo

Polar Antártico (59° 45' Sur). Atacó y bloqueó las costas peruanas, incendió Guayaquil y no pudiendo doblar a los españoles, puso proa a Guam y las Indias Orientales.

5.15. Expedición holandesa de Hendrick Brouwer (1643)

El objetivo de la expedición fue fundar establecimientos o factorías en la costa de Chile, y explorar de pasada las tierras australes. En enero de 1643 zarpó de Pernambuco, en marzo recaló en Cabo Vírgenes y luego se dirigió hacia el estrecho Le Maire con el propósito de seguir la ruta del Cabo de Hornos para pasar al Mar del sur. Con excelentes condiciones meteorológicas, reconoció la costa norte de la denominada hasta entonces Tierra de los Estados de Schouten-Le Maire, sorprendiéndose que fuese una isla, a la que exploró. Al cruzar el Cabo de Hornos, fue arrastrado por los vientos hasta casi la latitud de 62° Sur con nieve, lluvias y frío. Operó hasta Chiloe, y en octubre regresó al Atlántico sin tocar costas patagónicas.

5.16. Expedición inglesa de John Narborough (1669-1670)

Inglaterra, luego de la Paz de de Breda con Holanda y también en paz con España, decidió enviar una expedición para explorar, y si podía, asentarse en algún puerto al sur del Río de la Plata. En septiembre de 1669 zarpó de Inglaterra y recaló en febrero de 1670 en la ría de Deseado. Permaneció un mes, exploró la región y tomó posesión del lugar en nombre del rey de Gran Bretaña. En abril llegó a San Julián donde decidió invernar hasta septiembre, volvió a Deseado para acopiar carne y huevos de pingüinos. En octubre, reconoció la costa hasta el Estrecho de Magallanes. En el Pacífico recorrió la costa hasta cercanías de Valdivia. En febrero de 1671 regresó a Deseado, y de allí hacia Inglaterra.

5.17. Expedición contrabandista de Antonio De la Roche al Mar del Sur (1673)

De origen francés, pasó por Londres y luego se alistó en Hamburgo. En septiembre de 1673 pasó por el estrecho Le Maire. Comerció en Perú y retornó, pero no pudo pasar por el estrecho Le Maire en abril de 1675 y lo hizo al este de la Isla de los Estados.

5.18. Expedición francesa de Juan Bautista de Gennes (1696)

Viaje guerrero-corsario, zarpó de la Rochele en junio de 1695. Llegó al río Santa Cruz en febrero de 1696, intentó pasar el Estrecho de Magallanes, pero luego de varios intentos no logró salir al Pacífico, emprendió el regreso, en abril entró al Atlántico sin tocar costas patagónicas.

5.19. Comerciantes y contrabandistas franceses (1700- 1726)

Durante la Guerra de Sucesión de España (1701 a 1713) y hasta 1726 numerosos navegantes franceses recorrieron las aguas atlánticas patagónicas, y a través del Estrecho de Magallanes o por el Cabo de Hornos llegaron al Mar del Sur para comerciar y contrabandear. Hay registros de 156 naves salidas de puertos franceses que habrían pasado por las costas atlánticas patagónicas hacia los pasos al Pacífico.

5.20. Expedición corsaria inglesa de William Dampier (1703-1704)

Zarpó de Inglaterra en septiembre de 1703. A fines de ese año pasó por aguas atlánticas patagónicas y penetró al Pacífico operando como corsario en las costas americanas, regresó en 1707 a Inglaterra a través del Pacífico e Índico.

5.21. Expedición corsaria inglesa de Woodes Rogers (1708)

Zarpó de Bristol en agosto de 1708. Cruzó el Cabo de Hornos en enero de 1709. Operó en la costa americana del Pacífico y regresó a Inglaterra por el Índico en octubre de 1711.

5.22. Expedición pirática de John Clipperton y George Shelvocke (1718)

Shelvocke intentó pasar por el estrecho de Magallanes sin lograrlo, fue entonces por Le Maire y cruzó el Cabo de Hornos, llegando a latitudes mayores a 61° Sur. Clipperton cruzó por el Magallanes, operó también en el Pacífico.

5.23. Expedición holandesa de Jacob Roggewein (1721- 1722)

La Compañía de las Indias Occidentales buscó abrir la ruta a las Indias Orientales por el Cabo de Hornos y el Mar del Sur buscando un arribamiento directo a Indonesia, y el regreso a Europa debía hacerse por el Estrecho de Magallanes. En diciembre de 1721 en latitud 46° Sur tuvieron un violento temporal, los buques se separaron, uno cruzó por el Estrecho de Magallanes y otros por el estrecho Le Maire y cabo de Hornos. Se reunieron en la isla Mocha y continuaron hacia su destino más allá del Pacífico.

5.24. Navíos de Registro franco españoles (1727-1746)

Los franceses realizaron operaciones navieras con embarcaciones preparadas legalmente con participación francesa y española. Las naves llegaban a Cádiz donde adquirían matrícula española, se completaban con pilotos y marineros e incluso capitanes españoles. Se les llamó naves de registro, que en realidad tenían doble nacionalidad, y entre 1727 y 1746 se conocen 6 naves que cruzaron entre el Atlántico y el Mar del Sur.

5.25. Expedición inglesa del comodoro George Anson (1741)

En septiembre de 1739 el almirantazgo inglés resolvió atacar las posesiones españolas alejadas, para ello despachó esta expedición que debía pasar al pacífico por el Cabo de Hornos. Tardó un año en alistarse y zarpó en septiembre de 1740. En enero de 1741 desde la isla de Santa Catalina puso rumbo al Cabo de Hornos pero arribó a San Julián, donde carenó las naves y ajustó roles antes de emprender el paso al Pacífico. Luego de zarpar de San Julián avistó la Isla Grande de Tierra del Fuego, intentó cruzar el Le Maire pero la meteorología lo hizo retroceder sufriendo pérdidas y averías. Continuó con los intentos y en abril entró al Pacífico perdiendo buques en esos intentos.

5.26. Expedición española del almirante José Pizarro ((1741-1742)

Al enterarse de la expedición inglesa del comodoro Anson, España envió esta expedición al mando del almirante Pizarro. Zarpó de Montevideo en enero de 1741, navegó muy cerca de la escuadra inglesa de Anson, sin saberlo ambas escuadras. No logró cruzar hacia el Pacífico, retornando al río de la Plata y Santa Catalina. En octubre de 1741 intentó un nuevo cruce, los buques sufrieron averías y regresó al Río de la Plata. En noviembre de 1742 uno de los buques que había quedado en Montevideo pudo cruzar al Pacífico, pero por su pésimo estado fue abandonado.

5.27. Intento de establecer reducciones Jesuitas en la costa atlántica patagónica. Viaje desde Buenos Aires de la Fragata española San Antonio (1745-1746)

Desde 1684 la Compañía de Jesús (Jesuitas) podía establecer reducciones de aborígenes desde el Río de la Plata hacia el estrecho de Magallanes, para que extranjeros enemigos no se asienten, pues no era posible fortificar estas costas con armas reales. En 1742 una Real Orden le ordenó al Gobernador de Buenos Aires que registre por mar la costa hasta el Estrecho de Magallanes, que se realizó con el viaje de la fragata *San Antonio* al mando del alférez de fragata Joaquín de Olivares y Centeno, llevando a bordo a los padres jesuitas José Quiroga, José Cardiel y Mathias Strobell. Zarpó en diciembre de 1745 de Montevideo, llegó a cabo Blanco y entró a la ría de Deseado. Estuvo frente a río Santa Cruz, ría Coig, y río Gallegos, regresó a río Santa Cruz, le costó encontrar San Julián, y exploró sus alrededores hasta 25 leguas (150 km) sin encontrar aborígenes, pocas fuentes de agua, y tampoco árboles, solo matorrales. Se levantó un acta dejando constancia que faltaban las cosas necesarias para una población y no había aborígenes. Dejó San Julián y recorrió el golfo San Jorge por su interior, reconoció bahía Gregorio y fondeó en Bahía Camarones. No penetró en golfo San Matías por escasez de víveres y regresó hacia Buenos Aires. Esta expedición formó una imagen muy negativa de la Patagonia, que influyó por varios años, mostrando que en Deseado era donde existían mejores condiciones para el cultivo y poblamiento.

5.28. Expedición desde Buenos Aires del bergantín San Martín a San Julián (1752-1753)

El comerciante Domingo Basavilbaso tuvo la idea de llevar sal a Buenos Aires desde San Julián en buque, en reemplazo de las peligrosas expediciones que se hacían a las Salinas Grandes en el sur de Buenos Aires. El primer viaje entre diciembre de 1752 y febrero de 1753, luego de pasar bahía de Camarones, cabo Blanco, entró en San Julián donde mientras se buscaban las salinas el casco fue carenado, luego zarpo hacia Buenos Aires. El segundo viaje zarpo en octubre de 1753, a los 10 días ya estaba en San Julián, cargada la sal zarpo hacia Buenos Aires, a dos millas de llegar a Buenos Aires naufragó perdiéndose el buque y la carga.

5.29. Viajes desde Buenos Aires a la ría de Deseado en busca de sal del piloto Manuel Sapiola (1758)

El primero se realizó en 1758, Sapiola penetró río arriba explorando 7 leguas. Se hicieron más viajes en busca de sal sin mayor información.

5.30. Naufragio del navío español Purísima Concepción en Tierra del Fuego (1765)

El *Purísima Concepción*, mercante al mando de Joseph Joaquín de Ostolaza zarpo de Montevideo en diciembre de 1764. Naufragó en la costa este de Tierra del Fuego a cinco leguas del estrecho de Le Maire. Los náufragos construyeron con los restos del naufragio y maderas del bosque cercano una embarcación para tratar de llegar a un lugar civilizado, fue bautizada *Nuestra Real Capitana San José y las Ánimas*. En abril zarpo con 193 náufragos, arribaron 189 a Buenos Aires. Aunque en San Julián Magallanes carenó sus buques y otras expediciones hicieron lo mismo tanto en San Julián como Deseado, el lugar de construcción de la *Nuestra Real Capitana San José y las Ánimas*, fue el primer astillero de la Patagonia.

5.31. Expedición del comodoro inglés John Byron (1764-1765)

Zarpo desde Inglaterra en julio de 1764, en de noviembre recaló en cabo Blanco, entró en Deseado, donde reparó los buques y se reabasteció con agua, caza y pesca. Luego de salir de Deseado sufrió un temporal, pasado el mal tiempo avistó cabo Buen Tiempo y entró al estrecho hasta Puerto Hambre. Luego volvió a Deseado donde se encontró con un buque de reaprovisionamiento. Regresó a Puerto Hambre y de allí entró al Mar del Sur en abril de 1765, y vía Cabo de Buena Esperanza regresó a Inglaterra en mayo de 1766.

5.32. Expedición del capitán inglés Samuel Wallis (1766)

Zarpó en agosto de 1766. A principios de diciembre avistó cabo Vírgenes, ingresó al estrecho y el 26 de diciembre arribó a Puerto Hambre. Realizó reparaciones, se reabasteció y continuó viaje al Pacífico, regresando por el cabo de Buena Esperanza a Inglaterra.

5.33. Aprestos del Gobernador de Buenos Aires para actividades en la costa atlántica patagónica (1766-1767)

A raíz del naufragio del *Purísima Concepción*, el rey Carlos III ordenó al gobernador de Buenos Aires enviar una embarcación a Tierra del Fuego con fines de apoyo náutico y catequización, a esos fines se sumaron las noticias de la posible ocupación de los ingleses de un puerto en la costa sur de Tierra del Fuego. El gobernador de Buenos Aires no disponía de embarcaciones apropiadas, hizo construir en el astillero de Las Conchas un bergantín de casi 13 metros de eslora que estuvo listo a fines de 1767.

5.34. Viaje del capitán de fragata español Domingo Perler (1768)

En diciembre de 1767 el capitán Perler zarpó de Montevideo con la fragata *Andaluz*, recorrió, entre enero y febrero de 1768, la costa de la actual provincia de Chubut entre Santa Elena y Cabo dos Bahías, en la costa de la actual provincia de Santa Cruz desde cabos Blanco y Tres Puntas, Deseado donde exploró la ría durante varios días, San Julián donde también ingresó a su interior y barajó la costa hasta la boca oriental del estrecho de Magallanes, al que no pudo entrar por los temporales que corrió hasta Malvinas donde permaneció 15 días, de allí retornó a Montevideo en abril.

5.35. Viajes del teniente de fragata español Manuel Pando (1768-1769)

El teniente Pando al mando del bergantín *San Francisco de Paula* (construido en Las Conchas) zarpó para su primer viaje en enero de 1768 con 4 religiosos a bordo, recorrió la costa este de la Isla Grande de Tierra del Fuego, exploró bahía San Sebastián y llegó hasta el estrecho de Le Maire, pero los temporales lo hicieron correr hasta Malvinas de donde regresó a Buenos Aires en abril. Un segundo viaje en diciembre de 1768, recorrió las costas patagónicas hasta la boca oriental del estrecho de Magallanes y luego relevó en detalle Deseado, de allí regreso a Buenos Aires donde arribo en mayo de 1769.

5.36. Viaje del teniente de navío español Francisco de Gil y Lemos (1769)

La fragata *Andaluz*, ahora al mando de Francisco de Gil y Lemos, zarpó de Buenos Aires en diciembre de 1768, luego de cumplir tareas en Malvinas, llegó a la ría de Deseado y barajó la costa hacia el sur, pero un temporal lo hizo correr hacia el norte, regresando a Buenos Aires en mayo de 1769.

5.37. Viajes del capitán inglés James Cook (1769) (1774-1775)

En el primer viaje iniciado en agosto de 1768, recaló directamente en el estrecho de Le Maire. En bahía Buen Suceso se aprovisionó de agua, madera, pesca y caza, y a continuación reconoció el archipiélago fueguino entre el Le Maire y el Cabo de Hornos, entrando al Pacífico. Regresó a Inglaterra por el cabo de Buena Esperanza en junio de 1771. En el segundo viaje iniciado en julio de 1772, recaló en el extremo occidental del estrecho de Magallanes en diciembre de 1774, continuó hacia el sur de Tierra del Fuego dobló el Cabo de Hornos y enfiló hacia el este en busca del estrecho de Le Maire y la Isla de los Estados, regresó a Inglaterra el 30 de julio de 1775.

5.38. Viajes clandestinos

Numerosos viajes clandestinos en las costas atlánticas patagónicas fueron una realidad entre los siglos XVI y XVIII, que permitieron en varias oportunidades que varias de las expediciones hasta aquí detalladas contasen con información reservada, que justificaba los riesgos y costos que se asumían. La depredación de loberos y balleneros, en su mayoría ingleses y posteriormente también americanos, de anfibios y cetáceos de la Patagonia, preocupó también a los españoles. Estos balleneros y loberos se establecían a veces por meses en sitios de la costa que tomaban como base de sus operaciones. De allí a una estadía o asentamiento permanente había un solo paso.

6. Las costas patagónicas durante el Virreynato del Río de la Plata

6.1. Colonización en las costas atlánticas patagónicas

Luego de la creación del Virreinato del Río de la Plata, el rey Carlos III ordenó a partir de marzo de 1778 la instalación y población de puertos de la costa atlántica patagónica. Los lugares elegidos fueron Bahía Sin Fondo, San Julián, Deseado y la desembocadura del Río Colorado. Las familias para esas poblaciones que partieron de España a fines de agosto de 1778 fueron convocadas de Galicia, Asturias y otras provincias de Castilla, llegando al Río de la Plata 1921 personas en 11 expediciones que zarparon de A Coruña entre septiembre de 1778 y junio de 1784, llegando la última al Río de la Plata en octubre de 1784. La expedición zarpó de Montevideo en diciembre de 1778.

6.2. Fundación de Fuerte San José (1779-1810)

Se instaló en un golfo pequeño no conocido con anterioridad, al que se llamó San José en el interior del golfo San Matías que no había sido recorrido en detalle en más de 250 años. El 8 de febrero se delimitó el sitio del futuro Fuerte San José en el istmo que une Península Valdés con el litoral, pero la zona era muy árida y tenía problemas de agua.

En febrero el piloto Basilio Villarino reconoció la desembocadura del río Negro (que hasta entonces se confundía con el río Colorado creyendo que eran uno solo) y regresó al golfo San José en marzo, luego Villarino realizó viajes para llevar agua desde el río Negro a los pobladores del Fuerte San José. Para continuar las operaciones ordenadas por el virrey, en abril se decidió llevar al río reconocido por Villarino a parte de la expedición.

Los que quedaron en San José sufrieron atrocidades, en agosto abandonó el lugar la mayor parte regresando a Montevideo. En el fuerte solo quedaron 9 hombres y las tumbas de los 24 muertos por los padecimientos y el escorbuto. El Fuerte San José permaneció como guardia (entre 10 y 30 hombres) hasta agosto de 1810, cuando su dotación fue totalmente asesinada por un malón.

6.3. Fundación de Carmen de Patagones (1779, hasta la actualidad)

El grupo zarpado desde Fuerte San José en abril de 1779, ingresó al río Negro y lo remontó 9 leguas. Los aborígenes les aclararon la existencia de dos ríos, el Colorado más al norte y el río Negro en el que estaban. Por una crecida se decidió la construcción en la ribera norte del río donde la barranca es más elevada. En octubre de 1779 llegaron los primeros pobladores. La población comenzó a crecer hasta nuestros días, dando como resultado la ciudad de Carmen de Patagones en la ribera norte, provincia de Buenos Aires y la ciudad de Viedma en la ribera sur, provincia de Río Negro. Desde 1810 contó con un muelle de madera, con servicios regulares de buques.

6.4. Exploración del río Negro por el piloto Basilio Villarino (1782)

Desde Carmen de Patagones en septiembre de 1782 Villarino exploró el río Negro a vela, a remo, a la sirga y a la espía. En Choele Choel instaló un fuerte, se reabasteció y reanudó el avance río arriba. Llegó al nacimiento del río Negro por la confluencia del río Limay con el río Neuquén, continuó por el Limay y luego por el Collón Curá hasta el Huechem Hechuen. Por falta de agua emprendió el regreso a Carmen de Patagones.

6.5. Primera fundación de Deseado (Mayo a Noviembre de 1780)

Una nueva expedición zarpó desde Montevideo en enero de 1780. Luego de pasar por San Julián donde se eligió un lugar con agua para un futuro asentamiento, se intentó ir a río Santa Cruz, pero por los vientos se decidió ir a Deseado. En abril se inició la construcción de la población en la margen sur. Se sufrieron grandes penurias, heladas y escorbuto, evacuando el asentamiento en noviembre de 1780.

6.6. Fundación de Floridablanca (1780-1784)

Luego de zarpar de Deseado en diciembre de 1780, se instaló la Nueva Colonia de Floridablanca, cerca de San Julián, en el lugar elegido anteriormente ubicado a más de

una legua de la costa. Desde esta población se reconoció el río Santa Cruz, levantando una carta hasta 30 millas de la boca y se exploró hasta la cordillera, llegando al Lago Biedma, recorriendo en 26 días unos 750 kilómetros. Por orden real en enero de 1784 se evacuó el poblado.

6.7. Expedición del capitán de fragata Alejandro Malaspina (1789-1794)

Esta expedición tuvo como misión un mayor conocimiento; para ello sus tareas fueron ajustar situaciones geográficas, efectuar nuevas investigaciones astronómicas y científicas, confeccionar y actualizar derroteros de las vías de navegación y aumentar el conocimiento de los pueblos y sus costumbres, entre otras menores. Fue armada con dos corbetas: *Descubierta* y *Atrevida*, construidas ex profeso para esta expedición.

Zarpó de Cádiz en julio de 1789, arribó a Montevideo en septiembre y trabajó en el Río de la Plata hasta noviembre, cuando en conserva con un buque del Apostadero local, puso proa para las costas atlánticas patagónicas. El reconocimiento de la costa comenzó a partir del río Negro, límite norte de la actual provincia del mismo nombre, a continuación el golfo San Matías hasta puerto San Antonio, y la costa hacia el sur en la costa de la actual provincia de Chubut pasando por San José, Santa Elena, Camarones islas Leones, Arce, Rasa y Pan de Azúcar. Recorrió cabo Tres Puntas, cabo Blanco y Deseado donde efectuó el relevamiento de la ría. Simultáneamente se mantuvo contacto con aborígenes a los cuales se estudió. Se cumplieron también operaciones hidrográficas y astronómicas, además de caza y pesca para conformar las colecciones científicas y artísticas. Continuó por la costa este de la Isla Grande de Tierra del Fuego y al norte del estrecho de Le Maire y continuó barajando la costa norte de la isla de los Estados hacia el este, luego se dirigió hacia el sur y sudoeste llegando hasta los 60° Sur, logrando pasar al Océano Pacífico.

La *Descubierta* cruzó al Atlántico por el sur del cabo de Hornos en diciembre de 1793, aguardó buena meteorología en bahía Buen Suceso pero no esperó a cruzar el Le Maire y bordeó la isla de los Estados por el este hacia Las Malvinas, luego retornó en la segunda quincena de enero de 1794 a las costas atlánticas patagónicas desde cabo Blanco en la actual provincia de Santa Cruz, bahía Santa Elena y permaneció frente al fuerte San José en la actual provincia de Chubut y la boca del río Colorado en el sur de la provincia de Buenos Aires, arribó a Montevideo en febrero de 1794. La *Atrevida* no pudo divisar el cabo de Hornos, y en diciembre de 1793 recaló en la isla de los Estados, de allí pasó por Malvinas arribando a Montevideo en febrero de 1794. El capitán Malaspina, con las dos corbetas, retornó a Cádiz en septiembre de 1794.

6.8. Expedición hidrográfica subsidiaria desde Montevideo a Tierra del Fuego (1791)

El teniente de navío Juan José de Elizalde, zarpó de Montevideo en diciembre de 1790, hizo escala en Deseado y llegó a bahía Buen Suceso a fin de enero, se efectuó el relevamiento en la costa sur del sector oriental de la Isla Grande de Tierra del Fuego,

las costas del estrecho de Le Maire y la isla de los Estados. Luego de pasar por Malvinas regresó a Montevideo a fines de marzo.

6.9. Expedición hidrográfica subsidiaria desde Montevideo al Golfo San Jorge (1794-1795)

El capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha, zarpó de Montevideo en noviembre de 1794. Se efectuaron relevamientos en el río Colorado, caleta Valdés, costa al sur de bahía Santa Elena hasta el extremo norte del golfo San Jorge y toda la costa de este golfo y la costa siguiente hasta Deseado. Los trabajos finalizaron en enero de 1795, de regreso completó información de las costas, en particular la costa entre las desembocaduras de los ríos Negro y Colorado y la bahía San Blas. Retornó a Montevideo en febrero de 1795.

6.10. Segunda fundación de Deseado (1790-1807)

En septiembre de 1789 por Real Cédula, Carlos IV creó la Real Compañía Marítima de Pesca, con privilegios exclusivos de pesca. Actuó en Deseado y sus aguas adyacentes. La primera expedición de la compañía zarpó desde Santander en noviembre de 1789 y en febrero de 1790 llegó a Deseado, donde se construyó un fuerte de piedra. Durante más de 10 años explotó productos de ballenas y lobos como aceites, cueros de lobos y barbas de ballenas, incluso sal. A partir de 1797 decayó la actividad y en julio de 1803 se puso fin a la Real Compañía, manteniendo un destacamento hasta octubre de 1807.

7. Las costas patagónicas durante el siglo XIX

7.1. El litoral atlántico patagónico en el siglo XIX

La presencia y actividad de buques loberos ingleses, norteamericanos, franceses y holandeses, que ya se venía incrementando durante el siglo XVIII en el litoral atlántico patagónico y archipiélago fueguino, expuso la fauna marina de la región, pródiga en ballenas, focas, lobos marinos y elefantes marinos (todos muy ricos en carnes, grasas, aceites y cueros) a una explotación que llevó a estas especies en muchos puntos de la costa a extremos cercanos a la extinción.

En octubre de 1821 el gobierno de Buenos Aires fijó y reglamentó la pesca y la caza de anfibios en la costa patagónica, dando beneficios a los ciudadanos y habitantes de Buenos Aires sobre los extranjeros. Esto fue comunicado al comandante político y militar de Carmen de Patagones y a su vez fue difundida en Europa para conocimiento de los interesados en explotar esos recursos. No obstante los intentos de reglamentar bajo autoridad argentina la actividad de pesca y caza en el litoral atlántico patagónico, el grueso de la actividad durante muchos años fue a espaldas de las autoridades. Otro producto que

se movió por las costas fue sal, para lo cual Carmen de Patagones tenía privilegios para abastecer a Buenos Aires.

7.2. Expedición del teniente Francisco Seguí (1825)

Zarpó desde Buenos Aires en enero de 1825 para hacer acto de presencia en el litoral marítimo patagónico. Recorrió bahía San Blas, las ruinas del fuerte San José, luego recaló en San Julián y Deseado, regresó a fondeadero frente a Buenos Aires en abril.

7.3. Carmen de Patagones durante la Guerra contra el Imperio del Brasil (1825-1828)

Durante esa guerra, Carmen de Patagones se convirtió en el único puerto no bloqueado por las fuerzas navales brasileras y se desarrolló como puerto de apoyo para la actividad corsaria republicana. Entre el 28 de febrero y 7 de marzo de 1827, una fuerza anfibia brasilera cruzó la barra internándose en el río Negro e intentó conquistar el puerto, pero fue rechazada por la guarnición reforzada con las tripulaciones corsarias y pobladores voluntarios.

7.4. Autorizaciones del gobierno argentino para explotaciones comerciales (1825-1828)

Entre 1825 y 1828 varios ganaderos, entre ellos Luis Vernet fueron autorizados para explotar ganado cimarrón en la península Valdés. En 1828 el gobierno de Buenos Aires autorizó la pesca en la costa atlántica patagónica y el archipiélago fueguino. Luis Vernet recibió la concesión para explotar comercialmente loberías en la isla de los Estados, y a cortar madera que enviaba a Malvinas y Buenos Aires, al mismo tiempo vigilaba la actividad de loberos extranjeros, en general ingleses y norteamericanos.

7.5. Expediciones hidrográficas inglesas de Fitz Roy (1828-1834)

El capitán Fitz Roy a bordo de la *Beagle*, entre abril y junio de 1830 recorrió el archipiélago fueguino al este del cabo de Hornos hasta el estrecho de Le Maire, y descubrió el canal Beagle, luego relevó bahía San Sebastián y desde Deseado emprendió el retorno a Plymouth Inglaterra, donde llegó en octubre de ese año. Zarpó nuevamente en diciembre de 1831 con la misión de realizar el relevamiento hidrográfico efectuando observaciones geológicas, naturalistas, magnéticas y meteorológicas de la costa atlántica patagónica y fueguina.

Con naves contratadas a loberos argentinos, durante octubre y noviembre se relevó las bocas de los ríos Colorado y Negro hasta Carmen de Patagones, y toda la costa desde allí hasta Deseado. Con la *Beagle* relevó la costa fueguina este y sur hasta el cabo de Hornos, los golfos de San Matías y San José, la ría de Deseado, la costa hasta la boca oriental del estrecho de Magallanes, el archipiélago fueguino y el canal Beagle. Por último

relevó la boca del río Santa Cruz, desde donde por tierra un grupo llegó hacia el oeste hasta avistar la cordillera, muy cerca del Pacífico. Las actividades en las costas atlánticas patagónicas finalizaron durante junio de 1834.

7.6. Patrulla del capitán argentino José María Pinedo (1832)

Al mando de la goleta *Sarandí* recorrió el archipiélago fueguino y penetró al estrecho de Magallanes llegando hasta Puerto Hambre.

7.7. Relevamientos fluviales durante la Campaña al Desierto de Juan Manuel de Rosas (1833)

El piloto Descalzi efectuó relevamientos del río Negro desde Carmen de Patagones sin conocer lo relevado por Villarino en 1782. Luego de enormes fatigas llegó a la isla Choele-Choel. El capitán Bathurst confirmó que las condiciones hidrográficas del río Colorado no permiten la navegación.

7.8. Ocupación del estrecho de Magallanes por Chile (1843)

Ya avanzado el siglo XIX apareció la propulsión a vapor de buques y el estrecho de Magallanes recuperó su importancia. En 1840 dos buques a vapor cruzaron el estrecho de Magallanes, y a partir de 1843 Chile inició la ocupación del estrecho.

7.9. Carmen de Patagones (1829-1879)

Después de la guerra contra el Imperio del Brasil Carmen de Patagones creció. Su actividad comercial abarcaba ganadería, agricultura, cueros, pieles de zorro, lobos marinos, guanacos, trigo y explotación de salinas. A partir de la década de 1850 la región comenzó a crecer expandiendo su frontera aguas arriba del río Negro, como un Departamento de la provincia de Buenos Aires. A mediados de 1868 la Armada Argentina envió 2 vapores fluviales al río Negro, desde entonces se inició una importante actividad fluvial, explorando hasta 5 leguas aguas arriba de la isla Choele Choel en 1872. Desde 1860 se agregó la cría de ovejas a la actividad comercial, pero siguió sufriendo periódicos malones que finalizaron en 1879 con la Campaña al Desierto.

7.10. Explotación clandestina de guano (1840-1878)

Durante varios años operaron numerosas expediciones, la mayoría inglesas, para extraer guano del litoral atlántico patagónico; los principales lugares donde se conoce que se desarrolló esta actividad fueron río de Santa Cruz, cabo Dos Bahías, bahía del Oso Marino, islas Pingüino, Leones y Tova. Recién en marzo de 1878 se prohibió la extracción de guano, pero fue tarde, la gran sustracción clandestina ya se había realizado.

7.11. Acción de misioneros Anglicanos (1850-1884)

Allen Francis Gardiner, ex marino inglés, como misionero de la iglesia Anglicana resolvió dedicarse a los aborígenes fueguinos. Fundó la American Missionary Society, en 1845 intentó evangelizar en el estrecho de Magallanes. En 1850 realizó otro intento en la costa sur de la isla Grande de Tierra del Fuego, donde falleció de frío y hambre junto a otros varios misioneros. Entre 1861 y 1863 se realizó un intento misionero que no prosperó en el río Santa Cruz, y en 1869 se asentó otra misión anglicana en la bahía de Ushuaia en el canal Beagle.

7.12. Intentos de colonización en el río Chubut (1854-1856)

El inglés naturalizado argentino Enrique L. Jones instaló en octubre de 1854 el fortín Paz con intención comercial en el río Chubut, pero fue abandonado en marzo de 1855. En 1856 otra tentativa dirigida por Edmundo Elsegood, residente de Carmen de Patagones, también fracasó.

7.13. El Capitán Luis Piedrabuena (1833-1883)

Fue una persona emblemática del litoral atlántico patagónico. Nacido en Carmen de Patagones, con 13 años embarcó en un buque lobero-ballenero donde aprendió náutica, caza de lobos y ballenas, como socorrer naufragos y el arte de navegar los mares australes y antárticos. Desde 1848 visitó periódicamente la isla de los Estados, y salvó a numerosos naufragos. Desde 1859 navegó en los mares australes, en pocos años estableció una factoría en la isla Pavón del río Santa Cruz. Fue hasta 1865 la única presencia argentina al sur del río Santa Cruz. En 1868 el gobierno le otorgó la propiedad de la isla Pavón y la isla de los Estados. En marzo de 1873 naufraga en la isla de los Estados, y con los restos de su goleta construyó el cúter *Luisito*. En 1878 el gobierno argentino le dio el mando de la corbeta Cabo de Hornos, hasta que falleció el agosto de 1883.

7.14. Presencia en la Boca del Río Santa Cruz (1859-1878)

El río Santa Cruz era escala de barcos loberos y lugar de paso desde la zona del estrecho de Magallanes a y desde el norte y las islas Malvinas. Con la instalación de Piedrabuena en la isla Pavón se inicia el poblamiento permanente de la boca del Río Santa Cruz. En 1862 dos religiosos anglicanos intentan misionar entre los tehuelches, pero en 1863 se retiran. Desde junio de 1872 el ciudadano francés Ernesto Rouquaud, residente en Buenos Aires, instaló una colonia dedicada a la actividad industrial pesquera. En marzo de 1873, el gobierno argentino creó la primera Capitanía de Puertos en Santa Cruz y en marzo de 1874 también el gobierno chileno creó una Capitanía de Puertos. Estos hechos políticos junto con problemas familiares llevaron a Rouquaud a abandonar Santa Cruz en octubre de 1874.

Ante la presencia extranjera, el gobierno argentino en 1874 envió al teniente Coronel Martín Guerrico con 2 buques al río Santa Cruz. Durante su estadía no hubo presencia extranjera pero confirmó que personal chileno frecuentaba la zona. En abril de 1876 un buque chileno apresó en el río Santa Cruz un barco francés dedicado a la extracción de guano con permiso argentino. En octubre de 1878 un buque chileno apresó un buque estadounidense, que también cargaba guano con permiso argentino; el subdelegado de Marina alertó del hecho al gobierno argentino, que ordenó el envío de una división naval.

7.15. La colonización galesa en río Chubut y golfo Nuevo (1865-1885)

En julio de 1865 se inició la colonización de origen galesa en el valle del río Chubut acordada con el gobierno argentino. Los primeros años fueron muy difíciles, se perdieron cosechas, y en 1867 estuvo a punto de fracasar. Desembarcaron en Golfo Nuevo en un paraje que llamaron Madryn, que fue el puerto de la colonia. Por falta de agua en el lugar, fue solo puerto y el grueso de los colonos se estableció en el río Chubut. En septiembre se fundó oficialmente la población de la colonia a orillas del río Chubut, a la que se denominó Pueblo de Rawson. Por último, en octubre de 1884 se fundó Trelew, que concentró la comercialización de la producción lanera.

7.16. Viaje del primer curso de la Escuela Naval Militar (1873)

La Escuela Naval Militar, creada en octubre de 1872, tuvo como su primera sede al vapor General Brown. El primer curso se inauguró con una navegación al litoral patagónico, entre abril y julio de 1873.

7.17. Expedición de la división naval al sur del comodoro Luis Py (1878)

Ante lo acaecido en río Santa Cruz en octubre de 1878, una división naval zarpó de Buenos Aires en noviembre de 1878 hacia la desembocadura del río Santa Cruz. Verificado el río, confirmó que los buques extranjeros se habían retirado hacia el estrecho de Magallanes. Realizó actos de afirmación de la soberanía en la margen sur del río Santa Cruz, reubicó la subdelegación de Marina en dicha margen, y permaneció hasta marzo de 1879.

7.18. Gobernación de la Patagonia (1879)

En octubre de 1878 el gobierno argentino fijó los límites sur de las provincias existentes según son conocidos hoy y creó la Gobernación de la Patagonia hacia el sur hasta el cabo de Hornos. En octubre de 1884, fue dividida la Gobernación de la Patagonia en los territorios nacionales de Río Negro, La Pampa, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

7.19. Actividad en el litoral atlántico y ríos patagónicos durante la Campaña al Desierto y campañas siguientes. (1879-1884)

Desde marzo de 1879, la división del Comodoro Py apoyó desde Carmen de Patagones las operaciones del ejército. Con el vapor Triunfo se remontó el río Negro, efectuó relevamientos y trabajos hidrográficos. También fue creada la escuadrilla del río Negro al mando de Erasmo Obligado, además del tráfico regular en el río Negro cumplió entre 1881 y 1883 las expediciones al río Negro y río Limay hasta el lago Nahuel Huapi.

7.20. Transporte de Cabotaje, transportes navales y compañías privadas. (1881-1898)

Abierta la costa patagónica atlántica para una rápida colonización, fue necesario contar con medios de transporte rápidos y eficientes a lo largo de dicha costa. Así con la incorporación del transporte Villarino, luego de trasladar los restos del general José de San Martín desde Francia a Buenos Aires, se inició el tráfico de cabotaje patagónico. A lo largo de los años se fueron incorporando puertos patagónicos atendidos por el servicio hasta 1896, cuando se tocaba Puerto Madryn, Deseado, Santa Cruz, Puerto Gallegos, San Sebastián, Bahía Thetis, isla de los Estados, Ushuaia, Lapataia, Puerto Gallegos, Santa Cruz, Deseado y Puerto Madryn.

7.21. Subdelegaciones Marítimas / Sub Prefecturas (1878-1888)

Establecida la Gobernación de la Patagonia se planificó la creación e instalación de subdelegaciones marítimas para avanzar en la colonización que se llevaba a cabo en esa región. Para la ubicación se fueron teniendo en cuenta las necesidades del tráfico marítimo mundial, el comercio y las necesidades de puertos de abrigo. En enero de 1882 se creó la Prefectura Marítima como organismo autónomo dependiente de la Armada, cambiando la denominación de subdelegaciones marítimas a Sub Prefecturas.

Sub-delegación marítima de Santa Cruz (1878): Fue la primera creada, desde esta primitiva sub-delegación de Isla Pavón se informó al gobierno los sucesos con naves chilenas que pretendían ejercer la tutela de los mares patagónicos y del guano y salitre de sus costas.

Sub-delegación de Marina de Chubut (1879): Fundada en 1879 en Chubut, que era la única zona colonizada al sur de Carmen de Patagones, y ya existían pobladores previos a la instalación.

Sub-delegación de Marina de Puerto Deseado (1881): Creada en 1879, recién se instaló en 1881, tuvo escasa vida, en 1888 fue suprimida.

Sub-delegación de Marina de río Gallegos (1885): Creada en 1879, recién se instaló a fines de 1885, luego de creado el Territorio Nacional de Santa Cruz.

7.22. Expedición Ítalo argentina de Giacomo Bove (1881-1882)

En 1880 el explorador italiano Giacomo Bove proyectó una expedición a la Antártida, pero tuvo que abandonar la idea por falta de apoyo económico. El Instituto Geográfico Argentino decidió patrocinarlo y darle apoyo logístico pero el objeto de estudio sería las costas de la Patagonia, para hacer un reconocimiento de faros y balizas, y estudios naturalistas. Así se inició la Expedición con Bove como jefe científico, acompañado por el teniente coronel Rafael Blanco y el capitán Luis Piedrabuena con 2 buques, que zarpó desde Buenos Aires en diciembre de 1881 y regresó en septiembre de 1882, recorrió la costa atlántica hasta la isla de los Estados y el canal Beagle.

7.23. Apoyo a misiones para observación pasaje planeta Venus (1883)

En la costa atlántica patagónica se congregaron en Carmen de Patagones, Santa Cruz y estrecho de Magallanes misiones de astrónomos y científicos para observar el evento astronómico del pasaje del planeta Venus el 6 de diciembre de 1883 de Alemania, Francia, Brasil y Estados Unidos. La corbeta *Uruguay* apoyó las actividades y cooperó en el transporte.

8. Las costas patagónicas durante el siglo XX y hasta la actualidad

8.1. Poblaciones costeras

Carmen de Patagones: El desarrollo de esta población fue perdiendo el protagonismo que había alcanzado durante el siglo XIX, manteniéndose como una localidad de la provincia de Buenos Aires.

Viedma: Había sido capital de la gobernación de la Patagonia y luego del Territorio Nacional de Río Negro, continuó a partir de 1955 como capital de la Provincia de Río Negro.

San Antonio Oeste: Fundada en julio de 1905, en 1908 se anunciaba la construcción del ferrocarril desde el Puerto San Antonio hasta Nahuel Huapi. Durante varias décadas, lo que evitó el despoblamiento de la zona fue la actividad ferroviaria como importante fuente de trabajo.

Puerto Madryn, Trelew y Rawson: Este conjunto de poblaciones con origen en la colonización de origen galés, mantuvo el crecimiento y afianzó el desarrollo de la actividad humana. Trelew se convirtió en la ciudad más grande y poblada del valle inferior del río Chubut constituyendo el polo textil lanero más importante de Argentina, donde se industrializa y comercializa el 90% de la lana. Madryn hasta 1961 fue cabecera del ferrocarril que conectaba el puerto con la zona del valle del río Chubut; en la actualidad mantiene una importante actividad pesquera, actividad turística y actividad industrial con la presencia de la planta de aluminio de Aluar. Desde la creación del Territorio

Nacional de Chubut en 1884, Rawson fue la sede del gobierno del Territorio, y desde 1955 la de la provincia homónima.

Camarones: Desde 1890 los navegantes utilizaron la excepcional condición natural de su bahía y de sus costas. En octubre de 1900 se fundó la localidad. Su desarrollo fue modesto y no alcanzó el nivel de crecimiento del valle del río Chubut ni de Comodoro Rivadavia.

Comodoro Rivadavia: Su origen fue como puerto de la Colonia Sarmiento en febrero de 1901. En la actualidad es la ciudad más importante en la costa patagónica. Tuvo cuatro períodos que modificaron su importancia a nivel económico y nacional: el descubrimiento de petróleo en 1907, la Gobernación Militar entre 1944 y 1955, el boom petrolero entre 1958 y 1963 y el boom petrolero iniciado en 2003.

Caleta Olivia: Los primeros pobladores se asentaron en 1901. En 1944 se descubrió petróleo en sus proximidades. En la actualidad es la principal localidad del norte de la provincia de Santa Cruz.

Puerto Deseado: Es uno de los puntos de la costa patagónica con mayor historia, la actual ciudad fue fundada el 15 de julio de 1884.

San Julián: La población actual se fundó en septiembre de 1901, se desarrolla actividad agropecuaria, la pesca y la explotación minera.

Puerto Santa Cruz y Comandante Luis Piedrabuena: Comandante Luis Piedrabuena en honor a su fundador, es la localidad más antigua de la provincia de Santa Cruz. Puerto Santa Cruz se establece como capital del Territorio Nacional Santa Cruz en 1884 hasta 1888.

Río Gallegos: Esta localidad nació con la instalación de la Subprefectura Marítima el 19 de Diciembre de 1885. En 1888 se estableció en ella el gobernador del Territorio Nacional Santa Cruz y el 19 de mayo de 1904 se confirmó por decreto como capital del Territorio Nacional.

8.2. Transporte marítimo de Cabotaje, transportes navales y compañías privadas. (1899-2019)

Al servicio prestado por la Armada Argentina con los Transportes Navales desde 1899 las Compañías Delfino, Mihanovich e Importadora y Exportadora de la Patagonia crearon líneas de vapores desde Buenos Aires a los puertos patagónicos. Estas cumplieron un excelente y meritorio papel, pero quedaban lugares sin cubrir por razones comerciales.

Al estallar la segunda guerra mundial, con la creación de la Flota Mercante del Estado, le fueron trasferidos los principales transportes navales, los cuales fueron afectados al tráfico con la Patagonia. Al terminar la segunda guerra mundial, la Armada adquirió varios LST (BDT) o barcasas de desembarco muy útiles en las costas patagónicas que operaron hasta fines de la década de 1970.

La carencia de buenos puertos naturales, con la excepción de Puerto Madryn y la precariedad de las instalaciones en los otros puertos, hacía costosas y largas las operaciones de carga y descarga. Era normal que los buques detuvieran su navegación, se acerca-

sen a una caleta, arriasen sus chatas y lanchas para sacar, en medio de riesgos y peligros, pequeñas cargas de hasta 10 metros cúbicos. Con los BDT se redujo el manipuleo a chata, varando y operando directamente a playa.

Con la habilitación de la ruta nacional N° 3, que recorre las principales ciudades de la costa patagónica, el movimiento de cargas por vía marítima se fue reduciendo hasta casi desaparecer. Con respecto al movimiento de pasajeros, la habilitación de numerosos aeropuertos y el establecimiento de vuelos regulares, hizo desaparecer la necesidad de un servicio marítimo de pasajeros.

En la actualidad el servicio es casi nulo, permaneciendo asignado solo el Transporte Canal Beagle en forma esporádica.

8.3. Ferrocarril

Todos los ramales construidos en la Patagonia fueron transversales, desde la costa hacia el interior para permitir la salida por mar de la producción. Hubo idea de construir ramales transpatagónicos, pero no llegaron a materializarse. Además el ferrocarril sufrió la competencia del camión y los ramales existentes en la Patagonia en su gran mayoría dejaron de operar en la década de 1960. El primer ferrocarril patagónico fue la línea Puerto Madryn, Trelew, Rawson iniciado en 1884, las líneas, de norte a sur son:

Ferrocarril San Antonio Oeste a Lago Nahuel Huapi y a Viedma (821 km): Está conectado con las líneas ferroviarias hacia el norte desde Viedma cruzando el río Negro por un puente. Clausurado temporalmente, en la actualidad se mantiene en servicio. Desde la estación intermedia de Ingeniero Jacobacci sale un ramal denominado La Trochita hasta Esquel (402 km).

Ferrocarril Central del Chubut (260 km): Primer ferrocarril de la Patagonia. Funcionó desde noviembre de 1888, hasta su clausura en 1961.

Ferrocarril de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento (207 km): En servicio desde marzo de 1912, fue clausurado en 1978.

Ferrocarril de Puerto Deseado a Colonia Las Heras (283 km): Inaugurado en 1911, fue clausurado en 1978.

Ramal Ferro Industrial Río Turbio/Río Gallegos (285 km): Construido en la década de 1950, está en condiciones de prestar servicio.

8.4. Carreteras

Las carreteras se fueron desarrollando en forma constante a partir de la década de 1930, la principal ruta que recorre las localidades costeras de la costa atlántica patagónica es la Ruta Nacional N° 3, que nace en Buenos Aires, pasa por las localidades costeras patagónicas. A medida que dicha ruta permitió el tránsito seguro de cargas por automotor entre las décadas de 1940 y 1960, esto incidió en el tráfico de cabotaje marítimo, ya que a pesar de ser mucho más oneroso, permite asegurar la llegada en tiempo, a diferencia del cabotaje que no permite asegurar arribos en fecha, sufriendo la mayoría de las veces retrasos por las inclemencias climáticas.

8.5. Rutas aéreas

Desde fines de la década de 1920 se iniciaron los vuelos que permiten el movimiento de correspondencia y pasajeros a y desde las localidades patagónicas costeras.

8.6. Relevamientos hidrográficos, cartografía y balizamiento

Durante casi todo el siglo XX, hasta las décadas de 1970 y 1980 se relevaron las costas atlánticas patagónicas. Este esfuerzo permitió la confección de la cartografía con datos propios, en reemplazo de la información previa con que se contaba de distintas procedencias, en particular española y británica de los siglos anteriores. Desde 1902 y 1917 se instalaron faros y otras señales náuticas, completándose el balizamiento total de la costa atlántica patagónica.

8.7. Investigaciones oceanográficas y científicas

La plataforma submarina frente a la costa atlántica patagónica es una de las más extensas, y a su vez es una de las más apropiadas para su explotación. Va incrementando la profundidad del fondo en cuatro escalones y en sus aguas hay una gran riqueza pesquera y su subsuelo tiene petróleo. Desde el siglo XIX el conocimiento científico de estas aguas se realiza a través al Servicio de Hidrografía Naval, el Museo de Ciencias Naturales y la Sociedad Científica Argentina. A ellos se agregaron durante el siglo XX el Departamento Oceanografía del Servicio de Hidrografía Naval creado en 1953, la Comisión Nacional de Estudios Geoheliofísicos, el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero, el Instituto Argentino de Oceanografía, el Centro de Investigaciones de Biología Marina, el Comité Argentino de Oceanografía. A ellos debe agregarse en territorio patagónico el Centro Nacional Patagónico ubicado en Puerto Madryn y la Estación de Biología Marina en Puerto Deseado.

8.8. Puertos Patagónicos

La costa patagónica es un confín ubicado en el hemisferio marítimo, está alejada de los principales centros de poder y consumo. Esa posición alejada afecta negativamente en función de los costos y de los fletes para el tráfico de cargas. Además tiene una geografía desfavorable, hay pocos puertos naturales, la costa es acantilada y de gran amplitud de mareas que además de la variación de altura producen grandes corrientes de marea.

La costa patagónica es dentro de Argentina una parte poco desarrollada, los ferrocarriles en su momento no completaron un tendido integrador, las vías férreas que van hacia el resto de Argentina solo llegan a San Antonio Oeste; el desarrollo de las rutas, en particular la 3 que recorre todo el área adyacente a la costa motivó una competencia con el camión que hasta la actualidad, salvo cargas a granel en especial líquidos, que este viene ganando. Presentada esta situación, los puertos de la región son:

Bahía San Blas: En 1905 se construyó un pequeño muelle que fue totalmente destruido en 1916.

Patagones: Existía un muelle que la Escuadrilla del río Negro operó hasta 1916. En 1906 la Compañía Mihanovich construyó un muelle. Al cesar el tráfico fluvial y cabotaje, el puerto en la desembocadura del río Negro perdió todo valor comercial.

San Antonio Este: En 1983 se inauguró el muelle, es un puerto natural de aguas profundas para la exportación de productos regionales, en especial frutas del valle del río Negro.

San Antonio Oeste: Entre 1907 y 1918 se construyeron diferentes muelles. En 1944 el puerto dejó de operar hasta 2000, desde entonces mantiene una reducida actividad pesquera. Hay desde 2008 un puerto privado que nunca fue utilizado ya que no fue habilitado.

Muelle Punta Colorada: Habilitado en 1977 para carga de pellets de hierro, de mineral proveniente de la cercana mina de Sierra Grande. Operó de 1978 a 1992 y de 2006 a 2017.

Puerto Madryn: Existió un muelle desde 1887. En 1909 se construyó el muelle Luis PiedraBuena, que operó con una gran actividad de cabotaje, desde 1970 hasta el año 2000 tuvo actividad pesquera, y desde ese año opera como terminal de cruceros. En 1975, instalada la fábrica de la empresa Aluar, se habilitó el muelle Almirante Storni como terminal para minerales por la producción de aluminio, de carga general y desde el año 2000 también pesquera.

Muelle Rawson: Desde 1879 operó para pesca artesanal. En 2004 se realizaron ampliaciones y actualmente opera como terminal para pesca costera.

Muelle Camarones: De principios del siglo XX, en 2002 sufrió daños por un fuerte temporal y marejada. Fue reconstruido y opera como terminal para pesca costera.

Caleta Córdova: En 1920 comenzó su actividad para el desembarco de materiales para la actividad petrolera. En 1936 se inició la actividad pesquera. Actualmente, en el muelle pesquero operan barcos costeros y embarcaciones de apoyo de buques tanque. Además cuenta con una Terminal Marítima (boya) para embarque de crudo en buques tanque.

Comodoro Rivadavia: En 1900 se instaló el primer galpón de lo que sería el puerto de Comodoro Rivadavia, en 1912 con el inicio de construcción del ferrocarril se habilitó el primer muelle. A lo largo de los años se realizaron ampliaciones, en especial luego de la provincialización en la década de 1990. En la actualidad el puerto se compone del Puerto Antonio Morán que concentra el movimiento de cargas generales, el muelle pesquero, y el Muelle General Mosconi destinado a descarga de combustibles.

Caleta Olivia: Es una Terminal Marítima (boya) para embarque de crudo en buques tanque.

Puerto Caleta Paula: Es un puerto artificial inaugurado en 1998. Opera carga general y pesqueros congeladores, fresqueros y costeros. Posee un astillero con sincrolift.

Puerto Deseado: El primer muelle entró en servicio en 1923. Es un puerto natural. Opera descarga de capturas y exportación de pesca, movimiento de combustible, cargas generales y contenedores. Posee un astillero con dique seco.

Puerto San Julián: Es un puerto natural, que permite operar carga general y pesqueros.

Punta Quilla: Inaugurado en 1978, opera carga general y pesqueros, en particular calamar y apoya la actividad petrolera offshore.

Río Gallegos: Sobre la ría de Gallegos hay tres muelles frente a la ciudad de Río Gallegos el Fiscal que no opera desde 2005, y muy cerca de él el muelle El Turbio, también inactivo desde la entrada en servicio del muelle de Punta Loyola. El muelle en Punta Loyola, a 15 km de Río Gallegos, opera carga y descarga de carbón, crudo, livianos y agua.

8.9. Caza de pinnípedos (lobos, focas, elefantes) y ballenas

Hasta mediados del siglo XVIII las costas patagónicas tenían enormes poblaciones de pinnípedos. Han sido duramente explotadas y casi exterminadas, llegaron casi al exterminio, recuperándose muy lentamente en los últimos años. El casi exterminio ocurrió por la intromisión a partir del último tercio del siglo XVIII de loberos y balleneros de muchas nacionalidades siendo los más numerosos británicos y norteamericanos, ajenos a la administración española primero y argentina luego, que no disfrutaron esa riqueza, sino en ínfima parte. Se cazaron lobos y focas sin que hubiese reglas de conservación, y también se cazaron ballenas en cupos prohibitivos. La ballena también había casi desaparecido de las costas patagónicas, aunque en la región se la cazaba en número reducido. Las ballenas llegan a la costa patagónica para su apareamiento. Desde el siglo XX tanto los pinnípedos como las ballenas van recuperando sus poblaciones lentamente, en particular en las zonas de protección establecidas.

8.10. Actividad pesquera

Los orígenes de las actividades relacionadas con la pesca comercial deben remontarse a los comienzos del siglo XX. Promediando ese siglo no se vislumbraba el despegue de la actividad pesquera, hasta el año 1960 la flota pesquera se componía casi exclusivamente de embarcaciones costeras, pero desde 1963 las capturas de la flota de altura superaron a las de la flota costera. A partir de entonces comenzó el crecimiento de la pesca en la plataforma continental frente a las costas patagónicas, que hasta ese entonces se hallaban prácticamente vírgenes en cuanto a la explotación de sus recursos pesqueros. A partir de la década de 1970 comenzaron a aparecer flotas pesqueras soviéticas acompañadas de naves polacas, búlgaras y cubanas y luego chinas. En esa época varias empresas comenzaron a establecer asentamientos en los puertos patagónicos, en respuesta a la política de promoción y desarrollo regional y franquicias adoptadas por el gobierno argentino. Los puertos con actividad pesquera en la costa patagónica son San Antonio Oeste, Rawson, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado y Ushuaia.

8.11. Utilización de la energía del mar

En el siglo XX se realizaron estudios y proyectos para el aprovechamiento de energía mareomotriz, pero ninguno se llegó a concretar. Esta es una actividad que aún no ha sido desarrollada, manteniéndose como un desafío hacia el futuro.

8.12. Hidrocarburos

Hacia 1950 los estudios realizados en tierra demostraron que la cuenca del golfo San Jorge en explotación desde 1907 se continuaba en el mar, al igual que la cuenca Austral de Tierra del Fuego, ambas actualmente en explotación. La cuenca del Golfo San Jorge es una amplia región ubicada en la Patagonia central que comprende parte de la provincia del Chubut, el norte de Santa Cruz y una porción muy amplia de la plataforma continental argentina en el golfo homónimo. La cuenca Austral comprende una parte importante de la provincia argentina de Santa Cruz, la chilena de Magallanes, la zona oriental del estrecho del mismo nombre, la isla de Tierra del Fuego y una porción de la plataforma continental argentina. Además en el mar Argentino, aguas atlánticas patagónicas, se encuentran las siguientes cuencas sedimentarias no explotadas hasta el presente: Colorado Marina, Península Valdés, Rawson, San Julián, Malvinas, Malvinas Norte y Malvinas Oriental.

8.13. Turismo

El turismo de mar en la primera mitad del siglo XX lo realizaron compañías extranjeras para turistas extranjeros, en particular los canales fueguinos; el hundimiento del Monte Cervantes fue un accidente de esa actividad. Desde la década de 1960 y hasta la actualidad, la actividad turística se basa en las bellezas naturales y la contemplación de la fauna, en particular ballenas y pinnípedos.

8.14. Áreas naturales protegidas de la costa atlántica patagónica

Desde la década de 1970 se fueron estableciendo áreas naturales protegidas. En la actualidad se contabilizan las siguientes:

En la Provincia de Buenos Aires la Reserva Natural Bahía San Blas.

En la Provincia de Río Negro, las áreas naturales protegidas Punta Bermeja, Complejo Islote Lobos, Caleta de Los Loros, Bahía de San Antonio y Puerto Lobos.

En la Provincia de Chubut se destacan el Área natural protegida provincial península Valdés, Sitio de Patrimonio Mundial de la UNESCO y el área natural protegida parque interjurisdiccional marino costero Patagonia Austral. Además se encuentran el Parque Marino Provincial Golfo San José, las áreas naturales protegidas isla de los Pájaros, Punta Norte, playa El Doradillo, Punta Loma, Punta Tombo, Cabo Dos Bahías, las Reservas Naturales Punta Pirámides, Punta Delgada, Caleta Valdés, San Pablo Valdés, Punta León, Punta del Marqués.

En la Provincia de Santa Cruz el parque y reserva nacional Monte León, los parques interjurisdiccionales Isla Pingüino, Makenke, las reservas naturales Cabo Blanco, ría Puerto Deseado, Bahía Laura, península San Julián y cabo Vírgenes, y las áreas de uso limitado bajo protección especial isla Leones, islas Cormorán y Justicia, isla Deseada.

Por último deben mencionarse los parques nacionales marinos Yaganes y Banco Burdwood- Namuncurá, que son áreas protegidas en las profundidades del Mar dentro de las aguas y plataforma continental, al sur y al este del archipiélago Fueguino, creadas entre 2014 y 2018

9. En este rápido vuelo de pájaro, desde 1520 hasta nuestros días queda expuesta la actividad humana en estas lejanas costas del Océano Atlántico, lo duras que fueron y son para la vida humana, y los esfuerzos hechos en cada etapa histórica para su integración al desarrollo humano.

Bibliografía citada

ARCOS, Rafael Ángel José de. Los Intereses Marítimos en la Guerra de la Independencia. Historia Marítima Argentina Tomo V Capítulo XX, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1987. Pág. 649.

— Intereses Marítimos en la Guerra contra el Brasil. Historia Marítima Argentina Tomo VI Capítulo XIX, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1988. Pág. 521.

ARGUINDEGUY, Pablo E., Contraalmirante Contador (RE). Expedición de García Jofre de Loaysa. Historia Marítima Argentina Tomo II Capítulo VIII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1982. Pág. 327.

— Viajes ingleses de Byron, Carteret y Cook. Historia Marítima Argentina Tomo III Capítulo XVI, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1984. Pág. 403.

— Las expediciones españolas a la Patagonia. Historia Marítima Argentina Tomo V Capítulo VI, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1985. Pág. 227.

CANCECO Aldo N., Capitán de Fragata. Las escuadras de Jorge Anson y José Pizarro en el Atlántico Austral. Historia Marítima Argentina Tomo III Capítulo XIV, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1984. Pág. 347.

Comisión Nacional del Homenaje al Tte. Coronel de Marina Don Luis Piedrabuena en el Centenario de su Fallecimiento. D. Luis Piedrabuena, su vida y su obra. Publicación n.º 10. Ley 22.386. Comité Ejecutivo, Decreto 1573/83. Buenos Aires, 1983.

DESTÉFANI, Laurio H., Contraalmirante (RS). La Expedición de Magallanes. Historia Marítima Argentina Tomo II Capítulo VII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1982. Pág. 291.

— Los últimos corsarios ingleses del siglo XVI. Historia Marítima Argentina Tomo II Capítulo XIV, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1982. Pág. 491.

— Corsarios, piratas y navegantes ingleses y franceses. *Historia Marítima Argentina* Tomo III Capítulo X, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1984. Pág. 247.

— Navegantes franceses e ingleses en la Patagonia (1700/1745). *Historia Marítima Argentina* Tomo III Capítulo XIII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1984. Pág. 321.

— Expediciones de los marinos españoles de 1745 a 1765. *Historia Marítima Argentina* Tomo III Capítulo XV, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1984. Pág. 377.

— Expediciones españolas en el Atlántico Sur (1766/1771). *Historia Marítima Argentina* Tomo III Capítulo XVII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1984. Pág. 429.

— Colonización patagónica. *Historia Marítima Argentina* Tomo IV Capítulo V, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1985. Pág. 177.

— La Patagonia y la Tierra del Fuego (1830-1860). *Historia Marítima Argentina* Tomo VII Capítulo XI, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1989. Pág. 281.

— La Patagonia y la Tierra del Fuego (1860-1870). *Historia Marítima Argentina* Tomo VII Capítulo XII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1989. Pág. 315.

— Patagonia y Tierra del Fuego (1870-1883). *Historia Marítima Argentina* Tomo VIII Capítulo XI, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1990. Pág. 321.

— Breve historia de los Intereses Marítimos Mundiales y de la Argentina (1900-1950). *Historia Marítima Argentina* Tomo IX Capítulo XII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1991. Pág. 363.

— La pesca y la caza marítima en la Argentina (1900-1950). *Historia Marítima Argentina* Tomo IX Capítulo XVII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1991. Pág. 497.

— Las ciencias del mar en la Argentina (1900-1950). *Historia Marítima Argentina* Tomo IX Capítulo XVIII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1991. Pág. 521.

ELETA, Fermín, Capitán de Navío (RE). Expedición de García Jofre de Loaysa. *Historia Marítima Argentina* Tomo II Capítulo XII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1982. Pág. 433.

— Los últimos corsarios ingleses del siglo XVI. *Historia Marítima Argentina* Tomo II Capítulo XVI, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1982. Pág. 543.

— La Patagonia y el Atlántico Sur a comienzos del siglo XVII. *Historia Marítima Argentina* Tomo III Capítulo VI, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1984. Pág. 151.

— Expediciones de Jacques L'Hermite, de Hendrick Brouwer y de Jacob Roggwein. *Historia Marítima Argentina* Tomo III Capítulo IX, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1984. Pág. 215.

— La gran expedición del Capitán de Navío Don Alejandro Malaspina. Historia Marítima Argentina Tomo IV Capítulo VII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1985. Pág. 251.

FRAGUIO, Carlos Jaime, Contraalmirante (RE). Los puertos argentinos (1900 a 1950). Historia Marítima Argentina Tomo IX Capítulo XVI, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1991. Pág. 467.

GONZÁLEZ LONZIEME, Enrique, Capitán de Navío (RS). Pedro Sarmiento de Gamboa. Historia Marítima Argentina Tomo II Capítulo XIII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1982. Pág. 465.

— La primera circunnavegación de la Tierra del Fuego por los hermanos García de Nodal. Historia Marítima Argentina Tomo III Capítulo VII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1984. Pág. 181.

— Intento Brasileño de invasión al Territorio Argentino. Historia Marítima Argentina Tomo VI Capítulo XIII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1988. Pág. 379.

— La Marina en la Conquista del Desierto del Sur entre 1829 y 1870. Historia Marítima Argentina Tomo VII Capítulo XIII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1989. Pág. 355.

— La Armada en la Campaña del Desierto. Historia Marítima Argentina Tomo VIII Capítulo VIII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1990. Pág. 225.

IBÁÑEZ, Carlos María. Expedición de Simón de Alcazaba y Frey Francisco de la Ribera al Estrecho de Magallanes. Historia Marítima Argentina Tomo II Capítulo X, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1982. Pág. 379.

— Expediciones de Juan de Morel, Íñigo de Ayala y Gonzalo de Nodal (1617-1623). Historia Marítima Argentina Tomo III Capítulo VIII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1984. Pág. 197.

SENATORE, María Ximena. Arqueología e Historia en la Colonia Española de Floridablanca: Patagonia – siglo XVIII». Ed. Teso, Buenos Aires, 2007.

Sevilla 2019-2022. Documentos para el quinto centenario de la primera vuelta al mundo. La huella archivada del viaje y sus protagonistas. Sitio web: <http://sevilla.2019-2022.org/>

SILVA, Hernan A., La pesca y la caza de lobos y anfibios. La Real Compañía Marítima de Pesca en Deseado (1790/1807). Historia Marítima Argentina Tomo IV Capítulo XVI, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1985. Pág. 507.

TANZI, Héctor José. Exploraciones, hidrografía y. Historia Marítima Argentina Tomo VIII Capítulo XVIII, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires 1990. Pág. 521.

VALLEGA, Alex H. Historia de la Patagonia desde el siglo XVI hasta 1955. Universidad Católica Argentina. Buenos Aires, Marzo de 2001.

VILLARINO Basilio, Diario de la navegación emprendida en 1781. Ed. Linkgua, Barcelona, 2007.

WILLIAMS, Richard Bryn, Gwladfa Patagonia 1865–2000. La colonia galesa de Patagonia 1865–2000. Ed. Gwasg Carreg Gwalch. Gales, 2000.



II

NAÚTICA, CARTOGRAFIA E ARTE DE NAVEGAR

LA DERROTA DE J. S. ELCANO DE TIDORE A SANLUCAR DE BARRAMEDA, CON ESCALAS EN TIMOR Y CABO VERDE Y EL INTENTO DE TORNAVIAJE DE GONZALO GÓMEZ DE ESPINOSA

José Blanco Núñez¹

Resumo

Analizaremos en detalle la derrota que completará la primera circunnavegación del Globo, sus problemas de ejecución, náuticos, operativos y logísticos, las decisiones tomadas, las nuevas islas descubiertas, el difícilísimo paso por el cabo de Buen Esperanza, la estratagema utilizada para repostar a la Victoria en la isla de Santiago, así como la enérgica reacción del Gobernador portugués, por fin, la utilización de la “Volta de Mina” para llegar a San Vicente y enseguida a Sanlúcar para remontar el Guadalquivir hasta Sevilla, a donde llegaron 18 hombres de los 265 salidos de Sevilla y de los embarcados en diferentes puertos visitados.

Si navegar la Mar del Sur (el Pacífico) constituyó una hazaña increíble, donde todo sufrimiento humano tuvo cabida, en este regreso sufrieron parecidos padecimientos, aunque el arroz embarcado en Timor les permitiese llegar hasta la Isla de Santiago.

En fin, resaltaremos la utilización por primera vez en la Historia, que se sepa, de una derrota que más tarde sería muy utilizada en el tráfico comercial del Indico.

La mar siguió llamando a aquellos hombres pues J.S. Elcano se volverá a embarcar en la expedición Loaysa de 1525 y morirá en el Pacífico quizás del temido “mal de Luanda” que es como los portugueses denominaban al terrible escorbuto.

Palavras-chave: Circumnavegação; Juan Sebastián Elcano; Pacífico; Navegação.

Abstract

We will analyze in detail the route that completed the first circumnavigation of the globe, with all its executional, nautical, operational and logistical troubles; the decisions taken; the new islands discovered; the arduous passage through the Cape of Good Hope, the stratagem used to replenish Victoria in the island of Santiago, as well as the energetic reaction of the Portuguese governor; and lastly the use of the Volta da Mina to arrive at San Vicente and Sanlúcar next, to climb the Guadalquivir towards Seville, where 18 of the 265 men that left arrived.

¹ Capitán de Navío (ret.). Armada Espanhola. jmblanco45@telefonica.net

If navigating the South Sea (Pacific) was an incredible feat, where all human suffering took place, this return navigation was not absent from similar trials, even though the rice boarded in Timor allowed for the voyage to Santiago.

Anyway, we will highlight the use for the first time in history of a route that later was used for commercial trade in the Indian Ocean.

The sea kept calling those men, because J. S. Elcano will board again in the Loyasa expedition of 1525, and will die in the Pacific perhaps of the feared mal de Luanda, the name by which the Portuguese knew the terrible scurvy.

Keywords: Circumnavigation; Juan Sebastián Elcano; Pacific; Navigation.

Introducción

En el año 2001 gracias a esta Academia de Marina de Portugal, participé en el VII Simposio de Historia Marítima²; mi trabajo, leído por mi compañero el CMG Francisco Paes das Vilas Boas por mi imposibilidad de estar presente, constituyó mi primer encuentro con este tema. En su texto pueden encontrar la Orden de Operaciones que formulé, como si se tratase de una actual, pero con palabras antiguas tomadas de las Instrucciones dadas por el rey de España a D. Fernando de Magallanes...

La misión de la mencionada Orden de Operaciones, contiene cuatro cometidos y la correspondiente finalidad superior:

1.- *Navegar por el Atlántico en demanda de la costa Sur del continente americano (más al sur de lo descubierto en la última expedición de Solís, Río de Solís o de la Plata, en 1515) ...*

2.- *“Buscar el estrecho de aquellos mares” y pasar a la mar del Sur por donde llegará a las islas de la especiería... .*

3.- *“... No se toque, ni descubra tierra, ni otra ninguna cosa dentro de los límites del Serenísimo rey de Portugal, mi muy caro é muy amado tío y hermano, ni en su perjuicio...”*

4.- *Una vez en dichas islas, haréis “...asiento de paz é trato con el rey ó señor de la tierra, como vieredes que es más nuestro servicio ...»_*

PARA que la Corona se haga con el comercio de las preciadas especias.

El objetivo eran las Islas de la Especiería, Ternate, Tidore, Mare, Moti y Makian, “...na linha equatorial e longe do estreito de Malaca...”. Como Antonio Serrão había informado a su amigo Magallanes...

² ACADEMIA DE MARINHA: *VII Simpósio de História Marítima. Fernão de Magalhães e a sua viagem no Pacífico. Antecedentes e Consequentes. Lisboa, 2002.* En el BLANCO NÚÑEZ, José: “La expedición de Magallanes. Organización y Métodos”. Págs 165-183.

Por tanto:

1. Nadie ordenó dar una vuelta al mundo.
2. Nadie ordenó cómo y por donde, regresar a España.
3. Durante el tiempo que duró, la que se convirtió en primera circunnavegación, pesó como una losa la orden regia de no tocar tierras del rey de Portugal.

La reacción portuguesa, en forma de órdenes dadas por D. Manuel I a los capitanes generales (capitão mor) de las armadas que zarparían para las a Indias, fue clara y concisa: “a todos matasse, e suas nãos queimase (...) délles nom tornasse a Castella nova nem recado”³, lo cual demoró la salida de Sanlúcar durante un mes y diez días.

Alcanzado el objetivo y dado que los portugueses estaban establecidos en Ternate, los españoles lo hicieron en Tidore donde comenzaron a fortificarse para defenderse de los primeros.

Magallanes cumplió perfectamente con esos cometidos apuntados más arriba (incluido el nº 4, en las Filipinas, que él había bautizado Archipiélago de San Lázaro) y Elcano tendrá que transgredirlos con sus fundamentales escalas en Timor y Cabo Verde, aunque, a riesgo de sus vidas, se juramentó con su dotación para no tocar puertos portugueses africanos y lo constató Pigafetta: “La mayor parte de la dotación, esclava más del honor que de la propia vida, decidimos esforzarnos en regresar a España cualesquiera que fuesen los peligros que tuviéramos que correr”⁴.

Juan Sebastián Elcano⁵ era solamente maestre (segundo en el mando) de la *Concepción*, fue contrario a Magallanes en San Julián y por ello condenado a muerte e indultado y tomará el mando de la *Victoria*, tras la muerte de Magallanes y la destitución de Carvalho, su actuación, de la que nos ocuparemos en este trabajo, fue totalmente silenciada por Pigafetta pero, dígame lo que se diga, él fue el primero en surcar el Índico por la derrota que tan popular se haría en el XIX, la de la “Carrera del Té” y, por supuesto, fue el que completó con éxito la primera circunnavegación del Globo.

Gonzalo Gómez de Espinosa, alguacil mayor de la Armada a la Especiería (real cédula de 19.04.1519) fue designado para el reclutamiento de dotaciones para la expedición y terminó nombrado capitán general y comandante de la *Trinidad*, cuando Elcano tomó el mando de la *Victoria*. Tras su meritorio empeño en encontrar la derrota del tornaviaje hacia las costas de la Nueva España (México) terminó regresando prisionero a Lisboa cuatro años más tarde y, una vez liberado fue a Valladolid a declarar ante el Juez Leguizamón, al igual que lo había hecho J.S. Elcano.

³ BLANCO NÚÑEZ, José María, en MARTINEZ RUIZ Enrique y tres más: *Desvelando Horizontes*. Tomo I. Pág. 481.

⁴ PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje en torno al Globo*. 5ª edición. Madrid, 1963. Pág.141.

⁵ * Guetaria, 1476; + 06.08.1526, en la Mar del Sur (Pacífico) durante la expedición de Fernández de Loaysa.



La Victoria despidiéndose de la Trinidad, sábado 21-12-1521. Oleo de Augusto Ferrer Dalmau. Museo Naval de Madrid.

Preparación del regreso

Fernández de Oviedo escribió:

«Partieron los nuestros de Tidore, y la mayor de las dos naos comenzó a hacer agua, e púsolos en tal necesidad, que hubieron de volver a Tidore, y visto que no podían adobar (achicar), sino con grandísimo gasto e mucho tiempo, acordaron que la otra volviese a España por este camino e viaje: que pasase cerca del cabo llamado por los antiguos Batigara, e después por alta mar navegasen cuanto más apartado pudiesen de la costa de Asia, porque no fuese vista por los portugueses hasta que fuese en aquel promontorio del África que está de la otra parte del Trópico de Capricornio muchos grados, llamado cabo de Buena Esperanza»⁶.

Efectivamente, una vez abarrotadas de especias las dos naves, incluso excesivamente, sus capitanes, impuestos ya en el régimen de vientos monzónicos, decidieron dirigirse a Timor para desde allí y por el cabo de Buena Esperanza, regresar a España. Para lo cual tomaron y pagaron por adelantado, prácticos malayos que los conducirían hasta dicha isla.

⁶ FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Madrid, 1851. Libro XX, Cap. I, Pág. 20.

El día 18.12.1521, con los barcos listos para zarpar, los españoles recibieron a los reyes de Tidore, Gilolo y Bachián, así como a un hijo del rey de Ternate, que deseaban acompañarlos hasta la isla de Mare⁷. La *Victoria* quedó pronto libre de puntas y bajos; cuando la *Trinidad* suspendió el ancla y comenzó a moverse, la cantidad de agua que embarcaba por las costuras de su bodega la hizo volver al fondeadero. Al día siguiente, los capitanes decidieron que la *Trinidad* permanecería en Tidore para ser carenada e intentaría el tornaviaje hacia el E para ganar las costas de la Nueva España pues, previsiblemente, ya habría terminado la Monzón favorable cuando quedase lista.

Inmediatamente la *Victoria* procedió a aligerar su carga en 60 quintales de clavo, que depositaron en la vivienda donde se alojaba la dotación de la *Trinidad*. Enseguida esperó, muestra de compañerismo, a que los de la *Trinidad* redactasen, firmasen y les entregasen cartas para sus familias.

El piloto Juan Carvalho, que eventualmente había sido capitán general de la Armada tras la muerte de Magallanes, se quedó en Tidore con 53 hombres y en la *Victoria* quedaron 47 europeos y 13 indios⁸.

En Tidore, Espinosa y Elcano, tomaron la decisión de completar la vuelta al mundo y, tras comprobar que la *Trinidad* necesitaba carenarse a fondo, tomó esa responsabilidad Juan Sebastián Elcano, que la coronará “in extremis” pero con éxito. Es importante reafirmarlo pues, como ya hemos dicho, nadie había ordenado hacer tal cosa.

El regreso de la *Victoria*

Listos de todo, la *Victoria* zarpaba definitivamente de Tidore el día 21.12.1521, con la angustiosa sensación de soledad que les imprimiría el navegar sin compañía alguna, lo cual trata de reflejar el cuadro de Augusto Ferrer Dalmau que ilustra este trabajo.

Como previsto y previamente concertado con el rey de Tidore, hicieron escala en Mutir (o Mare, que está exactamente sobre la equinoccial) donde los nativos les suministraron madera y continuaron rumbo a Timor, divisando cientos de isla de difícil identificación por lo cambiante de la semántica en crisol tan abigarrado, donde han convivido diversas razas y religiones, diferentes culturas y distintos colonizadores. Pigafetta (el, italiano, transcribiría los sonidos que escuchaba a los nativos, pero seguramente los españoles, portugueses u otros europeos lo harían de forma diferente) nombra: Cayoán, Laigoma, Sico, Giogi, Cafí, Laboán (hoy parte de la isla de Bachián), Latalata, Jaboli, Matí, Batutiga, Lamatola y Tenetum. Hay otras islas más conocidas e identificadas, como Buru “a 3º-30’ de latitud S y 75 leguas de Tidore”, Ambón (Amboina, Kota Ambón) “a diez leguas al W de Buru” y que confina con Gilolo (Jilolo o Halmahera). A 35 leguas de Buru, SW¼S, encontraron la de Bandán “con otras trece”, que continúa nombrando y explicando cuáles son sus producciones. Tras identificar ¡benditos prácticos! Zolor, Nocemamor y Galián, y sufrir un duro temporal (10.01.1522), llegaron con mucha dificultad

⁷ PIGAFETTA, Antonio: *Ops. Cit.*. Pág.128.

⁸ PIGAFETTA, Antonio: *Ops. Cit.* Pág.130.

a la isla de Mallua (la cual está en 8º y 1/3 según Albo) donde fondearon y donde dicho piloto Francisco de Albo⁹ identificó: Liamán, Maumaná, Cisi, Aliquira, Bona, la Maluco, Ponón y Bera.

Entrado diciembre del 1522, era tal el cúmulo de islas que tenían a la vista que los prácticos malayos les aconsejaron fondear por las noches para no darse contra tanto islote y tanto arrecife. Así lo hicieron en Sulach (Xoula en la cartografía holandesa) y allí se informaron de las islas que la rodeaban, después barajaron las costas de Lamatola y Tene-tum, para fondear de nuevo en otra isla grande llamada Buru en la que hicieron víveres:

“(...) cerdos, cabras, gallinas, cañas de azúcar, nueces de cocos, sagú, unos platos compuestos de bananas a los que llaman canalí y chicare, que aquí les llaman nanga. Los chicare son frutos parecidos a la sandía, pero su corteza está llena de nudos; dentro están llenos de semillitas rojas, parecidas a las pepitas del melón, sin cáscara leñosa, de una sustancia medular como las judías blancas, pero muy grandes muy tiernas y con sabor a castañas (...)”¹⁰.

Pigafetta continúa describiendo lo que ven entre Buru y Ambom (Amboina o Ambiau) y el temporal que sufren el día 10.01.1522, “(...) e hicimos voto de ir en peregrinación a N^a S^a de la Guía, si nos salvábamos (...)”; Albo¹¹, efectivamente, anotó: “(...) corrimos con mal tiempo de la parte del Sur, costeamos varias islas y surgimos (fondeamos) en la postrera que se llama Malúa (y da los nombres de ocho más cercanas a ella). En el fondeadero descubrieron graves daños en el casco por lo que dieron la banda para carenarlo y en ello emplearon dos semanas. Pigaffeta anotó: «Encontramos cabras, gallinas, pescados, cocos, cera y pimienta; por una libra de hierro viejo nos dieron quince libras de cera»¹² y enseguida “(...) partimos de Malúa (El sábado 25 de enero), y fuimos al S y hallamos la isla de Timor”. En Malúa habían tomado otro práctico para llegar “a una isla en que abundaban muchísimos víveres”¹³

Continúa Albo:

“(...) costeamos la costa de E a W de la parte del N de la dicha isla, la cual está en altura de 9º, y la más cercana tierra de la parte del N, y esta tierra habrá diez leguas de camino, y esta costa está con Buró NE/SW cuarta de N/S en longitud de 197º y 45”¹⁴, y esta isla de Timor costeamos toda la costa de E a W, hasta el pueblo de Manway...y al de la Querú”

⁹ ALBO Francisco, en *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid, 2012, Págs.67-110.

¹⁰ PIGAFETTA, Antonio: *Ops. Cit.* Pág.133.

¹¹ ALBO en *La Primera Vuelta al Mundo*, Madrid, 2ª edición, 2012. Pág. 88

¹² PIGAFETTA, Antonio: *Ops. Cit.* Pág.134.

¹³ PIGAFETTA, Antonio: *Ops. Cit.* Pág.134.

¹⁴ El meridiano de referencia de Albo es el de la isla del Hierro (Canarias). Pigaffeta da siempre longitudes 25º menores, pues las referenciaba a la línea de demarcación de Tordesillas. La longitud exacta de Dili es 125º-33’-37” de Greenwich, por tanto, constatamos que el error en L era enorme.

El propio Juan Sebastián de Elcano en la carta que escribió al Emperador, al fondear en Sanlúcar de Barrameda, afirma que descubrieron muchas islas riquísimas:

“(...) entre las cuales la de Bandam, (Bacán) donde se dan el jengibre y la nuez moscada y Zalba, donde se cría la pimienta, y Timor, donde crece el sándalo, y en todas (...) hay infinito jengibre. Las muestras de todas estas producciones traemos para mostrar a V.M. La paz y amistad de todos los reyes y señores de dichas islas, firmadas por sus propias manos, traemos para V.M, pues desean servirle y obedecerle como a su rey y señor natural” (Otro cometido cumplido).

En Timor desertaron dos tripulantes de la *Victoria*¹⁵, Martín de Ayamonte y Bartolomé Saldaña que hechos prisioneros de los portugueses fueron enviados a Malaca donde declararon ante el juez¹⁶, de dicha declaración se desprende el recio carácter de Juan Sebastián Elcano, su discrepancia con algunos subordinados que le recomendaban otra derrota (más al Norte) y no la directa al Cabo de Buena Esperanza que él eligió, las tácticas que utilizaban los nativos para matar a los europeos y la procedencia de algunos de los componentes de la expedición de Magallanes; v.g. dicen que el capitán de la *Santiago*, Juan Serrano, al que suponíamos portugués e incluso hermano o pariente de Francisco Serrão, el amigo de Magallanes, era extremeño español de Fregenal de la Sierra.

En Timor encontrarían los ansiados alimentos para la larga navegación que les esperaba, el propio Pigaffeta se metió a “cabo compra” y quedó muy ufano al conseguir, con las pocas baratijas que quedaban a bordo para “rescatar” (intercambiar), *“(...) cinco cabras y dos cerdos, nos dio siete búfalos (...) le regalamos una tela, un paño indio de seda y algodón, varias hachas, cuchillos indios y europeos y unos espejos.”* Tras describir la gran isla de Timor, producción, costumbres, ciudades y el “*mal de Job*”, que los naturales achacaban a los portugueses, pasa a hacerlo con sus islas cercanas y con Java, mezclando realidades con fabulas conocidas de tiempos remotos.

Por fin el martes 11.02. 1522 zarpan de Timor y enseguida reconocen las islas que están en su extremidad SO, gobernando al OSW, durante un mes y después, acomodándose al viento, van siguiendo la derrota que mostramos en esta carta:

¹⁵ López de Gómara en su *Historia general de las Indias*, 1552, dice: “*Grave insubordinación en Timor reprimida por Elcano*”.

¹⁶ António Baiao, en 1933, descubrió en la Torre do Tombo el documento. *Auto das perguntas que se fizeram a dois espanhóis que chegaram à fortaleza de Malaca vindos de Timor na companhia de Alvaro de Juzarte, capitão de um junco*. Ahora redescubierto por Mazon y traducido por el Archivo General de Indias de Sevilla. <https://www.rutaelcano.com/martin-ayamonte>



Pronto surgió un problema, que el “cabo compra” de ocasión no describe en su relato, y es que el ganado bebía a diario agua dulce en cantidad y como el agua era tan escasa, los humanos podrían quedarse sin ella, por tanto, decidieron sacrificarla, más no tenían sal suficiente... y a los siete días comenzó la putrefacción, teniendo que arrojarla a la mar... a partir de ahí sí que dice Pigaffeta:

“Algunos de nosotros, y sobre todo los enfermos, hubiéramos querido tocar tierra en Mozambique, donde hay un establecimiento portugués, porque el barco tenía una vía de agua, el frío nos molestaba mucho y, sobre todo, porque no teníamos más alimento que arroz ni más bebida que agua, pues toda la carne, por no tener sal con que salarla, se pudrió (...)”

Avistamiento de la isla de Ámsterdam

“A los 18 del mes (marzo) tomé el sol en 49, 5°, el altura (latitud) vino a ser 37° 35’ (...) vimos una isla muy alta, y fuimos a ella para surgir y no pudimos tomarla, y amainamos, y estuvimos al reparo hasta la mañana (...) está en los 38° de la parte del S, y parece que está deshabitada, y no tiene arboleda ninguna y boja obra de seis leguas”¹⁷

Se trataba de la actual isla de Ámsterdam (38° 43’ S - 77° 31’ E), nombrada así por el capitán holandés Antoine Van Diemen en 1633. En 1696, tuvo lugar el primer desembarco del que existe documentación. Tras un fracasado intento de colonización en 1871, en 1874 una comisión científica francesa fue a ella para realizar las observaciones del tránsito de Venus. Finalmente, Francia tomó posesión de ella en 1892.

¹⁷ ALBO en *La Primera Vuelta al Mundo*, Ops. Cit. Pág. 92.

A J.S. Elcano le ocurrió lo mismo que habían sufrido en la Mar del Sur, avistar atolones y no poder abordarlos por las rompientes de las barreras coralíferas, aquí debió desistirle la comentada falta de vegetación, la sensación que tuvieron de estar inhabitada y la pérdida de tiempo que supondría intentar desembarcar en ella con la gran probabilidad de no encontrar víveres o agua.

La derrota desde el Cabo de Buena Esperanza al archipiélago de Cabo Verde

«Abril de 1522. Para doblar el cabo (...) tuvimos que permanecer nueve semanas enfrente de este cabo, con las velas recogidas, a causa de los vientos del O y del NO, que tuvimos constantemente y que acabaron en una horrible tempestad (...) es el más grande y peligroso cabo conocido de la tierra.

06.05.1922 (Albo lo fecha en el 22.05, que es lo acertado). Finalmente, con la ayuda de Dios pasamos el terrible Cabo; pero tuvimos que acercarnos a cinco leguas (con el consabido temor a ser presos de los portugueses), sin lo cual nunca lo hubiéramos pasado.¹⁸»

La latitud Sur máxima alcanzada por Elcano en la derrota de la travesía del Indico fue de 40° 30' (lunes, 14 de abril, según Albo; Pigafetta la eleva a 42°, adentrando la derrota en los «rugientes 40°») desde ahí fueron subiendo poco a poco en latitud, con rumbos de componente ONO, con vientos duros que a veces les hacen desandar lo ganado, así finalizaron abril en 36°-27' S, gobernando al O 1/4 al NO, el Cabo de Buena Esperanza distaba 142 leguas (426 o 789Km). En mayo, Albo no baja el sol hasta el día 5, pero montar el Cabo (34°-33' S) y el de las Agujas (34°-59' S), que es el punto más austral del continente africano, duraría dos semanas y no las nueve que exagera Pigafetta.

Albo continúa anotar los rumbos, las alturas y con frases cortas esclarece la situación, *«A los siete del dicho mes (mayo) tomé el sol en 36° y 3/4°; tenía de declinación 19° y 17'; vino a ser el altura (latitud) 33° 58' S; la derrota fue al NW; el Cabo me está al Este lejos de mí 57 leguas»¹⁹.*

Por tanto parecía habían montado el Cabo y navegaban a prudente distancia de tierra (171') y el día 8 iban aproados *«(...) 160 leguas en derecho al Río del Infante (...)»* bautizado así por Bartolomé Días (Groot-Visrivier o río Fish) en honor al Infante D. João, comandante de una de las carabelas cuando se montó, por fin, el Cabo de Buena Esperanza en enero de 1488 (su desembocadura en 33°-52'S y 27°-45'E), con esto supieron que no estaban en el Atlántico, pues la costa *«corre Nordeste-Sudoeste cuarta del Este-Oeste»*, o sea la oriental de la actual Sudáfrica.

El viernes día 9 de mayo llegaron a fondear, pero el tiempo les obligó a levar enseguida y *«(...) vimos muchos humos, y era muy pelosa, sin arboleda ninguna y esta costa corre NE-SW; está en altura de 33°, y el día fue sábado a los diez de dicho mes (mayo) (...)»*. El 13

¹⁸ PIGAFETTA, *Ops. Cit.* Pág. 141. ALBO en *La Primera Vuelta al Mundo*, *Ops. Cit.* Pág. 97.

¹⁹ ELCANO, J.S. y otros: *Ops. Cit.* Pág. 96.

seguían a la vista de tierra, gobernando al OSO y cerca del río de la Laguna (si la latitud está bien calculada, este río es el mismo del Infante). El 14 la meridiana le da una latitud de 35°-32', «(...) y estoy con el Cabo de las Agujas Este-Oeste cuarta del Noroeste-Sureste, largo de él 7 leguas a la mar (...)»; el 15 continúan en el mismo punto. El 16, en 35°-39' S, sitúa al Cabo de Buena Esperanza al ESE-ONO y 20 leguas, el viento es del Oeste, por tanto, no pueden avanzar apenas, además «(...) este día quebramos el mástil y a verga del trinquete y estuvimos todo el día al reparo (...)»; sin embargo, el Cabo ya lo marcan por la aleta de Er. a 60', resguardo suficiente para montarlo sin temor a los portugueses, por eso el 18 anota Albo «(...) el camino fue el OSO y al SSO, con mucho viento, y no pudimos andar adelante, que el agua corría mucho (la corriente) al ENE y el día fue domingo». El día 20, en 33°-24' S, el Cabo demora al N, NO-SE 1/4 E-O, el 22 están en 31°-57' y a 70 leguas del Cabo, lo habían montado definitivamente. Finalizan el mes en 12°-30' S, aguas de Luanda (a 180' de ella). La corriente de Benguela los beneficio y los condujo a latitudes más cálidas.

Entre los días 7 y 8 de junio, cortan la equinoccial, subsistiendo en demanda de las peligrosas, por su pertenencia a Portugal, islas de Cabo Verde. El día 7 Albo se sitúa en 1°-2'S y «(...) el cabo Las Palmas me está al NO 80 leguas de él, y el día fue sábado.» Al siguiente anota 0°-44', navegando al NO 1/4 N, y el 15, por la proximidad a los bajos de la costa, se pasan la noche sondando, encontrando fondo en 23 brazas. El 17, la corriente les abate hacia el río Grande (hoy en Guinea Bissau) y como la sonda va descendiendo hasta 4 brazas, fondean al día siguiente, desgraciadamente el inmenso manglar senegalés les impidió hacer aguada o tomar víveres, vuelven a fondear la noche del domingo 22 con el mismo resultado y el 25 alcanzan los 11°-20'N.

El día 27, en 12°-3' N, «(...) y esto en derecho del río de Casa Manga (poco más al N de cabo Rojo o Roxo)», la corriente los tira hacia el E, sondando 30 brazas y encalmados (...)» pero al finalizar el mes están N-S cuarta del NO-SE Cabo Verde, 25'.

El 1° de Julio deciden arrumbar a Cabo Verde para aprovisionarse y:

«A los 9 del dicho (julio-1522) no tomé el sol, y surgimos (fondeamos) en el puerto de Río Grande (Ribeira Grande de la Isla de Santiago) (...) y este día fue miércoles, y este día tienen ellos por jueves; y así creo que nosotros íbamos errados en un día y estuvimos hasta el domingo en la noche, e hicimos a la vela por miedo al mal tiempo y travesía del puerto (es decir por miedo a garrear e irse sobre la costa) (...)»²⁰

Julio Verne en su «La vuelta al mundo en 80 días», popularizó la cuestión de ganar o perder un día según se dé la vuelta al mundo por el W o por el E. Lo experimentado en Cabo Verde por la dotación de la *Victoria*, fue la primera anotada en crónica alguna. Albo creyó que ellos mismos eran los equivocados, sin meterse en honduras y sin reparar en los horarios que impone el caminar del Sol. Décadas más tarde, el jesuita Joseph de

²⁰ ALBO en *La Primera Vuelta al Mundo*, Ops. Cit. Pág. 103.

Acosta²¹ explicará la verdadera causa, que, en nuestro libro de texto de guardiamarinas, se sintetiza así:

*«Si suponemos que 2 barcos salen del Meridiano Superior de Greenwich (Longitud 0º) uno navegando el E y otro al W, el primero irá aumentando su hora (...) y el segundo la disminuirá, hasta llegar los 2 al Meridiano inferior de Greenwich (Longitud 180º); en ese instante, como un aumento 12H y el otro disminuyó 12H, resulta que la diferencia entre ambos es de 24H o sea de una fecha. Por ello, cuando un barco pasa de LE a LW cruzando el Meridiano de 180º tiene que disminuir una fecha (repetir el mismo día) y cuando el barco pasa de LW a LE cruzando el Meridiano de 180º tiene que aumentar una fecha».*²²

Albo, cuando cruzó el Meridiano de 180º, y sus longitudes pasaron de ser W a ser E, no sabía que tenía que sumar una fecha, y de ahí su perplejidad al llegar a Cabo Verde. El aprovisionamiento conseguido, permitirá que 18 de los tripulantes de la *Victoria* lleguen vivos a Sevilla, la cuestión se truncó cuando un comerciante exigió el pago y un marinero español declaró que tenían clavo suficiente para pagar...Elcano tuvo que picar los cables y salir con los 22 que tenía a bordo de los que 4 fallecerán en esta última etapa, dejando a 13 prisioneros de los portugueses.

El día 16 reanudan la derrota desde los 14º-14' N, pero hasta el 18 no logran vientos que les permitan hacer rumbos de componente N, el 23 ya están 18º-6' N y el 28 «(...) estaban con Tenerife ENE-OSO y en 22º-1' N (...)». Los días siguientes consiguen un buen andar, gobernando al NNO y NO 1/4 al N, terminando el mes en 25º-35' N y con rumbo NNO.

En la «*Relación de un portugués compañero de Duarte Barbosa, que fue en la nao Victoria el año de 1519*»²³, está muy bien explicada la “Vuelta de Mina”, por tanto, la derrota apropiada para ganar cabo San Vicente; por ello anotaremos solamente lo que dice Albo del mes de agosto, cuando navegaron en demanda de las Azores dejando la isla del Hierro al E (da referencias de Fayal, Pico y San Miguel, pero no cita las Madeira) y que finaliza cuando corrían francamente al E o al ESE y, el 1º de Septiembre:

*«El primer día del mes (...) en 37º-14' N, la derrota fue al E cuarta al SE, y la nao me hizo el camino al E-SE, y estoy del cabo de San Vicente 81 leguas, y este día mandé ir al E, y el día fue lunes»*²⁴

²¹ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española. Tomo I.* .181.

²² MOREU CURBERA, José María y MARTÍNEZ JIMÉNEZ, Enrique: “*Manual de Navegación*”. Cádiz, 1962.

²³ ALBO y otros en *La Primera Vuelta al Mundo, Ops. Cit.* Pág. 115.

²⁴ ALBO en *La Primera Vuelta al Mundo, Ops. Cit.* Pág. 18.

Finaliza su diario con el conciso lenguaje náutico con que lo había comenzado:

«A los 3 del dicho (septiembre de 1522) tomé el sol en 57º (...) vino a ser la altura 37º-8º N, y la derrota fue al E; estoy lejos del cabo ocho leguas, y el día fue miércoles, y esto fue al mediodía». A los 4 del dicho en la mañana vimos tierra y, era el cabo San Vicente, y nos estaba al NE, y así cambiamos la derrota al E-SE por apartarnos del mismo cabo».

Recalada perfecta, con San Vicente por la amura de babor, pero, para rematar la navegación, tenemos que retomar el relato de Pigaffeta, el cual escribió:

«Llegamos 18 a Sanlúcar. Gracias a la Providencia, entramos el sábado 6 de septiembre en la bahía de Sanlúcar, y de sesenta hombres que componían la tripulación cuando salimos de las islas del Maluco, no quedábamos más que dieciocho, la mayor parte enfermos. Los demás, unos se escaparon en la isla de Timor, otros fueron condenados a muerte por los crímenes que cometieron y otros, en fin, perecieron de hambre.

Longitud del viaje. Desde nuestra salida de la bahía de Sanlúcar, hasta el regreso, calculamos que recorrimos más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, dando la vuelta completa al mundo, navegando siempre de levante a poniente.»

Llegada a Sevilla. - El lunes 8 de septiembre echamos anclas junto al muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería (...)»²⁵

Pigaffeta remata explicándonos los actos de acción de gracias celebrados en tierra y su viaje a Valladolid para entregar su relato del viaje a Carlos V, pero esto no es del derrotero de Juan Sebastián Elcano, el cual, desde el fondeadero de la barra de Sanlúcar, escribió una corta misiva a S.M. el Rey de España y emperador de Alemania:

“Sabrá vuestra alta Majestad cómo hemos llegado dieciocho hombres solamente con una de las cinco naves que mandó a descubrir la Especiería con el capitán Fernando de Magallanes, que gloria haya (...) llegamos a los 54º al S de la línea equinoccial (...) hallamos un estrecho que pasaba por la tierra firme al mar de la India (...) llegamos a un archipiélago (Filipinas) con muchas islas bastante ricas de oro (...) (llegamos a las islas del Maluco) al cabo de ocho meses de haber sucedido la muerte de dicho capitán (...) cargamos las dos naves de especiería.”

Describe enseguida la vía de agua sufrida por la *Concepción* cuando iban a zarpar para Zabba y Melara, y transcribe el juramento de su dotación que comentamos más arriba, le parece inexplicable el haber llegado con la “broma” que atacaba el casco de su nave. Relata el paso por Zabba, Bandam y Timor. Constata los tratados de paz que han firmado. Relata las carestías de la navegación hasta Cabo Verde y los hombres que ha perdido durante ella, amén de la odisea en San Miguel para aprovisionarse,

²⁵ PIGAFETTA, Antonio: *Ops. Cit.* Pág. 142/143.

(...) con la ayuda de Dios y de N^a S^a, después de pasados tres años, dimos fondo (...) suplico a V. alta M. que provea con el Rey de Portugal la libertad de aquellos trece hombres (que quedaron en Cabo Verde) y (...) nos haga merced de la cuarta y de la veintena de sus efectos y de lo que consigo traen. Y con esto ceso, besando los pies y manos de vuestra alta Majestad. Escrita a bordo de la nave Trinidad, en Sanlúcar, a seis días de septiembre de 1522. El capitán J.S. Elcano.

El intento de tornaviaje con la *Trinidad* de Gonzalo Gómez de Espinosa

De acuerdo con los planes previos establecidos con J.S. Elcano, Espinosa, tras carenar lo mejor que pudo la *Trinidad*, zarpó de Tidore el 6 de abril de 1522, con 54 almas abordo, libre del N de Halmahera, arrumbó al NE, recalando en la isla de Dozy (Doi), seguidamente avistó las de Moratai y Rau y regresó a fondear a la bahía de Kau de Halmahera. El 20 de abril vuelve a la mar, y el 3 de mayo avistaron dos pequeñas islas (5° latitud N) que bautiza San Antonio y San Juan, que pueden ser de las actuales Carolinas Occidentales, y continuaron hasta las Ladrones (de Magallanes) o Marianas. Continuó ganado latitud hasta los 42°N y cuando estaban a punto de alcanzar la corriente (por supuesto totalmente desconocida por entonces) de Kuro Shio, que podría haberles llevado hasta las costas de California, tras haber sufrido penalidades sin cuento y muchas bajas, regresó al punto de partida, identificando de nuevo Las Marianas para desde ellas arrumbar a la isla de Mao (Maug). Desde esta isla, escribió al gobernador portugués de Ternate, Antonio de Brito, enviando la carta por medio de una nao portuguesa que se encontró allí, pidiéndole auxilio para arribar a Tidore. Lo que hizo Brito fue enviar a detener a los diecisiete depauperados supervivientes y encerrarlos en la fortaleza de Ternate, confiscándoles lo que tenían a bordo, entre lo cual la información del reciente viaje, que Brito envió apresuradamente a su Rey por carta fechada en el año 1523, a pesar de las protestas de Espinosa. En dicha carta y entre otras cosas, Brito decía que los españoles «(...) no supieron tomar la monzón, y fueron a los 40° norte (...) y habían hecho 900 leguas cuando arribaron (a Mao)». A partir de aquí comenzó otra gran aventura para esos desdichados supervivientes; obligados a trabajar en la fortaleza de Ternate durante nueve meses, enseguida trasladados a Java, después a Malaca, entregados, más tarde, al virrey portugués de la India, Jorge de Albuquerque, que los envió presos a Lisboa, donde sabemos que, en la prisión del Limonero, ingresaron Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y el maestre Ance, quizás alguno más que incluso pudieron fallecer en dicha prisión lisboeta. Carlos I hizo gestiones ante la Corte lusa para que los liberasen y, finalmente, Espinosa y Ginés de Mafra podrán marchar a Valladolid (mayo de 1527), donde fueron recibidos en audiencia por el Emperador y donde declararán en el proceso abierto para averiguar las causas de las calamidades ocurridas durante la circunnavegación.

Carlos I le concederá escudo de armas, pensión anual de 300 ducados y el empleo de “*visitador y capitán de las naos de Indias*”, que disfrutó un año, pues falleció en Sevilla en fecha cercana a 1530.

Punto final a modo de conclusión

Magallanes planeó un viaje a la Especiería, contó con fuertes apoyos de banqueros y cosmógrafos portugueses a la hora de convencer a Carlos I de España y encontró un ambiente muy propicio en Sevilla. Muerto en Filipinas por haber cometido un error estratégico, continuó la Armada en demanda del objetivo, que fue alcanzado por la *Trinidad* (Gómez de Espinosa) y la *Victoria* (Elcano), ambos capitanes decidieron regresar por el Cabo de Buena Esperanza. Elcano abrió una nueva derrota por el Indico, desde Timor al Cabo de Buena Esperanza, y Espinosa, al tener que carenar su nave, perdió la monzón favorable y fracasó en el tornaviaje hacia la Nueva España. Elcano, con tenacidad y sufrimiento digno de todo encomio, completó la primera circunnavegación del Globo.

Bibliografía citada

BLANCO NÚÑEZ, José: “A expedição de Magalhaes. Organização e métodos”, VII Simpósio de História Marítima. AMP. Lisboa, 2002.

CARO PROENÇA, José: “Fernão de Magalhães a sua viagem no Pacífico”. Actas VII Simpósio de História Marítima. Lisboa, 2002.

CEREZO MARTÍNEZ Ricardo. “Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación”. Actas Congreso Historia Descubrimientos, Madrid, 1992.

DA FONSECA, João Abel: “De perseguidor de Fernão de Magalhães a descobridor da Austrália?”. VII Simpósio de História Marítima. Lisboa, 2002.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española. Tomo I* (de IX). Madrid, 1895

FERNANDEZ DE NAVARRETE: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Desde fines del siglo XV*. Tomo IV. Madrid, 1837.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Madrid, 1851. Libro XX, Cap. I, Pág. 20.

GONZALEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La nao Victoria y su vuelta al mundo*. Gijón, 2019.

LANDIN CARRASCO, Amancio: *Padrón de descubridores*. Editorial Naval. Madrid, 1992.

LÓPEZ DE GÓMARA: *Historia general de las Indias*, Zaragoza, 1552

MARTINEZ RUIZ, Enrique y tres más (entre ellos BLANCO NÚÑEZ, José María): *Desvelando Horizontes*. Tres tomos. Madrid, 2017, 2018 e imprenta.

MOREU CURBERA, José María y MARTÍNEZ JIMÉNEZ, Enrique: “*Manual de Navegación*”. Cádiz, 1962.

PIGAFFETA, Antonio: *Primer viaje en torno al Globo*. Colección Austral. 5ª Edición. Madrid, 1963.

TORIBIO MEDINA, José: *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile, 1920.

VARIOS AUTORES: *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid 2012.

ALGUNS ASPECTOS NÁUTICOS DA PASSAGEM DO ESTREITO, DEPOIS CHAMADO ESTREITO DE MAGALHÃES, SEGUNDO OS RELATOS DE ANTONIO PIGAFETTA E DE OUTROS CRONISTAS SEUS CONTEMPORÂNEOS

Adelino Rodrigues da Costa¹

Resumo

A expedição iniciada por Fernando de Magalhães em 1519 e que foi concluída por Juan Sebastián de Elcano em 1522, foi uma consequência da partilha do mundo *descoberto e por descobrir* consagrada no Tratado de Tordesilhas, tendo sido influenciada pelas rivalidades ibéricas daquele tempo e que só se tornou possível devido aos saberes náuticos acumulados desde o início da expansão marítima.

A expedição foi um acontecimento relevante para a Humanidade e tem sido objecto de inúmeros estudos, mas a evocação do seu 5º centenário tem dado origem a uma abundante publicação de relatos, reportagens e análises interpretativas nos meios de comunicação social, bem como a diversas iniciativas de índole académica.

De facto, a expedição de Magalhães/Elcano é uma efeméride cuja celebração se justifica, não só pelo seu significado histórico, mas também como ponto de partida na eventual busca de novas interpretações da documentação conhecida ou na divulgação de quaisquer documentos ainda inéditos.

No texto que se apresenta não se pretende divulgar qualquer informação ainda desconhecida nem apresentar quaisquer novas interpretações, mas apenas enfatizar alguns aspectos náuticos relacionados com a descoberta da passagem do Estreito, depois chamado Estreito de Magalhães, que faz a ligação entre o oceano Atlântico e o mar do Sul, que o próprio Magalhães baptizou depois como oceano Pacífico.

A partir de uma breve análise dos resultados das viagens de exploração da margem ocidental do Atlântico e da interpretação da cartografia já conhecida dos territórios a que Vespúcio chamou o “Novo Mundo”, foram estudados os documentos coevos da expedição de Magalhães e avaliadas as dificuldades náuticas que a sua expedição experimentou neste troço da sua viagem.

Significa que, muitos outros aspectos náuticos anteriores ou posteriores à passagem do Estreito, não são tratados no presente texto.

Palavras-chave: Fernão de Magalhães; Estreito de Magalhães; Estreito de Todos-os-Santos; Antonio Pigafetta; Tratado de Tordesilhas.

¹ Académico Emérito. Academia de Marinha, arcosta2001@hotmail.com

Abstract

The expedition started by Ferdinand Magellan and concluded by Juan Sebastián de Elcano in 1522, was a consequence of the sharing of the “known and unknown” world, consecrated in the Treaty of Tordesillas, having been influenced by the Iberian rivalries of that time and only possible due to the nautical knowledge accumulated since the beginning of the maritime expansion.

The expedition was a relevant accomplishment to Humanity and has been the object of several studies, but the evocation of its 5th centenary has given rise to the publication of an abundant number of accounts, reports and interpretative studies in the media, as well as countless initiatives of academic purpose.

In fact, the Magellan/Elcano expedition is an event whose celebration is justified, not just by its historical meaning, but also as a starting point to the eventual search of new interpretations of known documentation or in the spread of any unedited documents.

In the presented text, we do not hope to divulge any unknown information or new interpretations, only to emphasize some nautical aspects related to the discovery of the Strait, later known as Strait of Magellan, which connects the Atlantic Ocean and the Southern Sea, which Magellan himself baptized as Pacific Ocean.

Based on a brief analysis of the results of the exploratory voyages to the western bank of the Atlantic and the interpretation of the already known cartography of the territories that Vespucci called “New World”, we studied the coeval documents of Magellan’s expedition and evaluated the nautical difficulties faced by it in this track of the voyage.

It means that many other nautical aspects, prior and after the passage of the Strait, are not treated in the current text.

Key words: Ferdinand Magellan; Strait of Magellan; All-Saints Strait; Antonio Pigafetta; Treaty of Tordesillas.

1. Antecedentes

Em finais do século XV, como corolário das navegações portuguesas efectuadas ao longo da costa ocidental de África, a que estão associados os nomes de Gil Eanes e de Diogo Cão, entre outros, no ano de 1488 o navegador Bartolomeu Dias dobrou o cabo, depois chamado da Boa Esperança. Estava encontrada a passagem que ligava o oceano Atlântico ao oceano Índico e ficavam esclarecidos alguns erros da geografia ptolomaica.

Pouco depois, o conhecimento geográfico do mundo conheceu outra importante evolução com a primeira viagem de Cristóvão Colombo, realizada entre 1492 e 1493, em que navegando para ocidente, aquele navegador encontrara terra e se convencera que chegara à Índia.

Quase três séculos depois, o escocês Adam Smith, considerado o pai da moderna economia, pronunciou-se sobre esses dois acontecimentos.

O descobrimento da América e o da passagem para as Índias Orientais pelo Cabo da Boa Esperança, constituem os dois acontecimentos maiores e mais importantes da História da Humanidade.²

As grandes viagens marítimas ibéricas depressa geraram conflitualidade de interesses e daí resultou a assinatura em 1494 do Tratado de Tordesilhas que dividiu o mundo em dois hemisférios, com as terras descobertas e a descobrir por Portugal e pela Espanha.

Nessa altura, já era conhecida a existência de terras ocidentais devido à primeira viagem de Cristóvão Colombo e, provavelmente, também por informações recolhidas por navegadores portugueses em outras viagens para ocidente, pois só dessa forma se compreende a divisão do mundo por um meridiano passando “a 370 milhas a oeste das ilhas de Cabo Verde, em direcção à parte do poente”. Essa fixação do meridiano de Tordesilhas a 370 milhas e não a 100, a 200 ou a 300 milhas, é um enigma que está por esclarecer mas que parece revelar que os portugueses conheciam a existência de terras a ocidente.

Porém, enquanto Colombo realizava mais três viagens para ocidente em 1493-96, em 1498-1500 e, ainda em 1502-04³, morrendo em 1506 convencido que chegara às Índias, a armada de Vasco da Gama chegava a Calicute em 1498 e a frota de Pedro Álvares Cabral encontrava o Brasil em 1500.

Porém, estas viagens ficaram suficientemente registadas, embora haja referências a outras viagens de exploração às costas do Atlântico ocidental, como foi referido por Duarte Pacheco Pereira.

E além do que dito é, a experiência, que é madre das cousas, nos desengana e de toda dúvida nos tira; e por tanto, bem-aventurado Príncipe, temos sabido e visto como no terceiro ano de vosso reinado do ano de Nosso Senhor de mil quatrocentos e noventa e oito, donde nos Vossa Alteza mandou descobrir a parte oucidental, passando além a grandeza do mar oceano, onde é achada e navegada ãa tão grande terra firme, com muitas e grandes ilhas adjacentes a ela, que se estende a satenta graus de ladeza da linha equinocial contra o polo ártico, e, posto que seja assaz fora, é grandemente povoada [...].⁴

A rivalidade ibérica acentuou-se e, como consequência dela, sucederam-se outras viagens para ocidente, com destaque para as que realizaram o navegador florentino Amerigo Vespúcio e outros navegadores, que terão reconhecido a costa oriental do novo continente até próximo dos 50 graus de latitude Sul. O conhecimento sobre as terras situadas a ocidente acentuava-se, mas muitos navegadores duvidavam das teses de Colombo pois não tinham sido encontradas as especiarias, nem o ouro, nem as outras

² Adam Smith, *Inquérito sobre a Natureza e as Causas da Riqueza das Nações*, volume II, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, p. 192.

³ Cristóvão Colombo, *Diários da Descoberta da América*, 3ª Edição, Porto Alegre, 1986.

⁴ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*, 3ª Edição, Lisboa, 1954, p. 20.

desejadas riquezas do Oriente. Foi essa a convicção que levou Vespúcio a utilizar a expressão “novo mundo” relativamente às novas terras descobertas.

Finalmente, quando em 1513 nas proximidades do canal do Panamá, o explorador espanhol Vasco Núñez de Balboa avistou um grande oceano a que chamou o *mar do Sul*, ficaram confirmadas as teses de Vespúcio quanto à existência de um novo mundo e acentuou-se o interesse pela descoberta de uma passagem do Atlântico para o mar do Sul para atingir as riquezas das ilhas Molucas.

Entretanto, em 1516 subiu ao trono de Espanha o jovem Carlos I, que em 1519 se tornou no imperador Carlos V da Alemanha. Em finais de Fevereiro de 1518, quando aquela questão se tornara relevante, Fernão de Magalhães foi recebido em Valladolid por Carlos I, a quem apresentou uma proposta para descobrir a passagem para o mar do Sul e chegar às Molucas, sem interferir nas ilhas nem na terra firme, pertencentes ao rei de Portugal.

Carlos I acreditou na determinação de Fernão de Magalhães e em 1518 iniciou-se a preparação de uma grande expedição. Com a sua enorme experiência náutica e certamente conhecendo os regimes de ventos do Atlântico, mas também com a informação que tinha das viagens já efectuadas para ocidente e com a informação cartográfica divulgada na Europa, Magalhães teve a intuição de que a ligação do oceano Atlântico ao oceano Índico para oriente, também deveria ter uma ligação simétrica para ocidente, unindo o oceano Atlântico ao mar do Sul.

Essa convicção resultaria essencialmente do conhecimento de elementos objectivos:

- a) Os resultados das explorações da margem ocidental do Atlântico;
- b) A cartografia conhecida das terras a que Vespúcio chamou o “Novo Mundo”.

1.1. Os resultados das explorações da margem ocidental do Atlântico

O Tratado de Tordesilhas e a definição do meridiano que dividia “as terras descobertas e a descobrir” entre Portugal e a Espanha, foi um acontecimento diplomático que influenciou as políticas de expansão marítima ibéricas e deu origem a diversas viagens de exploração, umas clandestinas e outras que foram ocultadas por razões políticas.

As eventuais viagens de Duarte Pacheco Pereira e o achamento do Brasil por Pedro Álvares Cabral parecem testemunhar que os portugueses, embora envolvidos no projecto da Índia, também se interessavam pelo que existia na margem ocidental do oceano Atlântico.

Mais expressivas desse interesse terão sido as viagens de Américo Vespúcio que, depois de ter efectuado duas viagens atlânticas ao serviço dos Reis Católicos, realizou entre 1501 e 1502 a sua terceira viagem ao serviço do rei D. Manuel.⁵

Nas suas cartas de 1502 dirigidas a Lorenzo di Pierfrancesco de Medici, de Lisboa para Florença, Américo Vespúcio escreveu:

⁵ Entre 10 de Maio de 1501 e 7 de Setembro de 1502.

Partimos de dicho Cabo Verde en primer lugar sin dificultad, y aparejadas todas las cosas necesarias, como es agua y leña [...] para adentrar-se en el golfo del mar Océano para buscar nuevas tierras; y tanto navegamos por el viento entre lebeche y mediodía, que en 64 dias llegamos a una tierra nueva. [...] Viajamos tanto por estos mares [...] Tanto que el polo del mediodía estaba arriba de mi horizonte 50 grados, y outro tanto era mi latitud de la línea equinoccial, porque navegamos 9 meses e veintisiete dias, que nunca vimos el polo ártico, ni la Osa Mayor e Menor [...].⁶

[...]

Porque fuimos com el propósito de descubrir, y com tal comisión partimos de Lisboa, y no de buscar algún provecho, no nos molestamos en reconocer la tierra ni en ella procurar buscar algún provecho [...].⁷

[...]

Todavía estoy aquí en Lisboa esperando aquello que el Rey determinará de mí [...].⁸

...

Numa outra carta dirigida no mesmo ano ao mesmo dignitário, Américo Vespúcio refere-se às três viagens atlânticas que antes fizera, duas para ocidente ao serviço da Coroa castelhana e, uma terceira viagem, feita para o Atlântico Sul, em que informa ter percorrido 92 graus em latitude, isto é, ter atingido cerca de 50 graus de latitude Sul. Além disso, Vespúcio informa ter estado sobre um meridiano afastado 5 horas e um terço de Lisboa e que determinara essas longitudes pelos eclipses que observara e pelas conjunções da Lua com os planetas.

[...] Y cierto es que quanta tierra he navegado, o recorrido, en tres viajes, que dos los he hecho a las partes de occidente por el mar Océano, tomando todavia de la parte de medía y del viento lebeche, y el tercero hacia el austro por el mar Atlántico [...] tanto he navegado por tierra y por mar que me han valido 92 grados de latitud, y me he encontrado com diversos meridianos, y el más distante com el que me he encontrado en la parte de occidente ha sido diferente del meridiano de esta ciudad de Portugal en 5 horas y un tercio, e del meridiano de Ferrara cerca de 8 horas [...] Digo haberlo conocido en los eclises y en las conjunciones de la Luna com los planetas [...].⁹

Finalmente, numa outra carta ainda dirigida ao mesmo destinatário, Américo Vespúcio utiliza a expressão *Nuevo Mundo* para designar as terras encontradas que alguns negavam existir.

⁶ Amerigo Vespucci, *Cartas de viaje*, Madrid, 1986, pp. 74-75.

⁷ *Ibid.*, p. 79.

⁸ *Ibid.*, p. 80.

⁹ *Ibid.*, p. 82.

Días pasados muy ampliamente te escribi sobre mi vuelta de aquellos nuevos países, los cuales, com la armada y a expensas y por mandato de este Sereníssimo Rey de Portugal hemos buscado y descubierto, los cuales Nuevo Mundo nos es lícito llamar, porque en tiempo de nuestros mayores de ninguno de aquéllos se tuvo conocimiento.¹⁰

A ser exacto o relato de Vespúcio, a sua viagem esteve bem próximo do estreito que, mais tarde, seria denominado Estreito de Magalhães. Naturalmente, os resultados desta viagem e de outras que se lhe terão seguido foram incorporados pela cartografia, designadamente a viagem que em 1503 e 1504 fez com Gonçalo Coelho,¹¹ tal como a viagem de João de Lisboa que em 1514 chegou até à embocadura do rio da Prata¹².

A partir de então, a questão da descoberta do caminho alternativo à rota dos portugueses pelo cabo da Boa Esperança para chegar às ilhas Molucas despertou muito interesse na península Ibérica.

No anno de quinhētos & dous tornou Christouam Colom ha quarta vez a este descobrimento com quatro nauios por mandado del Rey Fernando a buscar o estreito, que deziã cortar a terra a outra banda.¹³

Esta viagem evidenciou a ideia da existência de uma passagem para ocidente e marcou o início de outras viagens para encontrar uma passagem que revelasse um caminho marítimo para o Oriente, sem interferir no hemisfério português definido em Tordesilhas. Houve, portanto, a intenção por parte dos Reis Católicos de mandar uma expedição às ilhas das Especiarias contornando a América Meridional, mas por razões diversas acabaram por desistir.¹⁴

Porém, o avistamento de Balboa despertou o interesse espanhol e daí resultou a intensificação das buscas para encontrar uma passagem para o mar do Sul que “atravesasse o novo continente”, primeiro a oeste das terras descobertas por Colombo e, depois, na área situada para sul da costa do Brasil, para que foi escolhido o piloto português João Dias de Solis, então exilado em Espanha, mas cuja expedição terminou num insucesso. Antes, no ano de 1514, ou alguns anos antes segundo outros autores, o piloto João de Lisboa atingira o cabo de Santa Maria, na foz do rio da Prata.¹⁵

Foi nessa conjuntura que Fernão de Magalhães chegou a Espanha com a sua enorme experiência náutica adquirida durante alguns anos nos mares do Oriente, mas também com o seu projecto para encontrar a passagem do oceano Atlântico para o mar do Sul e para navegar para as Molucas.

¹⁰ *Ibid.*, p. 89.

¹¹ Roberto Levillier, “Quem foi o primeiro descobridor do rio da Prata e da Argentina”. In *Revista de História*, vol. 12, nº 26, São Paulo, Departamento de História da Universidade de São Paulo, 1956.

¹² Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Livro Segundo, Tomo II – Parte II, Lisboa, 1861, p. 628.

¹³ António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, 3ª Edição, Porto, 1944, p. 153.

¹⁴ Luís Filipe Thomaz, *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer*, Lisboa, 2019, p. 60.

¹⁵ Gaspar Correia, *op. cit.*, p. 628.

A decisão de Fernão de Magalhães de oferecer os seus serviços ao rei Carlos I, não resultou apenas da sua insatisfação por não ver recompensados pelo rei D. Manuel os serviços que lhe prestara no Oriente e em Marrocos, mas também porque coligira muita informação sobre as viagens atlânticas já efectuadas para ocidente.

1.2. Os conhecimentos cartográficos no tempo de Magalhães

As informações recolhidas nas diferentes viagens de exploração atlântica tiveram uma rápida expressão cartográfica e um dos melhores exemplos dessa dinâmica é a carta de Henricus Martellus (1489), que pela primeira vez apresenta os resultados da viagem de Bartolomeu Dias.¹⁶

Da mesma forma, a carta universal de Juan de la Cosa (1500) representa as terras descobertas até finais do século XV, incluindo os elementos relativos à viagem de Vasco da Gama e, pela primeira vez, representa a parte do novo continente descoberto por Colombo.¹⁷

O planisfério dito de Cantino (1502) é uma obra cartográfica portuguesa de grande beleza decorativa, que inclui informação muito rigorosa sobre a costa ocidental africana, representando o oceano Índico e, pela primeira vez, apresenta a costa brasileira, embora algo distorcida.¹⁸

Estas três representações mostram que as novas informações geográficas recolhidas nas viagens de exploração eram rapidamente incorporadas no conhecimento cartográfico e que essas informações circulavam, mesmo quando estariam cobertas por alguma confidencialidade.

Relativamente ao espaço geográfico situado para sul da costa brasileira, os desenvolvimentos cartográficos também integraram as novas informações, assim sucedendo, por exemplo, com a carta de Maggiolo ou Maiollo (1504), também conhecida por “planisfério de Fano”.¹⁹ Esta carta mostra uma inflexão da costa brasileira para SSW e, através de uma legenda, revela o nome de Gonçalo Coelho como capitão-mor de uma viagem de exploração realizada entre Maio de 1503 e Junho de 1504, em que também participou Américo Vespúcio, provavelmente como piloto, naquela que é considerada a sua quarta viagem para ocidente.²⁰ Nessa altura, terá sido atingido e descoberto o estuário do rio da Prata, em 35 graus de latitude Sul.²¹

Outras representações cartográficas em que é notória a influência portuguesa e que incluem informação sobre as costas para sul do Brasil são, por exemplo, o planisfério

¹⁶ British Library, London, *World Map by Henricus Martellus*, Add MS 15760.

¹⁷ Museo Naval de Madrid, *Carta universal de Juan de la Cosa*, Inv. 2603.

¹⁸ Biblioteca Estense Universitaria, Modena, *Carta del Cantino*, C. G. A. 2.

¹⁹ Biblioteca Comunale Federiciana di Fano, Italia. *Carta navigare di Vesconte Maggiolo*.

²⁰ Amerigo Vespucci, *op. cit.*, p. 15.

²¹ Roberto Levillier, “O planisfério de Maiollo de 1504. Nova prova do itinerário de Gonçalo Coelho-Vespúcio, à Patagónia, em sua viagem de 1501-1502”, *Revista de História*, Univ. São Paulo, 1956. In <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/37401/40116> (Acedido em Agosto de 2019).

anónimo Hamy-King (c. 1502), o planisfério de Nicolau Cavério (1506) e o planisfério anónimo Kuntstmann II (c. 1506).²²

Porém, o documento cartográfico mais expressivo daquela época foi a carta de Martin Waldseemuller (1507).²³ A análise desta carta mostra pela primeira vez um novo continente, desenhado entre a Euro-África de um lado e a Ásia do outro lado em que, pela primeira vez, foi utilizada a designação *América*, em homenagem à expedição em que Américo Vespúcio participara. Além disso, essa carta integra as imagens de Cláudio Ptolomeu e de Américo Vespúcio, parecendo simbolizar a velha e a nova geografia e assinala com a bandeira das cinco quinas as descobertas portuguesas no sul da África e na América do Sul.

Uma outra carta que demonstra o avanço do conhecimento cartográfico é o planisfério de Johannes Ruysch (1508), que foi desenhado numa projecção cónica e que foi impresso, permitindo que tivesse larga difusão na Europa, o que facilitou uma maior percepção da realidade geográfica mundial. A utilização de topónimos portugueses, nomeadamente na costa do novo continente, mostra que Ruysch utilizou largamente informações portuguesas.

Naturalmente que estas e outras cartas incluem erros resultantes do sistema de projecção utilizada, da recolha incorrecta de informações, de erros acidentais e, até, da possibilidade de manipulações com objectivos políticos, um assunto que foi estudado pelo Almirante Teixeira da Mota relativamente às costas da América do Sul.²⁴

É natural que Magalhães tivesse conhecido e estudado a cartografia que então circulava, nomeadamente os planisférios de Waldseemuller e de Ruysch, tendo examinado a complementaridade entre todos eles e o facto da linha de costa se orientar para SSW. Além destes, também seriam conhecidas outras cartas e portulanos impressos ou manuscritos que não resistiram ao tempo e não chegaram até nós.

Porém, em 1515 o cartógrafo alemão Johannes Schöner construiu um globo onde está representada uma passagem “oficialmente desconhecida” na parte meridional do novo continente, isto é, um estreito que separa o território do novo continente de um outro continente mais austral a que chamou *Brasiliae Regio*.²⁵

Assim, a referência mais tarde feita por Antonio Pigafetta sobre o conhecimento que Magalhães tinha de um mapa feito “por el excelente cosmógrafo Martin de Bohe-mia”, deve ser considerada como um lapso, pois o que Magalhães certamente conhecia eram as cartas e globos de Martin Waldseemuller, de Johannes Ruysch e de Johannes Schöner.

²² Alfredo Pinheiro Marques, *Origem e desenvolvimento da Cartografia Portuguesa na época dos Descobrimientos*, Lisboa, 1987, p. 111.

²³ The Library of Congress, Washington, *Martin Waldseemüller's 1507 world map*.

In <https://www.loc.gov/rr/geogmap/waldexh.html> (Acedido em Agosto de 2019).

²⁴ Avelino Teixeira da Mota, *Reflexos do Tratado de Tordesilhas na Cartografia Náutica do século XVI*, Coimbra, 1973, p. 13.

²⁵ São conhecidos dois exemplares deste globo, um na *Herzogin Anna Amalia Bibliothek* (Weimar, Alemanha) e outro no *Historisches Museum Frankfurt*. In *Universitas Miguel Hernandez*, Elche, <http://mastervcs.edu.umh.es/2018/09/14/un-expediente-x-el-mapa-del-estrecho-de-magallanes-antes-de-su-viaje/> (Acedido em Agosto de 2019).

Toda la tripulación creía firmemente que el estrecho no tenía salida al Oeste, y que no sería prudente el buscarla sin tener los grandes conocimientos del capitán general, el cual tan hábil como valiente, sabía que era preciso pasar por un estrecho muy escondido, pero que había visto representado en un mapa hecho por el excelente cosmógrafo Martín de Bohemia y que el rey de Portugal guardaba en su tesorería.²⁶

O planisfério anónimo conhecido por Knustmann IV (c. 1519) que tem sido atribuído a Jorge Reinel e que tem sido considerado como o mapa que Magalhães terá apresentado a Carlos I para o convencer a apoiar o seu projecto de expedição, apesar da sua exuberante ilustração, pouco acrescenta ao conhecimento cartográfico da época, embora esse facto possa estar relacionado com a estratégia pessoal e com a ambição de Magalhães para convencer Carlos I.²⁷

Com os elementos de que dispunha sobre as explorações da margem ocidental do Atlântico e com a informação cartográfica a que tivera acesso, o obcecado Magalhães, que Pigafetta considerou “tan hábil como valiente”, teve a intuição de que era possível chegar às Molucas por ocidente e acreditou que encontraria a passagem para o mar do Sul.

Além disso, Magalhães teria imaginado que existiria uma semelhança entre a forma triangular da África e a forma análoga para que apontavam os resultados das explorações realizadas para sul do Brasil desde o início do século.²⁸

2. A Viagem de Magalhães/Elcano e os seus cronistas

O acesso às áreas atribuídas em 1494 aos países ibéricos pelo Tratado de Tordesilhas implicava caminhos diferentes. Os portugueses já tinham encontrado a passagem do Atlântico para o Índico e, em 1498, na costa de Moçambique viram *bons sinais* do caminho marítimo para a Índia e, mais a norte, encontraram pilotos que conheciam as rotas do Oriente.

Da mesma forma e navegando para ocidente, os espanhóis procuravam com insistência chegar às Índias e em especial às ilhas das especiarias, mas tinham encontrado um novo continente que se interpunha no seu caminho. Nesse contexto, o rei Carlos I aceitou a proposta de Magalhães para encontrar a passagem do Atlântico para o mar do Sul, que lhe permitiria chegar às ilhas Molucas então mais conhecidas por ilhas das Especiarias e que, segundo garantira ao Rei, se situavam no hemisfério reservado a Espanha pelo tratado de Tordesilhas.

²⁶ Antonio Pigafetta. In *La Primera Vuelta al Mundo*, 3ª edición, Madrid, 2018, p. 213.

²⁷ Xavier de Castro (org.), *Le voyage de Magellan (1519-1522) – La relation d'Antonio Pigafetta du premier voyage autour du monde*, Paris, 2017, pp. 28-29.

²⁸ Avelino Teixeira da Mota, *O Regimento da Altura de Leste-Oeste de Rui Faleiro – Subsídios para o estudo náutico e geográfico da viagem de Fernão de Magalhães*, Lisboa, 1986, p. 59.

No dia 22 de Março de 1518 foi oficializada a realização da expedição, cujo financiamento, tripulações e meios materiais mobilizados, bem como outras circunstâncias relativas à expedição estão documentadas e são bem conhecidas.²⁹

A expedição foi constituída por cinco navios – *San Antonio* (120 ton.), *Trinidad* (110 ton.), *Concepción* (90 ton.), *Victoria* (85 ton.) e *Santiago* (75 ton.)³⁰ e, inicialmente, levava 237 homens a bordo, incluindo 64 andaluzes, 31 portugueses, 29 bascos, 26 italianos, 19 franceses, 15 castelhanos, 9 gregos, 7 galegos, 5 asturianos, 5 flamengos e 4 alemães, além de elementos de outras nacionalidades.³¹

A expedição largou de Sanlúcar de Barrameda no dia 20 de Setembro de 1519, entrou no oceano Pacífico no dia 28 de Novembro de 1520 e chegou à ilha de Tidore, nas Molucas, no dia 8 de Novembro de 1521.



A rota da expedição de Magalhães/Elcano em 1519-1522

²⁹ Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV* [...], Tomo IV, Madrid, 1837, pp. 1-27.

³⁰ Xavier de Castro (ed.), *op. cit.*, p. 26.

³¹ *Ibid.*, p. 27.

Magalhães tinha morrido em combate no dia 27 de Abril de 1521 e, algum tempo depois, o comando da expedição passou para o basco Juan Sebastian de Elcano. Então, restavam apenas as naus *Trinidad* e *Victoria*, com pouco mais de uma centena de tripulantes. Depois, a nau *Victoria* optou pelo regresso a Espanha pela “rota dos portugueses” e chegou ao ponto de partida no dia 6 de Setembro de 1522, trazendo apenas 18 homens a bordo. Estava concluída a primeira viagem de circumnavegação, mas foi uma “volta ao mundo sem querer” e contra as ordens recebidas de Carlos I.³²

De entre as viagens quinhentistas de exploração marítima, poucas estarão tão documentadas como esta expedição realizada entre 1519 e 1522. Os principais documentos que relatam esta viagem são os seguintes³³:

- O relato de Antonio Pigafetta, natural de Vicenza, que foi um dos participantes na expedição e um dos 18 homens que, no dia 6 de Setembro de 1522, chegou a Sanlúcar de Barrameda na nau *Victoria*;
- A carta que Juan Sebastián de Elcano dirigiu ao Imperador Carlos V, que se encontrava em Valladolid, após a sua chegada a Sanlúcar de Barrameda;
- A carta que Maximiliano Transilvano, secretário de Carlos V, dirigiu a Mateo Lang, arcebispo de Salzburgo e bispo de Cartagena, a dar notícia da expedição de Magalhães e do seu regresso a Espanha sob o comando de Juan Sebastián de Elcano;
- O roteiro da viagem desde o Brasil até o regresso a Espanha, escrito por Francisco Albo, um grego que foi contramestre da nau *Trinidad* e que foi um dos 18 homens que regressou a Espanha como piloto da nau *Victoria*;
- A relação de Ginés de Mafra, que foi piloto da nau *Trinidad* e que ficou prisioneiro dos portugueses em Ternate, nas Molucas, mas que em 1527 regressou a Espanha depois de ter viajado por Malaca, Cochim e Lisboa;³⁴
- A relação de um português companheiro de Duarte Barbosa, que embarcou na nau *Victoria* no ano de 1519;
- Navegação e viagem que fez Fernão de Magalhães desde Sevilha para Maluco no ano de 1519, escrito por um piloto genovês anónimo.

O estudo da expedição de Magalhães e a interpretação dos documentos relativos à sua viagem, sobretudo os que relatam a passagem do Estreito, podem ser melhor avaliados no contexto da experiência das navegações portuguesas nas costas e rios africanos que, em meados do século XX, ainda não estavam hidrografadas.

³² Luís Filipe Thomaz, *op. cit.*, p. 9.

³³ Todos estes documentos estão reproduzidos em Juan Sebastián de Elcano, Antonio Pigafetta, Maximiliano Transilvano, Francisco Albo, Ginés de Mafra y otros, *La Primera Vuelta al Mundo*, 3ª Edição, Madrid, Miraguano Ediciones/Ediciones Polifemo, 2010.

³⁴ Há dúvidas quanto à nacionalidade andaluza (Jerez de la Frontera) ou portuguesa (Mafra) de Ginés de Mafra.

A regra era simples: navegar de dia, com a maré enchente, com a sonda “em cima” e com um ou mais vigias atentos aos sinais úteis à segurança da navegação. Por isso, é surpreendente que, em nenhuma das narrativas da navegação do Estreito sejam referidas as marés, nem as sondagens que fizeram ou não fizeram, nem as correntes que encontraram.

Apenas o relato do anónimo piloto genovês refere que a expedição “siguió por él [estrecho] en tanto que fue de dia: quando venía la noche surgía”.³⁵ Porém, alguns anos depois, o cronista português Fernão Lopes de Castanheda escrevia que “Fernão de Magalhães mādou logo sondar a boca dele [estreito]”.³⁶

Porém, as descrições das viagens que posteriormente utilizaram o Estreito referem com frequência que se navegava “com sonda na mão” ou que se navegava “com a maré a subir”.

Adicionalmente, o estudo da viagem recomenda a consulta de outras fontes, nomeadamente os cronistas quinhentistas portugueses, pois também tiveram acesso a informações coevas. É o caso de João de Barros que, referindo-se a Andrés de San Martín, cosmógrafo e piloto da Casa da Contratación de Sevilha que tomou parte na expedição, diz que “este seu livro, com alguns papéis seus, por ele falecer naquelas partes de Maluco, nós os houvemos e temos em nosso poder”.³⁷

Porém, o objecto do presente estudo são os aspectos náuticos da passagem do estreito, depois chamado Estreito de Magalhães, segundo os relatos de Antonio Pigafetta, dos outros cronistas que integraram a expedição e de outros documentos, bem como a sua interpretação comparativa com as cartas e roteiros mais recentes.

Por isso, muitos outros documentos relativos à viagem não foram analisados, designadamente os que se encontram em arquivos portugueses.³⁸

3. A Viagem desde Sanlúcar de Barrameda até ao Estreito

No dia 20 de Setembro de 1519 a expedição largou de Sanlúcar de Barrameda sob as ordens de Magalhães e veio a cruzar a linha do Equador após dois meses de navegação.

Aproximava-se a já conhecida costa do Brasil e, como escreveu Antonio Pigafetta, “después de pasar la línea equinoccial, al aproximar-nos al polo antártico perdimos la estrella polar”³⁹ que era uma referência náutica para os navegantes.

No início de 1520 a expedição chegou ao estuário do rio da Prata e Magalhães ainda navegou para ocidente, procurando encontrar a ligação com o mar do Sul, mas rapidamente verificou que navegava num extenso caudal fluvial de água doce.

³⁵ Relato de um piloto genovês. In *La primera vuelta al mundo*, Madrid, 2010, p. 124.

³⁶ Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Livro VI, Capítulo VIII, Lisboa, 1979, p. 164.

³⁷ João de Barros, *Asia - Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente* - Terceira Década, Lisboa, 1946, p. 290.

³⁸ José Manuel Garcia, *A Viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*, Lisboa, 2007, pp. 139-144.

³⁹ Antonio Pigafetta, *op. cit.*, p. 197.

Depois da costa do Brasil e do estuário do rio da Prata a expedição navegou por costas menos conhecidas e, no dia 31 de Março, entrou numa baía abrigada a que foi posto o nome de baía de São Julião, onde invernou durante cerca de cinco meses.

A permanência nesta baía situada em 49 graus de latitude Sul constituiu uma das fases mais críticas da expedição, devido ao frio extremo e ao encontro com nativos que Magalhães baptizou como *patagones* porque tinham pés gigantescos, mas sobretudo devido a um motim que pôs em causa a execução da missão, bem como o comando de Magalhães.⁴⁰

A resolução do motim reforçou o poder de Magalhães e com o reaparecimento da Primavera austral, foi designada a nau *Santiago* para se adiantar no reconhecimento da costa, mas esta veio a naufragar na foz de um grande rio que foi baptizado como rio de Santa Cruz. Depois da recuperação de toda a tripulação da *Santiago*, a expedição agora reduzida a quatro unidades, deixou a baía de São Julião no dia 24 de Agosto e, dois dias depois, fundeou no referido rio de Santa Cruz, onde permaneceu até ao dia 18 de Outubro para recuperar os salvados da nau *Santiago*, prosseguindo depois para sul até próximo de um cabo a que Magalhães deu o nome de cabo das Onze Mil Virgens.⁴¹

Os principais cronistas da viagem – Antonio Pigafetta, Francisco Albo e Ginés de Mafra – de forma muito semelhante relatam a chegada a este ponto e à baía que a partir daí se abria.

Continuando nuestra ruta hacia el Sur, el 21 de octubre [de 1520], hacia los 52º de latitud meridional, descubrimos un estrecho que llamamos de las Once mil Vírgenes, porque fue en el día que la Iglesia les consagra. Este estrecho, como pudimos apreciar en seguida, tiene cuatrocientas cuarenta millas de largo, o sea ciento diez leguas marítimas de cuatro millas cada una, a entrada, y media legua de ancho, poco más o menos, y desemboca en otro mar, al que llamamos mar Pacífico. [...] ⁴²

A los 21 del dicho tomé el sol en 52 grados limpios a cinco leguas de tierra, y allí vimos una abierta como bahía, y tiene a la entrada a mano derecha, una punta de arena muy larga, y el cabo que descubrimos antes de esta punta se llama el cabo de las Vírgenes. ⁴³

Dia de San Bartolomé, que es el mes de agosto, por el año de mil y quinientos y veinte partió Magallanes del río de San Julián, porque ya entonces por se allegar el sol hacia aquella tierra por onde él iba, el cielo se empezaba a serenar los temporales del Surueste [...] entró en el río de Santa Cruz y aquí estuvo mes y medio [...] de

⁴⁰ Embora se trate de um dos pontos mais críticos de toda a expedição, a sua apreciação não se enquadra no objecto do presente texto.

⁴¹ Com a perda da nau *Santiago*, a expedição passou a ser constituída por quatro naus: *Trinidad* comandada por Fernão de Magalhães, *San Antonio* comandada por Álvaro Mesquita, *Concepción* comandada por João Rodrigues Serrão e *Victoria* comandada por Duarte Barbosa.

⁴² Antonio Pigafetta, *op. cit.*, pp. 212-213.

⁴³ Francisco Albo. In *La Primera Vuelta al Mundo*, 3ª edición, Madrid, 2018, p. 75.

aquí salió fin de septiembre habiendo navegado al Sudoeste ochenta leguas allá una boca en la cual sin saber lo que era entró, y aquel día anduvo por ella cinco leguas hasta la noche, que surge esta boca en 52 grados y medio. Aquí estaba Magallanes muy pensativo a ratos alegre a ratos triste, porque cuando le parecia que aquel era el estrecho que él había prometido, alegrábase tanto que decía cosas de placer, luego tornaba triste si por alguna imaginación le parecia que no era aquel; al fin determinó de seguir aquella obra hasta el fin, otro día envió una nao en que iba su primo que fuesse a ver qué había dentro [...]⁴⁴

O cabo das Onze Mil Virgens limita a oriente uma extensa baía com uma abertura com cerca de 20 milhas de comprimento e com uma forma quase circular, que tem cerca de 35 milhas de diâmetro. Nela se encontram outras baías menores, designadamente a *bahía Posesión*, situada na sua face norte e que foi o fundeadouro escolhido por Fernão de Magalhães.

Magalhães acreditou que aquela costa era a extremidade austral do “novo mundo” de que falara Vespúcio e que a sul se encontrava uma ilha a que depois chamou Terra do Fogo. Essa convicção era ainda mais firme porque, segundo Antonio Pigafetta, ele “sabía que era preciso pasar por un estrecho muy escondido, pero que había visto representado en un mapa hecho por el excelente cosmógrafo Martín de Bohemia”.⁴⁵

4. A Passagem do Estreito de Todos-os-Santos

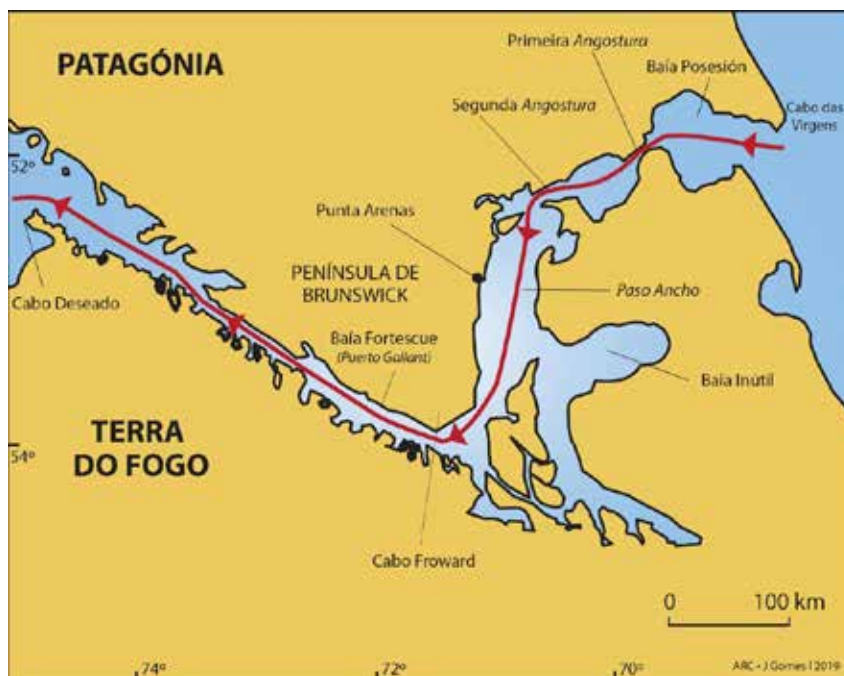
A passagem do oceano Atlântico para o mar do Sul, constituía a principal incógnita e a maior dificuldade da expedição de Magalhães e, porventura, é um dos seus mais importantes passos sob o ponto de vista náutico.⁴⁶

Como se verificou muito mais tarde, a passagem que Magalhães baptizou como Estreito de Todos-os-Santos e a que o imperador Carlos V deu o nome de Estreito de Magalhães, situa-se entre o argentino Cabo Virgenes (52° 20'S, 68° 21'W) e o chileno Cabo Deseado (54° 43'S, 74° 43'W).

⁴⁴ Ginés de Mafra. In *La Primera Vuelta al Mundo, 3ª edición*, Madrid, 2018, p. 159.

⁴⁵ Antonio Pigafetta, *op. cit.*, p. 213.

⁴⁶ No sentido de melhor compreender os aspectos náuticos da travessia do Estreito realizada em 1520 por Fernão de Magalhães, foi estudada a moderna cartografia náutica da região magalhanica para comparar a realidade hidrográfica com os relatos dos cronistas que participaram naquela viagem, designadamente Antonio Pigafetta, Francisco Albo e Ginés de Mafra.



O Estreito de Magalhães que se desenvolve entre o cabo das Virgens e o cabo Deseado

Tem cerca de 320 milhas de extensão (quase 600 quilómetros) e um curso sinuoso e hidrograficamente complexo, primeiro para SW, depois para Sul e a seguir para NW, com inúmeras enseadas, fiordes, rochas submersas, bancos de areia e muitas falsas passagens. A sua profundidade máxima atinge os 1080 metros, enquanto a sua largura mínima é de cerca de 900 metros no chamado *Paso Tortuoso*, localizado a cerca de 50 milhas para ocidente do cabo Froward.

As condições meteorológicas prevalentes naquela região austral são sempre muito severas, destacando-se um clima instável, os ventos fortes, as frequentes tempestades, o frio e o nevoeiro, sobretudo no Outono e no Inverno austrais (21 de Março a 20 de Setembro).

Finalmente, as condições oceanográficas, sobretudo as correntes e as amplitudes de maré, também afectavam a segurança da navegação por serem pouco habituais, como verificou o comandante do cruzador português *S. Gabriel* quando em 1910 percorreu o estreito navegando de oriente para ocidente.⁴⁷

Pouco antes do meio dia [de 20 de Fevereiro de 1910] avistou-se o cabo das Virgens pela proa, e antes da 1h, com uma forte corrente a favor, tínhamos entrado no Estreito descoberto ha 390 annos por Fernão de Magalhães. [...].

⁴⁷ Comandado pelo capitão-de-fragata A. J. Pinto Basto, o cruzador *São Gabriel* terá sido o único navio de guerra português que navegou no estreito de Magalhães.

Esta primeira parte do Estreito apenas requer cuidado na navegação, devido às correntes que nos sitios apertados attingem em syzígias 8 milhas por hora, e á grande amplitude de maré que chega a passar de 14 metros. Pode-se fundear com muita agua e na baixa-mar ficar em secco.⁴⁸

Por vantagens expositivas, mas também porque o estreito tem características geo-hidrográficas diferenciadas, procedemos à sua segmentação em três sectores que adiante serão objecto de apresentação e de análise:

- 4.1. O sector oriental: os primeiros reconhecimentos e as boas notícias
- 4.2. O sector central: navegando para sul até ao cabo Froward
- 4.3. O sector ocidental: do cabo Froward para noroeste até ao mar do Sul
- 4.4. Finalmente, a entrada no mar do Sul

4.1. O sector oriental: os primeiros reconhecimentos e as boas notícias

O primeiro sector ou sector oriental do Estreito de Magalhães tem uma direcção geral de NE-SW e uma extensão de cerca de 80 milhas. Este sector inicia-se a partir de uma linha com cerca de 20 milhas (40 km) que une o cabo das Virgens (na Patagónia) com o cabo do Espírito Santo (na Terra do Fogo) e desenvolve-se por uma baía onde se situa a *bahía Posesión*, já anteriormente mencionada.⁴⁹



Estreito de Magalhães: o sector oriental

A entrada no estreito propriamente dito é feita através de uma estreita passagem (*primeira angostura* ou *angostura de Nuestra Señora de la Esperanza*) com 9 milhas de comprimento e cerca de duas milhas de largura mínima, a que se segue uma larga baía com cerca de 20 milhas de comprimento por 15 milhas de largura. Depois desta baía,

⁴⁸ A. J. Pinto Basto, *Viagem de circumnavegação do cruzador S. Gabriel*, pp. 69-70.

⁴⁹ [Chart of the] East Entrance of Magellan Strait / from C. Virgins to the First Narrows. By Captain R. C. Mayne. London. Published at the Admiralty, 1869.

o canal volta a estreitar-se (*segunda angostura* ou *angostura de San Simon*), que tem 12 milhas de extensão e uma largura mínima de 4 milhas.⁵⁰

No dia 21 de Outubro de 1520 a expedição tinha fundeado na *bahía Posesión* e foi aí que Magalhães determinou que as naus *San Antonio* e *Concepción* partissem para ocidente para reconhecer aquela ampla baía e para verificar se ela era fechada ou se continuava para oeste, enquanto as naus *Trinidad* e *Victoria* aguardavam o seu regresso.

Na primeira noite em que permaneceram no fundeadouro, aquela área foi fustigada por uma violenta tempestade e, tanto a nau *Trinidad* como a nau *Victoria* foram obrigadas a suspender e a manter-se de capa, enquanto a nau *San Antonio* e a nau *Concepción*, que faziam o reconhecimento da baía para ocidente, se viram confrontadas com o mesmo temporal que durou trinta e seis horas.

Segundo a curiosa descrição de Mateo Martinic, um historiador chileno especializado na chamada história *magallanica*, “el viento patagónico del oeste, amo y señor de aquellas aguas y tierras, recibía a estos intrusos que se atrevían a invadir sus dominios”.⁵¹

O cronista António Pigafetta, descreveu essa situação com detalhe.

Abandonándose a los vientos que les impelían continuamente hacia el fondo de lo que suponían bahía, esperaban encallar de un momento a otro; pero en el instante en que se creían perdidos vieron una pequeña abertura, que tomaron por una ensenada de la bahía [...], donde se internaron; y viendo que este canal [*primeira angostura*] no estava cerrado, continuaron recorriéndole y se encontraron en otra bahía donde se internaron; [...] en la cual prosiguieron en su ruta hasta que se encontraron en otro estrecho [*segunda angostura*], del que pasaron a otra bahía mucho más grande que las precedentes.⁵²

Desde o seu fundeadouro na bahía Posesión, as naus comandadas por Álvaro Mesquita e por João Rodrigues Serrão, fiéis companheiros de Magalhães, tinham percorrido cerca de 60 milhas para ocidente. Entraram por um estreito conhecido por *primera angostura*⁵³, depois numa segunda baía com cerca de 20 milhas de extensão, limitada a ocidente por um outro estreito conhecido por *segunda angostura*, que também passaram, entrando numa outra baía muito mais extensa que as anteriores.

Tendo verificado que as águas em que navegavam eram tão salgadas que não podiam ser de um rio, como sucedera na exploração que tinham feito em Janeiro no rio de Solis ou rio da Prata, decidiram regressar para dar conta do que tinham observado. Nessa altura temia-se que as duas naus tivessem naufragado no temporal que assolara a

⁵⁰ Carta del Estrecho de Magallanes / Desde la Angostura de N^{ra} S^{ra} de la Esperanza / hasta la Ensenada de Laredo. Madrid, Direccion de Hidrografia, 1876.

⁵¹ Mateo Martinic, *Historia del Estrecho de Magallanes*, Santiago de Chile, 1977, p. 40.

⁵² Antonio Pigafetta, *op. cit.*, p. 213

⁵³ Na literatura e na cartografia do Estreito de Magalhães são geralmente referidas a primeira e a segunda *angosturas*, significando um estreitamento da área marítima.

expedição alguns dias antes, pois já tinham passado os cinco dias previstos para o seu regresso, mas dois dias depois as duas naus apareceram no horizonte.

Los vimos venir hacia nosotros, singlando a toda vela y con los pabellones desplegados, y cuando estuvieron más cerca saludaron con descargas con las bombardas y prorrumpieron en exclamaciones de júbilo. Hicimos nosotros lo mismo, y al saber que habían visto la continuación de la bahía, o, mejor dicho, del estrecho, todos juntos dimos gracias a Dios y a la Virgen María y prosseguimos la ruta.⁵⁴

Foi com a confiança reforçada que, no dia 1 de Novembro de 1520, Fernão de Magalhães retomou a sua viagem e iniciou a entrada naquela abertura a que chamou o estreito ou a passagem de Todos-os-Santos.

A melhoria do tempo e o facto de haver luz solar durante cerca de 19 horas diárias contribuíram certamente para que a navegação tivesse decorrido sem percalços, apesar de haver “muchos bajíos” e “isletas de arena”.⁵⁵

Os registos documentais coevos não fazem qualquer referência às circunstâncias da navegação, designadamente as profundidades que encontraram, as rochas ou os perigos que evitaram, nem as marés e as correntes que tiveram que dominar.

4.2. O sector central: navegando para sul até ao cabo Froward

O segundo sector ou sector central do Estreito de Magalhães tem uma direcção geral de N/S e uma extensão de cerca de 75 milhas (140 km), até ao cabo Froward que é o ponto mais austral do continente sul-americano. Este sector é constituído por uma grande baía que começa depois da *segunda angostura* e que é a zona mais larga de todo o estreito, sendo por isso conhecida por *Paso Ancho*. Neste sector existem algumas ilhas e a sua costa ocidental, onde actualmente se situa a cidade chilena de Punta Arenas, é recortada por pequenas baías, mas na sua costa oriental na Terra do Fogo, abre-se para nascente uma grande baía, a chamada baía Inútil que é uma baía fechada.



Estreito de Magalhães: o sector central

⁵⁴ Antonio Pigafetta, *op. cit.*, p. 214

⁵⁵ Francisco Albo, *op. cit.*, p. 76.

A expedição depois de ter atravessado a *segunda angostura*, entrou na terceira baía, onde já tinham estado as naus *San Antonio* e *Concepción*. Aí, a expedição encontrou “tres canales, a saber, dos más para el Sur y uno que atravesaba la tierra de la banda del Maluco [...] y fueron los bateles allá y trajeron recaudo”.⁵⁶ Tal como antes tinha sido feito, Magalhães voltou a determinar que fosse efectuado o reconhecimento dessa baía e dos seus dois braços.

Y entrando el capitán Magallanes con todas sus quatro naos por aquellas bocas, llegaron a un ancho seno y golfo que pasadas las bocas hacia el mar extendiéndose por la tierra adelante. Y visto esto mandó el capitán a las tres naos que fuesen por diversas partes entrando por aquel golfo adentro y buscassem con toda diligencia se habia pasage para el otro mar del Sur.⁵⁷

y de aqui mandó Fernando de Magallanes a dos naos para saber lo que dentro había, las cuales fueron: una volvió adonde estaba el capitán mayor, y la otra, de que Alvaro de Mezquita era capitán, embocó en uno de los boquerones que se dirigia hacia el Sur y no volvió más.⁵⁸

A nau *San Antonio* tinha-se adiantado às outras naus e, uma parte da sua tripulação revoltou-se, aproveitando a escuridão da noite. Os revoltosos tomaram o comando do navio que desertou e iniciou o regresso a Espanha.⁵⁹ Este episódio mostrou que os problemas surgidos na baía de São Julião ainda não estavam resolvidos.

No seu roteiro, o cronista Francisco Albo descreveu a entrada nessa ampla baía e mostra que, apesar de se navegar em águas restritas e desconhecidas, se continuava a observar o Sol para a determinação da latitude.

Y después que desembocamos las dos bocas o angosturas hallamos una bahía muy grande, y hallamos unas islas [isla de Sta. Isabel e isla de la Madalena], y en una de ellas surgimos y tomamos el sol, y nos hallamos en 52 grados y un tercio, y de allí vinimos al Sursureste y hallamos una punta a mano izquierda, y de allí a la primera boca habrá obra de 30 leguas. Después fuimos al Sudoeste obra de 20 leguas, y allí tomamos el sol, y estábamos en 53 grados y dos tercios y de allí [cabo Froward] volvimos al Noroeste.⁶⁰

⁵⁶ Relato de um piloto genovês. In *La Primera Vuelta al Mundo*, 3ª edición, Madrid, 2018, p. 124.

⁵⁷ Carta de Maximiliano Transilvano. In *La Primera Vuelta al Mundo*, 3ª edición, Madrid, 2018, p. 35.

⁵⁸ Relato de um piloto genovês. In *La Primera Vuelta al Mundo*, 3ª edición, Madrid, 2018, p. 124.

⁵⁹ A nau *San Antonio* era comandada por Álvaro de Mesquita, primo de Magalhães e tinha como piloto Estevão Gomes que, por razões diversas, odiava o chefe da expedição. Nessa oportunidade, a nau *San Antonio* afastou-se primeiro das outras naus e, ao anoitecer, ocorreu um motim em que Estevão Gomes “se concertó con los otros españoles de la tripulación” para prender o comandante, após o que a nau iniciou o seu regresso a Espanha, onde chegou no dia 6 de Maio de 1521.

⁶⁰ Francisco Albo, *op. cit.*, p. 76.

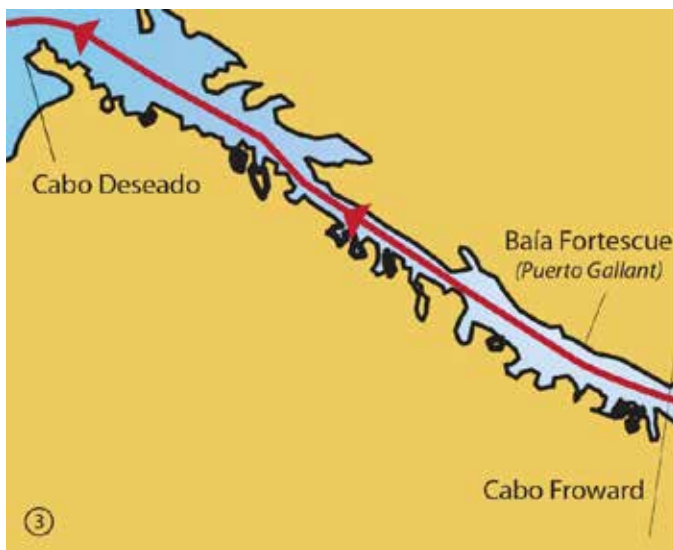
Neste extrato do seu roteiro, Francisco Albo que era contramestre da nau *Trinidad* e estava encarregado de diariamente tomar a altura do Sol, informa que a expedição tinha atingido uma posição próxima dos 54 graus de latitude Sul e que, portanto, atingira o extremo sul do continente, que mais tarde haveria de ser baptizado como cabo Froward.

A orla costeira que se tornara progressivamente alcantilada e agreste, atinge a sua expressão mais vincada nas proximidades deste cabo, sendo visíveis muitas montanhas cobertas de neve.⁶¹

Escreveu Mateo Martinic, já anteriormente citado: “Como debieron assombrar al lusitano y a sus hombres esas montañas abruptas e imponentes revestidas de bosques desde el borde mismo del mar y coronadas las más elevadas por mantos de nieve”.⁶²

4.3. O sector ocidental: do cabo Froward para noroeste em direcção ao mar do Sul

O terceiro sector ou sector ocidental do Estreito de Magalhães tem uma direcção geral de NW/SE e vai estreitando progressivamente ao longo de cerca de 165 milhas (300 km), desde o cabo Froward até à saída do Estreito.⁶³



Estreito de Magalhães: o sector ocidental

⁶¹ A designação *cabo Froward* (cabo hostil) terá sido atribuída pelo navegador inglês Thomas Cavendish que em 1587 ali suportou um temporal muito violento.

⁶² Mateo Martinic, *op. cit.*, p. 45.

⁶³ Carta del Estrecho de Magallanes / Que comprende desde la / Angostura de San Simon hasta Cabo Pílares. Segun los trabajos ingleses más recientes. Madrid, Direccion de Hidrografia, 1877.

O cabo Froward (53° 53' S, 71° 18' W) situa-se na margem norte do estreito de Magalhães, a sul da península de Brunswick, sendo o seu ponto mais meridional.

Desde o oceano Atlântico e até ao cabo Froward, a expedição agora limitada a três naus devido à deserção da nau *San Antonio*, navegara aproximadamente entre os meridianos dos 69 e dos 71 graus de longitude Oeste e tinha percorrido cerca de 155 milhas.

Desde o paralelo de 53 graus de latitude Sul que a paisagem marítima do Estreito se alterara e que as regiões planas dos sectores oriental e central tinham dado lugar a áreas mais acidentadas. Depois do cabo Froward a passagem estreita-se e toma a direcção de noroeste, com muitas ilhas e grandes profundidades, tomando os nomes específicos de *Paso Froward*, *Paso Ingles*, *Paso Tortuoso* e *Paso Largo*.

No relato do Comandante Pinto Basto de 1910, já anteriormente mencionado, destaca-se a seguinte informação:

Dizem os roteiros que entre este cabo [Froward] e o Pacífico existe sempre, de verão e d'inverno, o peor tempo que se conhece [...]. O aspecto do Estreito de Magalhães, pouco interessante até Punta Arenas [latitude 53 graus Sul], modifica-se de repente, adquirindo uma forma grandiosa e imponente. Os montes aos dois lados do estreito, com mais de mil metros de altura, estão todos cobertos de neve.⁶⁴

Porém, para a expedição de Magalhães acumulavam-se os indícios de que a saída para o mar do Sul se aproximava. Depois de, provavelmente no dia 4 de Novembro, passar o cabo Froward, “en donde tiene la tierra de ambas parte muy altas, hace mucho frio”, a navegação continuou até junto de um rio a “que llamamos de las Sardinas”, onde fundeou. Nesse fundeadouro, mais tarde identificado como a actual *bahia Fortescue* em cujo interior baixo e abrigado se abre o *puerto Gallant*, Magalhães esperou pelos outros navios e aproveitou para reabastecer de água e lenha. Nesse local as naus estiveram quatro dias, mas acentuavam-se os reconhecimentos feitos por pequenas embarcações que se adiantavam às naus e procuravam identificar as passagens mais seguras. Os diversos relatos feitos pelos cronistas são semelhantes.

Magallanes después que no halló su nao, sospechando lo que podia ser, se tornó a continuar su viaje y surgió en un puerto [puerto Gallant] que se encuentra al pie de las sierras nevadas; de allí envió los bateles descubriendo adelante; éstos iban y tornaban con la nueva de lo que habían hallado, y luego iba el armada en su seguimiento. Todo el tiempo que el armada tardó en passar este estrecho se hacía de esta manera, hasta que se acabó de pasar [...].⁶⁵

[...] y después de esto entraron en el canal, que tiene de ancho a trechos tres leguas y dos y una, y en partes menos, y siguió por él en tanto que fue de día: cuando venía la noche surgía, y mandó los bateles, y después de estos a las naos, y trajeron

⁶⁴ A. J. Pinto Basto, *op. cit.*, p. 77-78.

⁶⁵ Ginés de Mafra, *op. cit.*, p. 162.

nueva que había salida, que ya veían el mar grande por la outra banda, por lo cual regocijado Fernando de Magallanes mandó disparar mucha artilleria [...].⁶⁶

Mas la otra nao que a la postre volvió, trajo muy buenas nuevas, diciendo que habían hallado grandes señales, por donde creían haber allí el estrecho y pasage que buscaban para el otro mar del Sur, porque habían navegado dos o tres dias por aquele golfo adelante, y quanto más adelante pasaban tanto más se les iba ensangostando y estrechando o golfo a manera de canal. Y que quanto más adentro iban, maior hondura hallaban, en tanta manera que no podían llegar con la sonda al suelo. Y que según la corriente allí había, creían de cierto ser aquel estrecho para poder pasar al otro mar del Sur.⁶⁷

Anclamos allí para esperar a los otros dos navíos, y pasamos cuatro dias; pero durante este tiempo se envió una chalupa muy bien equipada para que reconociese el cabo de este canal que desembocaría en outro mar. Los marineros de la chalupa volvieron al tercer día, y nos comunicaron que habían visto el cabo en que terminaba el estrecho y un gran mar, esto es, el Océano. Todos lloramos de alegría.⁶⁸

Apesar de Magalhães estar cada vez mais confiante que estava próxima a chegada ao mar do Sul, no dia 21 de Novembro pediu o parecer e conselho de pilotos, mestres e contramestres sobre aquilo “que convém à nossa jornada, assi de ir adiante, como de nos tornar, me deis vossos pareceres per escrito cada um per si, declarando as cousas e razões por que devemos ir adiante ou nos tornar”.⁶⁹

Este pedido de Magalhães não foi feito porque tivesse dúvidas quanto ao sucesso da sua missão, nem porque pensasse em voltar para trás, mas foi sobretudo um exercício destinado a recuperar a sua liderança e autoridade de comando perante muitos dos seus companheiros descontentes e descrentes.

4.4. Finalmente, a entrada no mar do Sul

No dia 28 de Novembro as três naus – *Trinidad*, *Victoria* e *Concepción* – avistaram por bombordo um cabo a que Magalhães chamou cabo *Deseado* e por estibordo um outro que baptizou cabo *Victoria*. Ficava concluída a travessia, feita em pouco mais de quatro semanas úteis de navegação, com avanços e recuos e, “pese a las contrariedades había sido un viaje breve y aún feliz pues las fuerzas de la naturaleza, los vientos terribles de la región occidental, habían estado asombrosamente quietos como si bubiesen temido a esse genio da obstinación que fuera el audaz navegante portugués”.⁷⁰

⁶⁶ Relato de um piloto genovês, *op. cit.*, p. 124.

⁶⁷ Carta de Maximiliano Transilvano, *op. cit.*, p. 16.

⁶⁸ Antonio Pigafetta, *op. cit.*, p. 215.

⁶⁹ João de Barros, *op. cit.*, p.290.

⁷⁰ Mateo Martinic, *op. cit.*, p. 50.

El miércoles 28 de noviembre [de 1520], desembocamos del estrecho para entrar en el gran mar, al qual en seguida llamamos mar Pacífico, en el qual navegamos durante tres meses y veinte días sin probar ningún alimento fresco.⁷¹

La boca de este estrecho está en cincuenta y tres grados y medio, y nosotros navegamos por este estrecho cuatrocientas millas, hasta la otra boca, que está en los dichos cincuenta y tres grados y medio. Desembocamos por este estrecho a los 27 de noviembre de 1520 y navegamos hacia el Poniente y Norte nueve mil ochocientas cincuenta y ocho millas, sin llegar a la línea equinoccial.⁷²

Tiene este estrecho hasta la salida cien leguas, y tanto la salida como la entrada están en cincuenta y dos grados.

Demoraron en el dicho estrecho desde el 21 de octubre hasta el 26 de noviembre, que son treinta y seis días de dicho año de 1520; y tan luego como salieron del estrecho al mar hicieron la mayor parte del camino al Oeste-Noroeste.⁷³

Depois de descoberto o estreito que ligava o Atlântico ao chamado mar do Sul, as naus espanholas encontraram o extenso oceano que procuravam.

Apesar das diversas contrariedades que perturbaram a expedição durante a travessia do Estreito, incluindo a deserção da sua maior unidade, que também constituía a sua principal nau de apoio logístico, verificou-se que a persistência de Fernão de Magalhães, “tan hábil como valiente”, foi bem sucedida e foi um acontecimento que reforçou a sua liderança, uma vez que até então toda a tripulação “creía firmemente que el estrecho no tenía salida al Oeste”.⁷⁴

Fernão de Magalhães foi feliz e completou a travessia do Estreito em 36 dias, verificando-se que, com excepção da travessia feita em 1579 pelo corsário inglês Francis Drake, nenhuma outra foi feita em tão pouco tempo até ao aparecimento da navegação a vapor. Todas as posteriores expedições de que temos conhecimento e cujos relatos estão mais acessíveis, incluindo as expedições de Garcia Jofre de Loaysa (1526), de Monsieur de Gennes (1695) e de Louis-Antoine de Bouganville (1767), demoraram mais tempo, ou perderam navios, ou simplesmente desistiram do seu propósito a meio da travessia.

5. Conclusão

A passagem do estreito de Todos-os-Santos pela expedição de Fernão de Magalhães foi um notável feito náutico e um grande acontecimento na história da Humanidade, tendo decorrido entre os dias 21 de Outubro e 27 de Novembro de 1520.

⁷¹ Antonio Pigafetta, *op. cit.*, p. 221.

⁷² Relação de um português. In *La Primera Vuelta al Mundo*, 3ª edición, Madrid, 2018, p. 114.

⁷³ Relato de um piloto genovês, *op. cit.*, p. 125.

⁷⁴ António Pigafetta, *op. cit.*, p. 213.

Exceptuando o primeiro dia em que ocorreu um temporal quando ainda se procurava a entrada da possível passagem para ocidente, os relatos da viagem não referem quaisquer outras dificuldades meteorológicas durante toda a travessia, o que parece ter sido uma feliz exceção à regra. Naquela latitude “no había entonces más de cinco horas en la noche”⁷⁵ e, por isso, a expedição beneficiou de cerca de 19 horas diárias para fazer os seus reconhecimentos e progredir em busca de uma saída para o mar do Sul.

As principais informações sobre a expedição encontram-se no relato de Antonio Pigafetta, um “libro breve y fascinante, en el cual ya se vislumbran los gérmenes de nuestras novelas de hoy”.⁷⁶

Porém, os seus conhecimentos náuticos seriam elementares, porquanto não se refere aos ventos favoráveis ou desfavoráveis que foram encontrados, nem às correntes, nem às marés, nem às sondagens que foram ou não foram feitas durante a travessia do estreito ou a quaisquer observações astronómicas.

Por outro lado, os relatos de Ginés de Mafra e de Francisco Albo, que inicialmente serviram como piloto e como contramestre da nau *Trinidad*, bem como alguns relatos anónimos que se conhecem, são mais informativos do ponto de vista náutico.

A passagem do Estreito foi, essencialmente, um exercício de navegação costeira ou de navegação em águas restritas, sem cartas nem roteiros, sempre ou quase sempre à vista de terra. Apesar disso, Francisco Albo refere que “tomamos el sol y nos hallamos en 52 grados y un tercio”⁷⁷, isto é, durante a navegação no Estreito a expedição calculou a altura ou latitude do lugar. No entanto, durante aquela navegação, nenhum dos cronistas se referiu ao cálculo da altura de Leste-Oeste, ou “distância dos meridianos”, segundo o regimento proposto pelo cosmógrafo Rui Faleiro, certamente porque “não aproveitava para se navegar por ele”.⁷⁸ O método de Faleiro apenas é referido nos textos de Castanheda e de João de Barros.

Porém, a passagem do Estreito foi tratada não só por quem nela participou sob as ordens de Magalhães, mas também por outros cronistas, incluindo João de Barros, Fernão Lopes de Castanheda, Gaspar Correia e António Galvão, bem como por Francisco López de Gómara, Antonio de Herrera y Tordesillas e Martín Fernández de Navarrete.

Tem especial interesse a compilação de Martín Fernández de Navarrete, na qual são divulgados muitos documentos até então inéditos sobre a expedição de Magalhães/Elcano.

Salió pues Magallanes del estrecho que nombraron de Todos los Santos el día 27 de Noviembre de 1520 con las tres naos *Trinidad*, *Victoria* y *Concepción*, y se halló en una mar oscura y gruesa que era indicio de gran golfo; pero después le nombraron

⁷⁵ Carta de Maximiliano Transilvano, *op. cit.*, p. 37.

⁷⁶ Trecho do discurso de Gabriel García Márquez que leu em Estocolmo no dia 8 de Dezembro de 1982 quando recebeu o Prémio Nobel da Literatura.

⁷⁷ Francisco Albo, *op. cit.*, p. 76.

⁷⁸ Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, p. 163.

Mar Pacífico, porque en todo el tiempo que navegaron por él, no tuvieron tempestad alguna. El estrecho les pareció que tenia cien leguas de boca á boca.⁷⁹

Em Maio de 1521, a nau *San Antonio* que desertara durante a exploração da passagem para o mar do Sul chegou a Espanha, naturalmente sem notícias sobre o sucesso ou insucesso da missão.

A notícia da passagem do Estreito só chegou a Espanha em Setembro de 1522 e uma das primeiras representações cartográficas da descoberta da passagem para o mar do Sul encontra-se na *carta Castiglioni*, um manuscrito atribuído a Diogo Ribeiro (c. 1525), que pertence ao acervo da Biblioteca Estense Universitaria, em Modena.⁸⁰



Carta Castiglioni atribuída a Diogo Ribeiro, Biblioteca Estense Universitaria, Modena

Na imagem desta carta que aquela biblioteca disponibiliza ao público, o Estreito já aparece representado com grande conformidade e, embora nessa imagem seja difícil a leitura das legendas, parece poder ler-se a frase “Estreito de Fernão de Magallanes”.

A observação das modernas cartas hidrográficas, nomeadamente as que foram publicadas na segunda metade do século XIX pelo British Admiralty mostram, com todo o detalhe, os contornos de costa, as sondas ou profundidades e os perigos, fornecendo elementos de maré e de correntes bem como outras informações úteis para a navegação.

Recorremos ao relato do Comandante Pinto Basto que ilustra a complexidade da passagem do Estreito de Magalhães, com as suas “dificuldades e perigos” e onde viu “muitos navios afundados”.

A passagem que acabavamos de concluir pelos Canaes da Patagonia, foi deveras emocionante e uma optima lição para os novos officiaes. Ao mesmo tempo que a vista se deleita n’um grandioso e imponente panorama, o espirito não póde esquecer as dificuldades e perigos que a navegação apresenta. Lá estava, pouco alem

⁷⁹ Martin Fernández de Navarrete, *op. cit.*, pp. 49-50.

⁸⁰ Biblioteca Estense Universitaria, Modena, *Carta Castiglioni*, C.G.A. 12.

In <http://bibliotecaestense.beniculturali.it/info/img/geo.html>. (Acedido em Agosto de 2019).

da entrada do Canal Smyth, n'uma volta apertada, o casco partido ao meio d'um paquete allemão, para nos fazer lembrar o perigo resultante de tomar uma ilha por outra, e mais longe, quasi no fim dos canaes, depois de muitos outros navios afundados, para nos mostrar o que a falta de sorte pode ocasionar, a boia que assignala a pedra onde se perdeu o *Cotopaxi* da Companhia do Pacifico, baixo existente a meio canal e não identificado então nas cartas, que fez afundar em poucos minutos aquelle paquete [...].⁸¹

O Estreito de Magalhães pertence hoje à República do Chile em toda a sua extensão e está situado na XII Região de Magalhães e Antártica Chilena, que é uma das dezasseis regiões territoriais do Chile e que tem a sua capital na cidade de Punta Arenas.

Nos tempos mais recentes, a indústria turística chilena criou a *Rota de Magalhães* e, pela enorme quantidade de navios que se perderam no Estreito desde os tempos de Magalhães ate à inauguração do canal do Panamá em 1914, também criou a *Rota dos Naufrágios*, ambas como destinos turísticos internacionais.

Fontes e Bibliografia

Fontes impressas

AA. VV., *La Primera Vuelta al Mundo* - Juan Sebastián de Elcano, Antonio Pigafetta, Maximiliano Transilvano, Francisco Albo, Ginés de Mafra y otros, 3ª edición, Madrid, Miraguano Ediciones/Ediciones Polifeno, 2018.

BARROS, João de, *Ásia - Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Terceira Década, Livro Quinto, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1946.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Livro VI, Capítulos VI e VII, Porto, Lello & Irmão Editores, 1979.

CORREIA, Gaspar, *Lendas da Índia*, Livro Segundo, Tomo II – Parte II, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1861. Cópia digital pública em <http://purl.pt/12121/4/>.

GALVÃO, António, *Tratado dos Descobrimentos*, 3ª Edição, Porto, Livraria Civilização Editora, 1944.

GÓMARA, Francisco López de, *Primera y Segunda parte de la Historia General de las Indias con todo el descubrimiento* [...], , en la ciudad de Çaragoça, 1553. Cópia digital pública em <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000186952&page=1>

HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de, *Historia General de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra firme del Mar Océano*, Decada II, Libro IX, , en Madrid, en la emplea real, 1601. Cópia digital pública em <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-643.html>

NAVARRETE, Martin Fernández de, *Coleccion de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV* [...], Tomo IV – Expediciones al Maluco – Viage de Magalla-

⁸¹ A. J. Pinto Basto, *op. cit.*, pp. 86-87.

nes y de Elcano, Madrid, Imprenta Nacional, 1837. Cópia digital pública em <http://bdh.bne.es/bnesearch/detalle/bdh0000032600>

_____, *Viajes y Descubrimientos españoles en el Pacífico – Magallanes. Elcano. Loaysa. Saavedra*, Edición facsímil de la “Colección de Viajes”, Madrid, Tipografica Renovación, 1919, Valladolid, Editorial Maxtor, 2011.

PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, 3ª Edição, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1954.

Fontes cartográficas

Biblioteca Nacional Digital do Chile

South America / East Entrance of Magellan Strait / from C. Virgins to the First Narrows, By Captain R. C. Mayne, London, Published at the Admiralty, 1869.

Estrecho de Magallanes / Punta Arenas a Cabo Froward / por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, Valparaíso, 2000.

Biblioteca Nacional de España – Biblioteca Digital Hispanica

América Meridional / Carta del Estrecho de Magallanes / Desde la Angostura de N^{tra} S^{ra} de la Esperanza / hasta la Ensenada de Laredo. Segun los trabajos ejecutados en 1867 y 1868 por el Capitan R. C. Mayne de la Marina Real Inglesa. Madrid, Direccion de Hidrografia, 1876.

América Meridional / Carta del Estrecho de Magallanes / Que comprende desde la / Angostura de San Simon hasta Cabo Pilaes. Segun los trabajos ingleses más recientes. Madrid, Direccion de Hidrografia, 1877.

Bibliografia

BASTO, A. J. Pinto, *Cruzador S. Gabriel – Viagem de Circumnavegação*, 2ª Edição, Lisboa, Academia de Marinha, 2018.

CASTRO, Xavier de (org.), *Le voyage de Magellan (1519-1522) – La relation d'Antonio Pigafetta du premier voyage autour du monde*, Paris, Éditions Chandeigne, 2017.

CORTESÃO, Armando e MOTA, Avelino Teixeira da, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, 6 volumes, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1960, Reedição, Lisboa, 1987.

CRESPO-FRANCÉS, José Antonio, *La expedición Magallanes-Elcano en el 500 aniversario de la primera vuelta al mundo. Los dieciocho de la fama: primus circumdedisti me*. Disponível em www.elespiadigital.com, acedido em Agosto de 2019.

DOMINGUES, Francisco Contente, “Relato da viagem de Fernão de Magalhães”. In *As Grandes Viagens Marítimas*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989 (pp. 99-126).

GARCIA, José Manuel, *O Livro de Francisco Rodrigues – O primeiro atlas do mundo moderno*, Porto, Editora da Universidade do Porto, 2008.

_____, *A Viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007.

_____, *Fernão de Magalhães - Lisboa e o início da mundialização*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa e Estrutura de Missão V Centenário Fernão de Magalhães (2019-2022), 2018.

LAGÔA, Visconde de, *Fernão de Magalhães (A sua vida e a sua viagem)*, Livros I e II, Lisboa, Seara Nova, 1938.

LEVILLIER, Roberto, “Quem foi o primeiro descobridor do rio da Prata e da Argentina”. In *Revista de História*, vol. 12, nº 26, São Paulo, Departamento de História da Universidade de São Paulo, 1956.

LOVERA, Don Francisco de Seixas y, *Descripcion geographica, y derrotero de la region austral magallanica*, Madrid, por Antonio de Zafra, 1690. Disponível em <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000078706>, acedido em Agosto de 2019.

MARQUES, Alfredo Pinheiro, *Origem e desenvolvimento da Cartografia Portuguesa na época dos Descobrimentos*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987.

MARTINIC, Mateo, *Historia del Estrecho de Magallanes*, Santiago de Chile, Editorial Andres Bello, 1977.

_____, *Cartografia Magallanica 1523-1945*, Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 1999.

MORELAND, Carl e BANNISTER, David, *Antique Maps*, Third edition, London, Phaidon Press Limited, 1989.

MORISON, Samuel Eliot, *The European Discovery of America – The Southern Voyages 1492-1616*, New York, Oxford University Press, 1974.

MOTA, Avelino Teixeira da, *Reflexos do Tratado de Tordesilhas na Cartografia Náutica do século XVI*, Separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, volume XXIII, Coimbra, 1973.

_____, (ed.), *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina, Lisboa, Junta de Investigação Científica do Ultramar, 1975.

_____, *O Regimento da Altura de Leste-Oeste de Rui Faleiro – Subsídios para o estudo náutico e geográfico da viagem de Fernão de Magalhães*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1986

NASCIMENTO, José Felipe Baião do, “Fernão de Magalhães – Aspectos da sua navegação no ‘Estreito de todos os Santos’, hoje com o seu nome”. In *VII Simpósio de História Marítima - Fernão de Magalhães a sua viagem no Pacífico: antecedentes e consequentes*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002.

PIGAFETTA, Antonio, *Primer Viaje en torno del Globo*, versión castellana de Federico Ruiz Moreuende, Tercera Edición, Buenos Aires, Editora Espasa – Calpe Argentina, S. A., 1946

RIBEIRO, João de Freitas, “Estudo náutico do roteiro da viagem de Fernão de Magalhães”. In Visconde de Lagôa, *Fernão de Magalhães (A sua vida e a sua viagem)*, Livro II, Lisboa, Seara Nova, 1938.

RIQUER, Isabel de, “Introducción”. In Antonio Pigafetta, *La primera vuelta al mundo – Relación de la expedición de Magallanes y Elcano*, Madrid, Alianza editorial, 2019.

ROMÃO, José Arez, “A viagem de Circum-navegação de Fernão de Magalhães, nas seis crónicas de tripulantes. Reflexões”. In *Memórias 2014*, Volume XLIV, Lisboa, Academia de Marinha, 2016

SERRANO, Ramon, *Derrotero del Estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego i Canales de la Patagonia*, Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1891.

THOMAZ, Luís Filipe F. R., *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer*, Lisboa, Gra-diva, 2018.

OS CAMINHOS DO MAR, DAS FILIPINAS AO ARQUIPÉLAGO, NO TEMPO DE MAGALHÃES

Jorge Semedo de Matos¹

Resumo

No princípio do século XVI, quando os portugueses chegaram a Malaca e quando Magalhães alcançou a Ilha de Cebu, no arquipélago que hoje tem a designação de Filipinas, todo o espaço do Oceano Índico Oriental e Pacífico, desde a Coreia e o Japão, a norte, até ao Arquipélago Indonésio, a sul, eram permanentemente sulcados por navios regionais transportando mercadorias diversas.

Este intenso comércio, assentava numa teia densa de rotas marítimas, conhecidas à séculos, da qual beneficiaram Portugueses e Castelhanos, quando alcançaram estes mares. Magalhães, alcançou Cebu, perdendo a vida em Mactam, mas dois dos navios da sua armada continuaram a sua navegação, procurando pilotos locais e encontrando os caminhos de Burnei, das Molucas e, de seguida, de Timor. Da mesma forma, os portugueses navegaram pelos mesmos mares, demandando as mesmas ilhas em rotas que se cruzaram.

Das rotas marítimas e das suas particularidades, essencialmente entre a região das Filipinas, Bornéu, Molucas e Timor, darei conta nesta comunicação, salientando os desenvolvimentos e aproveitamentos que Portugal e Castela vieram a fazer das mesmas rotas, nas décadas que se seguiram.

Palavras-chave: Redes comerciais; Navegação; Região Ásia-Pacífico;

Abstract

In the beginning of the 16th century, when the Portuguese arrived in Malacca and Magellan reached the island of Cebu, in the Philippines, all the Far East ocean space, from Korea and Japan in the north, to the Indonesian archipelago in the south were permanently crossed by local ships transporting all kind of commodities.

This prosperous trade was based on a dense web of maritime routes, known for centuries. And the Portuguese and Castilians benefited from it when they reached these seas.

Magellan arrived on the island of Cebu and died in a battle fought with the Mactam people, but two of his fleet ships continued their mission, with the help of local pilots they found the sea routes to Burnei, Moluccas and Timor. Likewise, the Portuguese sailed through the same seas trading the same spices by routes that crossed those of the Magellan ships.

¹ Professor e Investigador. Escola Naval / CINAV / CH-ULisboa. jorge@traquete.net

In this presentation, I will give an account of these maritime routes and their particularities, especially the routes between the region of the Philippines, Borneo, Moluccas and Timor, highlighting the developments that Portugal and Castile made on the same routes, on the following decades.

Keywords: Trading networks; Navigation; Asia-Pacific region.

Introdução

Chegou a armada de Fernão de Magalhães ao arquipélago hoje designado por Filipinas, em Março do ano de 1521, depois de ter passado por inumeráveis dificuldades, na busca de uma passagem do Atlântico para o Pacífico e de três intermináveis meses na travessia deste Oceano. Dos cinco navios com que saíra de Sanlúcar de Barrameda, restavam-lhe três, a *Trinidad*, a *Concepción* e a *Victoria*, que seria a única a regressar a casa e a realizar uma volta ao mundo, numa viagem redonda, com todo o significado que esse feito teve na Europa do século XVI.

Magalhães alcançava, assim, a região do comércio das especiarias, que foi a razão de ser da viagem, do apoio que recebera de Carlos I (V)² e do financiamento dos banqueiros alemães à empresa. Como sabemos, o navegador morreu numa refrega que teve lugar nas praias de Mactam, perto de Cebu, mas a expedição prosseguiu o seu destino, cada vez com maior dificuldade, pelo mau estado dos navios e pela falta de pessoal para os guarnecer e manobrar. Pouco depois de largar de Cebu, foi necessário dismantelar a *Concepción*, porque o pessoal era escasso para manobrar três navios. Mas os outros alcançaram as Ilhas Molucas e aportaram em Tímore, onde a *Victoria* carregou com cravo e tomou o caminho do sul, regressando a Espanha pelo Oceano Índico e Atlântico. A *Trinidad*, nessa altura, não estava em condições de prosseguir a viagem e teve de sofrer benefícios que a demoraram e fizeram perder a monção. Só poderia tomar o mesmo caminho no ano seguinte. Mas os perigos cresciam em Tímore, porque a presença portuguesa em Ternate (ilha vizinha) ganhava expressão e iria fazer valer a sua força.³ Decidiram tentar o regresso pelo Oceano Pacífico navegando para o norte, mas não encontraram vento favorável à travessia e acabaram por regressar às Molucas e render-se aos portugueses, depois de algumas escaramuças.

O objectivo deste trabalho é a análise, sob o ponto de vista náutico, das rotas percorridas pelos dois navios sobreviventes, desde Cebu até às Molucas, bem como o caminho tomado pela *Victoria* em direcção ao sul, até à passagem por Timor, onde tomou o rumo do ocidente e regressou a casa. Mas, sobretudo, mostrar como esta rota está inserida nas redes de vias marítimas do Extremo Oriente, que antecedem em muitas décadas a própria

² Carlos foi rei de Espanha, entendendo esta designação de uma forma genérica e abrangente, que à época era feita de vários reinos, todos eles com o mesmo soberano. Na Península Ibérica foi Carlos I, mas em 1519 foi eleito imperador do Sacro Império, com o nome de Carlos V. E foi assim que ficou conhecido na História, sendo assim que passarei a designá-lo a partir de agora.

³ Tanto mais que podia reforçar-se e reabastecer-se a partir de Malaca, possibilidade que os espanhóis não tinham, de todo.

presença portuguesa no Extremo Oriente. Nesse sentido, há três questões prévias que me parece necessário compreender e que tentarei expor.

A primeira prende-se com o nível de conhecimentos geográficos que poderia ter Magalhães sobre estas partes do Extremo Oriente, onde já tinha estado, ao serviço do rei de Portugal. E isto, de algum modo, passa por compreender qual seria o conhecimento português desses longínquos caminhos do mar, no princípio da primeira década do século XVI.

Outra delas tem a ver com as informações náuticas que podem ter sido colhidas pelos pilotos dos dois navios, junto dos navegantes locais, permitindo-lhes fazer todo aquele percurso sem grandes incidentes. E para isso é importante abordar sucintamente o que era navegação tradicional daquela região, que sabemos ter sido muito intensa desde épocas muito anteriores à chegada dos europeus.

Por último, julgo fundamental que se compreendam as condições climatológicas de todo aquele espaço marítimo, porque elas determinam o ritmo das viagens dos navios de vela. Este último aspecto virá simultaneamente com a abordagem das próprias rotas e numa relação estreita com os factos, porque o paralelismo discursivo facilitará a própria compreensão.

No final perceberemos a interligação de conhecimentos, entre ocidentais e orientais, compreendendo que a exploração destes mares não de fez com a mesma incerteza com que decorreu o século de exploração do Atlântico, à procura da passagem para a Índia. Pelo contrário, os navios portugueses – e agora os espanhóis – beneficiaram de rotas já conhecidas e nelas entraram com a sensibilidade negociadora e o grande mérito de as conseguirem interpretar com o seu próprio saber náutico.

Magalhães e o Oriente

É sabido que Fernão de Magalhães embarcou para a Índia na armada de D. Francisco de Almeida, em 1505, e por lá andou até 1513; data em regressou a Lisboa. Não valerá a pena alongar-me sobre detalhes dessa estadia, amplamente tratados, mas é de referir as duas passagens que fez por Malaca: primeiro em 1509, com Diogo Lopes de Sequeira; e depois em 1511, nas acções militares conduzidas por Afonso de Albuquerque, que culminaram na conquista da cidade. E por lá ficou (supõe-se) até ao princípio do ano de 1513, tendo testemunhado a expedição que António de Abreu fez até às Ilhas de Banda e Amboíno, entre Novembro de 1511 e a segunda metade de 1512.⁴

⁴ É vulgar dizer que esta expedição foi às Molucas mas, na realidade, não foi nem tinha nenhuma intenção de ir, por dois tipos de razões: a mais importante é a de que, por causa da alternância dos ventos das monções, a viagem não se pode fazer directa até essas ilhas; e a segunda é a de que o comércio do cravo, que se propunham “descobrir” – por causa deste problema das monções – fazia-se habitualmente em Banda, onde os molucanos o vinha vender. Banda produzia noz e macis e era entreposto do comércio do cravo. Esta situação está bem explicada em múltiplas fontes e percebe-se bem nas cartas de Afonso de Albuquerque e nas que foram escritas pelos primeiros capitães de Malaca. Jorge Semedo de Matos, *Roteiros e rotas portuguesas do Oriente, nos séculos XVI e XVII*, Lisboa, 2018, pp. 62-66.

Esta viagem tem uma importância enorme no projecto de Magalhães, apesar de ele não ter (com grande probabilidade) participado nela. Sucede, porém, que um dos capitães que a fizeram foi o seu amigo Francisco Serrão, que naufragou duas vezes e acabou por não regressar a Malaca. Foi recolhido por embarcações de locais e acabou por fixar-se em Ternate, sob os auspícios do sultão. É sabido que enviou cartas para Malaca e, com grande probabilidade para o próprio navegador, proporcionando-lhe alguma informação geográfica sobre as Molucas e a sua navegação.

Não me parece absurdo imaginar que Magalhães recebeu a mesma informação que obteve Tomé Pires, o boticário que chegou a Malaca no final de 1512 e ali permaneceu até Janeiro de 1515.⁵ Durante esta estadia recolheu todos os dados que constam da sua *Suma Oriental*, onde nos fala de “Banda, Ceram e Amboina” e, depois, das Molucas, revelando que Francisco Serrão se encontrava em Ternate e dando conta das cartas por ele escritas. Sabendo que o texto de Pires chegou a Lisboa em 1515 ou 1516, é natural que a informação da *Suma* possa espelhar os conhecimentos que circulavam (pelo menos) numa certa elite da nobreza portuguesa. Especialmente aquela que tinha passado pelo Oriente e testemunhado os principais acontecimentos, foi o caso de Fernão de Magalhães. Sabia, com certeza, o suficiente para perceber a importância do cravo e a quantidade produzida pelas Molucas, e é bem provável que tenha obtido uma informação aproximada da sua localização. Em Setembro de 1519, poucos dias antes de partir de San Lucar de Barrameda, escreveu um pequeno documento informativo que sintetiza muito bem o seu conhecimento e entendimento geográficos.

Refiro-me a um *Memorial* que deixou a Carlos V⁶, sustentando com detalhes a ideia que está na origem da expedição: as ilhas Molucas estavam no hemisfério que pertencia ao rei de Castela e não a Portugal, decorrente da divisão feita pelo Tratado de Tordesilhas.⁷ Nesse documento, Magalhães começa por definir com rigor a posição da linha de Tordesilhas, colocando-a 22^o a oeste da ponta oeste da Ilha de Santo Antão, a mais ocidental do Arquipélago de Cabo Verde. Diz depois que o Cabo da Boa Esperança está 75^o a leste dessa linha e, daí à cidade de Malaca são 1600 léguas, ao rumo de léis-nordeste. Revisitando as contas de Magalhães, com os instrumentos que teria à época, o valor indicado aponta para que a diferença de longitude entre o Cabo e Malaca fosse de cerca de 87,5^o, permitindo-lhe deduzir facilmente que a linha de demarcação oriental estava 17,5^o a leste de Malaca.⁸ Segue-se uma informação sobre as Molucas – as ilhas onde nunca fora –, dizendo que são cinco e colocando-as a 2^o e a 4^o a leste da demarcação oriental e, portanto dentro do hemisfério castelhano.

⁵ Armando Cortesão, *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, Coimbra, 1978, p. 19.

⁶ AGI, *Patronato*, 34, R. 13 (3).

⁷ Evidentemente que o Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494, pelo Rei de Portugal e pelos Reis Católicos, apenas demarcava os espaços do Atlântico. Mas podia deduzir-se dele uma demarcação oriental, distando 180^o da linha do Atlântico.

⁸ Este cálculo fazia-se na época (de forma grosseira) com um regimento de léguas. Mas podemos entender, pelo que diz, que os seus cálculos em graus seriam $75^{\circ} + 87,5^{\circ} + 17,5^{\circ} = 180^{\circ}$, aumentando consideravelmente, em benefício da sua ideia, quer a diferença de longitude entre a linha atlântica (que colocou muito bem) e o Cabo, quer entre o Cabo e Malaca.

Perante este texto, que é da autoria do próprio navegador, a meu ver, não há muito para inventar ou especular sobre a visão que tinha dos mares do Oriente, bem como do caminho que separa a cidade de Lisboa da Índia ou de Malaca. O documento espelha o seu pensamento com a lógica inerente à ideia que sustenta a viagem. E é interessante verificar que aumentou consideravelmente a diferença de longitude entre a linha ocidental de Tordesilhas e o Cabo da Boa Esperança, bem como a que separa o Cabo da cidade de Malaca. E compreende-se bem porque o faz, sabendo que dessa forma beneficiava a sua posição e os interesses de Castela. Mas, por outro lado, reduziu bastante a diferença de longitude entre esta cidade e as Molucas, coisa que lhe seria francamente prejudicial. Em boa verdade imaginou que entre Malaca e as Molucas havia uma diferença de longitude de 19,5^o ou 21,5^o, quando na realidade ela é superior a 25^o. Seria absurdo cometer tal erro, se ele não resultar da falta de conhecimento que tinha sobre o espaço marítimo do Extremo Oriente. A informação que recolhera na estadia que ali tivera entre 1511 e 1513 era muito pouco rigorosa e, certamente, pior do que aquela que teria Francisco Serrão ou o piloto Francisco Rodrigues, que fizeram a viagem de António Abreu.

E nós podemos saber qual era o conhecimento de Rodrigues acerca das Molucas, porque as ilhas estão desenhadas num mapa por si elaborado durante a viagem de Abreu. Nele se vêem 4 pequenas ilhas, praticamente alinhadas na direcção norte-sul (uma delas um pouco para leste), com a legenda “Aas quatro Ilhas Azuis ssam as de maluco honde hay Ho cravo”⁹. Quatro ilhas: uma imprecisão que contrasta com a informação de Tomé Pires, que já nos diz que as “Jlhas de maluco sam cimquo” enumerando-as depois como “ternate”, tidore”, “motes”, “maqujem” e “pacham”.¹⁰ A descrição que corresponde à interpretação tradicional do que são as Ilhas Molucas, veiculada também por Magalhães no *Memorial*¹¹.

De forma resumida direi que o navegador não conheceu bem o espaço marítimo a leste de Malaca, mas teve acesso a descrições que dele se fizeram e que chegaram a Lisboa. Pode não ter lido a *Suma Oriental* ou qualquer outro texto de Tomé Pires, mas sabe qual é a latitude aproximada das Molucas, e isso teve importância para a sua viagem, como veremos adiante. De forma contrastante, contudo, revela um rigor extraordinário na colocação da linha de Tordesilhas, 22^o a oeste de Santo Antão (é provavelmente a mais antiga referência rigorosa à marcação da linha), nos moldes que a lógica nos impõe para interpretar o sentido da expressão “370 léguas a oeste de cabo Verde”, que está no texto do tratado. Depois aumenta as distâncias no Atlântico e Índico, no seu interesse, mas reduz a distância de Malaca às Molucas (que o prejudicaria), o que só pode atribuir-se a desconhecimento. O documento parece-me muito claro sobre todos os aspectos, não abrindo portas a muitas das nuvens especulativas que se juntam em torno do personagem de Fernão de Magalhães.

⁹ José Manuel Garcia, *O Livro de Francisco Rodrigues*, Porto, 2008, folio 37.

¹⁰ A. Cortesão, *op. cit.* p 339.

¹¹ Francisco Rodrigues também não foi às Molucas e, quando chegou a Malaca, no final de 1512, partiu de imediato para a Índia e seguiu com Albuquerque para o Mar Vermelho, não podendo acrescentar nada aos seus mapas, que vieram para Lisboa em 1515.

O Mundo Marítimo Oriental antes da chegada dos europeus

Quando os portugueses chegaram a Malaca pela primeira vez, em 1509, encontraram no porto navios de várias origens, entre os quais uns juncos pertencentes à comunidade chinesa, comandados por um dos irmãos da família Xu¹². O mesmo aconteceu quando chegou Albuquerque e isso repetiu-se sucessivamente, no que era um comércio consolidado, que ultrapassou os conflitos entre os portugueses e as autoridades de Cantão em 1522.

Apesar de que quase todas as comunidades locais circulavam através do mar e tinham os seus pilotos que conheciam cada rota, os chineses tinha um lugar de destaque inerente ao poder do império que representavam – mesmo quando viviam em diáspora, noutros territórios. A China, dada a sua dimensão física e populacional, era o maior consumidor da região, a quem todos queriam vender as suas mercadorias. *O Tratado das Ilhas Molucas*, escrito na década de trinta do século XVI por autor anónimo, diz-nos terem sido os chineses os primeiros, ou os mais importantes, estrangeiros que viajaram para aquelas ilhas orientais, acrescentando que “por esta terra não corre outra moeda senão a sua”.¹³ E esta alusão é elucidativa do protagonismo que tinham, mesmo quando o comércio era feito por outras nacionalidades, porque o objectivo principal da maioria dos negócios marítimos era abastecer a China. E é possível encontrar documentação bastante para a compreensão das formas como se fazia o comércio com o Império do Meio, reconstituindo algumas das suas rotas marítimas, pelo menos, a partir do século XII, quando ainda reinava a dinastia Song (960-1269 A.D.).

A relação entre a China e os diversos poderes do Extremo Oriente, que a abasteciam e dela dependiam economicamente, era a de uma estrita vassalagem tributária expressa por embaixadas que eram autorizadas a entrar no território e deslocar-se até Pequim, onde depositavam o seu tributo e homenageavam o imperador. E esta permissão de entrada foi sempre a abertura de uma porta para todo o tipo de comércio semi-legal. Todavia, durante os períodos Song e Yuan (1269-1368 A.D.), para além dos diversos comerciantes estrangeiros, também os chineses circulavam no mar, dedicando-se ao comércio privado. No caso específico do cravo – que agora nos interessa –, há várias referências à sua presença e consumo na China, mas, até ao século XIV, não encontramos nenhuma alusão clara às Ilhas Molucas, como sendo a sua origem. E isso poderá querer dizer que chegava por outras vias que não a directa.¹⁴

¹² Designado nas fontes como Xu Lada (ou cheilata) é um dos quatro irmãos (provavelmente Xu Nan) de uma família de origem cantonesa, que controlava importantes negócios entre Malaca, Patane, Sião e China, que veio a ter uma estreita relação com os portugueses. J. Matos, *op. cit.*, p. 129.

¹³ Luís Albuquerque, *Tratado das Ilhas Molucas*, Lisboa, 1989, p. 26. O original deste texto é o manuscrito do Archivo General de las Índias, com um título em língua castelhana e o texto em português. Foi publicado por Basílio de Sá, no vol VI de *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente, Insulíndia* e republicado, com modernização da escrita, na edição citada. Importa referir que foi escrito nas Molucas, por autor anónimo, que se supôs erradamente ser o próprio Galvão. Contudo, tudo indica que o texto é do tempo da sua capitania em Ternate (1536-1539).

¹⁴ Roderich Ptak, “China and the Trade in Cloves”, in *Journal of the American Oriental Society*, vol. 113, nº 1, 1993, p. 6 e 7.

A mais antiga descrição chinesa destas ilhas deve-se a um texto de 1350, escrito já durante a dinastia Yüan por Wang Dayuan, onde estão descritas as Molucas (Wenlaogo) e o Arquipélago de Banda (Wendan).¹⁵ E isto indica que, nesta altura, os juncos chineses frequentavam essas ilhas. Tudo indica que, durante a dinastia Song, o comércio do cravo era feito por comerciantes do Arquipélago¹⁶ (poucos chineses), que demandavam a China vindos do sul, por uma rota que passava por Java e Bangka, passando a leste da Península Malaia, em direcção à costa do Vietname e a Ainão, para entrar na China pelo rio de Cantão ou pelo Chinchéu (porto do Fujian). Contudo, já com a dinastia Yüan, cresce o número de mercadores chineses nos mares da Insulíndia, nomeadamente na região mais oriental, visitando as Celebes, Banda e Molucas. Usam agora uma rota que cruza as Filipinas passando por Palawan e Bornéu, de onde seguiam por Mindanau, em direcção às Celebes, às Molucas ou a Timor.

A ascensão da dinastia Ming, em 1368, veio alterar um pouco o sistema comercial marítimo, porque a China, a breve trecho, vai-se fechar ao comércio privado de todo o tipo. Apenas as embaixadas tributárias podiam ser autorizadas a demandar os portos chineses, desembarcar e fazer o seu percurso até à corte. Apesar desta medida, como a sua capacidade consumidora não diminuiu, o Império continuou a sustentar um intenso comércio externo assente em formas semi-legais, que eram favorecidas pelos poderes costeiros e autoridades portuárias. Neste processo, as comunidades chinesas em diáspora tinham um papel determinante, pelas influências que movimentavam com maior facilidade, assentes em relações privilegiadas com essas autoridades. Quer isto dizer que muito do comércio que continuou a fazer-se, mesmo quando era feito por javaneses, malaios, siameses, léquios ou outros¹⁷, tinha por base uma rede chinesa de negócios e integra-se na grande teia de abastecimento da China. Nesta altura o abastecimento do cravo diminuiu bastante e passou a ser feito, sobretudo, por comerciantes não chineses, que se aproximavam com as embaixadas tributárias. E usavam, fundamentalmente, as rotas ocidentais, vindos de Java para o norte, muitas vezes passando por Malaca. Apesar de tudo, mesmo nesta altura, muitos chineses não residentes na China continuaram a frequentar as Molucas usando a rota oriental; nomeadamente os que os que provinham das comunidades residentes em Luzon ou em Patane.¹⁸

Quer isto dizer que todo o espaço marítimo do Extremo Oriente, entre o Arquipélago e o Japão, foi sistematicamente percorrido por navios comerciais em rotas que se conhecem desde o século XII, sendo provável que se tenham intensificado progressivamente até ao século XV. Data deste último século um manuscrito anónimo com o título

¹⁵ R. Ptak, "The Northern Trade Route to the Spice Islands: South China Sea – Sulu Zone – North Moluccas (14th to early 16th century), in *Archipel*, vol 43, nº 1, 1992, p. 29. Este texto refere o topónimo Yixi (ou Yiqi) que Ptak supõe ser um fundeadouro de Tidore.

¹⁶ A designação genérica de "Arquipélago" usa-se para nomear o imenso formigueiro de ilhas que constituem o arquipélago indonésio. E é com esse sentido que o nome consta do título deste trabalho e será usado ao longo do mesmo.

¹⁷ No século XVI, os portugueses também.

¹⁸ R. Ptak, "China and the Trade in Cloves", ..., p. 9 e ss.

de *Shun Fêng Hsiang Sung*¹⁹, que constitui um verdadeiro compêndio de navegação, com conceitos de natureza teórica e descrições de diversas rotas, das quais 27 têm a ver com a região da Insulíndia. Por ele conhecemos quase todas as vias da navegação chinesa, usadas por navios de outras nações, nomeadamente por portugueses e espanhóis, a partir do século XVI. Os caminhos que correm pela parte oriental do Arquipélago (que nos interessa observar) são, sobretudo, os que saem de Chinchéu para Luzon, seguindo a leste de Palawan, tomando a direcção de Bornéu e Sulu para as Molucas, ou indo directamente de Mindouro para Mindanau passando perto de Pabay e Negros. Era possível que os comerciantes chineses residentes em Patane²⁰, na península malaia, tomassem o caminho do sul, se quieram ir a Malaca e Java, mas usavam também um outro caminho para o cravo e sândalo, seguindo pela ilha de Bornéu, percorrendo toda a sua costa até à ponta norte, e entrando depois nas rotas já descritas.



Fig 1: Algumas rotas chinesas do Extremo Oriente anteriores à conquista de Malaca, definidas pelo *Shun Fêng Hsiang Sung*.

¹⁹ Que podíamos traduzir por *Bons ventos para a escolta*. O manuscrito pertence à Bodleian Library at Oxford e foi composto *ci.* de 1430, com correcções posteriores. J. V. Mills, "Chinese Navigators in Insulinde about A.D. 1500", in *Archipel*, vol 18, 1979, p. 70 e ss.

²⁰ E essa comunidade era relevante, dela fazendo parte a família Xu.

Digamos pois que é sólida a rede de vias marítimas orientais, com os seus perigos e conhecimentos bem definidos, com referências precisas e técnicas de navegação, que me parecem ter muitas semelhanças com as técnicas desenvolvidas pelo mundo árabe-persa no Oceano Índico.²¹ E os europeus, quando ali chegaram, entraram paulatinamente nesta rede de rotas estabelecidas, primeiro recorrendo a pilotos locais, depois aprendendo progressivamente a descrevê-las e usá-las com os seus próprios conceitos. Assim fizeram os portugueses, a partir de 1511, e assim fizeram os pilotos dos navios de Magalhães, desde que entraram no arquipélago filipino. Nalguns casos temos notícias concretas deste seu procedimento (documentadas), noutros deduzimo-lo com facilidade, porque a rota percorrida é demasiado complexa para poder ser adivinhada sem incidentes.

As rotas dos navios de Magalhães no Extremo Oriente

Depois da longa travessia do Oceano Pacífico, Fernão de Magalhães abordou o Oriente por latitudes acima dos 10º N, mesmo sabendo que as Molucas (o seu objectivo) estavam perto do Equador, como refere no *Memorial*.²² É um assunto que tem sido alvo de alguma especulação, mas que, a meu ver, não tem matéria para isso, como tenho dito noutras circunstâncias. Parece-me claro que Magalhães cruzou o Pacífico, conforme o vento e a corrente lhe serviram e procurou uma aproximação segura às Ilhas do Cravo, imaginando que os portugueses podiam lá estar com uma força que desconhecia. Foi uma questão de prudência não abordar o seu destino de forma directa, sem primeiro saber o que lá se passava.

Avistou as Filipinas na região dos Vissaias, fundeando a 17 de Março de 1521 em frente de Homonhon (10º 44' N; 125º 43' E). A ilha era deserta, mas cedo chegaram embarcações locais indagando o que seriam e queriam aqueles (estranhos) navios e gentes. Sabemos ainda que fez perguntas sobre os caminhos que poderia tomar, pelo meio das ilhas que se avistavam a oeste, podendo conjecturar-se que terá falado nas Molucas, porque era esse o seu objectivo²³. Certo é que teve apoios diversos; nomeadamente foi-lhe dito como devia prosseguir o caminho, que passou por Limasawa e, depois, Cebu. Este destino foi-lhe indicado como sendo o mais importante de comércio daquela região. E ali chegaram a 7 de Abril, entrando pelo norte no canal que separa esta ilha de Mactan, para fundearem em frente à povoação, onde estava o rei. Diz-nos Pigafetta²⁴ que a primeira embaixada enviada a terra foi, inicialmente, muito bem recebida. O cronista esteve

²¹ Não tem cabimento desenvolver o assunto no âmbito deste trabalho, mas é provável que a “Ciência náutica” chinesa tenha origem no mundo árabe-persa, cujos navegadores percorriam o Índico desde o estabelecimento dos abássidas em Bagdad (762 A.D.)

²² Magalhães refere as cinco ilhas (como Tomé Pires) dispostas norte sul, em que duas delas estão mais próximas da linha divisória e as outras mais afastadas sendo que “la ysla de en médio esta debayo del conuencial”. AGI, *Patronato*, 34, R. 13 (3).

²³ Fernão de Magalhães tinha um escravo (Henrique) que tomou em Malaca, quando lá esteve em 1511-12. Com ele viajou para Lisboa e para Espanha, acompanhando-o nesta expedição. Este escravo falava língua malaia e foi através dele que foi estabelecido o contacto com os Vissaias.

²⁴ O principal cronista desta viagem, que deixou um extenso e importante relato da mesma

presente nesta missão diplomática – onde também foi Henrique, o escravo de Magalhães – e testemunhou a cordialidade do rei local, que expressou a completa abertura ao comércio. Advertiu, todavia, que era costume que todos os navios que queriam comerciar em Cebu pagassem um tributo próprio. Menos de quatro dias antes, um junco de Sião tinha pago esse mesmo imposto – conforme explicou. A resposta da embaixada foi ríspida e o assunto não ganhou logo foros de violência porque um comerciante siamês, que estava presente, recomendando prudência, advertiu o rei que aquela gente era muito poderosa. Confundindo-os com portugueses, acrescentou terem sido eles quem conquistou “Calecut, Malaca e as Grandes Índias”. Estas palavras moderaram muito a postura do rei de Cebu, que ofereceu uma refeição aos embaixadores (em vasos de porcelana) e os despediu com a promessa de que tudo decidiria no dia seguinte.²⁵ Não cabe aqui desenvolver muito mais esta questão do relacionamento com o reino de Cebu, aparentemente resolvida desta forma, com o soberano a aceder a tudo o que lhe foi pedido. Mas importa referir como a anuência pode ter sido apenas por medo e não por amizade. E é importante observá-lo porque, depois da fatídica aventura em Mactan onde Magalhães perdeu a vida, a 27 de Abril de 1521, a figura poderosa do recém-chegado representante do rei de Espanha e a imagem guerreira e imbatível dos visitantes como que se dessacralizou, encorajando-o a passar à ofensiva. O soberano de Cebu, naturalmente que lamentou o sucedido, mas preparou imediatamente uma armadilha que podia ter feito gorar toda a missão. Convidou o novo capitão (Duarte Barbosa), o seu segundo (Juan Serrano) e uma numerosa comitiva, para virem a terra e participar numa festa que organizaria em honra do rei de Espanha e onde seria entregue uma valioso presente para Sua Majestade. Reuniu assim uma elite dos espanhóis presentes e massacrou-os quando estavam desprevenidos no banquete. Morreram assim ingloriamente cerca de 26 pessoas, entre as quais Duarte Barbosa, Juan Serrano e o cosmógrafo Andrés San Martín²⁶.

Os navios zarparam apressadamente do porto, deixando Juan Serrano na praia, muito ferido e suplicante²⁷, para que o fossem buscar. Mas o novo capitão, João Lopes de Carvalho, entendeu não arriscar mandar alguém a terra, e largou em direcção ao sul. Não sabemos ao certo se levou pilotos (quantos) ou não. Sabemos que lhe foram prometidos, mas não é certo que já estivessem embarcados, quando tudo isto aconteceu. Certo é que saíram do porto até perto da vizinha ilha de Bohol e fundearam em cerca de 9º 20' N²⁸, onde desmantelaram e incendiaram a *Concepción*, porque não tinham gente suficiente para guarnecer e manobrar três navios. Os 113 sobreviventes embarcaram na *Trinidad* e *Victoria* e seguiram ao sudoeste e a sul até alcançarem a povoação de Quipit, na costa de

²⁵ Neves Águas, ed. *Fernão de Magalhães. A primeira volta ao mundo contada pelos que nela participaram*, Mem Martins, 1990, p.59.

²⁶ Xavier de Castro, J. Hamon, Luís F. Thomaz, ed, *Le Voyage de Magellan (1519-1522), La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*, vol 1, Paris, 2007, p. 534.

²⁷ Os relatos são divergentes quanto ao que sucedeu a Juan Serrano, havendo textos que nos dizem que suplicava que o fossem buscar e outros que dizem ter sido o próprio a dizer que se fossem, porque quem tentasse ir buscá-lo seria alvo de novas traições.

²⁸ Esta latitude é dada pelo piloto Francisco Albo, um dos homens que chegou a Sevilha na *Victoria*, cujos cálculos são quase sempre surpreendentemente rigorosos. Mesmo quando não favorecem os objetivos da expedição.

Mindanao (8° 21' N; 122° 30' E). Escreve Francisco Albo que fundearam em frente da povoação e de um rio, a noroeste do qual há dois ilhéus (Ilhéus dos Morcegos) que ficam em 8 graus e meio.²⁹

Mais uma vez não referem se conseguiram obter a colaboração de pilotos locais; porém, se a navegação de Cebu a Quipit pode ser feita apenas com uma vaga informação recolhida em terra, deste porto para oeste, na rota que tomaram até à Ilha de Palawan, isso é altamente improvável. Sobretudo porque venceram esse caminho sem demoras significativas, deixando o fundeadouro em Bohol a 2 de Maio e deixando a Palawan a 21 do mesmo mês, com duas escalas que os demoraram alguns dias.

Eu julgo ser evidente que a escolha deste percurso sinuoso tem uma intenção muito precisa e não representa nenhuma hesitação em demandar o objectivo final. Podiam ter seguido de Mindanao para as Molucas, como seria possível, se soubessem como fazê-lo,³⁰ mas, em vez disso, foram a Palawan procurar pilotos que os levassem a Bornéu, onde tomariam outros pilotos que os levariam às Molucas. E este procedimento, que pode sugerir alguma desorientação, é afinal de contas a via mais correcta e comum na região. E isso não se adivinha. Sabe-se por que foi obtida informação concreta sobre ele, colhida nos portos que visitaram ou dada por alguém que seguia com eles.

Em Quipit não conseguiram abastecer-se de mantimentos, mas seguiram a oeste, ao longo do Arquipélago de Sulu, passando por Cagayan³¹ e continuando a oeste quarta de noroeste, até alcançarem a ponta sul de Palawan, de onde seguiram a nordeste até ao porto de Tagosao.³² Desta escala nos dá alguns detalhes o piloto genovês, referindo como conheceram um negro, chamado Bastião, que era cristão e falava português, porque o aprendera nas Molucas. Foi através dele que conseguiram embarcar três pilotos mouros que os conduziram até Bornéu.³³ Tratava-se de uma rota que ficou a ser muito bem conhecida de portugueses e espanhóis, algumas décadas depois e consta de numerosos roteiros escritos nas duas línguas³⁴. Não vou descrevê-lo em pormenor, mas direi que se fazia navegando ao longo da costa de Palawan, até à ponta sul, passando pelas Ilhas de Balabac e no respectivo estreito que as separa das (chamadas) ilhas de Santa Maria. Segue-se depôs a sudoeste até encontrar a terra de Bornéu, que deve correr-se por dentro das Ilhas de S. Jerónimo³⁵ mantendo distância de uma légua e meia com a costa. Para chegar à cidade e ao porto de Brunei, devia seguir-se a sudoeste até Pulo³⁶ Tiga (5° 43' N; 115° 39' E), passando entre ela e a ponta de Tunjung Nosong, para entrar na baía onde

²⁹ N. Águas, *op. cit.*, p. 229.

³⁰ O piloto genovês – um dos homens de Magalhães que deixou um diário – escreve sobre esta partida do fundeadouro de Bohol que “com estas duas naus somente se partiram daqui em busca das Ilhas de Maluco, as quais já tinham por nova que estavam perto dali”. N. Águas, *op. cit.*, p. 167.

³¹ Cagayan fica em 6° 59' N e 118° 29' E surge nos roteiros portugueses dos séculos XVI e XVII com a designação de Ilha de S. Miguel. J. Matos, *op. cit.* p. 106.

³² Na costa oriental de Palawan, em 8° 49' N e 117° 53' E. Xavier de Castro, *op. cit.*, p. 416 e 744.

³³ N. Águas, *op. cit.*, p. 143.

³⁴ V. g. a colecção que consta do manuscrito nº 3176 da BNE.

³⁵ Hoje designadas por Ilhas Mantanani, feitas por bancos de coral muito perigosos para a navegação, hoje com numerosas plataformas petrolíferas.

³⁶ Pulo ou Pulau são designações em língua malaia para ilha.

está a cidade. E esta descrição, ainda do século XVI, corresponde sensivelmente à que Francisco Albo faz do seu caminho, exceptuando-se o detalhe da ilha e das dificuldades de entrada.³⁷ Em Brunei entra-se com a viração e sai-se com os terrais, como é fácil de compreender, e isso implica esperar pela hora do dia em que sopram cada uma destas brisas³⁸.

Tudo indica que o sultão os recebeu muito bem, apesar das naturais desconfianças com os desconhecidos, que não compreendiam muitas formalidades dos poderes locais. Quase todos os relatos referem o fausto da corte, mas não creio que tenham percebido bem o papel importante que a cidade desempenhava na teia do comércio oriental. E essa grandiosidade era um sinal de poder que não reconheceram, acabando por se precipitar e provocar incidentes que lhes poderiam ter sido fatais. Acabaram por sair de Brunei em sobressalto, fugindo de ameaças a que já não tinham capacidade militar para responder. Mas tudo indica que conseguiram um piloto, que ficou retido a bordo, quando se desencadearam os incidentes. Quem o revela é o piloto genovês, dizendo que foi ele que os levou às Molucas³⁹, facto que não corresponde completamente à verdade, porque recolheram mais pilotos, noutros locais de escala.

No dia 29 de Julho (certamente entre o final da tarde e o nascer do sol, quando sopra o terral), largaram em direcção ao norte, seguindo ao longo da costa da ilha, à vista da vetusta montanha de S. Pedro, que ficou registada em todos os roteiros ocidentais. O caminho é limpo até à ponta norte, seguindo entre as Ilhas de S. Jerónimo e a terra, como já tinham feito à ida; mas depois de dobrar esse cabo que a termina (Tunjung Sampang Mangayu) a passagem para leste torna-se complicada. E tudo indica que os dois navios fizeram voltas diversas, até que, no dia 15 de Agosto, entraram na baía, que designaram como Baía de Santa Maria de Agosto⁴⁰ (certamente Baía Marudu), onde ficaram durante mais de um mês. Esta estadia volta a ser alvo de especulações diversas, que só podem resultar de uma menor compreensão das condições de navegação à vela, numa região onde se fazem sentir intensamente os efeitos das monções, justificando-se uma explicação mais detalhada sobre o fenómeno.

Toda a região do Arquipélago está próxima do Equador, onde se faz sentir o grande aquecimento provocado pela passagem do sol, muito alto, no seu movimento (aparente) de norte para sul e vice-versa. Sabemos também como a incidência perpendicular dos raios solares provoca um maior aquecimento, que dá origem a uma baixa pressão, onde convergem os ventos que vêm de norte e sul. Gera-se uma faixa equatorial de baixas pressões que tem o aspecto circular e irregular (porque a superfície da Terra não é regular),

³⁷ Albo registou que o porto de Bornéu está em 5º ¼ N, distando 201º da linha de demarcação E isto é absolutamente extraordinário, não só porque a entrada do porto está em 5º 23'N, mas, sobretudo, porque dista 199º da linha indicada por Magalhães no *Memorial*, o que é um erro de longitude absolutamente irrelevante.

³⁸ J. Matos, *op. cit.*, p. 103. Terral e viração, designados por brisas, são ventos que ocorrem perto de grandes massas continentais, provocados pela forma diferente como aquecem e arrefecem a terra e o mar. No Bornéu o terral sopra do final da tarde até ao nascer do sol e a viração desde meia manhã até ao final da tarde.

³⁹ N. Águas, *op. cit.* p. 168.

⁴⁰ Porque 15 de Agosto é o dia de Nª Senhora da Assunção.

designada por “Zona de Convergência Intertropical”, normalmente expressa com a sigla (em língua inglesa) ITCZ. Essa faixa abraça toda a Terra, e desloca-se para norte e para sul, conforme a época do ano, arrastando consigo os ventos dominantes que, numa faixa relativamente extensa, sopram alternada e sazonalmente de nordeste e de sudoeste.

É esta alternância clara dos ventos, com direcções quase opostas, que caracteriza o fenómeno das monções, que condicionam toda a vida humana nas zonas onde se fazem sentir. Seja pela forma como determinam períodos de seca e de chuva, importantes para a agricultura, seja pela forma como determinam a época para as viagens marítimas em navios de vela.

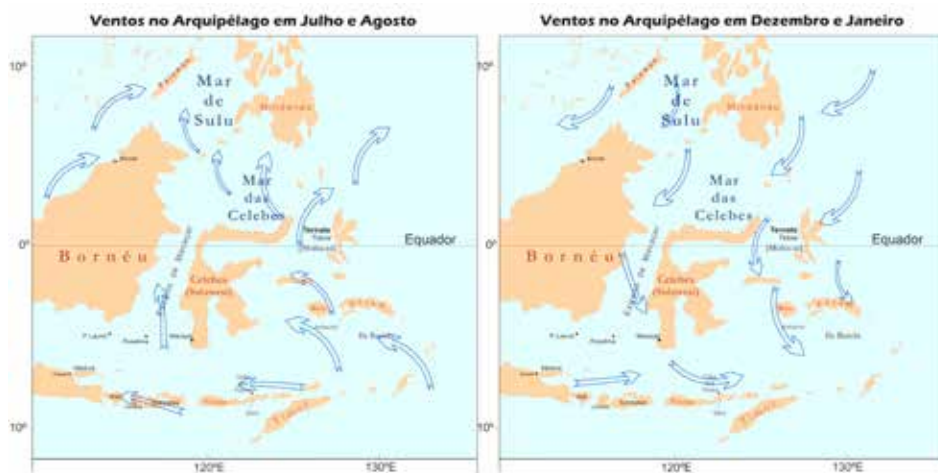


Fig 2: Mapa esquemático onde pode ver-se a alternância do sentido dos ventos no Arquipélago, considerando duas situações extremas de solstício de câncer e de capricórnio (Julho/Agosto e Dezembro/Janeiro)

Se observarmos as recomendações feitas pelos roteiros portugueses do século XVI, onde é possível seguir a viagem de Malaca às Molucas, passando por Bornéu (passando pelos sítios onde agora andavam a *Trinidad* e a *Victoria*), verificamos que nos dizem que deve sair-se de Malaca em Agosto, aproveitando os ventos de sul para seguir até à ilha. Depois, deve continuar-se ao longo da sua costa noroeste, passando pela cidade de Brunei e até à ponta norte. Este troço da viagem tinha sempre muita defesa e podia fazer-se em qualquer altura, porque sopram sempre brisas cuja direcção varia com a hora do dia ou da noite (terraís e viração). Mas quando chegam ao topo desta costa, é preciso que o vento não sople de sueste, como sempre acontece entre Junho e princípio de Setembro. Quer isto dizer que, os navios que saíam de Malaca em finais de Julho ou princípio de Agosto, chegavam Tunjung Sampang Mangayu no final de Setembro, quando já tinha virado a monção permitindo a viagem para as Molucas. Mas os dois navios, agora comandados por João Lopes de Carvalho, chegaram ali na primeira metade de Agosto e, por isso, tiveram de esperar pelo vento para prosseguir a sua viagem. Podem não ter compreendido

imediatamente o fenómeno, podem até ter desconfiado das informações que lhes davam os práticos locais, mas a situação meteorológica concreta impôs-se a todas as conjecturas e obrigou-os a esperar. E, a meu ver, esperaram no ponto adequado: a baía de Marudu, referida nos roteiros quinhentistas como sendo o local abrigado onde se pode esperar por vento de feição.

Tudo indica que foi nessa Baía de Santa Maria de Agosto que resolveram demitir João Lopes de Carvalho das funções de capitão-mor da armada, elegendo para o mesmo cargo Gonçalo Gomes de Espinosa, que conduziu os navios até às Molucas⁴¹. Com ele no comando prosseguiram o seu caminho, partindo a 27 de Setembro de 1521⁴².

Os dados mais correctos da viagem são os do piloto Albo e ele não refere sequer a paragem de um mês e meio, que é indesmentível, porque há mais do que um testemunho que fala nela. Apenas não a registou porque não lhe pareceu relevante. O seu texto tem raras referências de escala, para além das coordenadas (normalmente muito correctas). Neste caso, diz-nos que navegou até à ponta norte da Ilha de Bornéu, passando entre essa ponta e uma ilha a que chama Palawan. Mas tal não é possível, porque Palawan estaria à distância superior a um grau de latitude (a mais de 60 M) para norte. Sabendo que traziam pelo menos um piloto (talvez mais), sou levado a supor que fizeram o caminho que tinha de ser feito, para quem quer ir às Molucas. Sobretudo porque qualquer desvio da rota ou qualquer descuido na navegação significam desastre certo. Assim sendo, quando saíram de Santa Maria de Agosto (Marudu), tomaram o caminho de leste, embocando num canal “que se vê muito bem” em direcção à ilha que os portugueses nomearam, na década de trinta, de Jordão de Freitas (Pulau Malawali). Deviam deixá-la a estibordo e seguir para Cagayan (S. Miguel nos textos nacionais) e Mindanau. E esta era uma das partes mais perigosas da viagem, acerca da qual os roteiros dizem:

“E desde que partires desta ilha [Jordão de Freitas] para ires por entre os baixos, governarás lessueste e às vezes a leste quarta do nordeste; e sempre andarás em cima do mastro, onde quer que vires águas brancas, guarda-te delas porque tudo é baixo”⁴³

Quer isto dizer que o caminho devia ser feito navegando apenas de dia e sempre com vigia na gávea, nalguns casos com pano reduzido. Pigaffeta anota a saída a 27 de Setembro e a passagem em Cagayan a 8 de Outubro, de onde seguiram até à ponta de Mindanau, passando pela ilha a que chama Taggima e hoje tem a designação de Pulau Basilan.

⁴¹ As razões desta demissão são confusas, bem como as da eleição de Gomes de Espinosa. Não apenas pelas pessoas, em si, mas porque é difícil perceber que qualquer capitão-mor dependesse de eleição, apesar de ser com essa expressão dos textos. O que era comum era haver uma nomeação régia e “cartas de sucessão”, seladas, a serem abertas nas circunstâncias de morte ou grave impedimento do nomeado. É assunto que mereceria uma investigação e um trabalho próprio.

⁴² Em local difícil de localizar tiveram uma escaramuça com um junco de Luzon, que terminou de forma favorável e onde podem ter obtido algum piloto.

⁴³ *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes, Apud, J. Matos, op cit., p. 105.*



Fig 3: Mapa com o percurso dos navios, desde que saíram de Cebu, até passarem o Estreito de Basilan, entre Pulau Basilan e Mindanau.

Na figura 3 podemos ver o percurso complexo feito pelos navios, desde que saíram de Cebu. Todo este percurso é determinado por dois factores decisivos, sem os quais nunca lá teriam chegado: o primeiro tem a ver com o regime de ventos, que obriga a fazer as viagens em épocas definidas; e o segundo tem a ver com a necessidade de embarcar os pilotos que conhecessem este caminho. E foi o que fizeram: foram a Palawan buscar um piloto que os levasse a Bornéu e foram a Bornéu procurar outro que os levasse às Molucas. Eram as vicissitudes das viagens marítimas daquele tempo.

O texto de Pigafetta diz que, depois de cruzar o Estreito de Basilan, seguiram a “levante quarta de greco” (leste quarta de nordeste) até às povoações de “Cavit e Subanin” (Cawit e Subanon/Zamboanga) e depois para a Baía Llana e foz do Rio Grande de Mindanau (Pulangi),⁴⁴ o que só faz sentido se se tratou de um reabastecimento de água e abastecimentos. Mas, deste porto, tomaram a direcção do sul, passando por Sarangani (5° 26,5' N; 125° 28,3' E), onde embarcaram outro piloto, e prosseguindo para Sangihe⁴⁵, de onde rumaram às Molucas. Aportaram em Tímore a 8 de Novembro de 1521.

A intenção de ficar em Tímore e não em Ternate – que era maior, mais poderosa e mais rica em cravo –, só se explica pelo facto de saberem que os portugueses já ali tinham estabelecido a sua influência, sobretudo, desde que Francisco Serrão lá chegara, em 1512. E Pigafetta sabe que havia lá portugueses e já por lá tinha passado Tristão de Meneses, em

⁴⁴ A povoação está em 7°15'N e 124° 12' E. E o abastecimento podia fazer-se nesse local X. Castro, *op. cit.*, p. 426.

⁴⁵ Ilha que surge nos textos com as designações de Sangir, Sanguin e até de S. Gim, nos roteiros portugueses de Malaca às Molucas.

1519. Não seria muito difícil imaginar que estariam dispostos e preparados, ou a preparar-se, para guerrear todos os ocidentais que disputassem aquele lugar, contando com o apoio que tinham em Malaca. As duas ilhas estão separadas por um canal que tem largura semelhante ao rio Tejo, entre Belém e a margem sul, mas os navios ficaram fundeados por detrás do pequeno ilhéu de Maitara, com alguma segurança.

Carregaram de cravo os dois navios, preparando-se para sair em direcção ao sul, no dia 18 de Dezembro de 1521. O sultão deu-lhes dois pilotos que os levariam até Timor, sendo claro que a intenção de Gomes Espinosa (era a de todos) era regressar com os dois navios a Espanha, cruzando o Oceano Índico e o Atlântico, longe da vista dos portugueses. Sucede, porém, que pouco depois de suspenderem o ferro, a *Trinidad* começou a fazer muita água, sem que as bombas lhe dessem vazão, havendo o perigo de abrir e se perder longe de qualquer apoio. O navio precisava de ser querenado e beneficiado, mas essa faina demoraria demasiado tempo e perderiam a monção favorável. Se o fizessem, era provável que só conseguissem partir no ano seguinte, o que seria demasiado perigoso. Decidiram então que a *Victoria*, agora comandada por Juan Sebastian de Elcano, devia seguir o caminho planeado, enquanto Espinosa ficaria com o seu navio e faria todas as reparações necessárias. Ficou selado, desta forma, o destino das duas naus sobreviventes, em que uma chegaria a Espanha e a outra se viria a perder, tomada pelos portugueses no Mar das Molucas.

Elcano largou no dia 21 de Dezembro e seguiu ao rumo su-sudoeste e sudoeste, passando pela ilha de Bachiam e seguindo para Burro, que deixou a estibordo. Infelizmente não temos (até hoje) nenhum roteiro quinhentista do caminho das Molucas para o sul e isso dificulta bastante a tarefa de definir uma rota que se enquadre num padrão comum da época. Mas percebe-se que alcançou o Cabo das Flores e passou entre esta ilha e Adunara, sendo arrastada depois para leste, pelo Canal de Solor, entrando no Mar de Sawu, pela passagem de Lamakera (Selat Lamakera). Sobre a navegação nestas ilhas já temos a referência de alguns roteiros, nomeadamente do século XVII, quando se intensificaram as viagens entre Macau e Timor, para adquirir o sândalo. Dizem-nos, então, que se entra no Estreito de Laratuka (entre Flores e Aduonara), sendo necessário que haja vento franco, para que os navios não sejam arrastados pela corrente no canal de Solor.⁴⁶ E as descrições da *Victoria* sugerem-nos ter sido exactamente isso que lhe sucedeu, levada para leste por essa corrente. Albo diz que, depois de desembocar, seguiram a leste com mau tempo e fundearam em “Malua”, em 8^o e 1/3 S.⁴⁷ Dali saíram a 25 de Janeiro, navegando até Timor, que abordaram perto de Lifau (hoje enclave de Oecússi-Ambeno), de onde tomaram o caminho de sudoeste em direcção ao Cabo da Boa Esperança. Albo tomou a altura do sol a 13 de Fevereiro e achou 10^o 32’ S, estando a sudoeste de Timor, perto de Pulau Raija e Pulau Sawu⁴⁸, no caminho do Oceano Índico, de regresso a casa.

⁴⁶ J. Matos, *op. cit.*, p. 125.

⁴⁷ Luís Filipe Thomaz identifica bem esta ilha com Alor, ou Pulau Kawula. In X. Castro, *op. cit.*, p. 459.

⁴⁸ Mais uma vez com muito rigor



Fig. 4 – Rota da nau *Victoria*, desde que saiu de Tímore, nas Molucas, até que deixou para trás o território de Timor, seguindo para o Oceano Índico.

Conclusão

Se lermos o diário do Piloto Francisco Albo – que me parece ser, sob o ponto de vista náutico, o que tem os dados mais rigorosos de todos os que foram registados durante a viagem de Fernão de Magalhães – encontramos uma sucessão de coordenadas e de rotas entre escalas, ou entre pontos notáveis, que nos permitem refazer a viagem, nomeadamente na região do Extremo Oriente. Os seus dados são preciosos, complementando a descrição de Pigafetta, permitindo-nos obter um melhor retrato do percurso, com as informações geográficas que o cronista não lhe conseguiu dar, porque não é um piloto e não conhece esse ofício. Mas nenhuma das descrições que até nós chegaram reporta dados climatológicos, ou faz quaisquer observações sobre o determinismo imposto pelas

monções, sabendo nós como elas condicionaram o percurso dos navios.⁴⁹ E eu faço esta observação, porque uma análise rigorosa da viagem mostra que foram respeitadas essas regras, que impuseram esperas e decisões inevitáveis (como a de deixar um navio em Ternate e prosseguir com o outro). Quer isto dizer que o problema está presente, durante todo o complexo percurso,⁵⁰ apesar de não ser um conhecimento espanhol, ou português em 1511. Um conhecimento que se espelha nos roteiros dos anos trinta e vai sendo progressivamente melhorado até ao século XVII. Aliás, ainda na segunda metade do século XVI, já há pilotos portugueses e espanhóis especializados na navegação na área do Arquipélago, conduzindo os navios em segurança e elaborando os seus roteiros. Instrumentos do seu ofício que integram o conhecimento oriental das rotas, descrevendo-as com base nos conceitos e o conhecimento técnico náutico ocidental.

Sabemos bem que a primeira viagem dos portugueses, de Malaca a Banda, foi organizada com ampla colaboração dos comerciantes de Malaca, dispondo de pilotos locais e portugueses que tentavam aprender a sua técnica, ou que tentavam interpretar essas rotas. Mas sabemos também que, durante muitas décadas a viagem a Banda e às Molucas foi sempre feita com pilotos orientais, recrutados em Malaca. De igual modo procedeu Magalhães, quando alcançou Homonhon, procurando informações que o levaram a Limasawa, onde obteve pilotos que o conduziram a Cebu e que estiveram presentes durante todo o percurso. Como procurei explicar, os dois navios que fizeram o caminho para a Molucas seguiram um percurso que respeitou as exigências náuticas do labirinto de ilhas, e respeitou os tempos próprios para cada navegação. Nomeadamente quando estiveram mais de um mês na Baía de Marudu (Santa Maria de Agosto), bem como quando se viram obrigados a separar os dois navios, mandando seguir a *Victoria* e deixar a *Trinidad* em Tídore⁵¹.

Os portugueses foram os principais descobridores ocidentais deste mundo novo, na primeira metade do século XVI, estabelecendo linhas de navegação que irradiavam de Malaca, para as Molucas, para o Sião, para a China, para o Japão, etc. Todas elas são desenhadas sobre rotas que constam do *Shun Fêng Hsiang Sun* ou decorrem dos eixos que já estão descritos nesta obra. Na segunda metade do século intensificaram-se as viagens espanholas e, desde que foi encontrada uma solução de regresso à Nova Espanha (México) pelo Pacífico (1565), foi crescente a sua presença no arquipélago filipino. Mas as suas rotas, quer no interior das Filipinas, quer no caminho de outras paragens orientais

⁴⁹ Exceptuam-se as observações de Pigafetta sobre a partida de Ternate, mas sem qualquer carácter abrangente.

⁵⁰ Se as pessoas não entenderem esta questão, dificilmente compreendem a lógica das viagens no Extremo Oriente.

⁵¹ Se, no primeiro caso, os textos escritos por Pigafetta e outros não nos dão informação sobre o problema da monção favorável, na situação de Tídore essa informação já é dada pelo cronista. Não me custa acreditar que este problema das monções fosse bastante difícil de compreender e levantasse até desconfianças aos marinheiros ocidentais. Assim aconteceu com os portugueses na Índia, desde o primeiro momento, obrigando a uma aprendizagem quase forçada. As monções podiam tornar-se uma armadilha para os marinheiros desprevenidos que se deixassem ficar num porto para além do tempo próprio.

com quem negociaram⁵², são também rotas conhecidas de chineses e dos povos que os substituirão no mar, quando o Império se fechou ao comércio privado.

É espúrio pensar que aqueles mares foram desvendados (descobertos) por técnicos europeus procedendo com a autonomia com que o fizeram no Atlântico e no Pacífico. Aquilo a que é usual chamar de “descobrimento” – e usava-se bastante o verbo “descobrir” –, não pode ser interpretado com o sentido absoluto que hoje damos à expressão. Descobriram, porque passaram a conhecer algo que não conheciam, mas a sua descoberta incidiu sobre um saber que já era dominado por outros. Foi isto afinal o fenómeno (fascinante) do encontro civilizacional provocado pelas viagens e explorações marítimas portuguesas e espanholas, do século XVI: a descoberta mútua de mundos, cujo exótico não se fez apenas dos estranhos costumes, de religiões, de línguas. Descubrem-se saberes (aprende-se) que anteriormente não eram partilhados e passam a sê-lo. Saberes que são sucessivamente assimilados, reinterpretados e reescritos com novas linguagens, por cada um dos protagonistas presentes. Por isso se chamam *Descobrimientos*.

Fontes e Bibliografia

ÁGUAS, Neves, ed. *Fernão de Magalhães. A primeira volta ao mundo contada pelos que nela participaram*, Prefácio e notas de [...], Mem Martins, Publicações Europa América, 1990.

ALBUQUERQUE, Luís, dir. *Tratado das Ilhas Molucas*, Lisboa, Alfa, 1989.

ARANA, Camilo, *Derrotero del Arquipielago Filipino*, Madrid, Dirección de Hidrografía, 1879.

Archivo General de las Indias, *Patronato*, 34, R.13 (3).

Biblioteca Nacional de España, *Derroteros de Índias*, Ms. 3176.

CASTRO, Xavier de, HAMON, Jocelyne, THOMAZ, Luís Filipe, ed. *Le Voyage de Magellan (1519-1522), La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*, 2 tomes, Paris, Chandaigne, 2007.

CORTESÃO, Armando, ed. *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1978.

COSTA, Fontoura. *A Marinharia dos Descobrimientos*, 4ª ed., Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 1983.

GARCIA, José Manuel, *O Livro de Francisco Rodrigues: o Primeiro Atlas do Mundo Moderno*, Porto, Editora da Universidade do Porto, 2008.

LAGOA, Visconde de, *Fernão de Magalhães (a sua vida e a sua viagem)*, Estudo náutico do roteiro pelo Almirante Freitas Ribeiro, 2 vols, Lisboa, Seara Nova, 1938.

⁵² Nomeadamente com a China.

LOBATO, Manuel, “Os chineses nas ilhas Molucas: da prioridade no comércio de longa distância à fixação de uma comunidade residente”, in *Portugal e a China: Conferências nos Encontros de História Luso-Chinesa*, Lisboa, Fundação Orienta, 2001, pp. 147-172.

——, “A man in the shadow of Magellan: Francisco Serrão, the first European in Maluku Islands (1511-1521)”, *Revista de Cultura/Review of Culture*, International Edition, nº 39, Macau, 2011, pp. 103-120.

MILLS, J. V. “Chinese Navigators in Insulinde about A.D. 1500”, *Archipel*, Vol 18, 1979, pp 69-83.

PTAK, Roderich, “China and the Trade in Cloves, ci. 960-1435”, in *Journal of the American Oriental Society*, Vol. 113, No. 1 (Jan. – Mar), 1993, pp. 1-13.

——, “The Northern Trade Route to the Spice Islands: South China Sea – Sulu Zone – North Moluccas (14th to early 16th century)”, in *Archipel*, Vol 43, Nº 1, 1992, p. 27 – 56.

THOMAZ, Luís Filipe, *O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer. Seguido de Um Museu dos Descobrimentos: porque não?*, Lisboa, Gradiva, 2018.

A LONGITUDE DAS MOLUCAS—UMA LONGA HISTÓRIA

António Costa Canas¹

Resumo

A viagem iniciada em 1519, por Fernão de Magalhães, tinha como propósito demonstrar que as ilhas Molucas se encontravam no hemisfério espanhol, de acordo com a “divisão” do mundo, definida no Tratado de Tordesilhas, assinado por D. João II, de Portugal, e os Reis Católicos, de Castela e Aragão. Para alcançar este objetivo era fundamental dispor de um processo rigoroso para determinar a longitude das ilhas. Rui Faleiro, um cosmógrafo português que fora com Magalhães para Sevilha, preparou umas instruções para esse efeito. Faleiro deveria integrar a expedição, mas acabou por não embarcar. As observações de longitude, durante a viagem, foram realizadas por Andrés de San Martin.

Neste estudo serão apresentadas as propostas de Faleiro e os resultados obtidos por San Martin. A viagem não foi conclusiva em relação à longitude das Molucas. Também não o foi a Junta de Badajoz-Elvas, realizada para procurar esclarecer a questão. Portugal acabou por pagar a Espanha o direito à posse das mesmas, e a cartografia posterior passou a considerar essas ilhas na esfera portuguesa. Apesar disso, quase um século depois a questão voltou a ser tema de uma acesa discussão entre dois cosmógrafos, Andrés Garcia de Céspedes, que colocava as ilhas no hemisfério espanhol e João Baptista Lavanha, que defendia que as mesmas eram portuguesas.

Palavras-chave: Andrés Garcia de Céspedes; Ilhas Molucas; João Baptista Lavanha; Longitude; Rui Faleiro.

Abstract

The expedition initiated in 1519, by Magellan, had the purpose of demonstrating that the Moluccan islands were in the Spanish hemisphere, according to the “division” of the world, defined in the Treaty of Tordesillas, signed by King João II, of Portugal and the Catholic Kings of Castile and Aragon. To achieve this goal, it was essential to have a rigorous process to determine the longitude of the islands. Rui Faleiro, a Portuguese cosmographer who went with Magellan to Seville, prepared some instructions for this purpose. Faleiro was supposed to join the expedition, but didn’t embark. The longitude observations, during the expedition, were made by Andrés de San Martin.

In this study, Faleiro’s proposals and the results obtained by San Martin will be presented. The expedition was not conclusive in relation to the longitude of the Moluc-

¹ Professor e Investigador. Escola Naval / CINAV / CH-ULisboa, costacanas@gmail.com

cas. Nor was the Badajoz-Elvas Meeting, held to try to clarify the issue. Portugal ended up paying Spain the right to own them, and later cartography started to consider these islands in the Portuguese hemisphere. Despite this, almost a century later the issue was again the subject of a heated discussion between two cosmographers, Andrés Garcia de Céspedes, who placed the islands in the Spanish hemisphere and João Baptista Lavanha, who argued that they were Portuguese.

Key words: Andrés Garcia de Céspedes; João Baptista Lavanha; Longitude; Molucas; Rui Faleiro.

Introdução

As grandes viagens oceânicas, levadas a cabo pelos navegadores portugueses, a partir do século XV, foram possíveis devido a algumas inovações introduzidas na Arte de Navegar. A mais significativa foi, provavelmente, a possibilidade de determinar a latitude, pela observação de determinados astros. A determinação desta coordenada é relativamente fácil e não implica grandes cálculos matemáticos, nem exige a utilização de instrumentos com um rigor elevado. Por outro lado, a obtenção da longitude, com um rigor comparável ao que se conseguia para a latitude, é bastante mais complexa, pelo que os marinheiros de Quinhentos não dominavam técnicas para a sua obtenção. Esta dificuldade está bem patente num manuscrito, datado da primeira década do século XVI, no qual o seu autor refere a dificuldade em determinar a «altura de leste-oeste», isto é, a longitude:

«e assi deveis mais saber que a ladeza do orbe e redondeza do mundo os seus graos se contam da mesma equinocial para cada um dos ditos pólos, e quantos graos se cada um pólo levanta sob/re/ o ourizom, que também se chama círculo do hemisfério, esses mesmos graos está qualquer lugar ou homem, que ali estiver, apartado em ladeza da linha equinocial; e os graos da longura se contam de ouriente em oucidente, a que os marinheiros chamam lest/e/ e oest/e/, e por ser difícil pode/re/m-se saber, por não terem ponto firme e fixo como são os pólos que /ser/vem / para se determinar/ a ladeza, não curo de nisto mais falar.»²

No entanto, pouco mais de uma década depois deste texto ter sido escrito, realizou-se uma viagem na qual era importante conhecer a longitude com rigor. O objetivo principal da viagem que Fernão de Magalhães iniciou em 1519 era demonstrar que as ilhas Molucas se encontravam no hemisfério espanhol, de acordo com a “divisão do mundo” acordada no Tratado de Tordesilhas. Nesta viagem, o conhecimento da longitude não era muito importante em termos náuticos, mas era em termos políticos e diplomáticos.

Para explicar a importância do conhecimento desta coordenada, começaremos por apresentar qual o principal objetivo da viagem de Magalhães, tendo por base alguns

² Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Ed. por Joaquim Barradas de Carvalho. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991, p. 555.

textos da época, nos quais esteja patente essa necessidade de conhecer a longitude. Numa segunda secção explicaremos as alternativas que foram propostas para tentar obter a longitude durante a viagem, assim como a forma como essas alternativas foram, ou não foram, usadas durante a mesma viagem. Uma vez que o problema não tinha uma solução rigorosa na época, nem a teria no século seguinte, a disputa entre Portugueses e Espanhóis, em relação às Molucas, manteve-se durante várias décadas. Na terceira e última parte deste texto, será analisada a evolução dessa disputa, sendo dado especial destaque a um parecer que João Batista Lavanha redigiu em 1611, procurando demonstrar que as Molucas se encontravam no lado português.

O objetivo da viagem de Magalhães

Fernão de Magalhães tornou-se mundialmente conhecido pelo facto de ter sido o responsável pela iniciativa da viagem que completou a primeira circum-navegação do globo terrestre. Gozou ainda do privilégio de ter iniciado essa viagem, mas como morreu num combate nas Filipinas, coube a Juan Sebastián Elcano a honra de comandar o único navio, da frota original de cinco navios, que conseguiu concluir a viagem. Contudo, o principal intento da viagem que Magalhães propôs ao rei Carlos I era provar que as ilhas Molucas estavam no hemisfério espanhol, resultante da «divisão do Mundo» definida no Tratado de Tordesilhas. Essa intenção do navegador português está patente no *Memorial* que ele apresentou ao monarca, propondo a realização da viagem:

Muy poderoso Señor

Porque podria ser que el Rey de Portugal quisiesse en algún tiempo dezir que las yslas de maluco estan dentro en su demarcación, y podria mandar cambiar las derrotas de las costas y acortar los golfos de la mar, sin que nadie ge lo entendiese ansy como yo lo entiendo y sé cómo se podria hazer, quise por servicio de V. A., dejarle declarado las alturas de las tierras y cabos principales, y las alturas en que estan, ansy de latitud como de longuetud, y con esto será V. A. avisado para que, subcediendo lo dicho, yo fuese fallecido, tenga sabido la verdad.³

Esta intenção do navegador, de provar que as Molucas pertenciam à coroa espanhola, também pode ser encontrada em textos escritos após a viagem, e nos quais são apontados os principais resultados da mesma, como é o caso da carta de Maximiliano Transilvano:

³ *Memorial que hizo Magallanes al Rey queriendo demostrar que las Islas de la Especiería se encontraban dentro de la zona perteneciente a Castilla entre las líneas [meridianos] que delimitaban la partición establecida en el Tratado de Tordesillas*. Códice de Refa.- ES.41091.AGI/29.3.8//PATRONATO,34,R.13 (fragmento). Existe uma transcrição do texto, com alguns comentários, disponível em: <https://tinyurl.com/wjm4f5l>, acedido em 1 de dezembro de 2019. Neste texto fez-se a transcrição a partir de um manuscrito, disponível em: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/122222>.

Magellan et Haro firent valoir à l'empereur qu'il n'était pas encore tout à fait sûr que Malacca se trouvât dans les limites des Castellans ou bien dans celles des Portugais, parce que jusqu'alors aucune façon certaine de calculer les longitudes n'avait pu être trouvée. Il était cependant assez bien établi que le grand golfe et le peuple chinois touchaient aux limites de la navigation des Castellans. On pouvait donc être tout à fait sûr que les îles que l'on appelle Moluccas (Moluques), dans lesquelles poussent toutes les épices transportées jusqu'à Malacca, se trouvaient dans la partie occidentale revenant à la Castille. Selon eux, il était possible de naviguer vers ces îles et d'en rapporter lesdites épices en Castille à bien moindre frais, comme des fruits de sa propre terre. Le principe de navigation était de partir vers l'occident, de passer en bas de l'hémisphère inférieur et de naviguer ensuite en direction de l'orient.⁴

Voltando ao *Memorial*, de Magalhães, percebe-se que ele não tinha a noção exata da longitude das ilhas, o que aliás é perfeitamente natural, pois na época não existiam processos para a determinar com rigor. Assim, afirma por um lado que Malaca ficava a cerca 17° 30' a Oeste da linha da demarcação, e por outro lado, considera que as Molucas se encontravam cerca de 2° 30' a Leste da mesma linha:

Item, el dicho puerto de Malaca está al norte del conunciar, un grado, y hay della a la otra línea de demarcación que está al oriente, diez y siete grados y medio.

Item, las yslas de maluco son cinco, conviene a saber, las tres que están más allegadas a la segunda línea de la demarcación, que estan todas, norte y sur, a dos grados y medio de longitud, y la ysla de en medio está debajo del conuncial.⁵

Analisando as duas afirmações anteriores, com base nos conhecimentos atuais, percebe-se que cada uma delas define uma linha diferente e que essas duas linhas estão separadas por cerca de cinco graus de longitude. Ou seja, a demarcação passaria algures dentro da faixa definida por essas duas linhas, conforme se pode verificar na Figura 1.

Como síntese desta primeira secção do texto, podemos afirmar que o principal problema de posicionamento a resolver para assegurar o sucesso da empresa era encontrar processos que permitissem determinar a longitude das ilhas Molucas com rigor.

⁴ Anne-Lise Darras-Worms [traduction du latin], « La lettres de Maximilianus Transylvanus », in *Le Voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages*. 2.º ed., Edition de Xavier de Castro en collaboration avec Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz, Paris, Éditions Chandeigne – Librairie Portugaise, 2007, p. 890.

⁵ *Memorial que hizo Magallanes al Rey queriendo demostrar que las Islas de la Especiería se encontraban dentro de la zona perteneciente a Castilla entre las líneas [meridianos] que delimitaban la partición establecida en el Tratado de Tordesillas*.

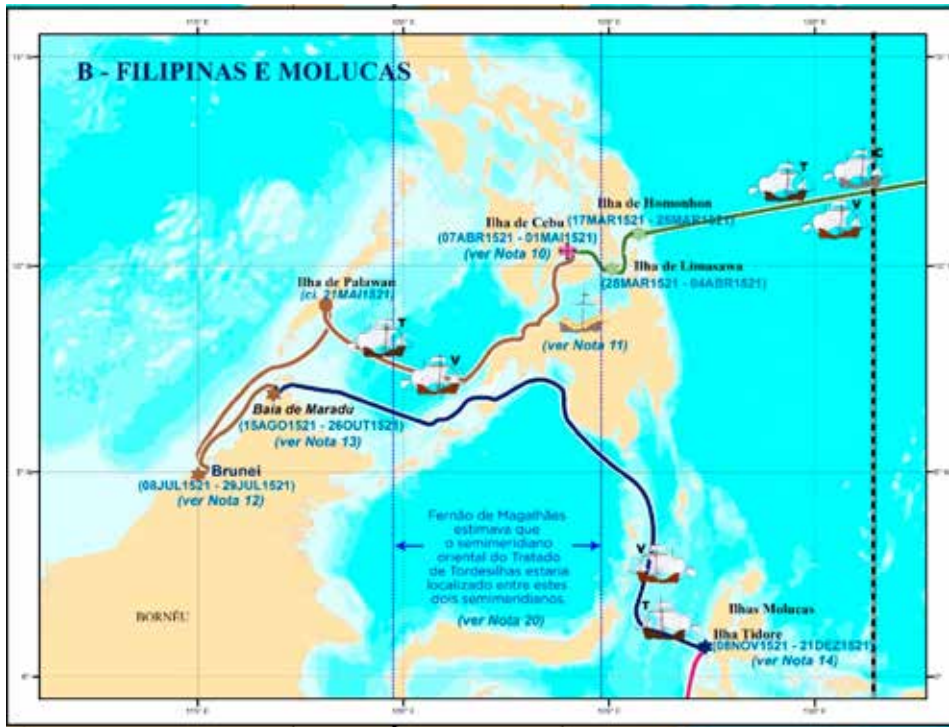


Figura 1 - Localização da linha de demarcação, de acordo com Magalhães.

Longitude na viagem de Magalhães

Para tentar resolver o problema anteriormente mencionado, Magalhães procurou o apoio de Rui Faleiro. Este cosmógrafo português também se encontrava em Sevilha e participou com Magalhães nas negociações com Carlos I, para organização da expedição às Molucas:

Durante mais de um ano, Fernão de Magalhães e Rui Faleiro agiram em pé de igualdade nas negociações com Carlos I e nas diligências junto de várias entidades castelhanas, situação que vem bem expressa nas capitulações de 22 de Março de 1518, em que ambos são designados como capitães-gerais da armada a preparar e têm iguais atribuições.⁶

⁶ A. Teixeira da Mota, "A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha", in A. Teixeira da Mota [org.], *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina...*, p. 317.

Rui Faleiro acabou por ser afastado da expedição, muito provavelmente pelo facto de ter começado a apresentar perturbações mentais. Foi substituído, na sua função de cosmógrafo a bordo, por Andrés de San Martin. Antes da largada da armada de Magalhães, Faleiro preparou um regimento, no qual apresentou três processos para determinação da longitude durante a viagem: pela latitude da Lua, pelas conjunções e oposições da Lua com outros astros e pela declinação da agulha. Os dois primeiros consistiam na medição de determinados parâmetros do movimento aparente da Lua. No caso do primeiro, a explicação é bastante simplificada, não sendo indicada a forma de medir a latitude da Lua, eventualmente pelo facto de se supor que a mesma iria ser determinada por alguém com conhecimentos de astronomia, que certamente saberia como obter aquela coordenada. Em relação ao segundo, era o preferido de Andrés de San Martin e foi por ele usado durante a viagem. Finalmente, o terceiro método, baseava-se num pressuposto errado, que era admitir que a longitude variava proporcionalmente com a variação da declinação magnética. Este método tinha sido explicado pelo piloto João de Lisboa no seu “Tratado da Agulha de Marear”, texto que faz parte do manuscrito conhecido como *Livro de Marinharia de João de Lisboa*, guardado na Torre do Tombo. Apesar de não ser correto, este processo deveria ter inúmeros adeptos na época de Magalhães e continuou a ser usado por diversos pilotos, mesmo nos séculos seguintes. Era este o processo que merecia a preferência de Rui Faleiro.

...& ho astrologo respondeo ho mesmo a todos os capitulos do regimento que erão trinta saluo ao quarto que dizia que pola conjunção que a lua tem com as estrelas fixas & com o sol se pode saber o que huma terra dista da outra na altura de leste a oeste. E disse a este capitulo que não auia outro caminho pera alcançar a diferença da altura de norte a sul a de leste a oeste se não aquele nem ele o sabia.⁷

Durante a viagem, Andrés de San Martin determinou a longitude em vários locais, recorrendo a observação de fenómenos astronómicos. De acordo com João de Barros, essas observações ocorreram todas em locais da América do Sul, ou próximo deste continente, pois a última que João de Barros indica teria ocorrido pouco depois da passagem do Estreito de Magalhães, no início da travessia do Oceano Pacífico:

No rio de Janeiro a dezesete dias do mez de Dezembro de quinhentos e dezenove tomou elle huma conjunção de Jupiter com a Lua; e no primeiro de Fevereiro de quinhentos e vinte tomou outra opposição da Lua, e Venus; e a vinte e tres do dito mez, e era, outra do Sol, e da Lua; e em dezesete de Abril do mesmo anno hum eclipse do Sol, e a vinte e tres de Dezembro, já passado o estreito, huma opposição do Sol; o da Lua, e todas estas observações calculava sobre o meridiano de Sevilha.⁸

⁷ Fernão Lopes de Castanheda, *História do descobrimento da Índia*, livro VI, capítulo VII, tomo III.

⁸ João de Barros, *Ásia. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Década Terceira, Parte Primeira, Lisboa, Na Régia Oficina Tipográfica, 1777, p. 657.

Como se percebe das palavras do cronista, em praticamente todos os casos, San Martin observou conjunções ou oposições da Lua com outros astros. A única exceção ocorreu no dia 17 de abril, quando teria observado um eclipse do Sol. Laguarda Trias tem dúvidas sobre o facto de San Martin ter realmente calculado a longitude daquele dia, recorrendo a um eclipse. Isto porque, embora tenha realmente ocorrido um eclipse nesse dia e o mesmo foi visível no local onde a frota se encontrava, o mesmo não foi visível na Europa. Não ocorrendo o eclipse na Europa, não existia nos almanaques indicação da hora de ocorrência do mesmo, e essa hora era fundamental para comparar com a hora do local onde San Martin observava. Laguarda Trias considera mais provável que o cosmógrafo tenha chegado ao valor após várias observações de distâncias entre a Lua e outros astros. Note-se que o valor obtido neste dia foi o mais correto de todos, tendo um erro inferior a um grau:

Se presenta, por consiguiente, el dilema de averiguar si San Martín fingió haber utilizado el eclipse para justificar los resultados alcanzados por otros medios, considerados entonces menos seguros, o si Barros y Castanheda interpretaron mal el texto del cosmógrafo. Sea lo que fuere, San Martín calculó la longitud de San Julián con una exactitud impropia para su tiempo. ¿Cómo llegó a este resultado? A nuestro parecer, mediante el método de las distancias lunares. Durante la internada en San Julián debió realizar innumerables tentativas, valiéndose de conjunciones y oposiciones con estrellas y planetas hasta que finalmente la coincidencia de las cifras le permitió dar ese resultado, que constituye una portentosa demostración de su habilidad técnica.⁹

Assumindo que o excerto da obra de João de Barros acima apresentado menciona todas as observações de San Martin, tal significa que não teriam sido usados processos astronómicos para determinar a longitude na região das Molucas. Ora, era aqui que o conhecimento desta coordenada era mais importante, para o propósito de Magalhães. João de Barros avança com uma possível explicação para que San Martin não tenha feito mais observações astronómicas para determinar a longitude. Baseando-se nas próprias palavras do cosmógrafo, refere que ele teria suspeitado que vários valores das tabelas dos almanaques estariam errados e deixou de confiar nas mesmas:

E de lhe não responderem a seu proposito sobre o negocio a que hiam, aqueixa-se de humas Taboas de Joannes de Monte Regio, dizendo, que não pode ser senão que os numeros estavam errados, e que lhe parecia que devia ser por culpa dos impressores.¹⁰

⁹ Rolando A. Laguarda Trias, “Las longitudes geográficas de la Membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación”, in A. Teixeira da Mota [org.], *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina...*, p. 164.

¹⁰ João de Barros, *Ásia. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, pp. 657-658.

Embora não devam ter sido usados processos astronómicos, conhecem-se diversos valores de longitude, determinados na região das Filipinas e das Molucas. Tanto Pigafetta como Albo apresentam valores desta coordenada para diferentes locais da região. Para as Molucas, existem diferenças significativas entre os valores apresentados por cada um destes dois protagonistas da viagem. Por exemplo, Pigafetta coloca as ilhas 161º a Oeste da linha de demarcação: “L’isola di *Tadore* è a gr. 0. 27. di latit. boreale, e gr. 161 a ponente della linea di spartizione”¹¹. Ou seja, para Pigafetta elas estão nitidamente no lado espanhol. Por outro lado, Albo considera que as mesmas estão no lado português: “Latalata con Terrenate está nornordeste susudueste, y la que está en la línea equinocial está de longitud de la misma linea 190 grados 30 minutos...”, considerando, portanto, Ternate, e consequentemente as outras ilhas das Molucas, claramente no hemisfério português.¹²

Laguarda Trias fez uma análise detalhada dos valores apresentados por cada um dos participantes na viagem de circum-navegação, comparando os resultados com os valores reais, para diversas ilhas do lado ocidental do Pacífico. Dessa comparação percebeu que os erros de Albo variavam entre 2º e 10º, a favor dos Portugueses, enquanto os erros de Pigafetta eram maiores, com valores entre 17º e 29º, favoráveis às pretensões de Carlos V. Com base nestes valores, Laguarda Trias interroga-se sobre a possibilidade de os valores poderem ter sido falsificados. Conclui que no caso de Albo tal não faria sentido, pois os valores que apresenta favoreciam o reino rival. No caso de Pigafetta também não se pode afirmar com certeza que tenha falsificado, conscientemente, os valores, pois nenhum deles teria uma certeza absoluta em relação aos valores obtidos:

Esta coincidencia en los signos y en la cuantía de los valores excluye la posibilidad de que se trate de errores fortuitos o sistemáticos y obliga a considerar si hubo un falseamiento deliberado de los resultados obtenidos en las determinaciones de la coordenada.

Esta suposición no es aplicable al derrotero de Albo, pues, a pesar de no ser el original y contener interpolaciones o agregados, hay que excluir que puedan haber sido alterados los valores verdaderos, pues sería absurdo admitir que a un piloto al servicio de España se le ocurriera modificar las coordenadas geográficas de la Especería para apoyar las pretensiones del estado rival a los territorios en disputa. Si las longitudes de Albo sitúan las islas dentro de la demarcación portuguesa es porque su honradez no le permitió alterar la verdad.

¹¹ Antonio Pigafetta, *Primo viaggio intorno al globo terracqueo*. Edição anotada por Carlo Amoretti, Milão, Nella Stamperia di Guiseppe Galeazzi, 1800, p. 161.

¹² Francisco Albo, *Derrotero del viage de Fernando de Magallanes en demanda del Estrecho. Desde el parage del Cabo de San Agustín*. Cód. de Refa.- ES.41091.AGI/29//PATRONATO,34,R.5, disponível em: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/122214>, acedido em 22 de fevereiro de 2019.

En cambio, las longitudes de Pigafetta son erróneas desde el punto de vista que se les mire; no es posible afirmar que fueran falseadas expreso pero sí señalar que favorecerían las pretensiones de Carlos V a posesión de las islas Molucas ¹³

A viagem de Magalhães, concluída por Elcano, não permitiu esclarecer qual o hemisfério em que se encontravam as Molucas. Após a viagem, tentou-se encontrar a resposta para esta dúvida, tendo o assunto sido discutido por representantes de Portugal e de Espanha, que se reuniram na ponte sobre o rio Caia, na chamada Junta de Badajoz-Elvas. Os trabalhos decorreram entre meados de abril e final de maio de 1524, não tendo chegado a nenhuma conclusão que esclarecesse a questão inicial. Não sendo possível, na época, uma resposta científica para a questão, o problema foi resolvido pela via diplomática. Em 1529, pelo Tratado de Saragoça, Portugal ficou com direito ao comércio com as Molucas, mediante o pagamento de 350 000 ducados a Carlos V.

Parecer de Lavanha sobre as Molucas

Embora, aparentemente, a questão das Molucas tenha ficado resolvida com o Tratado de Saragoça, na realidade, a mesma voltou a colocar-se, motivando acesa discussão, algumas décadas depois. Sem pretendemos ser exaustivos, na enumeração dos intervenientes, apontaremos alguns dos nomes que tiveram uma participação ativa nesta questão.

A dúvida sobre o direito dos Portugueses ao comércio das especiarias nas Molucas colocou-se essencialmente em Espanha, onde diversos autores apareceram a defender que as ilhas se encontravam no hemisfério espanhol, logo, o direito ao dito comércio a eles pertencia. O assunto “renasceu” após a ascensão ao trono, em 1556, de Filipe II, que sucedeu a seu pai, o imperador Carlos V, que negociara o Tratado de Saragoça. Filipe II, em 1560, determinou ao cosmógrafo Alonso de Santa Cruz que elaborasse um *Islario general*, no qual deveriam aparecer representadas todas as possessões espanholas, assim como as rotas e distâncias para alcançar as mesmas. Na sequência deste trabalho e após terem surgido alguns pareceres de outros estudiosos sobre a localização das Molucas, Santa Cruz afirmou que a cartografia produzida em Portugal fora adulterada para favorecer as pretensões portuguesas:

En 8 y 10 de octubre de 1566 y en 16 y 17 de julio de 1567, unido con los cosmógrafos Pedro de Medina, Fr. Andrés de Urdaneta y Gerónimo de Chaves, dieron al Rey ocho pareceres sobre si las islas Filipinas y la de Zubu estaban en el empeño que hizo el Emperador en 1529 al Rey de Portugal: y si las del Maluco con muchas de las islas Filipinas y otras tierras comarcanas, estaban ó no en el límite y

¹³ Rolando A. Laguarda Trías, “Las longitudes geográficas de la Membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación”, pp. 170-171.

demarcacion de la corona de Castilla. Tratando Santa Cruz en su dictámen, de los muchos daños que estas contendias sobre límites causaban en las cartas de marear, por que se disminuian en ellas los grados de longitud y se acortaban los golfos, dice que se valió para fundarlo del derrotero de Juan de Lisboa, afamado piloto portugués en la carrera de la India, que por haber ido al descubrimiento de ella cuando no existian aquellas pretensiones y rivalidades, no habia sospecha de que en él estuviesen alteradas las situaciones geográficas de los lugares. Refiere con este motivo la desconfianza en que se debian tener las cartas hechas en Portugal desde 1530 en adelante, porque hallándose él en Lisboa en 1545, el Dr. Pedro Nuñez, cosmógrafo de aquel reino, mandó á los maestros de hacer cartas que encogiesen en ellas algunos golfos que estaban en el camino de la India; y esto lo hacian en las que se habian de vender publicamente y sacar del reino; pues las que llevaban y usaban sus pilotos se las daban en la casa de la India en Lisboa, y al regreso del viage las volvian á recoger con las observaciones que de nuevo se habian hecho. Así es que habiendo comprado Santa Cruz en Lisboa unas cartas conformes á las que llevaban los pilotos, y parecian sacadas del antiguo derrotero ya expresado, se compararon entonces com otra carta portuguesa que se trajo de Sevilla á Madrid por órden del Rey, y se hallaron 8 ½ grados de disminucion y diferencia en el golfo desde Comorí á Malaca, y otras igualmente notables en las islas del Maluco.¹⁴

Tratava-se de uma questão que interessava particularmente à coroa espanhola. O estudo deste problema tinha sido determinado pelo próprio monarca ao *Consejo de Indias*:

A inicios de esos mismos años¹⁵, el marqués de Mondéjar, Luis Hurtado de Mendoza, presidente del Consejo de Indias y probablemente ya también del de Castilla, recibió orden del rey Felipe de reunir los *mejores cartógrafos de estos reynos* para indicar en qué demarcación (la portuguesa o la española) estaban las islas recién descubiertas por Legazpi. No obstante, poco tiempo después, el 9 de noviembre de 1567 muere Santa Cruz en Madrid, habiendo defendido audazmente en su Parecer la pertinência de las Molucas y de las Filipinas a la Corona española y denunciando con arrojo que Portugal fabricaba portulanos falsos para confundir a los navegantes, a pesar de que La Casa da India poseía cartas perfectas que prestaba a los pilotos y navegantes de confianza y que recogía nada más tocar puerto en el Tajo.¹⁶

¹⁴ Martín Fernández de Navarrete, *Disertación sobre la historia de la náutica y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles*, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1846, pp. 197-198.

¹⁵ Década de 1560.

¹⁶ Fernando del Castillo Durán, "Juan López de Velasco, la *Descripción universal* y otros oficios sutiles", *Nuevas de Indias*. Anuario del CEAC, III (2018), p. 3 DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/nueind.40>.

Pelo lado português não foi possível apurar se nestas décadas de 1560 e 1570 alguns estudiosos procuraram contrapor com argumentos a favor da posição portuguesa. Na época, o cosmógrafo-mor era Pedro Nunes e não foi possível encontrar pareceres dele sobre a questão, embora ele fosse apontado por Santa Cruz como um dos responsáveis pela “falsificação” da cartografia portuguesa. Sabe-se, contudo, que a disputa sobre as Molucas foi tema de conversações entre representantes de ambas as coroas:

... um Juan Bautista Gesio, cosmógrafo de Filipe II, teria sido o portador de documentos geográficos de Lisboa para a Biblioteca do Escorial. Essa personagem veio para Lisboa em 1569, juntamente com o Embaixador espanhol D. Juan de Borja, e aqui ficou até 1573, ajudando o representante da Corte espanhola nas conversações com os representantes portugueses para a resolução dos problemas ligados à demarcação dos limites discutidos pelos governantes dos dois Reinos em terras da América e da Oceânia. Hoje sabe-se que, ao voltar a Madrid, J.B. Gesio levou consigo mapas, relatórios, roteiros, descrições geográficas e históricas.¹⁷

Este mesmo Juan Bautista Gesio teria sugerido, na década de 1570, que Espanha tomasse pela força as ilhas Molucas, assumindo que as mesmas estavam no hemisfério espanhol.¹⁸

Com a união das coroas, na sequência da morte de D. Sebastião, esta questão poderia perder interesse, pois independentemente de serem navios portugueses ou espanhóis a poderem comerciar as especiarias nas Molucas, seriam sempre navios subordinados ao mesmo monarca. No entanto, o tema voltou a despertar grande interesse, especialmente em Espanha e como veremos adiante, foi apontada uma explicação lógica para o mesmo assunto ter merecido atenção especial. Em setembro de 1591, Pedro Ambrosio Onderiz foi nomeado *Cosmógrafo-mayor del Consejo de Indias* e no diploma de nomeação foi-lhe atribuído o encargo de proceder à revisão da cartografia, assim como dos instrumentos usados no mar:

... la qual dicha merced os hago con condición que hayais de hazer y cumplir todo aquello a que estava obligado el dicho Juan López de Velasco por razón del dicho officio y demás dello, a enmendar y corregir las cartas de marear e Instrumento, reglas y usos tocantes a la navegación conforme a la orden que se os diere por los del dicho mi consejo, donde se tiene entendido que en las dichas cartas e ynstrumentos ay notables errores y que con la experiencia se van cada día descubriendo muchos Primores con que perfeccionarlos en beneficio universal de los navegantes y para

¹⁷ Ilídio do Amaral, “Do Esmeraldo de Situ Orbis de Duarte Pacheco Pereira, segundo Joaquim Barradas de Carvalho”. Lisboa, *Finisterra. Revista Portuguesa de Geografia*, Centro de Estudos Geográficos, 18 (36), 1983, pp. 396-397.

¹⁸ Cf. D. Goodman, *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid, 1990, pp. 81-82, *apud* Maria Isabel Vicente Maroto e Mariano Esteban Piñeiro, *Aspectos de la ciencia aplicada en la España del siglo de oro*, Valladolid, Junta de Castell y León, 2005, p. 393, nota 28.

que mejor lo podais hacer mando a todos los mis cosmógraphos destos Reynos que estan ocupados en mi servicio que os den los papeles y averiguaciones que vos les pidiéredes que fueren necesarios para la dicha enmienda...¹⁹

Da análise que fez das cartas, Onderiz concluiu que as mesmas continham inúmeros erros, nomeadamente falta de informação sobre diversos baixios perigosos, que se conheciam, mas não vinham representados na cartografia. Contudo, um dos erros que ele identificou estava relacionado com a eventual “falsificação” levada a cabo pelos Portugueses. Onderiz começou por fazer uma análise histórica do problema, remontando a origem do mesmo ao Tratado de Tordesilhas. Na sequência do mesmo, surgiu a dúvida de onde é que se encontrava o limite no Oriente. Segundo ele, para justificarem os seus direitos, os Portugueses teriam “encurtado” o caminho para o Oriente, representado nas cartas, de modo a que as Molucas caíssem no hemisfério português:

... entre Lisboa y el Cabo de Buena esperanza, haviendo como hay 40 grados angostaron la tierra y mar de las dichas cartas reduciéndolos a 35, hurtando allí 5 grados, y del meridiano del Cabo de Buena esperanza al de Chaul, havendo 66 grados, los reduxeron a 55, hurtando allí once grados y finalmente havendo del meridiano de Chaul al de las islas de Maluco 46 grados, algo más los deduxeron a 42 y hurtando allí más de quatro, de manera que todo lo contenido desde el meridiano de Lisboa al de las Malucas lo angostaron por cantidad de más de 20 grados...²⁰

Dissemos anteriormente que existia uma razão lógica para este crescente interesse pelo tema após o início da União Ibérica. É o próprio Onderiz que apresenta a justificação, referindo que o facto de existir um mesmo monarca para ambos os reinos, que continuavam independentes, facilitaria o processo de esclarecimento de quem detinha o direito ao comércio naquele arquipélago:

... y pues tan buena ocasión se ha ofrecido en estos tiempos de haver sido Dios servido de juntar estos dos reynos en tiempo de S. Mag. Dios le guarde, lo será también que en sus días quede assentado negocio tan importante poniéndose fuerza en él, de manera que se enmendasse de una vez, assi para que las cartas universales se hagan verdaderas como porque aunque el uno y el otro reyno son de una corona, al fin los reynos son diferentes y es justo que cada uno entienda lo que cae en su demarcación sin usurpar uno lo que es del otro...²¹

Onderiz morreu em janeiro de 1596, sem ter concluído o seu trabalho de reformar a cartografia. Para o cargo de Cosmógrafo Mayor foi nomeado Garcia de Céspedes,

¹⁹ Cf. María Isabel Vicente Maroto e Mariano Esteban Piñeiro, *Aspectos de la ciencia aplicada en la España del siglo de oro*, p. 125.

²⁰ *Apud ibidem*, p. 394.

²¹ *Apud ibidem*, p. 394.

o qual deu continuidade a esta tarefa do seu antecessor. O resultado dos trabalhos de Garcia de Céspedes foi incluído no seu *Regimiento de Navegacion*, publicado em Madrid em 1606. Esta obra encontra-se dividida em duas partes, sendo a segunda, intitulada “Hydrografia”, dedicada essencialmente à reforma da cartografia. Logo no início do texto é enunciada a intenção de reformar a cartografia, surgindo igualmente referência ao anterior trabalho de Onderiz:

Aviendo los años passados Pedro Ambrosio Onderiz Cosmografo mayor de su Magestad, en las Indias Occidentales, dado un memorial a V. Alteza, diciendo, que el padrón de la navegación de la carrera de las Indias, que está en la casa de la Contratación de Sevilla, tenia muchos defetos y faltas, y lo mismo todo el Mapa universal, por auerle prevaricado los Portugueses con sus pretensiones, y que por ser aora todo del Rey nuestro Señor, auria lugar de hazer la verdadera descripcion del dicho Mapa universal.²²

A visão cartográfica do Mundo, segundo Garcia de Céspedes, encontra-se patente no planisfério que ele incluiu na sua obra, representado na Figura 2.



Figura 2 - Planisfério incluído na obra *Regimiento de Navegacion*, de Andrés Garcia de Céspedes.

Ao longo do texto de Garcia de Céspedes, que complementa o mapa, está subjacente o estudo da localização das Molucas, assim como a localização do próprio meridiano do Tratado de Tordesilhas, existindo também uma disputa sobre o rio da Prata, que

²² Andrés Garcia de Céspedes, *Regimiento de Navegacion...*, Madrid, En casa de Iuan de la Cuesta: 1606, fl. 116.

tanto Portugueses como Espanhóis consideravam que se encontrava dentro dos respectivos hemisférios:

No se ha tenido poca dificultad en describir las costas del mar Oceano, por la poca noticia que de las mas dellas se tiene, y essa que avia, los Portugueses la han querido escurecer, cō intencion de q[ue] se incluían de[n]tro de la demarcació q[ue] a ellos les pertenece, las islas Molucas, y rio de la Plata, acortando en las descripciones de los Mapas todo el viaje que ay de la costa del Brasil hasta la isla de Gilolo i caminando por la parte Oriental.²³

Sem nos determos, obviamente, nos argumentos de Céspedes, os quais ocupam inúmeras páginas, mostrando as distâncias entre diversos locais, da rota até ao Extremo Oriente, vale a pena apresentar alguns elementos da sua argumentação.

Antes de fazer a referida análise dos caminhos, apresenta uma série de conceitos teóricos, que depois usa na fundamentação dos percursos apresentados. Nesses conceitos teóricos nota-se uma grande influência de ideias de Pedro Nunes, embora o nome do cosmógrafo português não apareça mencionado nesta parte dedicada à fundamentação teórica.

Para demonstrar quais as distâncias que na sua opinião seriam percorridas, navegando para Oriente, começa por seguir um autor que seria insuspeito para os Portugueses, D. João de Castro. O motivo que invoca, para a sua opção, é o facto de os castelhanos não navegarem para Oriente. Utilizou os dados da viagem de 1538, de D. João de Castro, personalidade que descreve com palavras elogiosas, realçando o facto de ter sido discípulo de Pedro Nunes. Transcreve grandes excertos de D. João e diz que ele se queixou do facto de que as distâncias indicadas na carta não coincidiam com as determinadas pelo piloto. Daqui deduz que a diferença de longitude entre Lisboa e o Cabo da Boa Esperança é de cerca de 44 graus, tendo os Portugueses encurtado essa diferença em cerca de nove graus, contribuindo desse modo para “puxar” as Molucas para o hemisfério português. E afirma ainda que não foi apenas D. João de Castro que se enganou, mas que tal também teria acontecido com o seu mestre, Pedro Nunes:

Don Iuá de Castro se engañò, por no entender la fabrica de la carta de nauegar, y no es marauilla, pues tampoco la entendio su maestro Pedro Nuñez, fegun que consta de su libro de nauegació. Al don Iuan de Castro le parecia, que porque la nao llegaua mas presto al Cabo, que no el Piloto con el punto en la Carta, que por esto el Cabo auia de estar mas llegado al Occide[n]te, siendo al contrario, como se ha demostrado.²⁴

Na realidade, a diferença de longitude entre Lisboa e a região do Cabo é de cerca de 29 graus, ou seja, tem um valor ainda inferior ao que era indicado pelos Portugueses.

²³ *Ibidem*, fls. 128-128vs.

²⁴ *Ibidem*, fl. 135vs.

Mas Cespedes, com base em informações de viagens anteriores, de roteiros, assim como dados de cosmógrafos e cartógrafos, calcula as distâncias até ao Extremo Oriente. E faz os cálculos tanto avançando para Oriente como pelo outro lado do mundo, chegando à conclusão de que inclusivamente Malaca está no hemisfério espanhol:

De donde se sigue, que Malaca cae dentro de la Demarcacion perteneciente al Reyno de Castilla, por 35 minutos: y por el consiguiente todas las islas que ay de alli a la parte Oriental, en que fe incluyen las Molucas, Filipinas, China, Nueva Guinea, con todas las islas adjacentes, y gran parte de la Zamatra.²⁵

A obra de Cespedes que temos vindo a seguir foi publicada em 1606. Ora nesse mesmo ano ocorreu, no Oriente, um evento que iria dar novo ímpeto à discussão sobre qual o hemisfério em que se encontravam as Molucas. No dia 1 de abril do referido ano, uma esquadra luso-castelhana recuperou a ilha de Ternate, que havia sido ocupada pelos Holandeses, colocando-se a questão de saber quem deveria ficar a governar a ilha, se um Português ou um Espanhol?

E é assi, com a recuperação da ilha de Ternate, já então bem guarnecida de holandeses, como adiante melhor veremos, que, novamente, se volta a discutir entre os governantes de Lisboa e os de Madrid, quem tinha direitos sobre aquela ilha das Molucas, pois os Castelhanos não se atreveram a deixar o comando da guarnição.²⁶

O processo vai arrastar-se por alguns anos, envolvendo o Conselho da Índia e o Conselho de Portugal, sendo este último que em 1609 envia uma consulta ao monarca, no sentido de se esclarecer quem deveria ficar a governar Ternate. No ano seguinte a questão continuava por resolver, sendo decidido procurar uma resposta “científica” para a mesma, sendo nomeada uma comissão, com um representante de cada reino, para procurar esclarecer o assunto:

Entretanto o rei manda reunir uma junta de matemáticos para que esta se pronuncie acerca da exacta situação das Molucas em relação ao meridiano de Tordesilhas. Dessa junta faziam parte pela coroa de Espanha o Dr. João Arias de Loyola, e, para representar o lado português, foi escolhido o célebre cosmógrafo-mor do reino João Baptista Lavanha.²⁷

Logo em seguida, Mendes da Luz explica que estes dois especialistas não chegaram a nenhuma conclusão, uma vez que, naquela época, não existiam técnicas, nem conhecimentos científicos, que permitissem esclarecer cabalmente a questão, embora cada um

²⁵ *Ibidem*, fl. 143.

²⁶ Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho da Índia*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1952, pp. 159-160.

²⁷ *Ibidem*, p. 165.

dos intervenientes tenha apresentado os seus melhores argumentos, a favor do respetivo ponto de vista:

Cientificamente porém – e como seria de esperar – a nenhuma conclusão se chegou sobre o ponto em litígio, pois que, enquanto Arias de Loyola se firmava na já bem ultrapassada ciência ptolomaica, adoptando assim um grau de menores dimensões (dezoito léguas e meia que lhe servia para encurtar a zona atribuída aos Portugueses pelo Tratado de Tordesilhas, o nosso João Baptista Lavanha declara logo de início «que no hazin caso de la autoridad de Ptolomeo, y que todo lo que havia asentado en su geographia era disparates isto depois de ter explicado, por escrito, quão difícil era então a avaliação da longitude, «porque ainda que ha alguns [processos] com os que a conhecem os especulativos – dizia – e outros com que tambem a podem saber os práticos, estes não navegam, nem peregrinam o mundo para averiguar as longitudes dos lugares» e conclui: «assim, querer ajustar a distância e determinar o sítio dos lugares sem o conhecimento das longitudes é um andar às cegas por barrancos e despenhadeiros e introduzir conjecturas numa ciência que só admite demonstrações».²⁸

O Archivo General de Indias disponibiliza, digitalizados, vários documentos sobre esta questão. Para o assunto que estamos a analisar, têm particular interesse: o resumo da reunião em que participaram Loiola e Lavanha, assim como os pareceres de cada um deles. Começando pelo resumo da reunião, foi este que esteve na base do texto anterior de Mendes da Luz. No final, o secretário da reunião explica que, uma vez que não foi possível encontrar uma solução consensual, cada um dos intervenientes deveria apresentar um parecer escrito, para ajudar na decisão do monarca:

...no havia para que platicar mas sobre la matéria y com esto lo dejaron y el secretario Juan Ruiz de contreras les dijo que para cumplir con lo que el Rey nuestro Señor havia mandado pues no se conformavam diese cada uno su parecer por escrito firmado de su nombre com toda resolucion y brevedad cumpliendo com sus conçiencias y com la confianza que su Magestd hazia dellos y ambos respondieron que assi lo harian.²⁹

Esta reunião, envolvendo ambos os especialistas, realizou-se a 11 de novembro de 1611. Uma vez que não chegaram a um consenso, três dias depois Lavanha enviou o seu parecer ao Duque de Lerma, o qual fez acompanhar de uma missiva, explicando essa circunstância:

²⁸ *Ibidem*, p. 165.

²⁹ *Consultas sobre Terrenate (Ternate, islas Molucas)*. Código de referencia: ES.41091.AGI/23//FILI-PINAS,1,N.135. Disponível em: <https://tinyurl.com/urwljsy>, acedido em 1 de março de 2020. pp. 108-109.

Mandome S. Mag. que me juntase com el D^{or} Arias de Loiola, para tratar de la situacion de las islas de Maluco, hizelo, i porque no nos conformamos, envio a V. A. este papel de mi voto, muy trabajado, i resuelto com la verdade, i pureza com que devo tratar las cosas del servicio de S. Mag., que mandará en ello lo que mas fuere servido. Dios guarde a V. A. i estado prospero por largos anos. De Madrid, 14 de Noviembre de 1611.³⁰

No entanto, o parecer de Lavanha também contém uma data, 8 de novembro, ou seja, a redação do mesmo é anterior, em três dias, à data da reunião com Loiola. Provavelmente, Lavanha preparou este texto para submeter ao monarca, a quem o mesmo é dirigido, uma vez que lhe tinha sido atribuída esta incumbência. Entretanto, três dias depois ocorreu a reunião e como na mesma ficou decidido que cada um deles apresentaria um parecer, Lavanha aproveitou o texto que tinha acabado de preparar.

A mesma coleção de documentos tem igualmente um parecer de Loiola, mas datado de 28 de setembro do mesmo ano de 1611, isto é, mais de um mês antes da reunião dele com Lavanha. Também este parecer vai acompanhado de uma carta, dirigida ao próprio rei, na qual Loiola dá a entender que com este parecer poderia ficar definitivamente resolvida a questão das Molucas, a favor de Castela. A proposta de Loiola vai no sentido de que o seu parecer fosse lido no dia seguinte, na junta que se iria reunir para analisar o assunto. As palavras com as quais inicia o seu parecer reforçam esta ideia de que era sua intenção procurar resolver, unilateralmente, o assunto, pois afirma que o seu texto deveria ser considerado como o parecer definitivo, em relação ao assunto que tinha sido pedido para ser discutido entre ele e Lavanha:

Ame parecido muy conveniente Al servicio de Su Mag. se advierta lo que sigue acerca del tenor, y forma que ade tener el parecer que Su Mag. Amandado demos Juan Bautista Lavaña Nombrado por la Corona de Portugal, y yo por la de Castilla sobre si las Molucas pertenecen Ala demarcacion de Castilla, o ala de Portugal.³¹

A sua argumentação, tanto no parecer como na carta que o acompanha, baseia-se na ideia que vinha sendo defendida em Espanha, que os Portugueses tinham falsificado os padrões das cartas de marear, com o objetivo de colocar as Molucas na sua área de influência. Termina o parecer, reconhecendo a enorme dificuldade em determinar com rigor o local por onde passaria a linha de delimitação, mas tal facto não o impede de concluir que as cartas tinham sido falsificadas:

No se puede negar sera cosa muy árdua, y difícil el señalar-se, de una vez los dichos limites, sino es presuponiendo muy grandes principios y estúdios que seayan hecho sobre ello – pero tan poco podra negar ninguno que el averlo hecho su Mag. si lo efectua, sera una de las cosas maiores y mas convenientes a sua grandeça de las que

³⁰ *Ibidem*, p. 112.

³¹ *Ibidem*, p. 100.

pueden quedar hechas del felicissimo tiempo de su Reinado – y no solo utilíssima al aumento de su Monarchia, Reinos, y Vassallos, pero a todas las Naciones, y como principe tan catholico, y poderoso dejara hecho este beneficio tan universal deshaciendo com el en mucha parte el fraude cometido en los padrones, y cartas de marear tan pernicioso a todos los que navegan el oceano oriental y occidental que son por la mayor parte sus vassallos.³²

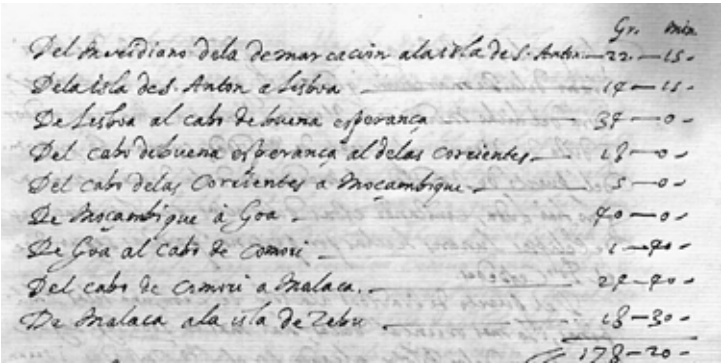
Contrariamente ao parecer de Loiola, o de Lavanha baseia-se em inúmeros dados numéricos. Na realidade, aquilo que ele vai fazer é rebater os cálculos que tinham sido apresentados por Garcia de Cespedes e que anteriormente referimos. Embora o texto de Lavanha seja nitidamente mais curto que o de Cespedes, os textos são semelhantes em termos de estrutura de abordagem à questão. Lavanha chega à conclusão de que as Molucas caem dentro do hemisfério português, baseando-se, essencialmente, em dados de pilotos e de cosmógrafos, corrigindo alguns valores que considera errados. Apresenta os valores calculados tanto navegando para Ocidente como para Oriente, procedimento idêntico ao seguido por Cespedes.

	Gr. Min.
<i>De la linea de la Demarcacion hasta la isla de San Anton,</i>	22. 20.
<i>De San Anton a Tenerife,</i>	8. 00.
<i>De Tenerife al Cabo de San Vicente,</i>	6. 20.
<i>Del Cabo de San Vicente a Toledo,</i>	4. 40.
<i>De Toledo al Cabo de Buena Esperança,</i>	39. 34.
<i>De Cabo de Buena Esperança a Mozambique,</i>	27. 56.
<i>De Mozambique al Cabo de Guardafu,</i>	19. 10.
<i>Del Cabo de Guardafu al Cabo de Rasfalgate,</i>	10. 10.
<i>Del Cabo de Rasfalgate al Cabo de Comori,</i>	15. 40.
	153. 50.
<i>Pues sumadas las longitudes de unas partes a otras, que ay del Meridiano de la Demarcacion hasta Comori, suman 153. grados y 50. minutos.</i>	
<i>Del Cabo de Comori a Gamispola,</i>	19. 00.
<i>De Gamispola a Malaca,</i>	8. 30.
	27. 30.

Figura 3 - Tabela com distâncias na obra de Garcia de Cespedes

Essa semelhança na metodologia de abordagem está patente nas tabelas que cada um dos cosmógrafos apresenta nos seus textos, conforme se pode verificar na Figura 3, para a obra de Cespedes, e na Figura 4, para Lavanha.

³² *Ibidem*, p. 104.



Del meridiano da demarcação alã ilha de S. Anton	22-15-
De la ilha de S. Anton a Lisboa	19-15-
De Lisboa al cabo de Buena esperança	35-0-
Del cabo de Buena esperança al delas Corrientes	18-0-
Del cabo delas Corrientes a Moçambique	5-0-
De Moçambique a Goa	40-0-
De Goa al cabo de Comori	1-40-
Del cabo de Comori a Malaca	22-40-
De Malaca ala ilha de Zebu	18-30-
	178-20-

Figura 4 - Tabela com distâncias no parecer de Lavanha

As tabelas apresentadas referem-se à contagem das distâncias, em graus, desde a linha de demarcação, avançando para Oriente. No caso de Cespedes, somando os 153° 50' até ao Cabo Comori, com os 27° 30', desde este Cabo até Malaca, dá 181° 20', desde a linha de demarcação até Malaca. Ou seja, para o cosmógrafo espanhol, esta cidade já se encontra no seu hemisfério.

Quanto a Lavanha, podemos verificar que considera apenas 178° 20' até à ilha de Zebu (Cebu), nas Filipinas. Pelo valor apresentado, 178° 20', esta ilha fica no hemisfério português, e uma vez que considera que a mesma fica a Oriente das Molucas, estas ilhas ainda estarão mais para dentro desse hemisfério:

La isla de Zebu queda en el meridiano de la costa occidental de la isla de Gilolo i de Malaca à Zebu hai 18 grados i medio, luego de Malaca a Gilolo hai los dichos 18 grados i medio i portanto del meridiano de la demarcación a la dicha isla de Gilolo los 178 grados 20 minutos que hai del mismo meridiano à Zebu, que para 180 grados comprendidos en el Hemispherio Oriental de la Corona de Portugal, faltan 1 grado 40 minutos i portanto otros tantos queda dentro del dicho Hemisferio la isla de Gilolo. Mas las islas de Maluco estan al Poniente de la costa occidental de Gilolo casi dos grados, luego las islas de Maluco quedan mas de 3 grados dentro de la demarcación de Portugal.³³

Embora as contas de Lavanha estejam muito mais próximas do valor real, do que as de Cespedes, Lavanha comete um erro na localização relativa de alguns espaços na região das Molucas, que podemos confirmar observando a Figura 5. Lavanha considera que Gilolo³⁴ e Cebu³⁵ estão no mesmo meridiano e pela referida figura verifica-se que as

³³ *Ibidem*, p. 129.

³⁴ Gilolo é uma ilha que se encontra no canto inferior direito da figura, cuja extremidade Oeste se encontra praticamente na mesma longitude que as Molucas (assinaladas com a estrela na parte inferior da imagem). Nos nossos dias é conhecida como Halmaera.

³⁵ A ilha de Cebu encontra-se no canto superior esquerdo da figura, portanto, nitidamente a Oeste de Gilolo.

ditas ilhas não se encontram no mesmo meridiano. Na realidade, a diferença de longitude entre as duas ilhas, considerando os extremos mais próximos entre ambas, é de cerca de três graus. Ou seja, se as contas de Lavanha estivessem certas até Cebu, $178^{\circ} 20'$, e se ele conhecesse com rigor a posição relativa das ilhas naquela região, as Molucas estariam no hemisfério espanhol, pois somando três graus, as mesmas estariam a 181° da linha de demarcação.

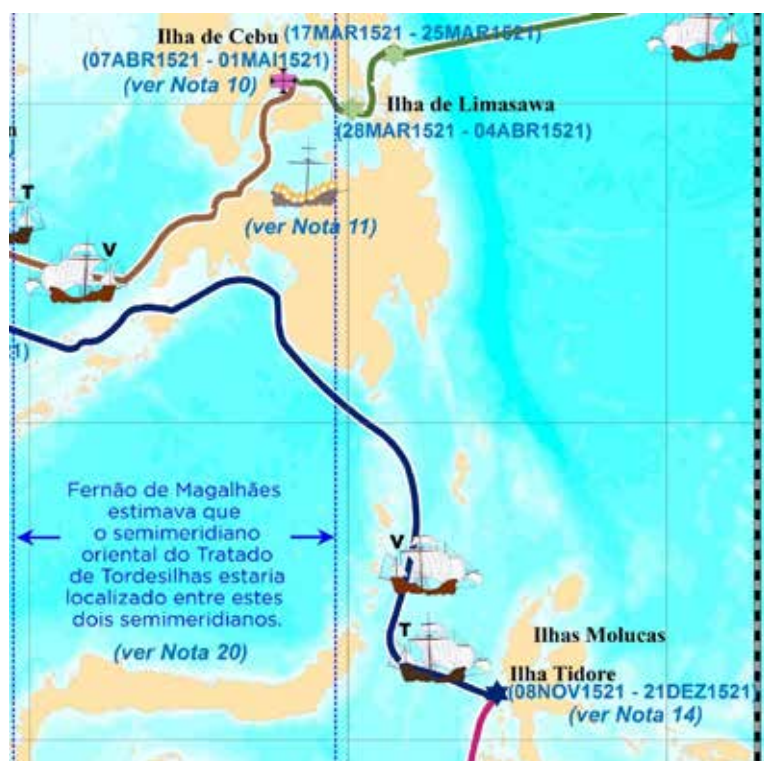


Figura 5 - Detalhe da região das Molucas e Filipinas

Como explicar o “erro” de Lavanha, na indicação do posicionamento relativo entre Cebu e Gilolo? Tal resulta certamente da inexistência de meios técnicos e processos científicos para definir de uma forma mais rigorosa as posições dos diferentes espaços. Essa falta de rigor pode ser confirmada nalguma cartografia da época, como por exemplo o mapa “Maris Pacifici”, de Abraham Ortelius, impresso em 1589. Na Figura 6 encontra-se um detalhe desse mapa, onde se pode ver que Gilolo aparece praticamente no mesmo meridiano que parte da ilha de Cebu (Cubo). Este mapa apresenta outras situações pouco rigorosas, como Ternate junto a Mindanau e Tidore junto às Celebes, quando na realidade estas duas ilhas se encontram a uma distância muito curta de Gilolo. Mas esta falta de rigor só reforça a nossa tese de que o “erro” de Lavanha é perfeitamente aceitável, face aos conhecimentos geográficos disponíveis na sua época.

tal se deveria a erros das tabelas de efemérides que utilizou. Dois dos relatos da viagem, de Pigafetta e de Albo, contêm diversos valores de longitude para a região das Molucas. Os valores do primeiro daqueles autores colocam as ilhas bem dentro do hemisfério espanhol, enquanto o segundo fornece valores que as colocam no lado português. Estes valores devem ter resultado essencialmente da estima feita ao longo da viagem, não resultando de observações astronómicas.

Após a viagem reuniu-se um conjunto de peritos portugueses e espanhóis, na chamada Junta de Badajoz-Elvas, para tentarem esclarecer o assunto, sem sucesso. A questão ficou resolvida em 1529, com a assinatura do Tratado de Saragoça, através do qual Carlos V aceitou que ficava para os Portugueses o direito a comerciar com aquelas ilhas, mediante o pagamento de uma determinada quantia em dinheiro. No entanto, o assunto “renasceu” passado algum tempo, aparentemente após a ascensão ao trono de Filipe II, filho de Carlos V. Em Espanha, a ideia de que a cartografia portuguesa tinha sido propositadamente falsificada, com o propósito de colocar as ilhas no lado português, foi defendida por diversos estudiosos das questões náuticas e cartográficas.

Entretanto, em 1606, na sequência da recuperação de Ternate, que estava ocupada por Holandeses, colocou-se a questão de saber quem deveria ficar a governar a ilha: se Portugueses ou Espanhóis, isto apesar de o monarca ser o mesmo em qualquer dos casos. A discussão sobre o assunto arrastou-se alguns anos, tendo sido pedido um parecer a Arias de Loiola, espanhol, e João Batista Lavanha, português. As opiniões destes dois peritos eram divergentes e não foi possível chegar a um consenso, tendo cada um apresentado um parecer, defendendo Loiola que as ilhas estavam no lado espanhol e Lavanha afirmando que estavam no hemisfério português.

Da análise levada a cabo pode concluir-se que a viagem de Magalhães implicava a existência de um processo rigoroso de determinar a longitude. Esta questão não tinha na época um relevo náutico muito grande, mas era fundamental para esclarecer uma questão diplomática. Os métodos disponíveis na época não permitiam encontrar uma resposta conclusiva para este problema. Pelo facto de não ter sido possível esclarecer, inequivocamente, a questão, a mesma voltou a colocar-se décadas depois e mais uma vez se verificou que não existiam soluções para resolver o problema. A solução para o conhecimento rigoroso da longitude, em terra, apenas foi possível a partir da segunda metade do século XVII, recorrendo à observação dos satélites de Júpiter. Quanto à longitude no mar, foi necessário esperar ainda cerca de um século, até que na segunda metade de Setecentos, passou a ser possível usar as distâncias lunares, ou o cronómetro, para determinar a longitude a bordo. Mas isso é outra história!

Bibliografia citada

ALBO, Francisco, *Derrotero del viage de Fernando de Magallanes en demanda del Estrecho. Desde el parage del Cabo de San Agustín*. Códice de Refa.- ES.41091.AGI/29//PATRONATO,34,R.5, disponível em: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/122214>, acedido em 22 de fevereiro de 2019.

AMARAL, Ilídio do, “Do Esmeraldo de Situ Orbis de Duarte Pacheco Pereira, segundo Joaquim Barradas de Carvalho”. Lisboa, *Finisterra. Revista Portuguesa de Geografia*, Centro de Estudos Geográficos, 18 (36), 1983, pp. 396-397.

BARROS, João de, *Ásia. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Década Terceira, Parte Primeira, Lisboa, Na Régia Oficina Tipográfica, 1777.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *História do descobrimento da Índia*, livro VI, capítulo VII, tomo III.

CASTILLO DURÁN, Fernando del, “Juan López de Velasco, la Descripción universal y otros oficios sutiles”, *Nuevas de Indias. Anuario del CEAC*, III (2018), p. 3 DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/nueind.40>.

Consultas sobre Terrenate (Ternate, islas Molucas). Código de referencia: ES.41091.AGI/23//FILIPINAS,1,N.135. Transcrição do texto disponível em: <https://tinyurl.com/urwljsy5l>, acedido em 1 de março de 2020.

DARRAS-WORMS, Anne-Lise [traduction du latin], «La lettres de Maximilianus Transylvanus», in *Le Voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages*. 2.º ed., Edition de Xavier de Castro en collaboration avec Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz, Paris, Éditions Chandeigne – Librairie Portugaise, 2007.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Disertación sobre la historia de la náutica y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles*, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1846, pp. 197-198.

GARCIA DE CÉSPEDES, Andrés, *Regimiento de Navegacion...*, Madrid, En casa de Iuan de la Cuesta: 1606.

LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. “Las longitudes geográficas de la Membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación”, in A. Teixeira da [org.], *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina...*, pp. 135-178.

LUZ, Francisco Paulo Mendes da, *O Conselho da Índia*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1952.

Memorial que hizo Magallanes al Rey queriendo demostrar que las Islas de la Especiería se encontraban dentro de la zona perteneciente a Castilla entre las líneas [meridianos] que delimitaban la partición establecida en el Tratado de Tordesillas. Cód. de Refa.- ES.41091.AGI/29.3.8//PATRONATO,34,R.13 (fragmento)

MOTA, A. Teixeira da “A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha”, Mota, in A. Teixeira da [org.], *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina...*, pp. 315-341.

PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Ed. por Joaquim Barradas de Carvalho. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991.

PIGAFETTA, Antonio, Primo viaggio intorno al globo terracqueo. Edição anotada por Carlo Amoretti, Milão, Nella Stamperia di Guiseppe Galeazzi, 1800, p. 161.

VICENTE MAROTO, Maria Isabel e ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano, *Aspectos de la ciencia aplicada en la España del siglo de oro*, Valladolid, Junta de Castill y León, 2005.

O CONDICIONALISMO FÍSICO DO PACÍFICO, A VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES E O FUTURO GALEÃO DE MANILA

José Manuel Malhão Pereira¹

Resumo

A viagem de Fernão de Magalhães tinha, como principais objetivos, o esclarecimento das dúvidas relacionadas com os limites orientais da linha de Tordesilhas, e a descoberta de uma carreira da Índia por Oeste, complementando assim o plano de Cristóvão Colombo. A morte de Fernão de Magalhães, originou até certo ponto um vazio, ou pelo menos, uma acentuada quebra de poder na Armada, já fatigada com tão longas e penosas tiradas.

Depois de todas as vicissitudes que se seguiram aos contactos com as populações locais e com as autoridades portuguesas, houve uma tentativa de regresso pelo Pacífico Norte da nau *Trinidad*, que não se concretizou, por dificuldades meteorológicas.

O desconhecimento do condicionalismo físico do Pacífico Norte impossibilitou assim, o regresso dos navios aos portos da costa ocidental da América do Norte já ocupada pelos Espanhóis.

Estas dificuldades, originaram ainda o regresso a Sevilha, por Oeste, de Sebastian D'Elcano e da sua reduzida tripulação, obrigando-os a completar uma involuntária circumnavegação do globo terrestre, navegando ilegalmente em águas portuguesas, contrariando assim as Instruções de Carlos I.

Atendendo ao exposto acima, será apresentado com algum detalhe o condicionalismo físico do Pacífico, de modo a que se interprete com mais rigor todas as dificuldades de carácter náutico encontrados nesta primeira tentativa de estabelecer, o mais tarde designado *Galeão de Manila*.

Palavras-chave: Navegação; Cartografia; Oceano Pacífico; Descobrimentos.

Abstract

The main objectives of the voyage of Fernão de Magalhães, were to clarify doubts related to the eastern limits of the Tordesillas line, and to discover the Pacific India Run, thus complementing Christopher Columbus's plan. The death of Fernão de Magalhães, caused to some extent a void, or at least, a sharp loss of power in the Armada, already fatigued with such long and painful tirades.

¹ Académico Emérito. Academia de Marinha. madrugadaiv@gmail.com

After all the vicissitudes that followed the contacts with the local populations and with the Portuguese authorities, there was an attempt, of the *Trinidad*, to return through the North Pacific, which did not materialize, due to meteorological difficulties.

The lack of knowledge of the physical condition of the North Pacific made it impossible, therefore, for ships to return to the ports on the western coast of North America, already occupied by the Spanish.

These difficulties also led to Sebastian D'Elcano and his reduced crew returning to Seville from the West, forcing them to complete an involuntary circumnavigation of the terrestrial globe, sailing illegally in Portuguese waters, contrary to the instructions of Carlos I.

In view of the above, the physical condition of the Pacific will be presented in some detail, so that all the nautical difficulties encountered in this first attempt to establish the later *Galleon of Manila* will be more accurately interpreted.

Keywords: Navigation; Cartography; Pacific Ocean; Discoveries.

Introdução

Vasco Nuñez de Balboa, o explorador e fidalgo espanhol de origem galega que com Fernández de Enciso fundaram em 1510, *Santa Maria de la Antigua del Darien*, o primeiro estabelecimento europeu criado nas Américas, marchou em 13 de Setembro de 1513, das terras do cacique *careta*, onde mais tarde seria fundada a cidade de Acla, à testa de 190 espanhóis e cerca de 800 indígenas.

Dirigiu a marcha numa direção indicado pelos habitantes locais, e atravessando o istmo do Panamá, avistou um mar do lado Sul do istmo. É esta a conhecida origem do primeiro nome dado ao mais tarde designado Oceano Pacífico².

Transcrevo, de um dos discursos pronunciados em 1913 na Sociedade Mexicana de Geografia e Estatística, durante as comemorações do quarto centenário do feito de Balboa, o seguinte passo, pedindo desde já as minhas desculpas aos nossos convidados, falantes da língua de Cervantes, pela minha arrevesada pronúncia:

Entre los acontecimientos geográficos de mayor importancia que han ocurrido en todos los tiempos, dos hay que sobresalen, sin duda alguna, de los demás: el descubrimiento hecho por Colón, que produjo un nuevo mundo, y el descubrimiento de Vasco Núñez de Balboa, que no es hipérbole asegurar, (que) dotó a la tierra de un nuevo mar, el mayor de los mares conocidos³.

² Ver Max Justo Guedes, “Oceano Pacífico”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, dir., Luís de Albuquerque, coord. Francisco Contente Domingues, 2 vols., Lisboa, Caminho, vol. 2, p. 854.

³ Ver *El Descubrimiento del Océano Pacífico y la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. Reseña. Discursos y Documentos Relacionados con la Solemne Sesión Verificada en Honor de Vasco Nunez de Balboa el 25 de Septiembre de 1913*, MÉXICO, Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento, 1913, p. 3.

Veja-se na imagem (Anexo I) um excerto da carta de 1519, do cartógrafo português Jorge Reinel, que Fernão de Magalhães terá mostrado a Carlos I, aquando da preparação da sua viagem. Nesta carta se poderá ver (assinalado a azul), na zona equatorial e ocidental, um grupo de ilhas designadas pelo autor na legenda como as ilhas do *Maluquo*.

Na zona do istmo do Panamá, está nitidamente dada a informação, que o mar a sul desse istmo foi o *mar visto pelos castelhanos*, clara referência à expedição de Balboa.

Na fig. 1, vejam-se os excertos das zonas assinaladas na imagem anterior, onde se nota com clareza, dado o rigor da cópia manuscrita executada no século XIX por Otto Progel e que se encontra na *Bibliothèque Nationale de France*, a toponímia e as indicações escritas do autor e ainda o estabelecimento de Darien⁴.

Note-se ainda, que nesta carta de Pedro Reinel, executada pouco antes do início da viagem de Fernão de Magalhães, há uma nítida ausência de informação entre as ilhas de Maluco, a ocidente e as américas a oriente.

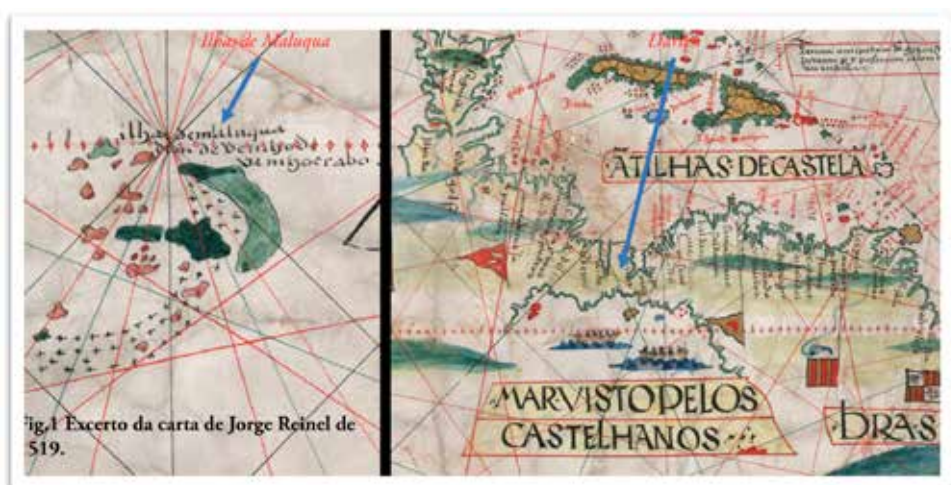


Fig. 1. Excerto da carta de Jorge Reinel de 1519

Vejamos agora a carta de Diogo Ribeiro de 1529 (Anexo II), elaborada 7 anos depois do regresso de Sebastián d'El Cano⁵. Na área correspondente ao Pacífico, previamente visitado pela frota de Magalhães, apenas se nota mais alguma informação na zona correspondente ao grupo de ilhas nas imediações das Molucas e para leste deste grupo e ainda na área das Antilhas, que terá sido navegada e intensamente explorada, neste intervalo de 8 anos.

⁴ Cf., Bibliothèque Nationale de France, *Carte du monde (Fac-similé manuscrit) Progel, Otto (1815-1887)*. Copiste. Ver também, Henry Harisse *L'œuvre géographique des Reinel et la découverte des Moluques: Mémoire lu à l'Académie des Inscriptions*, Paris, Ernest Leroux, 1891.

⁵ Cf. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53023022k.r=Diogo%20Ribeiro?rk=21459;2>.

No entanto, o conhecimento deste imenso mar, tardou em ampliar-se, e na cartografia que se seguiu à grande viagem, é escassa a informação. Na realidade, essencialmente devido a dificuldades relacionadas com o condicionalismo físico desse mesmo mar, que em princípio poderia ser muito semelhante ao do Atlântico Norte, mas que na realidade tinha a sua especificidade, o regresso dos mares da China para as costas ocidentais da América tornava-se difícil, e só se concretizou mais tarde. Sobre este assunto, já tive oportunidade de elaborar um estudo, que foi apresentado há cerca de 17 anos na nossa Academia⁶.

O objetivo do presente trabalho, é contribuir para uma melhor e mais clara compreensão das derrotas dos veleiros, que, não deveremos esquecer, foram os veículos para a expansão marítima de alto-mar, que se iniciou talvez ainda em meados e fins do século XIV, quando as nações ibéricas iniciaram a colonização das Canárias.

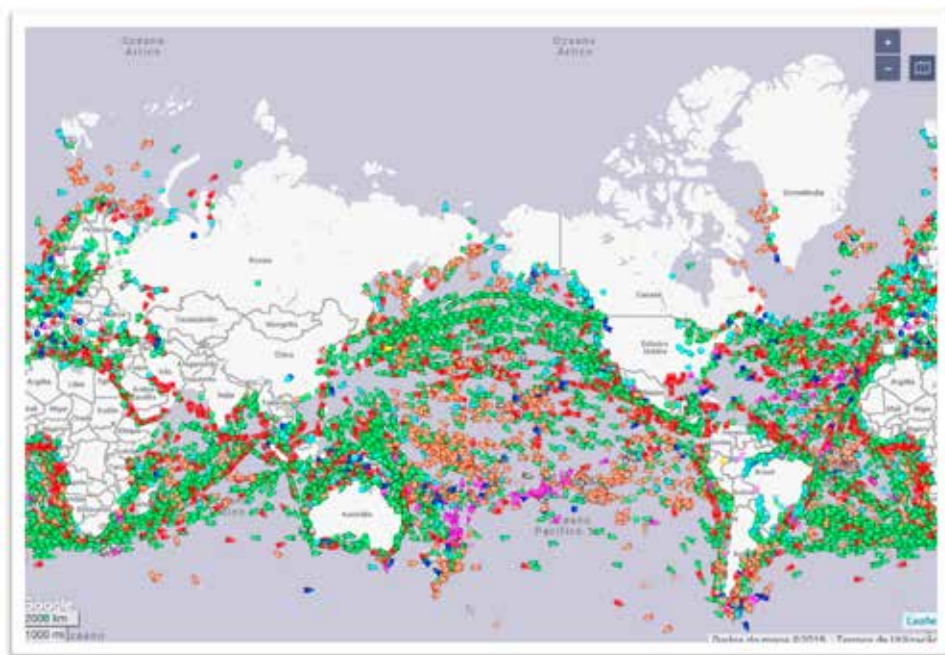


Fig. 2. Tráfego marítimo no dia 7 de Novembro.

Tenciono então fazer um breve resumo da evolução da navegação de alto-mar, que, até à viagem de Magalhães e D'Elcano, consistiu na conquista do Atlântico, seguida da do Índico e do Pacífico Noroeste. Esta autêntica epopeia, é então completada, em fins

⁶ Ver José Manuel Malhão Pereira, “Da viagem de Fernão de Magalhães ao Estabelecimento da Rota da Especiaria de Espanha - Factores Náuticos e Meteorológicos”, in *VII Simpósio de história Marítima, Fernão de Magalhães, a sua Viagem no Pacífico, Antecedentes e Consequentes*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 343-362.

do século XVI, pela definitiva viagem de Magalhães, que é o elo que faltava para que todos os povos da terra ficassem definitivamente ligados por uma eficiente e económica (se comparada com a via terrestre), via de comunicação.

É preciso notar, o que por vezes se esquece, que a razão principal da expansão marítima de qualquer povo é económica, e que afinal o que todos pretendemos é trocar (ou vender) produtos de maneira eficiente e barata, do modo com que muito eloquentemente a seguinte imagem, muito atual, demonstra.

Cada símbolo representado nesta imagem, corresponde a um navio no mar no dia 9 deste mês às 23 horas. Sabendo que o transporte marítimo representa cerca de 90% do transporte mundial de produtos, imagine-se o que têm os habitantes deste planeta a agradecer aos povos ibéricos, que lhes abriram estas vias.

Há outro valor importante, que possivelmente requer confirmação e que consiste em que o custo do frete, onera o produto em apenas 1% do seu valor.

Nestas condições, dada a importância do conhecimento dos mares e das necessárias técnicas de construção naval e navegação para neles se navegar com segurança, a viagem de Fernão de Magalhães foi crucial para o fecho definitivo da ligação entre todos os mares da terra.

Por isso, também gostava de *parabenizar* (se tal me é permitido, sendo eu apenas um simples marinheiro) a Academia de Marinha e a Comissão Científica deste Simpósio, pelo título dado ao mesmo. É um título feliz e adequado, na minha opinião, muito longe, por exemplo, do que a seguir transcrevo: *A viagem de Fernão de Magalhães e a prova de que a terra é redonda!*

Será adequado agora, fazer um resumo da evolução do conhecimento do Atlântico, do Índico e do Pacífico Noroeste, iniciado, como se disse acima, com a colonização das Canárias.

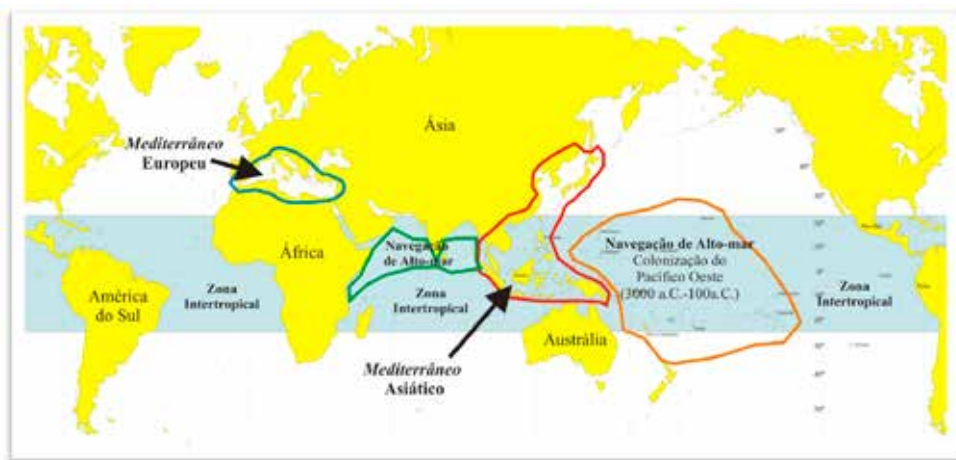


Fig. 3. Zonas das navegações antes da expansão Ibérica.

Mas antes disso, vejamos as áreas do globo onde se navegava com intensidade⁷. Observando a imagem, poder-se-á ver que no Mediterrâneo Europeu e no também designado Mediterrâneo Asiático (Pacífico Noroeste), as distâncias são curtas, como se depreende das características físicas das áreas em causa. As técnicas náuticas são simples e não requerem grande sofisticação.

No Índico Norte e costa oriental africana, os árabes desenvolveram um sofisticado conjunto de regras, que incluíam a astronomia, mas as suas navegações eram essencialmente ao longo e perto da costa africana e ao longo do paralelo em latitudes baixas no Índico Norte e ao sabor das monções.

Na carreira do Mediterrâneo para o Norte da Europa, não representada na imagem, as navegações eram difíceis, devido às condições meteorológicas frequentemente adversas e ao facto de que o vento favorável para se navegar do estreito de Gibraltar para norte é o sudoeste. Este vento é frequente no Inverno, mas no Golfo da Biscaia, provoca elevada ondulação, que se reflete nas costas francesa e espanhola e tornam as condições de navegação muito adversas.

E imaginem a sorte (salvo seja) dos marinheiros do Mediterrâneo, que quando, com muita alegria, saem do estreito com um levante que lhes é favorável, chegam à costa portuguesa e apanham pela proa a nortada, que todos nós conhecemos muito bem.

Entre muitos outros fatores, a razão das qualidades marinheiras dos povos do Mediterrâneo e da Península ibérica, são mesmo o terem que vencer, homens e navios, estas dificuldades.

Na Polinésia, as navegações tinham também um caráter relativamente simplificado, dado que navegavam entre milhares de ilhas bastante próximas, o que não impediu que necessitassem de desenvolver interessantes métodos de navegação, onde a astronomia e a geografia física estavam contidas

Foi assim na Europa, que por motivações de tempo e lugar que não vou desenvolver, que nasceu a navegação de alto-mar, que terá sido iniciada, como acima disse, durante as viagens, ainda no século XIV, de e para as Canárias, de Espanhóis e Portugueses, seguindo-se a colonização da Madeira, a descoberta, ou redescoberta dos Açores em 1427 por Diogo de Teive e sua posterior colonização.

⁷ Sobre o condicionalismo físico dos oceanos e a navegação de alto-mar, ver por exemplo, José Manuel Malhão Pereira, *Roteiros Portugueses, Séculos XVI a XVIII. Sua Gênese e Influência no Estudo da Hidrografia, da Meteorologia e do Magnetismo Terrestre*, Lisboa, Universidade de Lisboa, Faculdade de Ciências, 2017, pp. 205-228 (parte inicial do Cap. IV). Ver também, do mesmo autor, *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-mar*, vol. I, (Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2012), dado que um dos três temas da coletânea de trabalhos apresentados são as Rotas Marítimas e o condicionalismo físico de todos os oceanos navegados. Também será útil, a consulta, e do mesmo autor, de um estudo sobre as condições físicas dos Oceanos Atlântico e Índico Ocidental e evolução da navegação nesses mesmos oceanos, in *A Viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*, coord. José Manuel Garcia, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, pp. 11-52.

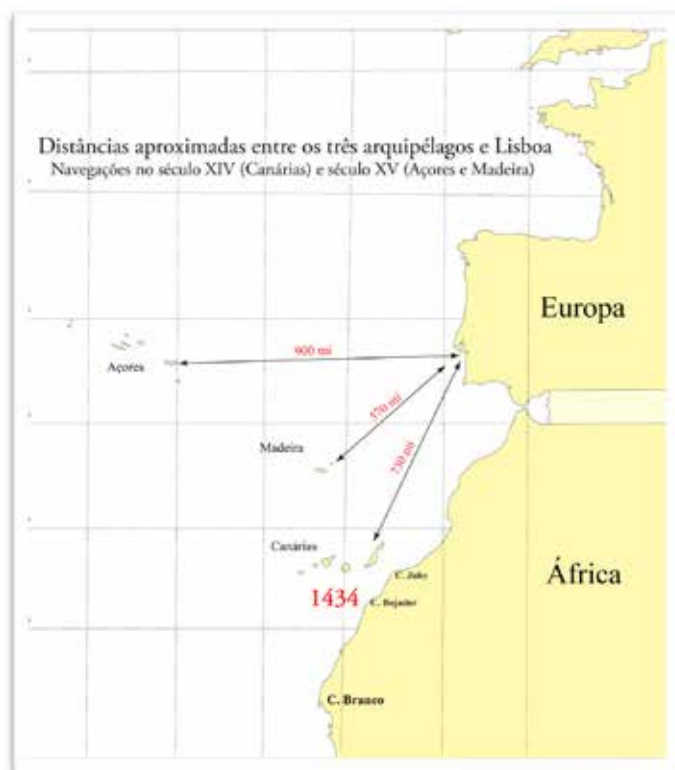


Fig. 4. Distâncias aproximadas do continente às ilhas do Atlântico.

A ida para a Madeira (fig. 4), a pouco mais de 500 milhas de distância, é fácil, dada a habitual nortada durante o verão. Para as Canárias, agora a maior distância, também é fácil. Contudo o regresso poderá fazer-se com sudoeste, no Inverno, mas no Verão há a nortada, com a qual se tem de negociar. Por isso, mesmo antes de Gil Eanes dobrar o Cabo Bojador, as dificuldades do regresso foram um incentivo à utilização da caravela e da sua capacidade para melhor bolinar que um navio de pano redondo.

As viagens para sul do C. Bojador e a experiência sucessivamente adquirida com as viagens ao longo da costa de África durante a vida do Infante D. Henrique, originaram a técnica da volta pelo largo e que permitiu o regresso de qualquer navio de vela, mesmo de pano redondo, dos portos do Sul.

Portos do Sul, que sucessivamente foram sendo visitados cada vez mais a Sul, estando na imagem os visitados no reinado de D. Afonso V (Fig. 5).

Está provado, também, que o Infante D. Henrique se preocupava com uma eventual passagem para o oriente, no Oeste ou Noroeste do Atlântico. E a ocupação e colonização dos Açores, proporcionou à coroa portuguesa uma excelente base para veleiros dela partirem e a ela regressarem, como se poderá ver na imagem em Anexo III.

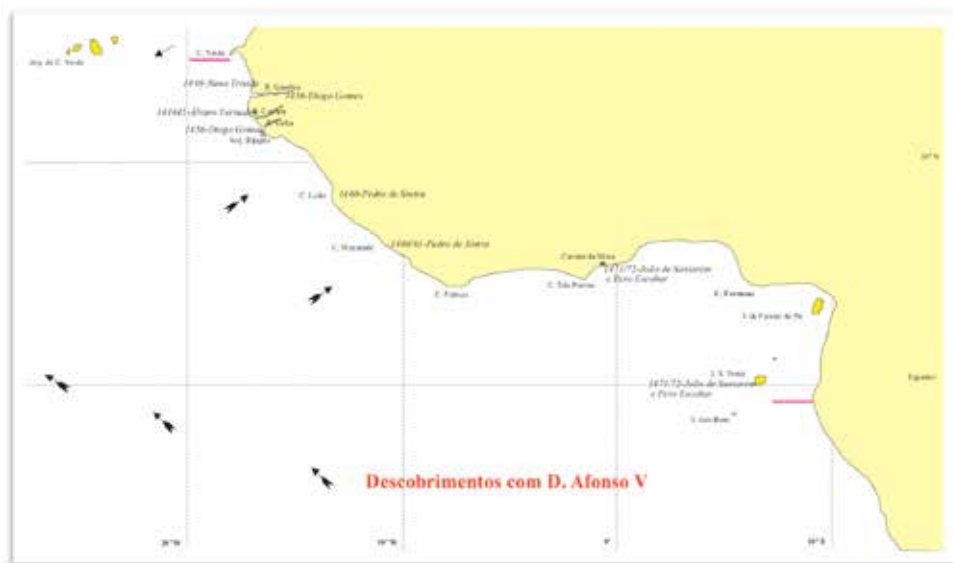


Fig. 5. Descobrimentos com D. Afonso V.

Vejam-se na imagem da esquerda, referente à época de Verão, mais favorável para viagens, as distâncias que separam os Açores da Terra Nova, da Groenlândia, do Canal da Mancha, e ainda de Lisboa. Note-se a circulação dos ventos em torno do centro da Alta dos Açores, no sentido dos ponteiros do relógio, que permitem imensas opções de viagens de ida e regresso.

E note-se que foi por este motivo que os Açores foram sendo cobiçados pelas grandes potências, sendo a base americana das Lages um eloquente exemplo, apesar da época dos navios de vela já ter passado há mais de um século.

Veja-se também, que mesmo quem não tenha prática de navegação em veleiros, percebe que as rotas lá indicadas são possíveis, praticamente com vento sempre a favor ou por vezes algo escassos, tanto à ida como no regresso. E também, que como por vezes são escassos, a caravela será o navio mais adequado.

Note-se também, que uma viagem para as Antilhas é perfeitamente possível, sendo o regresso, por norte do centro da alta, como fez Cristóvão Colombo.

Continuando com a conquista do Atlântico, vejam-se as viagens de Diogo Cão, já no último quartel do século XV, as suas dificuldades com o vento sueste persistente por cerca de 22º sul e finalmente a viagem de Bartolomeu Dias, que apesar do sueste que tinha parado Diogo Cão, dobrou o Cabo da Boa Esperança e atingiu águas do Índico.

Anexo IV.

Seguiu-se Colombo (Anexo V), que aproveitou a sua análise do regime de ventos do Atlântico, já experienciada na volta da Guiné e abarcou o Atlântico Norte em viagem larga, explorando a área deste mar e da área das Antilhas em mais três viagens.

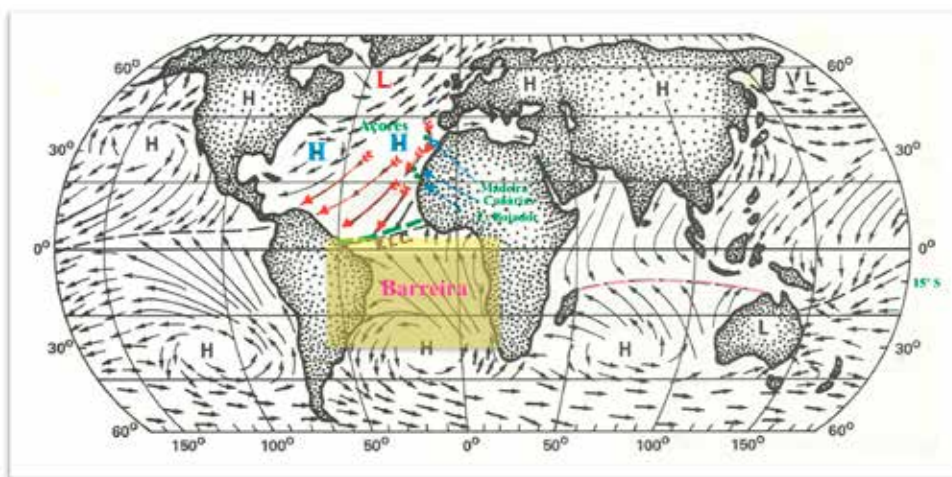


Fig. 6. A autêntica barreira do Atlântico Sul, o alíseo do sueste.

Daqui até à conquista do Atlântico Sul, decorreram cerca de 10 anos, durante os quais se deverá ter estudado o seu regime de ventos.

E verificou-se a existência do persistente vento sueste daquele hemisfério, que a imagem mostra claramente, que parece formar uma barreira (ver fig. 6) ao progresso dos navios.

Na outra imagem (fig. 7), mostra-se o procedimento adotado, tendo o Gama contornado esse vento, bolinando com amuras a BB, a partir do Equador, até o mesmo abrir, permitindo atingir o paralelo do Cabo. A reconstituição esquemática da viagem de 1497/99, apresenta-se a seguir. E Vasco da Gama, em 1497/98, atingiu o Índico com os resultados conhecidos⁸.

Passados poucos anos, os Europeus contactaram os povos do Índico, do sueste asiático e do Pacífico Noroeste.

Mas tendo os monarcas ibéricos reconhecido que nenhum dos estados que dirigiam poderia sozinho dominar o comércio mundial, foi o mesmo dividido ao meio, e surgiu o problema de saber onde era o meio.

Por isso Magalhães efetuou a sua fantástica viagem, talvez a mais importante viagem marítima da História, e se não tivesse perecido, tentaria estabelecer a ambiciosa carreira do Pacífico.

⁸ Sobre a viagem de Vasco da Gama, especialmente nos seus aspetos físicos e meteorológicos, ver *A Viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-199*, op. cit.

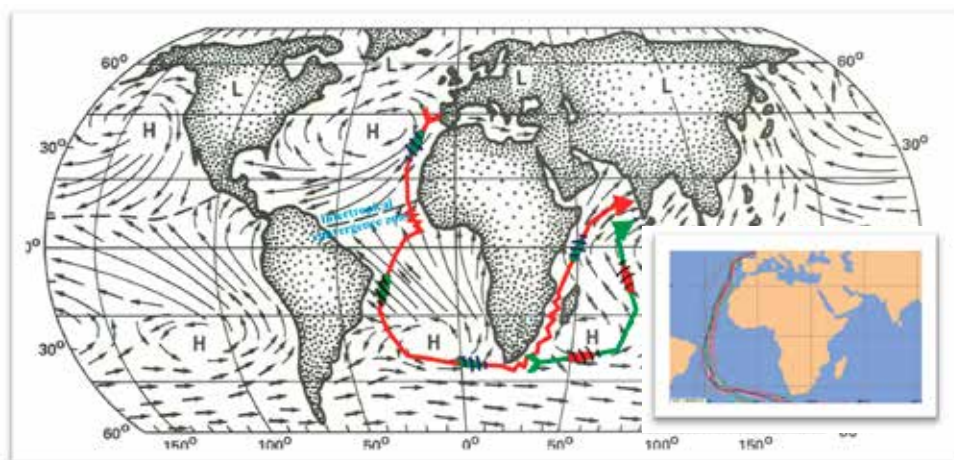


Fig. 7. A derrota das Antilhas (a azul), a viagem de ida de Vasco da Gama (a vermelho) e no canto superior direito, a derrota dos veleiros da regata à volta do mundo.

Neste caso, a *Vendée Globe* de 2004.

Mas para concretizar essa viagem, foram necessários, como acima vimos, muitos anos de experiência de navegação de alto-mar, muito desenvolvimento da construção naval, muito conhecimento geográfico e náutico, que foram adquiridos com as viagens para as ilhas Atlânticas, com o regresso da costa de África, com a ida e o regresso das Antilhas, com a conquista do Atlântico Sul, com o regresso do sul da costa brasileira, com a aprendizagem da navegação no Índico, sueste Asiático, Pacífico Noroeste. Note-se, nesta área, o conhecimento da especificidade geográfica e meteorológica da área das ilhas das especiarias, que Magalhães também experimentou durante a viagem de António de Abreu. Ver Anexo VI.

Fernão de Magalhães e muitos dos seus homens, estavam bem preparados para as dificuldades que lhes iriam surgir nesta inolvidável viagem, e conseguiram realizá-la depois de mais de cem anos de labuta no mar alto, algo que é indiscutivelmente da responsabilidade dos marinheiros ibéricos.

Quero apenas recordar a ligeireza com que por vezes se trata este tema. Dou como exemplo uma tese de um autor inglês, que tentou demonstrar que os portugueses e espanhóis tinham efetuado as suas viagens de descobrimento e expansão aos *ombros de gigantes*. E esses gigantes tinham sido os chineses das armadas do almirante eunuco Cheng Ho, que num ano, reparem, apenas no espaço de 365 dias, em 1421, navegaram para ocidente, dobraram o cabo da Boa Esperança, visitaram as Antilhas, atingiram o Pólo Norte, o Pólo sul e não me alongo mais em geografia.

Mas continuando, e tendo como objetivo comentar algumas ações de Fernão de Magalhães que são fruto da sua experiência e da necessidade de conhecer o condicionamento físico dos oceanos navegados, e tendo em atenção que estes assuntos foram

aprofundados em trabalho apresentado no Simpósio de 2001 da Academia de Marinha veja-se, na reconstituição esquemática da viagem, a necessidade que houve de ganhar barlavento ao sueste perto do equador, e que Magalhães executou, visto ter prévia experiência. Contudo, tal manobra foi muito contestada por alguns dos outros comandantes. Ver Anexo VII.

A travessia do estreito de Magalhães é das ações que mais admiro nesta viagem. Recomendando vivamente a leitura ou releitura do livro de Joshua Slocum (*Sozinho à Volta do Mundo*), que tão bem descreve as condições físicas daquele estreito. Imagino como foi possível uma frota de veleiros do século XVI, ter conseguido resistir aos terríveis ventos catabáticos que assolam os navios, e terem sido bem sucedidos na sua travessia⁹.

A travessia do Pacífico, e a razão desta designação dada por Fernão de Magalhães, poderão ser melhor compreendidas, se analisarmos o diagrama esquemático da derrota desenhado sobre um mapa estatístico da frequência, local de formação e derrota dos ciclones tropicais neste oceano (Anexo VIII). Como se poderá ver, Magalhães atravessou o oceano em zonas onde não há ciclones ou em época onde não se formam. Além disso os alíseos do sueste e do nordeste, favoráveis à viagem, sopram regularmente nos dois hemisférios, tendo contudo a ter em consideração a zona de calmas, que Magalhães tentou evitar.

As dificuldades do regresso da frota, concretizando assim a ambição de Magalhães, de estabelecer uma carreira do Pacífico, estão amplamente justificadas no trabalho já acima mencionado. No entanto, veja-se, numa carta de ventos médios para o mês de Julho, o procedimento adequado para regressar das Antilhas, à esquerda da imagem. Trata-se de ganhar norte, com vento favorável, e contornando a alta, regressar pelos 40º de latitude, demandando a Europa, passando pelos Açores.

O mesmo se faria no Pacífico Norte, se as características físicas do mar e da terra adjacente, fossem semelhantes às do Atlântico. Mas não o são na realidade. Veja-se (ainda no Anexo VIII, em baixo), que a grande massa Asiática, provoca no Índico Norte e Pacífico Noroeste o regime das monções. E em Julho, está-se no pino da monção sudoeste. Tal facto reflete-se na semelhança de situação que se verifica na imagem, relativamente ao regresso tanto das Antilhas como das Filipinas, que indicia Julho o mês favorável para o regresso.

Mas imaginemos agora, noutro mapa estatístico de ventos (Fig. 8), correspondente agora ao mês de Janeiro. O regresso é impossível. O vento é completamente contrário na área assinalada pela seta azul claro. Portanto, a ação de atingir os ventos de oeste, claramente visíveis no canto nordeste da imagem, não é viável.

Note-se também que perto da costa nordeste da Ásia há muitas ilhas de apreciável dimensão e que na mesma área da América do Norte, e no Atlântico, não há ilhas. Este facto torna mais regular a formação das depressões na América do Norte, que atravessam o Atlântico provocando ventos de oeste. A grande massa da Ásia e a existência de massas terrestres devido às ilhas, cria grande perturbação meteorológica.

⁹ Joshua Slocum, *Sozinho à Volta do Mundo*, Lisboa, Aster, s. d.

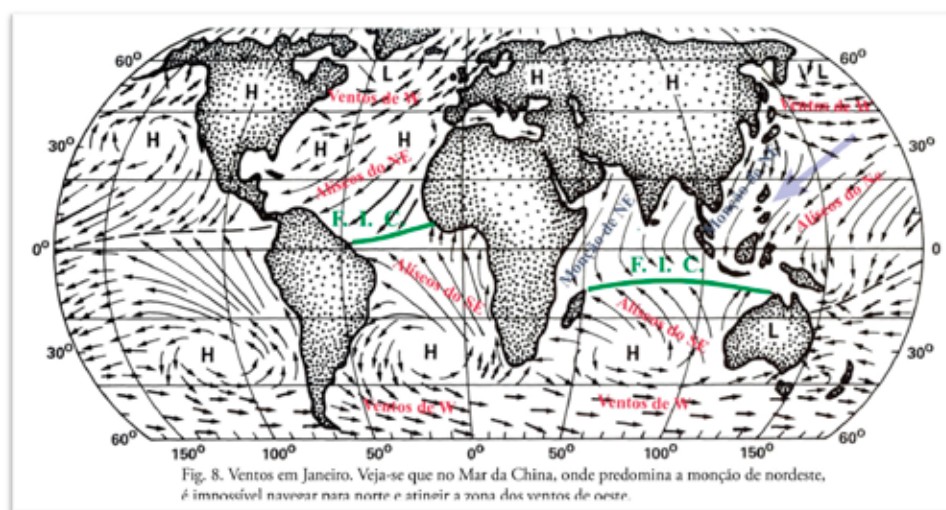


Fig. 8. Ventos em Janeiro. Veja-se que no Mar da China, onde predomina a monção de nordeste, é impossível navegar para norte e atingir a zona dos ventos de oeste.

Assim, a carreira das Índias do Pacífico, só se estabeleceu depois de largos anos de experimentação. Na imagem (Anexo IX), mostram-se esquematicamente algumas das experiências. Culminaram, essas experiências, com a viagem definitiva de Urdaneta, que em 1565 largou das Filipinas na época apropriada, conseguiu ganhar norte e atravessou com sucesso o Pacífico, chegando a *Navidad* a 8 de Outubro desse ano.

As viagens não mais cessaram, e o *Galeão de Manila* foi o elo final da ligação entre todos os mares do mundo. Poder-se-á dizer, embora haja muitas outras opiniões, que a globalização se iniciou em 1565.

Veja-se na imagem (Anexo X), os mares navegados antes da expansão Ibérica e na seguinte a mancha abrangida pelas explorações ibéricas até 1565.

Tiveram os Ingleses, Franceses e Holandeses, e outras nações marítimas, o caminho aberto para as suas explorações científicas no século XVIII e XIX, que, contudo, não deixaram também de ser efetuadas por portugueses e espanhóis na sua área de influência. Mas por vezes tal se esquece.

E a propósito deste esquecimento, extraio de um documento obtido na Gallica (*Bibliothèque Nationale de France*), que descreve as viagens francesas de exploração no Pacífico, no século XVIII, o seguinte lamento do autor, que traduzo do francês:

O desejo de restituir à nação francesa as descobertas que lhe pertencem, de que um vizinho, rival e ciumento, tenta apropriar-se, [está o autor, naturalmente, a referir-se aos ingleses], comprometeu-me a reunir num único documento todas as que os franceses fizeram no sueste da Nova Guiné, e particularmente para provar que a grande terra, que o *tenente Shonland* pensou ter descoberto em 1778, e à

qual impôs o nome de *Nova Geórgia*, não é uma nova terra, mas a costa sul do arquipélago de *Arsacides*, as famosas ilhas de Salomão de Mendaña, parte da qual foi encontrada após dois séculos, em 1768, por M. de Bougainville, e a outra, mais considerável, em 1769, por de Surville. Não foi possível olhar de relance para essa parte do globo sem detê-los na *Terra do Sul do Espírito Santo*, anteriormente descoberta por *Fernando Queirós*, que M. de Bougainville removeu do esquecimento em que a deixara a ignorância de sua verdadeira posição e que o capitão Cook gostaria de acrescentar às suas descobertas.

Talvez esta época comemorativa, seja a oportunidade que as duas nações ibéricas têm de relembrar aos Europeus e às outras nações do mundo, quanto nos devem¹⁰.

¹⁰ Ver M. ..., *Découvertes des François en 1768 & 1769 dans le Sud-Est de la Nouvelle Guinée, et Reconnoissances postérieurs des mêmes Terres par des Navigateurs Anglois qui leur ont imposé de nouveaux noms; Précédées de L'abrégé historique des Navigations & des Découvertes des Espagnols dans les mêmes Parages*, Paris, Imprimerie Royale, 1790, p. V. O texto em Francês é o seguinte: "Le désir de restituer à la Nation François des Découvertes qui lui appartiennent, & qu'un voiiin, rival & jaloux, tente de s' approprier, a engagé à rassembler dans un même tableau, toutes celles que les François ont faites dans le Sud-Est de la *Nouvelle Guinée*, & à prouver particulièrement que la grande Terre, que le Lieutenant *Shortland* a cru découvrir en 1788, & à laquelle il a imposé le nom de *New-Georgia* (Nouvelle Georgie), n'eft point une Terre nouvelle, mais la Côte Méridionale de l'Archipel des *Arsacides*, les fameuses îles de *Salomon de Mendaña*, dont une partie fut retrouvée, apres deux siècles, em 1768, par M. de Bougainville, & l'autre, plus considerable, en 1769, par de Surville. Il n' étoit pas possible de jeter les yeux sur cette portion du Globe sans les arrêter sur la *Terre australe du Saint- Esprit*, découverte anciennement par *Fernan Quiros*, que M. de Bougainville a retirée de l'oubli où l'avoit laissée l'ignorance de sa vraie position, & que le Capitaine Cook auroit voulu ajouter à fes Découvertes."

Bibliografia citada

CARREÑO, Alberto M., “Reseña escrita”, in *El Descubrimiento del Océano Pacífico y la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. Reseña. Discursos y Documentos Relacionados con la Solemne Sesión Verificada en Honor de Vasco Nunez de Balboa el 25 de Septiembre de 1913*, MÉXICO, Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento, 1913.

“Découvertes des François em 1768 & 1769, Dans le Sud-Est de la Nouvelle Guinée”, Paris, Bibliothèque Nationale de France, GM 1758 m, p. V.

GUEDES, Max Justo, “Oceano Pacífico”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, dir., Luís de Albuquerque, coord. Francisco Contento Domingues, 2 vols., Lisboa, Caminho.

GARCIA, José Manuel, coord., *A Viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.

HARISSE, Henry, *L'oeuvre géographique des Reinel et la découverte des Moluques: Mémoire lu à l'Académie des Inscriptions*, Paris, Ernest Leroux, 1891.

PEREIRA, José Manuel Malhão, “Da viagem de Fernão de Magalhães ao Estabelecimento da Rota da Especiaria de Espanha - Factores Náuticos e Meteorológicos”, in *VII Simpósio de história Marítima, Fernão de Magalhães, a sua Viagem no Pacífico, Antecedentes e Consequentes*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002.

PEREIRA, José Manuel Malhão, *Roteiros Portugueses, Séculos XVI a XVIII. Sua Gênese e Influência no Estudo da Hidrografia, da Meteorologia e do Magnetismo Terrestre*, Lisboa, Universidade de Lisboa, Faculdade de Ciências, 2017.

PEREIRA, José Manuel Malhão, *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-mar*, vol. I, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2012.

SLOCUM, Joshua, *Sózinho à Volta do Mundo*, Lisboa, Aster, s. d.

ANEXOS

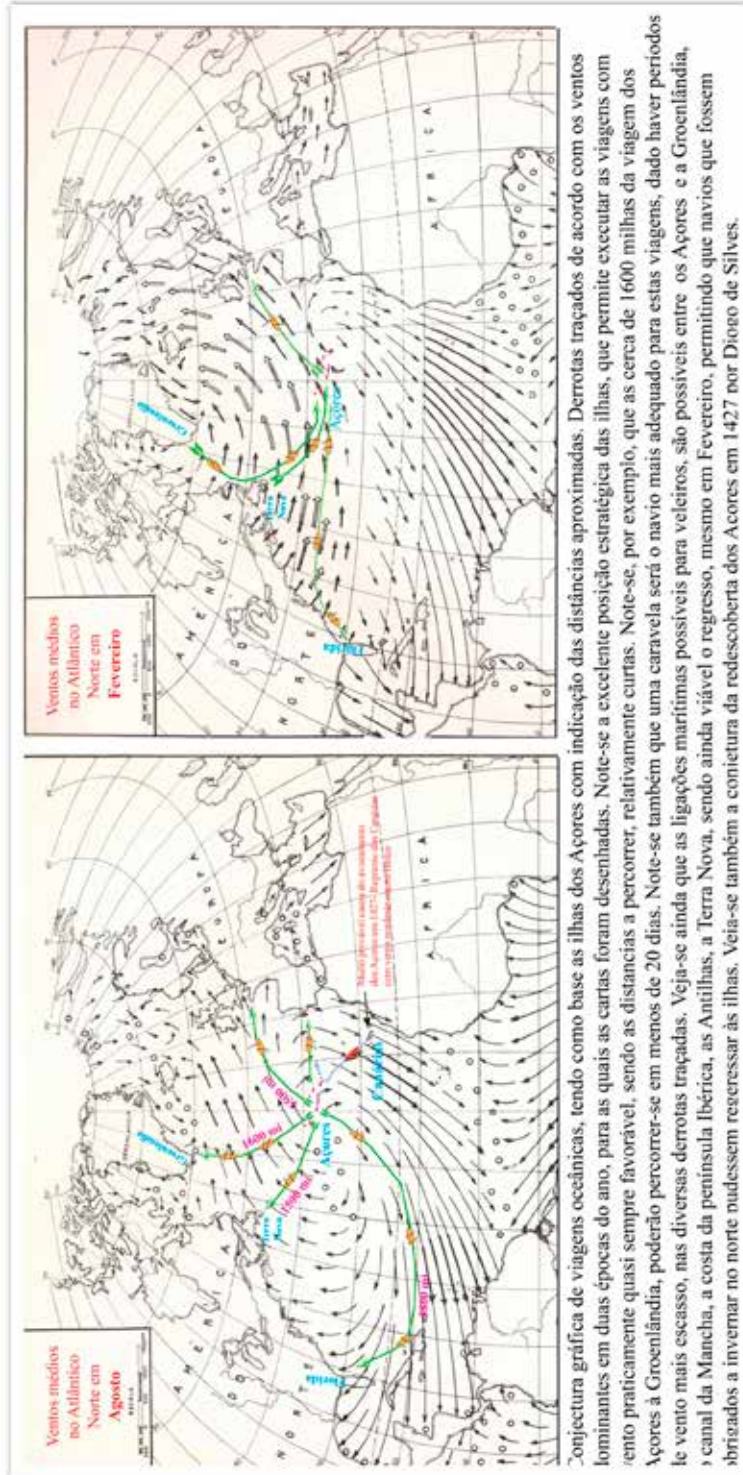
Anexo I



Anexo II

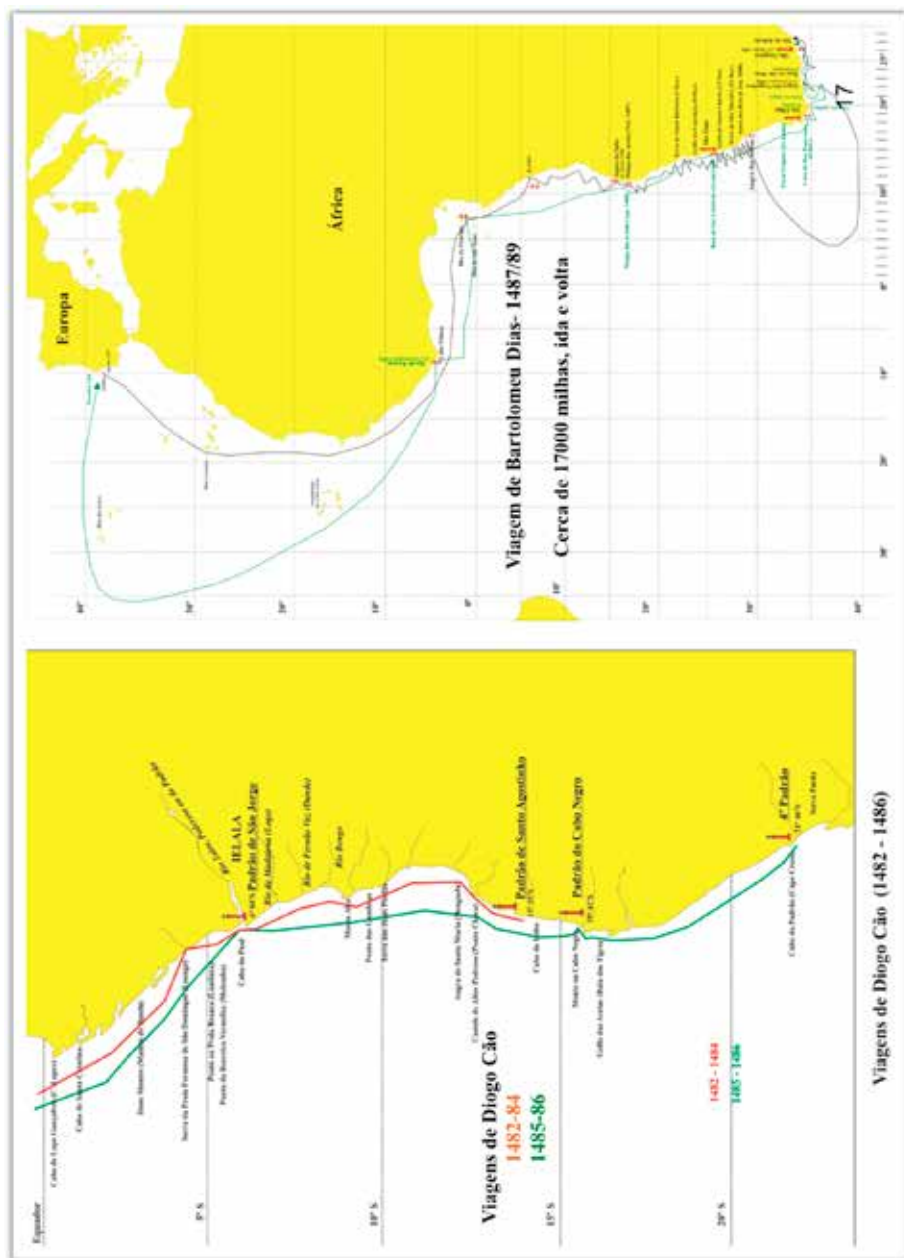


Anexo III



O valor estratégico dos Açores

As viagens de Diogo e Bartolomeu Dias



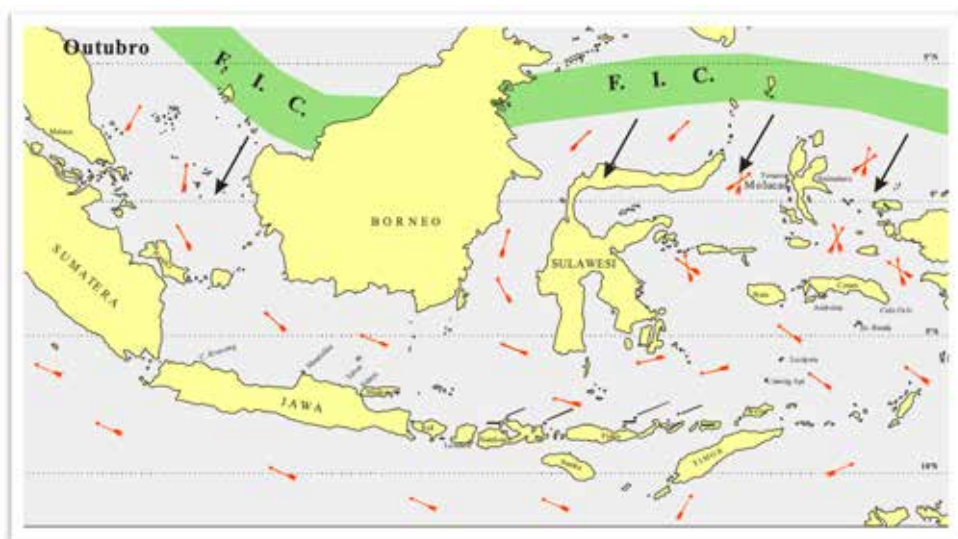
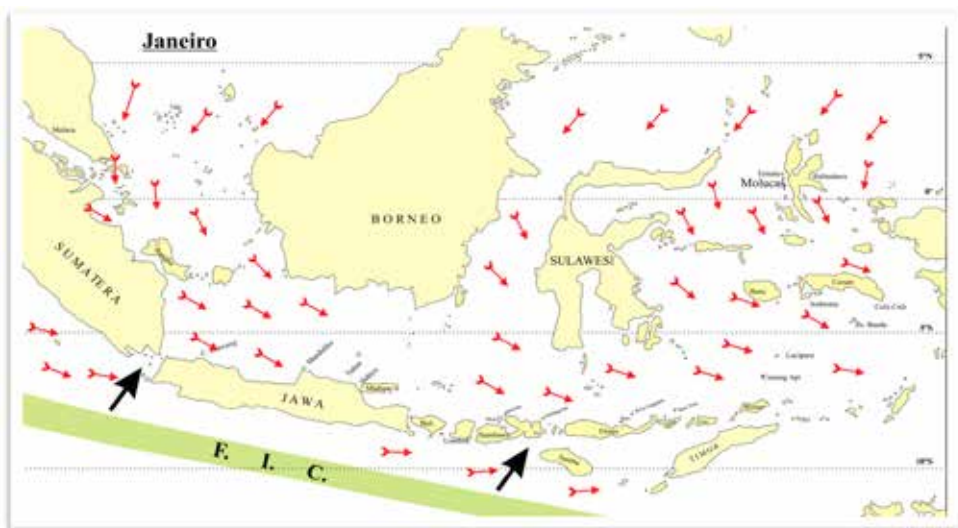
Anexo V

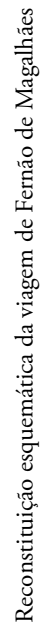


Comparação das distâncias correspondentes às derrotas de Colombo e à da Volta da Mina

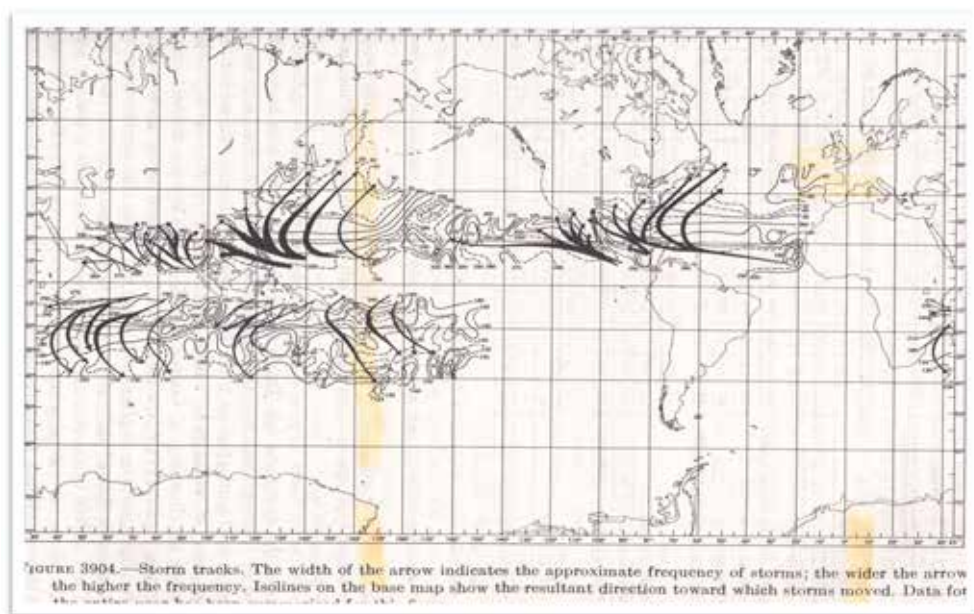
Anexo VI

Ventos nas ilhas das especiarias (duas épocas diferentes), já conhecidos dos portugueses por experiências anteriores. A ida para as Molucas, partindo de Malaca, far-se-á em duas épocas diferentes. Janeiro, fundeando em Amboíno. Em Outubro, Amboíno Molucas.

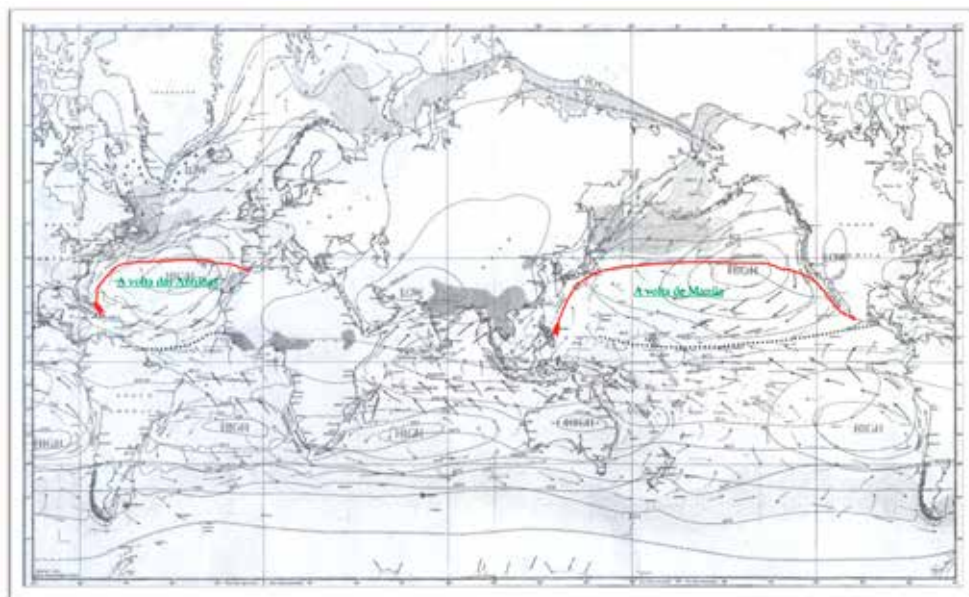




Anexo VIII

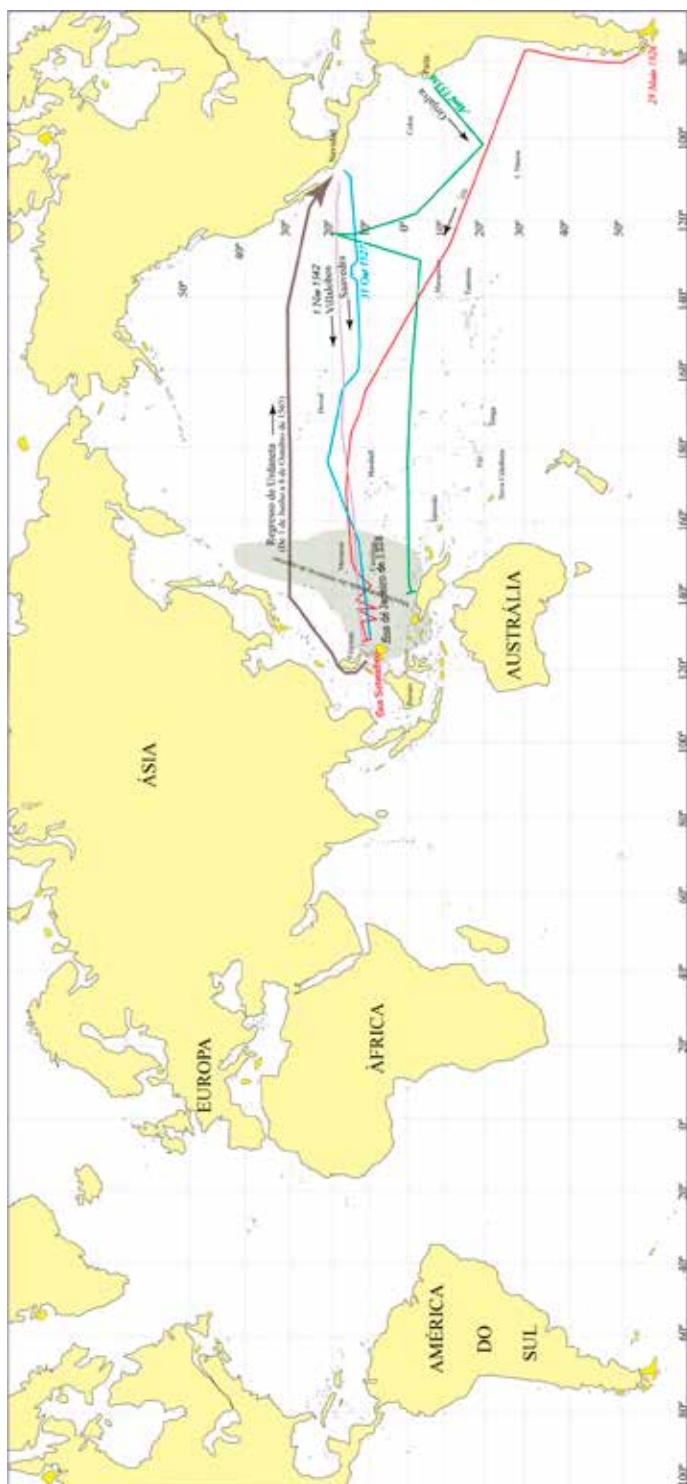


Derrota esquemática da viagem, seguindo com os alíseos e encontrando muitas calmas



A Carreira das Antilhas e o futuro *Galeão de Manila*

Anexo IX



Algumas das tentativas de regresso das Filipinas, até à viagem de Urdaneta em 1565

Anexo X

1415, início da expansão portuguesa, já começada, contudo, no século XIV, com as expedições às Canárias.



O mundo marítimo de alto-mar, explorado até 1565 pelos povos ibéricos, comparado com as áreas navegadas até 1415. Limites aproximados.



OS NAVIOS DO TEMPO DE FERNÃO DE MAGALHÃES

Filipe Vieira de Castro¹

Resumo

A circumnavegação de Magalhães só foi possível nos inícios do século XVI por causa da evolução dos navios no século anterior, que lhes permitiu resistirem a longas tiradas de mar e às maiores intempéries com o mínimo de dano. Nesse início de século haviam centenas de marinheiros na Península Ibérica que sabiam como pilotar estes navios em alto mar, durante meses a fio, e construtores navais que sabiam como os construir, aparelhar e equipar para essas longas viagens. Esta comunicação é um resumo do que é conhecido sobre estes navios.

Palavras-chave: Construção Naval; Arquitetura Naval; Navegação; Arqueologia Naval.

Abstract

Magalhães circumnavigation was possible in the early 1520s because ships evolved during the previous century to withstand long periods at sea and resist the largest storms with minimal damage. By the 1520s there were hundreds of sailors in the Iberian Peninsula that knew how to handle these ships in high sea, for months in a row, and shipwrights that knew how to build, rig, and outfit them for these long voyages. This paper is a summary of what is known about these ships.

Keywords: Naval Construction; Naval Architecture; Navigation; Naval Archeology.

Introdução

Os séculos XV e XVI foram séculos de desenvolvimento económico e político na Península Ibérica. A Espanha do século XVI era a potência mais importante do mundo e o seu poder dependia em grande parte da qualidade da sua construção naval. A partir do século XVIII, contudo, a propaganda britânica reescreveu a história do império espanhol e lançou, durante os séculos XIX e XX, uma campanha de desinformação eficiente – a chamada “leyenda negra” – que persiste nos nossos dias e apagou os avanços científicos, tecnológicos e culturais que a Península Ibérica promoveu durante a era da expansão europeia.

¹ Professor e Investigador. Nautical Archaeology Program, Texas A&M University. fvcastro@tamu.edu

A construção naval é um exemplo eloquente deste processo de propaganda publicada em livros de história em todo o mundo sob influência inglesa e, depois da segunda guerra mundial, repetida nas universidades americanas sem o menor esforço para verificar as alegações e produzir qualquer análise crítica, para não mencionar a ausência quase completa de estudo das fontes coevas não traduzidas em inglês.

A Espanha do século XVI – de Nebrija, Teresa d'Ávila, Alemán, Cervantes, Góngora, Lope de Vega, Quevedo – é um mundo onde se fala e se escreve em várias línguas e um mundo onde a engenharia militar e a construção naval são provavelmente as mais avançadas do planeta, apesar da perene escassez de madeira de qualidade. Os navios espanhóis eram os melhores do mundo no seu tempo, e as estatísticas apresentadas por Huggete e Pierre Chaunu (1955-1960) demonstram eloquentemente a sua qualidade e fiabilidade, bem como o zelo e a competência dos navegadores espanhóis.

Mais pequeno e menos poderoso, Portugal é também neste período um cadinho onde se fundem as tradições construtivas do Mediterrâneo e do norte da Europa. No nexos destes dois mundos, as costas da Península Ibérica vão ser palco do desenvolvimento, durante os séculos XV e XVI, dos navios que fizeram a idade moderna. Os navios dos descobrimentos são uma síntese dos navios de carga da alta idade média, que sulcavam as rotas do Mediterrâneo até ao Báltico, contornando a Península Ibérica.

A qualidade e diversidade da construção naval ibérica é uma realidade largamente desconhecida no mundo académico, em grande parte pelo desinteresse dos governos espanhol e português durante o século passado, sobretudo a partir da segunda guerra mundial, quando a invenção do escafandro autónomo permitiu a pilhagem da maioria dos sítios de naufrágio de navios ibéricos no mundo inteiro e, a partir dos anos setenta, o desenvolvimento da indústria dos salvados, vulgo caça aos tesouros, responsável pela destruição de grande parte do património náutico na Península Ibérica. A realidade é que sabemos muito pouco sobre os navios ibéricos do período dos descobrimentos e ainda menos sobre os navios ibéricos medievais.

Antecedentes

No século XII os navios da costa norte Europeia eram pequenos, construídos com tabuado trincado, armavam velas redondas, sem amantilhos, e eram providos de um leme lateral. No Mediterrâneo os navios eram também de pequena tonelagem, mas construídos com tabuado liso, armavam velas latinas e possuíam frequentemente dois lemes laterais, diferentes dos do norte da Europa.

No início do século XIII os navios da costa norte Europeia eram ainda pequenos, ainda construídos em trincado e armando velas redondas sem amantilhos, com um único leme lateral, construídos com tábuas radiais, separadas com cunhas inseridas ao longo dos toros e afeioadas com machados. Os artífices do norte da Europa não usavam enxós para afeioar a madeira, nem serras para cortar os toros. Por volta do segundo quartel do

século, contudo, as cogas tornam-se comuns. São embarcações de carga, pesadas e lentas, construídas com um fundo liso de tábuas serradas e os costados em trincado, com o leme montado num cadaste direito e a roda também direita na maioria das vezes. O primeiro exemplo arqueológico de uma coga – chamada “de Kollerup” – aparece na Dinamarca e é um século anterior à generalização das cogas, datando de cerca de 1150 (Hocker e Dokkedal 2001; Hocker e Daly 2006). No Mediterrâneo os navios não são maiores que os do norte, nem se verificam evoluções substanciais na construção naval, com a excepção das galés de carga, que se multiplicam e começam rotas comerciais regulares, que vão até à Flandres. A palavra caravela aparece no século XII para designar uma embarcação pequena e no século XIII parece designar ainda uma embarcação pequena, mas com convés (Ciciliot 2000). Em Portugal o nome designa pequenas embarcações de pesca. Os navios mediterrânicos do século XIII eram ainda pequenos, construídos com tabuado liso, ainda armavam velas latinas e dois lemes laterais, mas as cruzadas proporcionaram oportunidades de negócio extraordinárias para o transporte de peregrinos e facilitaram o contacto entre os dois mundos, do norte e sul da Europa. No Mediterrâneo árabe os navios e os barcos parecem ser em tudo semelhantes aos da costa norte, de Espanha até à Turquia. As galés de guerra e mercantes passam a transportar centenas de peregrinos para a Terra Santa e a facilitar as operações militares de ambos os mundos, cristão e muçulmano.

No século XIV os navios da costa norte Europeia aumentam de tamanho e coexistem em dois tipos: construídos em trincado, com postes redondos e leme lateral, ou com o fundo liso e leme de cadaste. Ambos armavam velas redondas, sem amantinhos. No Mediterrâneo aparecem as cocas (cocche), concebidas à luz das cogas nórdicas, com vela redonda (com amantinhos) e leme central, mas construídas por um processo diferente, com uma concepção diferente e uma sequência construtiva que impunha a elevação das balizas antes do tabuado, ao contrário das tradições norte-europeias. A transição de um para três mastros ocorre no Mediterrâneo do século XIV, provavelmente com o acrescento de um mastro com vela redonda à proa e a migração do mastro central (mezzo masto), armando uma vela latina, para a popa. Neste século as galés mediterrânicas navegavam no Atlântico, da Macaronésia à Flandres.

No século XV o contacto entre os navios da costa norte Europeia e do Mediterrâneo produz uma convergência de soluções que leva ao aparecimento e desenvolvimento do navio oceânico de três mastros. No que diz respeito à construção de navios na Europa, os dois acontecimentos mais importantes do século XV são o aparecimento do navio de três mastros, cerca de 1400, e o aparecimento dos painéis de popa, cerca de 1475. Os painéis de popa permitem o alargamento do convés à popa e o deslocamento da cabana mestra na direcção da proa. No século XVI a artilharia generaliza-se, mesmo nos navios de comércio e aparecem as portinholas para os canhões, por volta de 1500. A iconografia e a arqueologia sugerem uma evolução rápida nas formas e tamanhos dos navios, nas décadas do virar do século XV para XVI.

Fontes

Embora os navios deste período sejam os veículos que permitiram a primeira globalização, a descoberta do planeta e o contacto entre quase todos os povos do mundo, sabemos muito pouco sobre a sua concepção e construção. Por exemplo, os raríssimos vestígios arqueológicos deste período conservados mostram que os delgados da proa são côncavos, como no pequeno navio basco *San Juan*, perdido em 1565 na Terra Nova (Grenier et al. 2007). Os tratados que sobrevivem apresentam as proas convexas. Sabe-se também pouco sobre os aparelhos. O massame por exemplo é-nos largamente desconhecido. Não há dados sobre a relação entre o número de óvens e a tonelagem dum navio, as bigotas substituem as sapatas durante o século XVI e a sua forma passa de oval a circular. Falta um trabalho de fundo para a compreensão da evolução do aparelho dos navios europeus.

Apesar das centenas de navios deste período encontrados nos últimos 50 anos, a informação é escassa. A esmagadora maioria dos navios foi barbaramente destruída por caçadores de tesouros. O pequeno número que foi escavado está largamente por publicar ou insuficientemente publicado. A arqueologia na Península Ibérica deixou de ser um hobby das classes altas há menos de um século e a arqueologia náutica ainda não está profissionalizada em Portugal, nem em Espanha.

A iconografia também está mal estudada, pelo menos do ponto de vista da fiabilidade das representações. Não há recolhas sistemáticas nem análises pluridisciplinares da iconografia conhecida. Os estudos por historiadores de arte não abundam e há poucos especialistas simultaneamente em história de arte e história da marinharia. No século XVI as imagens copiadas abundam e os pintores que parecem ter pintado navios e embarcações com conhecimento dos detalhes e dos regionalismos são muito poucos. Até ao século XVII os navios fazem sobretudo parte das paisagens da arte religiosa e muitas representações são anacrónicas e resultam de cópias de navios pintados anteriormente.

Para o início do século XVI, nas décadas que precedem a viagem de Magalhães, as melhores imagens preservadas são talvez as do Livro das Fortalezas de Duarte d'Armas. Os navios de Magalhães não deviam ser muito diferentes dos representados por Duarte d'Armas no início de 1500, ou por Alonso de Chaves em 1533, ou ainda pelo mestre da vista de Lisboa chamada “de Leiden,” datada do segundo quartel do século XVI.

Os navios de Fernão de Magalhães

Não há informação sobre as tipologias nem sobre a construção dos navios de Magalhães. Sabemos apenas que não foram expressamente desenhados para uma viagem de circumnavegação. Eram navios de comércio ibéricos, de pequeno porte. Duas décadas antes, dois dos navios de Vasco da Gama haviam sido expressamente concebidos para a longa viagem da Europa até à Índia. A sua frota compreendia quatro navios:

- A nau *S. Gabriel*, com c. 100 t. (15.4-17 m de quilha?);
- A nau *S. Rafael*, com c. 120 t. (15.4-17 m de quilha?);

- Uma nau de transporte, comprada em Portugal, com c. 200 t. (18-20 m de quilha?)
- A caravela *Bérrio*, com c. 50 t. (12.3-13.9 m de quilha?)

Totalizando 470 tonéis, os navios eram considerados bons e fiáveis: entre Lisboa e Cabo Verde (19 dias) fizeram uma média de 3.8 nós. Mesmo considerando que alguns dos homens poderiam perder a vida na primeira viagem à Índia, Vasco da Gama não levava os navios sobrelotados. Lopes de Castanheda refere 148 homens, João de Barros menciona 170 (e 150 no relato da viagem de Cabral), cerca de um homem para cada 3 tonéis de arqueação.

- Na *Arte da Guerra no Mar*, Fernando Oliveira, em 1555, refere um marinheiro para cada quatro tonéis, mais um grumete por cada três marinheiros.

Os navios da expedição de Magalhães eram cinco:

- A nau *Victoria*, com c. 85 t., construída no País Basco;
- A nau *Trinidad*, com c. 110 t.;
- A nau *San António*, com c. 120 t.;
- A nau *Concepción*, com c. 90 t. ;
- A nau *Santiago*, com c. 75 t.

Totalizando 480 tonéis, os navios foram comprados para a viagem e preparados antes da saída.

Magalhães levava cerca de 240 homens:

- A nau *Victoria*, com 44 tripulantes;
- A nau *Trinidad*, com 62 tripulantes;
- A nau *San António*, com 55 tripulantes;
- A nau *Concepción*, com 44 tripulantes;
- A nau *Santiago*, com 31 tripulantes.

Ou seja, cerca de um homem para cada 2 tonéis de arqueação. Estes navios deviam ser naus de três mastros, de pequeno porte, com castelos de popa e proa, armando duas velas redondas nos mastros grande e do traquete, uma vela da cevadeira e uma vela latina no mastro da mezena.

O engenheiro naval espanhol Ignacio Fernandez Vial propôs os seguintes valores para a nau *Victoria*:

- Comprimento total – 25.9 m
- Comprimento da quilha – 16 m
- Boca – 5.97 m
- Pontal medido do convês – 3.8 m
- Deslocamento – 180 toneladas (+/- 2 x tonelagem).

Para um calado de 2.85 m e uma boca e comprimento na linha de água de respectivamente 6 e 19 m, este deslocamento corresponde a coeficiente de bloco de 0.55, perfeitamente plausível para a época. Como se afirmou acima, a iconografia de qualidade é escassa até ao final do século XVI, quando aparecem as pinturas com navios como o motivo principal.

Arqueologia

Como se afirmou atrás, os restos arqueológicos de navios do período 1475 a 1525 são escassos e estão mal publicados. Os restos do casco do pequeno navio basco *San Juan*, com cerca de 13.5 m de quilha, naufragado em 1565 na Terra Nova, são os vestígios mais extensos, melhor escavados e melhor publicados que temos. Segue-se um curto sumário dos restos de cascos deste período que não foram completamente destruídos por caçadores de tesouros, ou que ainda forneceram informação arqueológica mesmo depois de serem intervencionados por caçadores de tesouros.

Corpo Santo (c. 1400)

A popa do Corpo Santo, encontrada na escavação de um poço de ventilação do metropolitano de Lisboa (Alves et al. 1998; Alves et al. 2001a) e datada possivelmente do final do século XIV ou início do século XV, não nos elucida muito, embora demonstre que a utilização de curvas no coral e couce da popa eram já uma prática corrente cerca de dois séculos antes do conhecido desenho de Lavanha, datado de cerca de 1600, e certamente antes do aparecimento das popas de painel, no último quartel do século XV. Os restos deste navio, provavelmente conservados, foram cortados na abertura do poço de ventilação e os restos desta embarcação, provavelmente preservados na direção da proa, continuam enterrados do lado de fora do poço de betão.

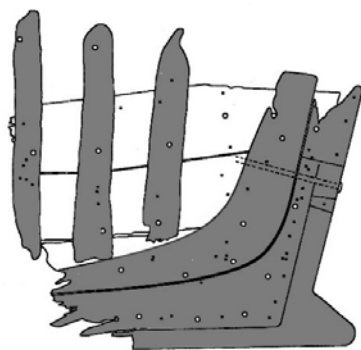
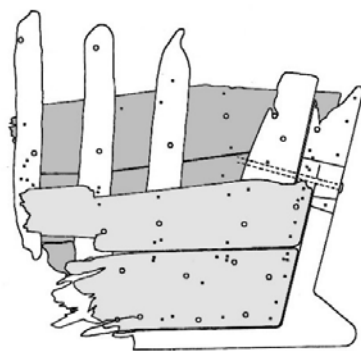


Figura 1 – Popa do navio do Corpo Santo (adaptada de Alves et al. 2001).



Embora este tipo de datações por Carbono 14 não seja muito preciso, a situação deste destroço, jazendo sobre areia, por baixo do pavimento de uma construção do século XVI, garante a sua antiguidade. É difícil deduzir o tamanho desta embarcação a partir das dimensões da madeira.

Aveiro A (c. 1460)

O navio encontrado na Ria de Aveiro e datado por C14 e pela cerâmica do terceiro quartel do século XV é um exemplo extraordinário de um pequeno navio de cabotagem deste período e merece um estudo aprofundado. Os desenhos das madeiras não estão acessíveis e nenhuma reconstrução foi ainda tentada. A interpretação dos dados (Alves et al. 2001b; Alves et al. 2001c) levanta uma dúvida interessante, no que diz respeito ao tabuado do casco, que parece divergir na direção da proa, a vante da caverna que, de acordo com a numeração, devia ser a caverna mestra. De facto, três cavernas – com os números V, XII e XV – desta embarcação estão numeradas, oito – as cavernas números 1 a 8 – estão embarçadas com escarvas em rabo de minhoto, e nove – as cavernas números 1 a 9 – estão pregadas à quilha. Os números gravados nas cavernas e as marcas da pregadura preservadas no tabuado a vante da caverna 1 sugerem que esta deveria ser a caverna mestra. Todas as cavernas preservadas têm os braços fixos à face da ré, uma característica que sugere que todas estas cavernas estariam à ré da caverna mestra. Além disso, as cavernas números 1, 2 e 3 têm dentes para segurar o pé do mastro, indicando que aquela é a zona central da quilha. Mas a tábua trapezoidal situada entre as tábuas do casco com os números St03E e St04E parece ser uma tábua de fecho, típica na zona mais larga do casco, sugerindo que a secção mais larga do casco se situaria a vante da caverna mestra. Só a publicação dos desenhos originais – sobretudo da planta do tabuado – permitirá clarificar esta dúvida.

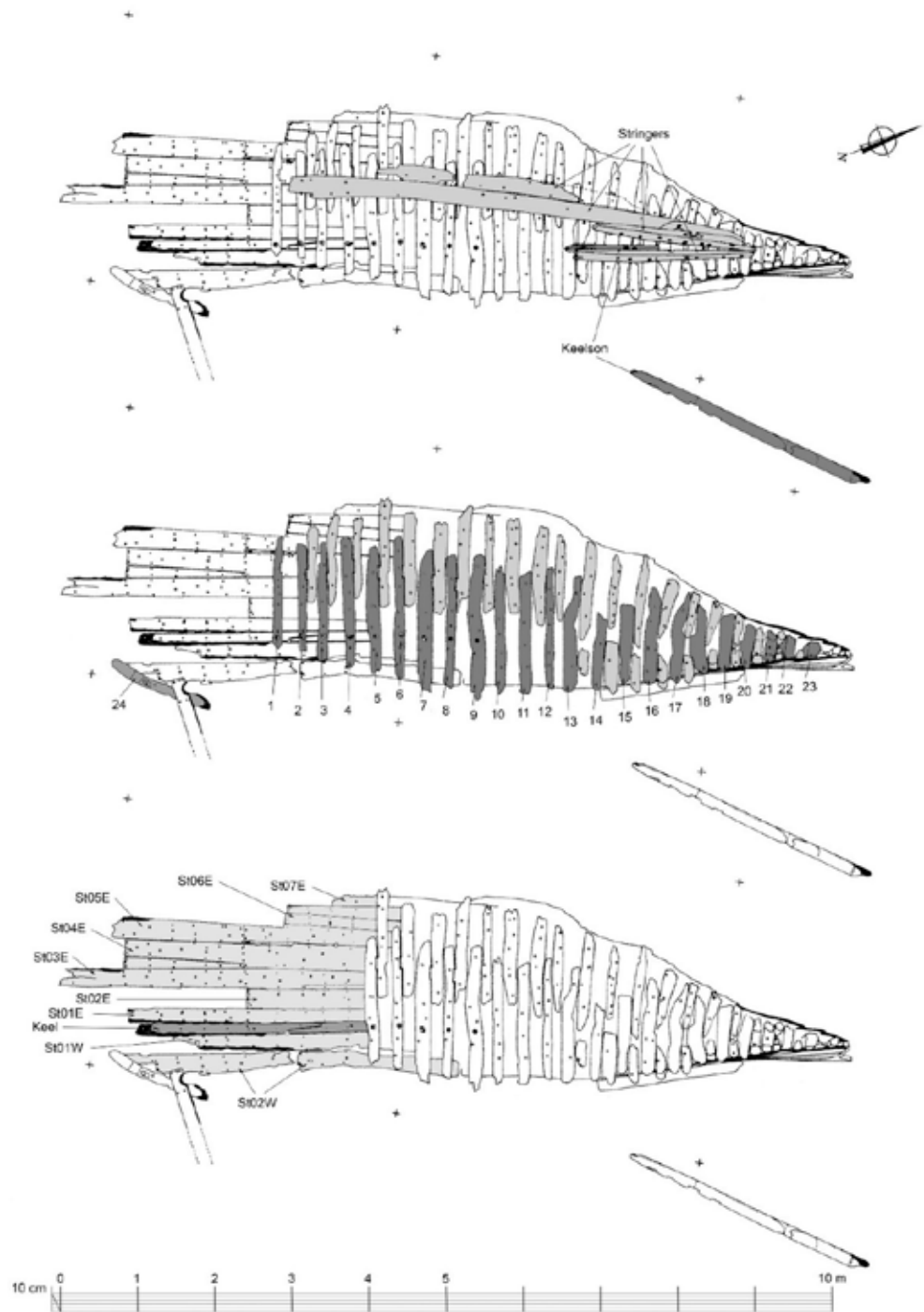


Figura 2 – Restos do casco do navio Aveiro A (adaptação de Alves 2001).

Cais do Sodré (c. 1500)

O navio do cais do Sodré foi datado de cerca de 1500 e apresenta uma série de características construtivas – cavernas pré-desenhadas, numeradas, embaraçadas com escarvas em rabo de minhoto – que parecem corresponder à construção ibérica do início do século XVI e foram provavelmente utilizadas na construção dos navios de Magalhães.

Os restos do casco foram achados em 1995, durante as obras de construção da estação do metropolitano do Cais do Sodré e as paredes moldadas da gare, seccionaram os restos do casco na proa e na popa, conservando cerca de 24 m da zona central. Uma falha no acompanhamento das obras deu origem à perda da parte central da sobrequilha e pé do mastro, e da caverna mestra. Após a constatação do achado o empreiteiro tomou o registo e a conservação destes restos à sua responsabilidade e efectuou um levantamento por teodolito das madeiras in situ. Estes desenhos foram estudados cerca de 20 anos mais tarde e forneceram muita informação (Rodrigues 1995; Rodrigues et al. 1998; Castro et al. 2011). A reconstrução da forma do casco com os graminhos ainda não está publicada, mas permite determinar a forma do fundo com uma grande precisão.

Tal como outros navios ibéricos deste período, o navio do Cais do Sodré tem as cavernas centrais numeradas e embaraçadas com os braços com escarvas em rabo de minhoto.



Figura 3 – Planta do navio do Cais do Sodré.

Al Hallaniyah (1503)

O navio de Al Hallaniyah (Kuria Muria), possivelmente um dos navios dos irmãos Sodré perdidos em 1503, foi recuperado sem cuidados arqueológicos suficientes no início deste século e não há referências à existência de restos do casco. Uma vez que os exploradores que recuperaram este sítio estavam sobretudo interessados em artefactos, só um estudo posterior poderá garantir que os restos do casco não estão preservados na mancha de sedimento contígua ao sítio de onde os artefactos foram recuperados (Casimiro 2018; Mearns et al. 2016; Pissarra 2001).

Molasses Reef (c. 1520)

O navio de Molasses Reef, datado do primeiro quartel do século XVI, foi descoberto e destruído por caçadores de tesouros nos anos de 1960, que dinamitaram o sítio antes de os arqueólogos o poderem ver. Estudados mais tarde, os restos do casco encontrados revelaram-se diminutos.

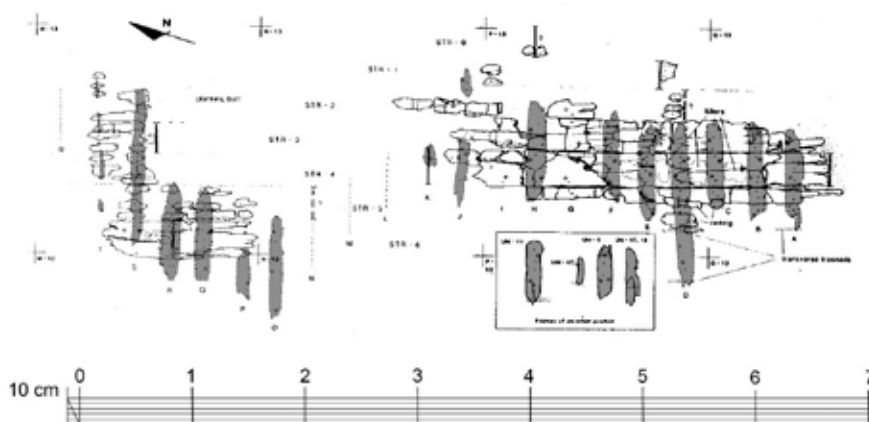


Figura 4 – Planta dos restos do navio de Molasses Reef (adaptado de Heith et al. 1984).

A quilha não estava preservada mas os arqueólogos puderam retirar informação sobre a concepção e construção deste navio e verificar que as cavernas e os braços estavam embaraçados com escarvas em cauda de minhoto. Dois pormenores curiosos associam este navio com Portugal. O lastro foi provavelmente carregado no Tejo e a presença de cordões de chumbo entre as tábuas do casco é uma característica construtiva que apareceu em três outros navios portugueses (Keith 1987, 1989; Keith et al. 1984; Keith and Simmons 1985; Lamb et al. 1990; Oertling 1989).

Highbourne Cay (c. 1520)

O navio de Highbourne Cay, datado do primeiro quartel do século XVI, também foi descoberto e destruído por caçadores de tesouros nos anos de 1960.

Estudados mais tarde, os restos do casco que sobreviveram à destruição pelos caçadores de tesouros foram reenterrados. A informação arqueológica obtida foi similar à dos restos de Molasses Reef acima descritos.

A quilha rectangular, com os alefrizes junto à face superior, as cavernas embarçadas com escarvas em rabo de minhoto, o pé do mastro integrado na sobrequilha, o uso de contrafortes apoiados na primeira escoa para reforçar a estrutura do pé do mastro e o arranjo do forro interior do fundo do navio parecem ser típicos da construção naval ibérica do século XVI.

Em 2017 este sítio foi visitado por uma equipa de arqueólogos. Os restos deste navio foram expostos, registados em planta e cobertos com tela geotêxtil, o lastro foi retirado e colocado ao lado do casco, com os corais que o cobriam replantados, e os arqueólogos construíram uma parede em torno do sítio para evitar a erosão que se estava a verificar pela acção das fortes correntes que varrem esta área.

Só o futuro desmonte e estudo detalhado destes restos poderá elucidar-nos sobre as características construtivas destes navio (Petersen 1972, 1973; Smith et al. 1985; Oertling 1989).

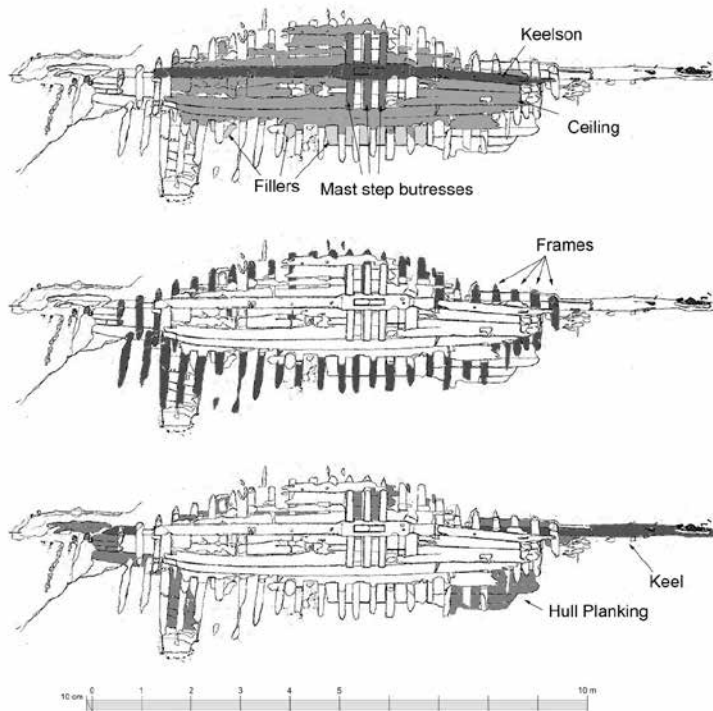


Figura 5 – Planta dos restos do navio de Highbourne Cay.

Studland Bay (c. 1525)

O navio espanhol encontrado em Studland Bay, Inglaterra, datado de cerca de 1525, foi escavado, estudado e reconstruído, mas não está completamente publicado. Os restos do casco foram encontrados dispersos em três áreas, uma com bocas de fogo e partes do casco desconexas, uma com restos da quilha e do fundo do navio, e outra com parte do costado de estibordos, formada por braços e aposturas. A reconstrução da forma do casco revelou uns fundos esbeltos e côncavos como os do navio *San Juan* (Hutchinson 1991; Ladle 1993; Thomsen 2000).

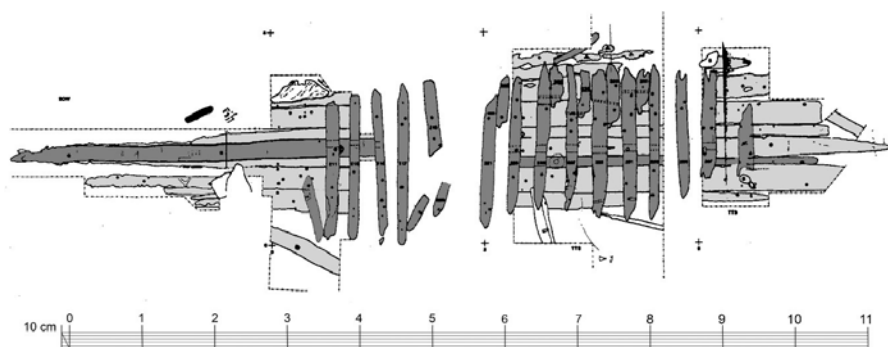


Figura 6 – Planta dos restos do navio de Studland Bay.

Etoile (c. 1525)

O navio português encontrado em Madagáscar, no recife da Etoile, datado provavelmente de 1527 e carregado com lingotes de cobre com a marca dos banqueiros Fugger, foi completamente destruído por caçadores de tesouros (Peyre 2008, 2009; Boogaerde 2009).

Bom Jesus (1533)

O navio português encontrado na Namíbia em 2008 é provavelmente a nau *Bom Jesus*, ali perdida em 1533. Os restos do casco estão por estudar. A carga e a história do navio estão extensamente publicados, em inglês e em alemão (Werz 2008, 2009, 2010, 2015; Alves and Aleluia 2008; Alves 2008, 2009a, 2009b; Pereira 2009; Smith 2009; Chirikure et al. 2010; Knabe and Noli 2012; Thomaz 2014).

San Juan (1656)

Este navio foi escavado nos anos oitenta do século XX e exemplarmente publicado por uma equipa de arqueólogos do estado canadense, sob a direcção de Robert Grenier.

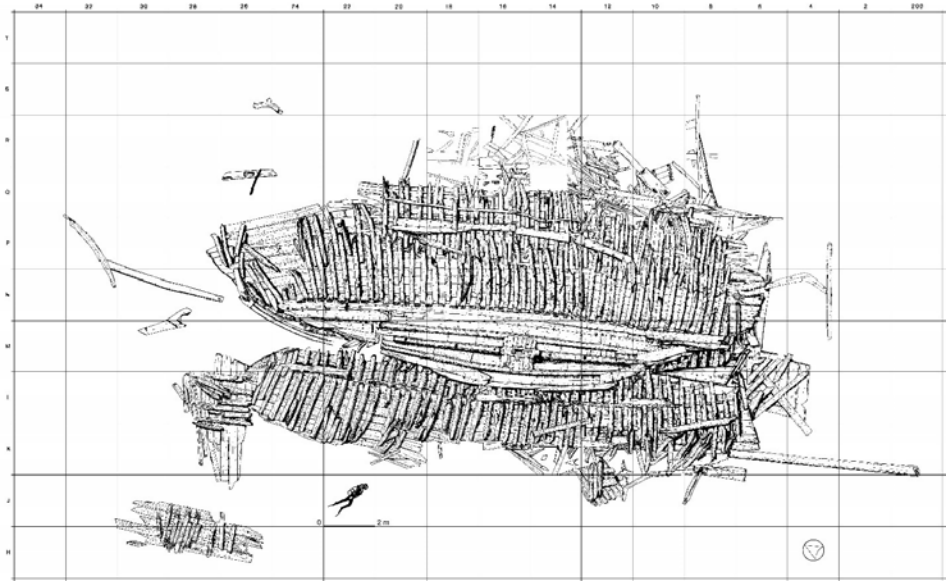


Figura 7 – Planta dos restos do navio *San Juan*.

O estudo do galeão *San Juan* é o mais completo e mais cuidadoso de todos os trabalhos sobre navios ibéricos. Publicado em cinco volumes, analisa o navio e o aparelho e conta a história da tripulação e dos baleeiros bascos que pescavam na Terra Nova. Este trabalho só foi possível com o apoio do estado canadiano, que viu o património do país como uma componente importante da sua cultura. Anos mais tarde, em 1985, quando este sítio foi publicado na revista norte-americana *National Geographic*, o ministério das finanças canadiano estimou o valor da publicidade institucional que o artigo gerou em quase uma dezena de milhões de dólares canadianos (Grenier 1985, 1988; Grenier et al. 1994; Grenier et al. 2007).

Conclusão

É muito provável que os navios de Fernão de Magalhães não fossem muito diferentes dos navios acima referidos. Com três mastros, armando velas redondas, uma no gurupés, uma ou duas no traquete, duas no mastro grande e uma vela latina no mastro da mezena. É possível que tivessem uma roda de proa em forma de arco circular, com o arranque da roda tangente à quilha, e que os seus cadastes fizessem ângulos com a quilha

de 110° a 120° graus. É provável que a maioria dos navios tivessem popa de painel com o castelo da popa estendido sobre ré e cobrindo o leme. E que os lemes fossem dotados de cana e pinção. A reconstrução do navio *San Juan* pode dar uma ideia da aparência destes navios, embora seja possível que alguns dos navios de Magalhães tivessem dois andares no castelo da popa e menor calado. O *San Juan* foi construído para carregar grandes quantidades de barris (quartos) de óleo de baleia. É também provável que tenham sido construídas com um conjunto de balizas centrais pré-desenhadas e montadas sobre a quilha, com os côvados a recolherem e levantarem por incrementos calculados com graminhos. É provável que tivessem as cavernas e braços ligados por escarvas em rabo de minhoto e que os enchimentos, à proa e popa, tenham sido enformados por armaduras, colocadas a várias alturas, de poste a poste, formando os delgados de proa e popa, ambos côncavos e muito mais elegantes do que os representados nos tratados de Fernando Oliveira, Lavanha, ou Fernandez.

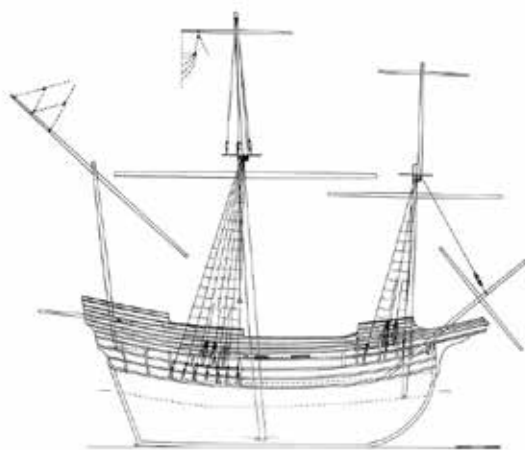


Figura 8 – Reconstrução do navio de *San Juan*, 1565 (segundo Grenier et al. 2007).

É possível que tivessem couces de popa e talvez de proa, reforçados com corais. E é possível que tivessem os castelos da proa relativamente baixos, à maneira do século XVI.

Mas só a arqueologia nos poderá elucidar sobre a forma e a estrutura destas máquinas fantásticas, os space shuttles que permitiram aos marinheiros do século XVI mapear o mundo. Os historiadores do século XX fizeram uma história da expansão europeia como uma história de invasões, conquistas, extermínios e escravidão, com muita razão e objectividade, que nos permitiu olhar para a história da Europa de uma forma mais humilde e menos racista. Mas é imperativo que não deixemos de dar atenção às descobertas científicas, aos avanços da filosofia e do humanismo, à revolução das artes e ao início das ciências sociais e naturais que aquele período proporcionou. As histórias de contactos entre populações diversas trouxeram conflitos, guerras, conquistas, genocídios, escravatura, mas também avançaram a arte, a filosofia e a ciência, permitiram mapear o mundo e divulgar ideias, conhecimentos, técnicas e saberes. E os navios deste período foram os vectores que permitiram a primeira globalização.

Bibliografia citada

- Alves, Francisco J. S. and Rodrigues, Paulo J. P. and Rieth, Eric, 1998a. "O navio do século XIV do Corpo Santo (Lisboa)." *Cadernos de Arqueonáutica*, 1. Lisboa: Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática. Typed notes.
- Alves, F. and Rodrigues, P. and Rieth, E., 2001a. "The remains of a 14th-century shipwreck at Corpo Santo and of a shipyard at Praça do Município, Lisbon, Portugal." in Alves, F., ed. *Proceedings of the International Symposium 'Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition'*, Lisbon, September 1998., Lisbon: IPA.
- Alves, F., Eric Rieth, Paulo Rodrigues, Miguel Aleluia, Ricardo Rodrigo, and Catarina Garcia, 2001b. "The Hull Remains of Ria de Aveiro A, a Mid-15th Century Shipwreck from Portugal: a Preliminary Analysis," in *Proceedings of the International Symposium 'Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition'*, ed. Francisco Alves. Lisbon: Instituto Português de Arqueologia.
- Alves, F., P. Rodrigues, M. Aleluia, R. Rodrigo, C. Garcia, E. Rieth, and E. Riccardi, 2001c. "Ria de Aveiro A: a Shipwreck from Portugal Dating to the Mid-15th Century; a Preliminary Report," *International Journal of Nautical Archaeology* 30.1: 12–36.
- Alves, F., 2008. Relatório da participação do Governo Português (...) em Oranjemund, Namíbia. Unpublished Report.
- Alves, F., 2009. O navio português do século XVI de Oranjemund, Namíbia. *Trabalhos da DANS*, No. 45.
- Alves, F., 2009. The 16th century Portuguese shipwreck of Oranjemund, Namíbia. *Trabalhos da DANS*, No. 45.
- Alves, F., and Aleluia, M., 2008. Oranjemund shipwreck, namíbia. The Portuguese participation in the 2nd field season excavation (August-September). *Documentos de Trabalho IGESPAR* No. 1.
- Boogaerde, Pierre van den, 2009. *Shipwrecks of Madagascar*. NY: Eloquent Books.
- Casimiro, T., 2018. "Material Culture from the Al Hallaniyah Island Early 16th-Century Portuguese Indiaman Wreck-site," *International Journal of Nautical Archaeology* 47.1: 182-202.
- Castro, F., Yamafune, K., Eginton, C., and Derryberry, T., 2011. "The Cais do Sodré Shipwreck," in *International Journal of Nautical Archaeology*, 40.2: 328-343.
- Chaunu, Huguette, and Chaunu, Pierre, 1960. *Séville et l'Atlantique (1504–1650)*, Paris, SEVPEN, 12 volumes, 1955-1960.
- Chirikure, S., Sinamai, A., Goagoses, E., Mubusisi, M., and Ndoro, W., 2010. "Maritime Archaeology and Trans-Oceanic Trade: A Case Study of the Oranjemund Shipwreck Cargo, Namíbia," *Journal of Maritime Archaeology*, 5: 37-55.
- Ciciliot, Furio, 2000. "Genoese shipbuilders in Portugal and in Asia (early 16th Century)," in Fernando Oliveira e o seu tempo. *Humanismo e arte de navegar no Renascimento Europeu (1450-1650)*, Actas da IX Reuniao Internacional de História da Náutica e da Hidrografia. Patrimónia, Cascais, pp. 153-161.
- Grenier, Robert, 1985. "Excavating a 400-year-old Basque Galleon" *National Geographic Magazine* 168.1: 48-68.

Grenier, Robert, 1988. "Basque Walers in the New World: The Red Bay Wrecks" in *Ships and Shipwrecks of the Americas*, Ed. by George Bass, London: Thames & Hudson.

Grenier, Robert, Lowen, Brad, and Proulx, Jean-Pierre, 1994. "Basque Shipbuilding Technology c. 1560-1580: The Red Bay Project" in *Crossroads in Ancient Shipbuilding*, Proceedings of the Sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Roskilde 1991, Oxbow Monography.

Grenier, R., Bernier, M.A., Stevens, W., 2007. *The Underwater Archaeology of Red Bay*, 5 Volumes. Ottawa: Parcs Canada.

Hocker, Fred, & Line Dokkedal, 2001. "News from the Kolding cog." *Maritime Archaeology Newsletter from Roskilde, Denmark* 16, pp. 16-17.

Hocker, Fred, and Aoife Daly, 2006. "Early cogs, Jutland boatbuilders, and the connection between East and West before AD 1250", in L. Blue, F. Hocker and A. Englert (eds.), *Connected by the Sea*, Proceedings of the 10th International Symposium on Boat and Ship Archaeology, pp. 187-194. Oxford.

Hutchinson, G., 1991, *The Early 16th Century Wreck at Studland Bay, Dorset*. In R. Reinder & P. Kees (Eds), *Carvel Construction Technique*. Oxbow Monograph, 12: 171-175. Oxford.

Keith, Donald Hart, 1987. *The Molasses Reef Wreck*, Texas A&M Ph.D. Dissertation, College Station.

Keith, Donald Hart, 1989. "The Molasses Reef Wrecks Project" *INA Newsletter* 16.3: 4-9.

Keith, D.H., Duff, J.A., James, S.R., Oertling, T.J. & Simmons, J.J., 1984. "The Molasses Reef wreck, Turks and Caicos Islands, B.W.I.: A preliminary report" *International Journal of Nautical Archaeology* 13.1: 45-63.

Keith, D.H. & Simmons, J.J., 1985. "An analysis of hull remains, ballast and artifact distribution of a sixteenth century shipwreck: Toward a better understanding of wrecking and reconstruction" *Journal of Field Archaeology* 12.4: 411-424.

Knabe, W., and Noli, D., 2012. *Die Versunkenen Schätze der Bom Jesus*. Berlin: Nicolai.

Ladle, L. 1993. *The Studland Bay Wreck*. Poole Museum, Heritage Series.

Lamb, William R., Keith, Donald H., Judy, Susan A., 1990. "Analysis of the ballast of the Molasses Reef wreck" *National Geographic Research* 6.3: 291-305.

Mearns, D.L., Parham, D. and Frohlich, B., 2016. "A Portuguese East Indiaman from the 1502-1503 Fleet of Vasco da Gama off Al Hallanuyah Island, Oman: an interim report." *International Journal of Nautical Archaeology* 45.2, 331-351.

Oertling, Thomas J., 1989. "The Molasses Reef Wreck Hull Analysis: Final Report" *International Journal of Nautical Archaeology* 18.3: 229-243.

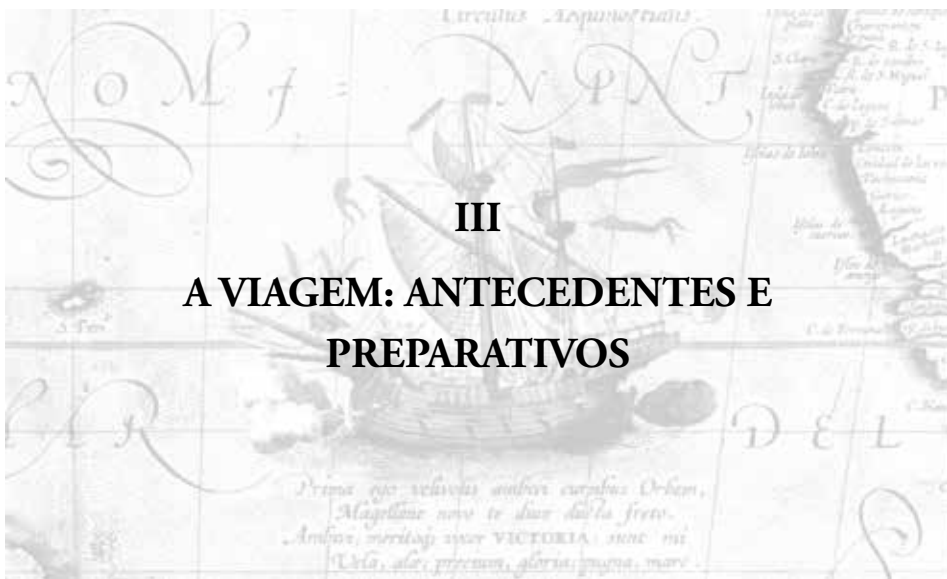
Oertling, Thomas J. 1989. "The Highborn Cay Wreck: the 1986 field season" *International Journal of Nautical Archaeology* 18.3: 244-253.

Pereira, J. Malhão, 2009. *The Portuguese Wreck in Namibia. Some Nautical Comments*. Unpublished Report.

Peterson, Mendel 1972. "Buried treasure beneath the Spanish main" *Unesco Courier* 23-27.

Peterson, Mendel 1973. "Les sites d'épaves des Amériques" in *L'archéologie subaquatique, une discipline naissante*, Unesco, Paris, pp. 83-92.

- Peyre, Jean Christophe, 2008. Raport No. 1. Missions. Janvier-Decembre 1008. Digital Report.
- Peyre, Jean Christophe, 2009. Raport No. 2. Missions. May – Juin 2009. Digital Report.
- Pissara, J., 2001. A Armada da Índia. Computo, tipologia e funcionalidade das armadas de guerra portuguesas do Oriente (1501–1510). Unpublished MA dissertation, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- Rodrigues, Paulo J. P., 1995. Relatório Preliminar dos trabalhos de desobstrução e registo arqueográfico dos restos do navio encontrado no Cais do Sodré, nas obras do Metropolitano de Lisboa, Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico e Arqueológico.
- Rodrigues, P., Alves, F., Rieth, E., Castro, F., 1998. “Os destroços do navio da 2ª metade do século XV/inícios do séc XVI do Cais do Sodré (Lisboa). Notícia preliminar,” *Cadernos de Arqueonáutica* 1, Lisboa: Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática. In press.
- Smith, Roff, 2009. “Shipwreck in the Forbidden Zone,” *National Geographic Magazine*, October.
- Smith, Roger & Keith, Donald & Lakey, Denise, 1985. “The Highborn Cay Wreck: Further exploration of a 16th century Bahaman shipwreck” *International Journal of Nautical Archaeology* 14.1: 63-72.
- Thomaz, L., 2014. *Oranjemund Coins*. Lisbon: Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- Thomsen, M. H., 2000, *The Studland Bay Wreck*, Dorset, UK: Hull Analysis. *International Journal of Nautical Archaeology* 29:1 69-85.
- Werz, B., 2008. *The Oranjemund Shipwreck Project. Phase 2 Excavation Report*. Unpublished Report.
- Werz, B., 2009. “The Oranjemund shipwreck, Namibia. The excavation of sub-Saharan Africa’s oldest discovered wreck,” *Journal of Namibian Studies* 6: 81-106.
- Werz, B., 2010. “Sub-Saharan Africa’s oldest shipwreck: historical-archaeological research of an early modern-era Portuguese merchantman on the Namibian coast,” *Mariner’s Mirror*, 96.4: 430-442.
- Werz, B., 2015. “Saved from the sea: the shipwreck of the Portuguese merchant vessel the Bom Jesus (1533) and its material culture,” in A. Jordan Gschwend & K.J.P. Lowe (eds.) *The Global City. On the streets of Renaissance Lisbon*. London: Paul Holberton Publishing.



III

A VIAGEM: ANTECEDENTES E PREPARATIVOS

O ARMAMENTO DA ARMADA DE FERNÃO DE MAGALHÃES NA VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO

Fernando Gomes Pedrosa¹

Resumo

A armada, formada por 5 navios, ia mal artilhada, apenas com peças de ferro forjado, quando na época os navios de guerra já andavam com peças de bronze, muito mais evoluídas. Levou 50 berços, 7 falcões, 3 roqueiras, 3 passa-muros, 50 escopetas, 50 quintais de pólvora, para uma viagem prevista de dois anos, e 14 bombardeiros, parece que todos estrangeiros. As viagens de descobrimento costumavam andar assim, mal artilhadas, como sucedeu na primeira de Vasco da Gama à Índia (1497-1499) e na primeira de Cristóvão Colombo à América (1492-1493).

Roqueiras e passa-muros eram as antiquadas bombardas de ferro forjado e retro-carga, com uma ou mais câmaras, que disparavam balas de pedra (as roqueiras) ou de ferro (os passa-muros). Em Portugal, constam em vários diplomas legislativos, desde 1552 até 1621, sobre o modo como os navios mercantes e de pesca deviam andar armados, e alguns autores, erradamente, consideram tratar-se armamento dos navios de guerra.

Palavras-chave: Armamento; Artilharia naval; Guerra Naval; Logística.

Abstract

The armada composed of 5 ships was poorly armed, equipped only with wrought iron pieces, when at the time warships already used bronze pieces, much more evolved. It took 50 berços, 7 falcões, 3 roqueiras, 3 passa-muros, 50 blunderbusses, 50 quintals of gunpowder to a voyage predicted to last two years, and 14 bombardiers, seemingly all foreigners. The voyages of discovery used to be poorly armed, as it happened on the first voyage of Vasco da Gama to India (1497-1499) and of Christopher Columbus to America (1492-1493).

Roqueiras and passa-muros were antiquated wrought iron, breech loaded bombards, with one or two chambers, that fired gunstone (roqueiras) or iron shot (passa-muros). In Portugal, since 1522 until 1621, there were several legislative pieces on how merchant and fishing vessels should be armed, and some authors, erroneously, consider this to be the armament of warships.

Keyword: Armament; Naval Artillery; Naval Warfare; Logistics.

¹ Académico Emérito. Academia de Marinha. fernandogomespedrosa@gmail.com

A armada partiu de Sanlúcar de Barrameda em 20.9. 1519, constituída por 5 naus, de porte entre 120 tonéis e 75 tonéis: *Trinidad*, onde ia Fernão de Magalhães (110 t.), *Santo António* (120 t.), *Conceição* (90 t.), *Vitória* (85 t.) e *Santiago* (75 t.). O número de tripulantes variou, segundo os diversos autores, entre 234 e 265. A última obra publicada indica à partida 234, assim distribuídos: *Trinidad* (61), *Santo António* (55), *Conceição* (44.), *Vitória* (43), *Santiago* (31).² Depois entraram mais alguns.

Peças de artilharia

Quanto às peças de artilharia, foram comprados em Bilbao 58 berços, 7 falcões, 3 bombardas grossas e 3 passa-muros, que custaram 160.135 maravedis (doravante, mrs). Além desta artilharia iria a que as naus já tinham. Mas há uma ordem do rei, anterior, de 20.7.1518, para levarem 62 berços de ferro de 2 quintais cada um, 10 falcões de ferro e 10 bombardas de ferro de cepo grossas com 3 servidores cada uma.³ Servidor é sinónimo de câmara. A palavra «cepo» tem significado variável, consoante os autores, mas não é reparo rodado. Na fortaleza de Quiloa estavam, em fevereiro de 1507, 5 bombardas grossas, uma toda de ferro com seu camelo e 4 de cepo com 8 câmaras, e 6 bombardas pequenas de cepo.⁴ Este camelo era um reparo. Em 1514 o almoxarife de Ormuz mandou dar ao condestável da fortaleza 400 pregos para os cepos de bombardas.⁵ Também devem ser pregos as 3000 tachuelas indicadas na armada de Fernão de Magalhães. A armada devolveu à Casa de la Contratación de Sevilha, antes da partida, 7 bombardas pequenas, 3 delas com servidores, avaliadas em mil mrs cada uma, e duas a dois ducados, e as outras duas a 500, sem servidores, o que tudo soma 5.500 mrs.⁶ Também 14 picos de ferro, a 45 mrs cada um (630 mrs) e 12 cunhas de ferro, 340 mrs.

Sabe-se quais as peças que levaram 4 naus:

- *Trinidad*: 2 bombardas grossas com 2 servidores cada; 1 passa-muro com 2 servidores; 1 falcão com 2 servidores e o seu banco; 14 berços com 3 servidores cada um; 14 molinetes em que estão postos os berços, 16 cunhas sobressalentes, afora as que têm os berços; 7 balas de passa-muro; «6 picos para fazer balas de ferro»; 70 dados para os passa-muros, que se hão de repartir; 50 balas de falcão; 200 balas de chumbo e dados para os berços. Os picos não são para fazer balas de ferro, mas sim instrumentos de ferro para fazer balas de pedra, também chamados picapiedras.

² José Manuel Núñez de la Fuente, *Diário de Fernão de Magalhães (...)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2019, p. 275.

³ Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV (...)*, tomo IV, Madrid 1837, pp. 4, 167; José Toribio Medina, *El Descubrimiento del Océano Pacífico (...)*, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1920, p. 17.

⁴ ANTT, Corpo Cronológico (doravante, CC), 2/12/78.

⁵ CC/2/53/26.

⁶ José Toribio Medina, *op. cit.*, p. 101

- *Santo António*: 2 bombardas grandes com 4 servidores; 1 passa-muro com 2 servidores; 1 falcão com 3 servidores; 16 berços com 45 servidores, 18 cunhas de ferro e 7 sapatilhas de ferro; 33 balas de pedra das bombardas grossas; 24 balas de passa-muro com os seus dados; 6 balas de ferro do dito passa-muro; 42 balas de falconete; e 350 balas de berços.

- *Conceição*: 2 bombardas grossas com 4 servidores; 2 falconetes com 6 servidores; 11 berços com 22 servidores; 100 balas de chumbo para os falcões; 320 balas para os berços, de chumbo com os seus dados; 4 picos para os bombardeiros; 24 cunhas de ferro para a artilharia.

- *Santiago*: 2 bombardas grossas com 5 servidores; 2 falconetes com 6 servidores; 8 berços com 20 servidores; 10 molinetes dos berços; 14 cunhas de ferro; 400 balas de berços e falcões; 4 picapiedras

Sabe-se também que a nau *Vitória*, no regresso, entregou em Sevilha, em 12.9.1522, 3 bombardas grossas com 2 servidores cada uma, 1 passa-muro com 1 servidor quebrado, 1 falconete com 2 servidores e 1 cavalete; 10 berços com 25 servidores, 2 «tiros de bronze da Especiaria, pequenos»; outro tiro pequeno de cobre; 15 pedras grandes do passa-muro e 366 balas de chumbo para os berços.⁷ Estes tiros de bronze ou cobre foram obtidos nas Molucas (Especiaria), porque todos os que levaram eram de ferro forjado.

Temos, portanto, 80 peças, 11 bombardas grossas, 3 passa-muros, 7 falcões (ou falconetes) e 59 berços, e foi 80 o número avançado pelo feitor da Andaluzia, Sebastião Álvares, numa carta de 18.7.1519 ao rei D. Manuel: os 5 navios levam 80 tiros muito pequenos; só no maior, em que irá Fernão de Magalhães, estão 4 berços de ferro, não bons.⁸ O número de passa-muros, falcões e berços corresponde ao dos que foram comprados em Bilbao. Mas em Bilbao foram compradas só 3 bombardas grossas, pelo que as outras 8 serão, conforme a ordem do rei, de 20.7.1518, de ferro de cepo grossas com 3 servidores cada uma.⁹ A armada devolveu à Casa de la Contratación, antes de partir, 7 bombardas pequenas.¹⁰

O molinete (ou cavalete) costumava ser uma forquilha de ferro com espigão que permitia transportar o berço ou falcão para qualquer local do navio e orientá-lo em direção e elevação. Mas também podia ser de madeira: em 1533 diz-se que a fortaleza de Cartagena recebeu «cavalletes de palo para los tyros».¹¹ O seu formato, assim como o dos reparos das peças, suscitava opiniões diversas. Em 1548, a fundição de Málaga enviou para Sevilha amostras de coronhas e rodas (reparos) para as peças e molinetes para os berços que iriam servir numa armada, e o rei determinou que em Sevilha fizessem de acordo com as amostras ou como melhor lhes parecesse («o como alla mejor los parez-

⁷ José Toribio Medina, *op. cit.*, pp. 101, 114, 115, 133, 134, 160, 161, 170, 171, 177.

⁸ *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas portuguesas* (...), Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p. 433.

⁹ Engana-se o site “1519-1522 Expedición de Magallanes – Elcano – Todoavante.es” que indica 120 berços, 17 falcões, 13 bombardas e 3 passa-muros.

¹⁰ José Toribio Medina, p. 101.

¹¹ David Munuera Navarro, *Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del sureste peninsular durante la Edad Media* (SS. VIII-XVI). Tesis doctoral, Universidad de Murcia, 2010, p. 844.

ca».¹² A cunha de ferro nos berços serve para travar a câmara (servidor) que se coloca na parte posterior do cano. Os dados para as balas são de ferro e sobre eles é vazado normalmente chumbo fundido, mas também pode ser ferro fundido. Na armada iam «dados e balas de ferro e de pedra; 6 moldes para fazer balas de passa-muros, falcões e berços; balas de chumbo para a artilharia e espingardas». Compraram-se em Bilbao dados e balas de ferro e de pedra que custaram 11.633 mrs. Gastou-se chumbo em balas para a artilharia e espingardas; 3.850 mrs custaram 6 moldes para balas dos passa-muros, falcões e berços.¹³ Também havia moldes para as balas de pedra: em 1521, o almoxarife cessante de Sofala entregou ao seu sucessor «hum forma de metall de fazer pylouros de berços» e «hum forma de pylouro de pedra de bombardas grossas».¹⁴ A nau *Trinidad* levou 4 pés de cabra, a *Conceição* 3 pés de cabra e 1 palanca, a *Santiago* 2 palancas e pés de cabra, e a *Vitória*, no regresso, trouxe 3 pés de cabra.¹⁵ A palanca é de medeira ou ferro e serve para travar as peças. Em 1550, numa relação da artilharia recebida em Cartagena procedente de Flandres, constam 3 pés de cabra ou palancas de ferro.¹⁶ Em 1599, diz Diego González de Medina Barba¹⁷ que cada peça não pode ser manobrada por menos de 3 artilheiros, 2 às palancas e outro às cunhas e pontaria.

Mais tarde, diz António de Brito numa carta de 6.5.1523 ao rei D. João III, enviada de Ternate, que uma das naus tinha 3 «bombardas de cepo de ferro, hum he pasa muro, e duas roqueyras», 14 berços de ferro «sem nenhuma câmara», e outra nau 9 bestas, 12 espingardas, 32 peitos, 11 cervilheiras, 3 cascos, 6 berços de ferro, 2 falcões de ferro e duas bombardas grossas de ferro com 4 câmaras.¹⁸ Outra carta enviada ao rei, por Tristão de Ataíde, Molucas, 1534, refere, de castelhanos, 1 passa-muro de ferro com 2 câmaras e 1 bombardas roqueira também com 2 câmaras.¹⁹ Em 1532, num auto levantado em Malaca, alguns espanhóis que vieram na armada de Fernão de Magalhães afirmaram que trouxeram também peças de bronze, incluindo um «canadelo» (camelo) de metal, que pesava 20 ou 22 quintais, uma colubrina de metal que pesava 22 quintais, e um sacre de metal que se chama em Portugal meia espera que pesaria 11 quintais.²⁰ Metal é bronze. Esta última informação não tem qualquer fundamento. A armada, à partida, não levou peças de bronze.

¹² Archivo General de Índias (doravante, AGI), Indiferente, 1964, L.10, fl. 326.

¹³ Navarrete, *Colección de los viajes (...)*, tomo IV, 1837, pp. 5, 168.

¹⁴ *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central*, vol. VI, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1969, pp. 152 e ss.

¹⁵ José Toribio Medina, pp. 133, 158, 168, 176.

¹⁶ David Munuera Navarro, *op. cit.*, p. 945.

¹⁷ *Examen de fortificación*, Madrid, En la Imprenta del Licenciado Varez de Castro, 1599, p. 190.

¹⁸ *Alguns documentos do Archivo Nacional da torre do Tombo (...)*, p. 471.

¹⁹ Artur Basílio de Sá, *Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente. Insulíndia*, vol. I (1506-1549), Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954, p. 329.

²⁰ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1964, pp. 280-282.

Falcões e berços

Os falcões e berços da armada de Fernão de Magalhães eram de ferro forjado, quando na mesma época já estavam disseminados os de bronze, mais modernos e mais evoluídos. Na ordem do rei, de 20.7.1518, os berços deviam pesar 2 quintais cada um. Também de 2 quintais são os berços, mas de metal (bronze), que D. Álvaro de Bazán indica nos seus galeões em 1549; para cada berço 200 balas de chumbo com dados de ferro.²¹ Havia em Espanha várias libras diferentes, mas em princípio o quintal de Castela era de 46 kg, quando o quintal português era de 58,752 kg. Em Lisboa, no Museu Militar e no Museu de Marinha, estão vários berços manuelinos que pesam entre 50 e 100 kg, calibre entre 2 e 5 cm. O falcão é maior e mais pesado. Segundo um regimento em vigor nos fins do primeiro ou princípios do segundo quartel do séc. XVI, um falcão devia pesar 5 quintais.²²

A bordo, podiam ser montados em carretas e transportados para qualquer local do navio. A nau capitana de uma armada que se preparava para as Molucas em 1528, da qual era capitán general Simón de Alcazaba, tinha «seys falconetes de bronze con sus carretones y ruedas», e balas de ferro.²³ Carretones são carretas (reparos com rodas).

Estão documentados em Portugal e Espanha, antes de 1519, muitos falcões e berços de bronze. Por exemplo, numa quitação ao almoxarife do Armazém do Reino, entre 1497 e 1502, constam 236 berços de metal e 128 falcões de metal e ferro.²⁴ A armada de D. Francisco de Almeida que foi para a Índia em 1505 levou 14 falcões de ferro e 4 de metal «guarnecidos em seus bancos», 468 berços com 3 câmaras cada um, sendo 316 de metal e 152 de ferro, e 60 falconetes de metal.²⁵ Quitação ao feitor da feitoria de Moçambique do que recebeu e despendeu de 7.4.1507 até 13.7.1513: 412 pelouros de falcão forrados de chumbo com dados de ferro, 1007 pelouros de berço forrados de chumbo com dados de ferro, 50 berços de ferro, 20 berços de metal.²⁶ Em fins de 1516, a fortaleza de Peñon de Argel tinha 7 falconetes de metal.²⁷ Considerava-se que as armas de ferro forjado enferrujavam. Em 20.1.1513, numa carta dirigida ao rei, de Santa Maria del Darién (Nova Espanha), Vasco Núñez de Balboa pede as seguintes armas para assegurar a povoação e fazer descobrimento: 200 bestas que não pesem mais de 2 libras, porque servem para a guerra e para a caça; 2 dúzias de espingardas, leves e de metal, porque as de ferro enferrujam («luego se dañan com las muchas agoas y se comen de orín»); 2 dúzias de «tiros de metal», porque os de ferro «se perdieran, basta ser de peso de fasta una arroba

²¹ Archivo Histórico Nacional, Diversos-Colecciones, 23, N.48, fl. 3 v.

²² Sousa Viterbo, *Inventores Portugueses*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1902, pp. 85-87.

²³ AGI, Patronato, 45, R.21, fl. 3.

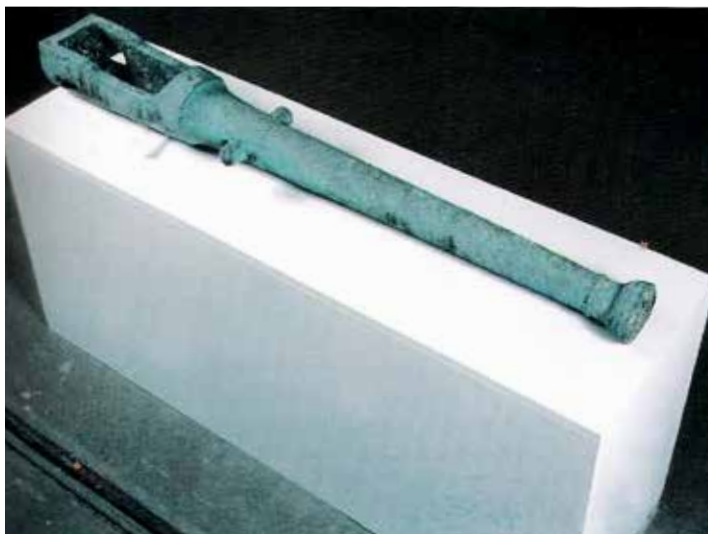
²⁴ *Archivo histórico português* (doravante, AHP), dir. Anselmo Braamcamp Freire, José da Silva Pessanha, vol. I, Lisboa, 1903, p. 369.

²⁵ *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central*, vol. I, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos. 1962, pp.136-140.

²⁶ AHP, vol. II, 1905, pp. 35-36

²⁷ Rafael Gutiérrez Cruz, «La fortaleza del Peñon de Argel y su guarnición (1514-1516)», in *La organización militar en los siglos XV y XVI*, Actas de las II Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla, 1992, p. 468.

o treinta libras, y largos (compridos), para que un hombre pueda llevar para donde se fuere menester uno dellos».²⁸



Berço de bronze do século XVI (coleção Rainer Daehnhardt).

As roqueiras e os passa-muros de ferro forjado

A documentação conhecida, portuguesa e espanhola, e os relatos dos cronistas da Índia mostram que no séc. XVI as antiquadas bombardas de ferro forjado e câmara separada, com uma ou mais câmaras, passam a chamar-se roqueiras ou passa-muros, consoante disparem bala de pedra (as roqueiras) ou bala de ferro (os passa-muros). As naus *Trinidad* e *Santo António* levaram em 1519 balas de passa-muro com os seus dados. Os dados são de ferro e sobre eles é vazado chumbo fundido ou ferro fundido. Diz-se que, no regresso, a nau *Vitória* trouxe 15 pedras grandes do passa-muro. Deve ser lapso, porque os passa-muros não disparam balas de pedra. O que acontece é que em Espanha, por vezes, a palavra «piedra» significa bala. Um documento de data incerta, talvez 1540, relativo a Cartagena, menciona «piedras de fierro» (balas de ferro) para toda a artilharia de bronze.²⁹

Estas bombardas de ferro forjado eram usadas quase só em navios mercantes e de pesca, porque os navios de guerra levavam preferencialmente peças de bronze, desde o berço e o falcão até aos camelos e esperas ou a outras ainda mais pesadas e potentes, como

²⁸ Biblioteca de autores españoles, tomo LXXV, Obras de Martin Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, vol. II, Madrid, 1955, p. 221.

²⁹ David Munuera Navarro, *op. cit.*, p. 867.

o leão e o basilisco. Entendia-se que as peças de ferro forjado eram perigosas porque rebentavam com frequência causando muitos danos dentro do navio. À volta de 1570, Rodrigo de Vargas propõe que as naus não levem «passamuros de fierro y que en lugar de los passamuros se les puede conmutar en bronse porque, demas de ser mala artilleria y para ningun efecto, por ser de mucho riesgo y rebentar como cada dia rebienta, y haze mucho daño dentro en las naos donde se tira y al enemigo ninguno».³⁰ Num dos primeiros anos do séc. XVI, as naus grossas dos rumes tinham tiros grossos de roqueiras de ferro que deitavam pelouros como bolas.³¹ Em 1510 Afonso de Albuquerque meteu nos batéis 6 bombardas roqueiras de ferro como camelos.³² Em 1526 o galeão *Santiago* recebeu 40 pelouros de pedra para bombardar roqueira.³³ As «Lembranças de cousas da Índia em 1525» só mencionam roqueiras num navio de guerra, o galeão Çamorim, que levava 45 peças de artilharia: 12 camelos debaixo da ponte, 2 camelos na tolda, 4 meias esperas (2 na tolda e 2 na popa), 2 bombardas roqueiras nas quadras da popa, 6 falcões e 20 berços.³⁴

Alonso de Chaves propõe em data incerta, entre 1520 e 1538, que as naus mercantes de 200 tonéis levem 6 bombardas grossas, cada uma com 2 servidores e 20 pelouros de pedra, 4 passa-muros, cada um com 2 servidores e 20 pelouros de ferro, 40 berços, cada um com 20 pelouros de chumbo com dados de ferro, 24 arcabuzes e escopetas com balas de chumbo. Algumas destas ditas «bombardas grossas» são roqueira, na terminologia usada por António de Brito na carta de 6.5.1523: uma das naus de Fernão de Magalhães tinha 3 «bombardas de cepo de ferro, huum he pasa muro, e duas roqueyras». E usada também por Tristão de Ataíde em 1534: uma nau espanhola tinha 1 passa-muro de ferro com 2 câmaras e 1 bombardar roqueira também com 2 câmaras.³⁵

As bombardas grossas e os passa-muros indicados por Alonso de Chaves vão à proa, à popa e no convés. Dois passa-muros vão nas «portinholas baixas» e só devem disparar quando o navio contrário estiver muito perto, pouco antes da abordagem: «(...) abrir los portanones bajos y asestar a ellos un par de pasamuros (...) no deben de tirar sino quando la nao contraria viniere á estar costado con costado á trecho cercano, y ha de tirar á la lumbre del agua de la contraria, porque allí, aunque no pasase de claro, hará astillar y salir el estopa, y siendo junto al agua, puerto se podrian anegar por allí».³⁶ Depois de se dispararem os tiros (as peças) de um bordo, trazem-se os do outro bordo que estão em carretas: «moviendo asimismo los otros del otro bordo, aquellos que tienen sus carreto-

³⁰ AGI, Patronato, N. 2, R. 35, imagem 4; José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, Editorial San Martin, 1988, p. 273.

³¹ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, tomo I, parte II, Coimbra, 1921, p. 599.

³² idem, tomo II, parte 1, Coimbra, 1923, p. 105.

³³ TT, CC, II-131-152.

³⁴ «Lembranças de cousas da Índia em 1525», in Rodrigo José de Lima Felner, *Subsídios para a história da Índia Portuguesa*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1868, p. 25.

³⁵ *Alguns documentos do Archivo Nacional da torre do Tombo* (...), p. 471; Artur Basílio de Sá, *op. cit.*, vol. I, p. 329.

³⁶ Alonso de Chaves, *Quatri partitu en cosmografía práctica y por otro nombre Espejo de Navegantes*, transcrição, estudo e notas de Paulino Castañeda Delgado, Mariano Cuesta Domingo e Pilar Hernández, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1983, pp. 225-228.

nes que andan por cima de cubierta y tolda».³⁷ Também em 1498, o vedor de Melilha é de parecer que a povoação tenha, entre outras peças, meia dúzia de passa-muros com 2 servidores cada, «encavalgados en sus carretones».³⁸

Em Vigo, 31.3.1559, lavrou-se uma escritura para a nau *San Nicolao* ir pescar bacalhau à Terra Nova. Levou 57 pelotas de ferro grandes e pequenas, 1 arcabuz, 2 quintais e meio de chumbo, 4 tiros passa-muros de ferro, 5 roqueiras de ferro, 15 câmaras dos ditos tiros, 14 «vertis» (berços) grandes e pequenos com 24 câmaras, 10 bombas de fuego e 17 libras de ferro em dados para pelouros.³⁹ Esta informação é confusa e incompleta, mas depreende-se que os passa-muros dispõem balas de ferro, os berços, balas de chumbo com dados de ferro, e as roqueiras, possivelmente balas de pedra. As bombas de fuego são painéis de pólvora (granadas).

Em Espanha dava-se o nome de galeão a embarcações e navios muito diferentes, desde os mais pequenos aos maiores, incluindo os que iam à pesca da baleia à Terra Nova. Em 1571 foi um, «(...) de porte de 700 toneles machos, tiene de artillería diez piezas gruesas, las quatro lombardas de boca ancha, y las seys pasamuros, veynte versos dobles, veinte coseletes, treynta morriones, veinte arcabuzes, veinte ballestas; lleba 100 marineros y 24 grometes, y 6 pages (...)».⁴⁰ Estas bombardas de boca ancha (larga) devem ser roqueiras.

Havia passa-muros grandes e passa-muros pequenos. Em 1538 compraram-se na Biscaia, de ferro forjado, passa-muros grandes com servidores e balas de ferro.⁴¹ Em 1541, uma caravela de 120 tonéis integrada numa armada, levou 2 passa-muros longos, 2 bombardas, 2 falconetes longos, 12 berços, 20 arcabuzes, 20 bestas, 30 escudos, xareta, 72 lanças e meias lanças, 120 flechas, 6 quintais de pólvora, meio quintal de pólvora fina para arcabuz, 3 bombardeiros, 50 homens de combate, 3 archeiros. No mesmo ano, um galeão de Castro Urdiales de 80 tonéis levou 6 peças de artilharia de bronze, 2 meias bombardas, 2 passa-muros, 2 meios passa-muros, 18 berços, 18 arcabuzes, 24 bestas, 36 escudos, 24 couraças ligeiras, 50 cascos, 6 alabardas, 72 meias lanças, 96 flechas, 6 quintais de pólvora, 1 quintal de pólvora fina para arcabuz, 5 bombardeiros e xareta.⁴²

Xareta, na descrição de Marcos Cerveira de Aguilar,⁴³ «é uma rede de corda que se lança no convés e tolda, com que por cima se fecham as naus de guerra ao tempo de

³⁷ idem, pp. 237 e ss.

³⁸ Rafael Gutiérrez Cruz, «Melilla tras la conquista: documentos para su estudio», *Aldaba: revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, n.º 21, 1993, p. 92.

³⁹ Caroline Ménard, *La pesca gallega en Terranova, siglos XVI-XVIII*. Tese de doutoramento. Faculdade de Xeografia e Historia. Universidade de Santiago de Compostela, 2006 (http://dspace.usc.es/bitstream/10347/2263/1/9788497508162_content.pdf), pp. 421-422.

⁴⁰ Margarita Serna Vallejo, *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico*, Madrid/Barcelona/Buenos Aires, Marcial Pons, 2010, p. 118; cita Selma Huxley (coord.), Itsaso. *La naturaleza, el hombre y la historia*, 1992.

⁴¹ José Arántegui y Sanz, *Apuntes históricos sobre la artillería española en la primera mitad del siglo XVI*, Madrid, Imprenta del Cuerpo de Artillería, 1891, p. 316.

⁴² David Gabiola Carreira, *Laredo, un port de Castille au XVIe siècle*, Université Côte d'Azur, 2017, Thèse de doctorat, pp. 388-389.

⁴³ *Aduertências de Nauegantes*, Biblioteca Nacional, Lisboa, (doravante, BNL), cod 13390, fl. 79 v., 80.

peleja, e se estende de uma madre a outra, até às bordas, sobre uns paus que dizem barrotes. Xadrês é outra xareta, mas de pau, que se fixa de madre a madre, por onde se serve a marinhagem para popa e proa». É, portanto, uma rede que se coloca sobre uma grade de madeira formada por umas traves no sentido longitudinal (as madres) e outras no sentido transversal (os barrotes), e se destina a dificultar a entrada a bordo dos adversários no momento da abordagem. Uma ordenança da Casa de la Contratación de Sevilla, de 1553, determina que as naus de 200 tonéis levem xareta de proa à popa, com pavesada e seteiras por onde jogue a «versaria, arcabuzaria e besteria» (os berços, os arcabuzes e as bestas).⁴⁴ A pavesada ou empavesada fazia-se com paveses, escudos ou outras proteções, como redes, cordas, roupas ou sacos.⁴⁵

Poucos anos depois de Fernão de Magalhães partir para as Molucas, preparou-se outra armada com o mesmo destino, em 1528, da qual era capitão general Simón de Alcazaba, muito mais artilhada e com xaretas.⁴⁶ Outra armada para as Molucas partiu de Acapulco em 1564, mas preparou-se muito antes, porque se conhece um parecer sobre a sua organização numa data situada entre 1543 e 1559. Dela fariam parte dois navios, um de 150 tonéis e outro de 120, que depois de bem calafetados se deveriam emplomar (cobrir o costado com uma camada de chumbo) uma braça desde a quilha para cima, levar xareta desde o mastro grande até ao traquete, e artilharia de bronze, incluindo uma dúzia de falcões «con sus camaras que acostumbran los portugueses, con su peon cada uno». e duas dúzias de «versos dobles con triplicadas camaras» (berços duplos com 3 câmaras cada um).⁴⁷

Na armada de Fernão de Magalhães também se gastaram 84 arrobas de chumbo em pranchas para emplomar as costuras das naus.⁴⁸ Fazia-se o mesmo em Portugal. João Luís, condestável da fortaleza de Cochim, numa carta dirigida ao rei de Portugal, em data incerta, entre 1522 e 1524, diz que faz pasta de chumbo para a calafetagem das naus e das fortalezas («para cobrir as fortalezas e para o corregimento das naus»).⁴⁹ Quanto aos falcões «con sus camaras que acostumbran los portugueses, con su peon cada uno», o documento não esclarece qual é a novidade, porque os espanhóis também usavam falcões com câmaras (servidores), e também montavam falcões, berços e outras armas em forquilhas (cavaletes) com pião, para girar. Em 1509 foram comprados na «provincia

⁴⁴ Gervasio de Artiñano y de Galdácano, *La arquitectura naval española (en madera)*, Madrid, 1920, p. 284.

⁴⁵ D. Enrique de Leguina, *Glosario. Voces de Armería*, Madrid, Librería de Felipe Rodríguez Cruz. 1912, p. 332.

⁴⁶ AGI, Patronato, 45, R. 20, fl. 38.

⁴⁷ Archivo Histórico Nacional, dentro da unidade Colección Documentos de Índias, Diversos- Colecciones, 34, N. 2, fl. 1.

⁴⁸ Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes (...)*, tomo IV, 1837, p. 168.

⁴⁹ Tiago Machado de Castro, *Bombardeiros na Índia. Os homens e as artes da artilharia portuguesa (1498-1557)*, Dissertação de mestrado, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 2011, pp. 86, 170, cita ANTT, Coleção de Cartas, Núcleo Antigo, 876, n.º 73.

de Guipúzcoa y condado de Vizcaya» 40 arcabuzes de 7 palmos de ferro fundido com os seus caballetes (cavaletes), e outros 40 «de la suerte menor, de longor de 7 palmos».⁵⁰



Falcão de ferro forjado, de fins do século XV, indicado erradamente no livro *Tapeçarias de D. João de Castro*⁵¹ como roqueira.

As roqueiras e os passamuros de bronze

O bronze é uma liga de cobre e estanho, que pode conter latão, zinco e outros elementos, e aparece na documentação desta época com quatro nomes diferentes, bronze, metal, cobre e fuslera, que são designações usadas indiferentemente, sem rigor. A melhor liga seria, para Diego Ufano,⁵² formada por 160 libras de cobre, 10 libras de estanho e 8 de latão, mas outros autores preferiam percentagens diferentes. Em Itália fazia-se a distinção entre «rame» (cobre), «bronz» e «metallo»; a mistura de 100 partes de cobre e de 8 a 10 de estanho se chama «bronz»; se tem 10 de estanho ou mais se chama «metallo».⁵³ O «metallo» era o mais frágil por ter mais estanho; o «ottone» (latão) só se usava em armas de mão, e raramente em bombardas miúdas.⁵⁴ Em Espanha, segundo Arántegui y Sanz,⁵⁵ a voz «metal» ou «cobre» designa a liga de cobre e estanho quando a percentagem de estanho é superior a 20 por cento, parecendo-se mais com o metal dos sinos do que com o bronze dos canhões. Bombardas de bronze e bombardas de fuslera documentam-se em Espanha desde o início do séc. XV. Para uma campanha em 1407 foram 5 bombardas grandes, entre as quais 2 de fuslera.⁵⁶ À volta de 1498, o duque de Medina Sidónia tinha em Melilha, entre outras peças, 2 passa-muros de ferro, 2 passa-muros menores de ferro e 2 passa-muros de fuslera.⁵⁷ Segundo um inventário de 1517 a fortaleza de Irún, na

⁵⁰ Carmen Mena García, «Preparativos del viaje de Diego de Nicuesa para poblar la Tierra Firme. Sevilla y los mercaderes del comercio atlántico (1509)», *Revista de Índias*, n.º 256, 2012, p. 631.

⁵¹ CNCDP-IPM, Lisboa, 1995, p. 183.

⁵² *Tratado de la artilleria y uso della (...)*, Bruxelas, 1613, en casa de Van Momarte. p. 242.

⁵³ *L'Artiglieria di Pietro Sardi Romano*, Veneza, 1621, p. 47.

⁵⁴ Ettore Bravetta, *L'artiglieria e le sue meraviglie (...)*, Milano, Fratelli Treves, 1919, p. 112.

⁵⁵ *Apuntes históricos sobre la artillería española en los siglos XIV y XV*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1887, pp. 97-98.

⁵⁶ Ramon de Salas y Cortés, *Memorial histórico de la artillería española*, Madrid, Imprenta que fué de García, 1831, p. 73.

⁵⁷ Rafael Gutiérrez Cruz, «Melilla tras la conquista: documentos para su estudio», *Aldaba: revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, n.º 21, 1993, p. 112.

fronteira franco-espanhola, tinha 2 meias culubrinhas de fuslera encavalgadas nos seus carretões e 4 falconetes de fuslera também encavalgados.⁵⁸

No séc. XVI aparecem passa-muros de bronze muito pesados, compridos e de grande calibre. Diz Bernardo Rodrigues⁵⁹ que, à volta de 1516, o rei de Fez mandou fundir dois passa-muros e balas de ferro, de modo que a poder de tiros entrasse em Arzila, e depois outro passa-muro ou canhão esforçado que botava 62 arráteis de ferro coado. No segundo cerco de Diu (1546) os turcos tinham 5 basiliscos, 2 espalhafatos e outros tiros grossos, como «camelos de marca maior e selvagens e passa-muros muito compridos e furiosos». ⁶⁰ Na década de 1540, no Índico, galés turcas «atiravam cinco peças por proa, e algumas delas passa-muros, leões e esperas». ⁶¹ Estes passa-muros devem ser de bronze, porque os leões são canhões de bronze, de grande calibre (entre 17,5 e 20 cm), compridos (entre 18 e 20 calibres, ou seja, 3,5 a 4 m), que disparam bala de ferro de 36 a 50 libras, e as esperas também são normalmente de bronze. Uma peça tem 20 calibres quando o comprimento é 20 vezes superior ao diâmetro interior da boca.

Os passa-muros também podiam ser de calibre pequeno. Em 1576 estavam no castelo de Amberes (Antuérpia) vários de bronze com calibres muito pequenos: 3 com bala de libra e meia, 1 com bala de $\frac{3}{4}$ de libra, e 3 com bala de meia libra. ⁶² Em 1584, Cristóbal de Espinosa, no seu livro *Alvaradina. Diálogo de Artillería*, diz que os passa-muros de bronze são compridos e bons, e servem para campanha em terra; os de ferro são para navios. ⁶³ Em 1596, Bernardino de Mendoza ⁶⁴ propõe um novo tipo de peças de artilharia de metal, que pesam só 30 libras, são de grande o calibre e podem usar-se aos bordos dos navios, «y tirarse como passamuros por su poco peso».

Espanha tinha várias libras diferentes. Os pesos portugueses eram a libra (ou arrátel) que teria 459 gr, a arroba (32 libras) ou quarto do quintal, 14,688 kg, e o quintal (128 libras), 58,752 kg, ⁶⁵ muito diferentes dos espanhóis, não só a libra, mas também o quintal, que tinha apenas 100 libras em Castela (46 kg.) e 104 libras em Barcelona (41,6 kg.), e a arroba, equivalente ao quarto do quintal (11,5 kg. em Castela e 10,4 kg. em Barcelona).

Em 1613, Diego Ufano⁶⁶ indica passa-muros de bronze muito compridos e pesados. Um, chamado passa-muro, serena ou colubrina extraordinária, de 40 calibres, 42 quintais, 16 libras de bala (ferro), outro de 63 quintais, e outro ainda mais pesado,

⁵⁸ María Concepción Castrillo Lamas, «Estrategia militar y guerra fronteriza en época de Carlos I (La fortaleza de Irún-Behobia en el contexto bélico europeo a comienzos del siglo XVI)», in *El Emperador Carlos y su tiempo*, Actas de las IX Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla, 1999, p. 420.

⁵⁹ *Anais de Arzila*, tomo I (1508-1525), Academia das Ciências de Lisboa, 1915, pp. 36, 37.

⁶⁰ Luís de Albuquerque, *Leonardo Nunes, Crónica de D. João de Castro*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, p. 39.

⁶¹ Fernão Mendes Pinto, *Peregrinação*, Afrodite, 1980, vol. I. p. 22.

⁶² *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, tomo XXXI, Madrid, 1857, p. 49.

⁶³ Juan Tous Meliá, *El cañon Escorpión (...)*, Tenerife, 2008, p. 17.

⁶⁴ *Theorica y practica de guerra*, Anvers, En la Emprenta Plantiniana, 1596, p. 65.

⁶⁵ Armando Castro, *História económica de Portugal*, vol. III, Lisboa, Caminho, 1985, p. 249.

⁶⁶ *op. cit.*, pp. 31, 34.

de 81 quintais. Marcos Cerveira de Aguiar,⁶⁷ c.. 1640, segue Diego Ufano: o antigo passa-muro ou serena corresponde agora à colubrina extraordinária ou meia colubrina legítima. Sereias é o nome atribuído a umas peças que estavam em Mazagão em 1534, mas devem ser serenais.⁶⁸

Muitas das roqueiras documentadas no séc. XVI são de ferro forjado. Numa quitação ao almoxarife de Ceuta relativa aos anos de 1521, 1522 e 1523, constam 4 bombardas roqueiras com 3 câmaras cada.⁶⁹ As «Lembranças de cousas da Índia em 1525»⁷⁰ mencionam 138 bombardas roqueiras com 138 câmaras, pelo que cada uma teria uma câmara. Noutra quitação, a Marcos Dias, almoxarife da armaria de Lisboa, em 1568, do que recebeu e despendeu durante 3 anos, constam 37 roqueiras de ferro.⁷¹ Podiam ser muito pesadas. Em 1621, Alexandre Massaii indica em Tavira 2 roqueiras de ferro, cada uma com 25 quintais,⁷² ou seja, c. 1469 kg. Mas também havia roqueiras de bronze. Em 1553, uma «certidão da artilharia das fortalezas do Estado da Índia», regista várias roqueiras de ferro e uma roqueira grande de metal mourisco, esta em Ormuz.⁷³ São Tomé de Meliapor tinha, à volta de 1633, 4 roqueiras de metal «com suas câmaras».⁷⁴

As rocas

A palavra «roqueira» tem suscitado grande confusão em alguns autores que a julgam derivada de roca de pedra. A roca de pedra, a que noutros países se dava o nome de lanterna, é um saco ou caixa com pedaços de pedra, ferro, pregos e outros ingredientes; no momento do disparo o saco rasga-se e os pedaços ficam soltos formando um cone de dispersão. Qualquer peça de artilharia pode disparar balas ou rocas, ou, em simultâneo, balas e rocas. Em 1520, no México, um tiro carregado com «pelota y muchos perdigones» matou muitos índios.⁷⁵ Perdigones ou pedernales era o nome que os espanhóis davam à carga das rocas. Em 1564, em Melilha, vindo muitos mouros juntos, «hizo soltar

⁶⁷ *Aduertências de naueguantes*, fl. 19.

⁶⁸ Augusto Ferreira do Amaral, *Mazagão. A epopeia portuguesa em Marrocos*, Lisboa, Tribuna da História, 2007, p. 183, cita TT Núcleo Antigo, n.º 740.

⁶⁹ AHP, vol. IX, Lisboa, 1914, p. 438.

⁷⁰ pp. 11 e ss.

⁷¹ Sousa Viterbo, «A armaria em Portugal», in *História e Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa*, nova série, 2ª classe, tomo XI, parte II, Lisboa, 1909, p. 27.

⁷² Lívio da Costa Guedes, *Aspetos do reino do Algarve nos séculos XVI e XVII. A «Descrição» de Alexandre Massaii (1621)*, Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 1988, p. 105.

⁷³ *Fragmenta histórica*. Revista do Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, nº 2, Lisboa, 2014, pp. 129-137, transcrição de Roger Lee de Jesus e Tiago Machado de Castro, citam Biblioteca da Ajuda, Códice 51-VI-54, fól 39r-43v (<http://www2.fcsh.unl.pt/ceh/pdf/revista-num-actual/20.pdf>).

⁷⁴ António Bocarro, *O livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental*. Estudo histórico, codicológico, paleográfico e índices de Isabel Cid, 3 vols., Imprensa Nacional - Casa da Moeda, Lisboa, 1992, p. 247.

⁷⁵ Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, cap. LV.

un cañón pedrero con muchos perdigones que hizo ynfinito daño en ellos, por estar todos agolpados».⁷⁶

A palavra «roqueira» designou também a roca de pedra. «E vimdo el-rey de Thidore ja muito perto, pos o soldado fogo a hum dos falcões, o qual estava com uma roqueira, e tomou a coracola de popa a proa e a levou por huma bamda, com que lhe matou e ferio muita gemte».⁷⁷ O falcão estava com um saco ou caixa cheio de pedaços de pedras e outros ingredientes, a que o documento chama roqueira. Fernão de Magalhães não levou esta arma, já então muito utilizada por portugueses e espanhóis.

Um erro generalizado consiste em atribuir a D. João de Castro a autoria de um parecer, de 1546, sobre o modo como deveria ser conduzida a defesa de Diu. O parecer faz parte das instruções enviadas a D. João Mascarenhas, capitão de Diu: «Lembranças que faço a Vossa mercê, as quais se praticam o dia de hoje em Itália, França, que são as partes do mundo onde a arte de guerra está mais apurada (...)». Alguns pormenores do texto revelam claramente que o autor é estrangeiro, por exemplo quando propõe que estejam nos baluartes «pedreyros e camellos e estes tirarão com lamternas a que qua me parece que chamão roquas».⁷⁸ Lanterna era o nome dado a este projétil em vários países, mas não em Portugal.

Por extensão semântica, deu-se o nome de roqueiras às armas que disparavam rocas. Cerca de 1640, Marcos Cerveira de Aguiar⁷⁹ menciona roqueiras que, claramente, não são peças de artilharia, mas sim armas pequenas que disparam rocas: «Na tolda, em cima com os sagres, juntamente lhe porão nas pontas dos perpaus uns valentes pedreiros, assim no castelo de popa, como no de proa, que joguem para fora, e também se poderão armar com roqueiras, nos mesmos perpaus, de que não fazemos caso sendo muito necessárias, e em seu tempo de muito grande efeito, para desbaratarem os alentados ventureiros que saltam dentro quando abordados, e estas que tirem para popa e proa, por cima da xareta (...) Com as roqueiras se não bula sem que apareça golpe de gente deliberada a saltar em nossas embarcações (...) O castelo de proa se forrá por dentro com cabos velhos e outras coisas, deixando livres as roqueiras dos perpaus, ainda que os paveses as cubram, e desembaraçados os pedreiros (...)».

Em 1617, na distribuição das peças a bordo dum galeão português, mencionam-se roqueiras sobre os castelos de proa e de popa.⁸⁰ Estas roqueiras não são peças de artilharia, mas sim bacamartes. Em 1621 os portugueses estavam em Queixome com bacamartes; «são os bacamartes armas de fogo usadas em toda a Índia, têm três palmos de cano, fechos

⁷⁶ *Les sources inédites de l'Histoire du Maroc*, Archives et Bibliothèques d'Espagne, tome III (1560-1578), par Chantal de La Véronne, Paris, Paul Geuthner, 1961, p. 57.

⁷⁷ Artur Basílio de Sá, *Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente. Insulíndia*, vol. IV (1568-1579), Lisboa, 1956, p. 235.

⁷⁸ *Obras Completas de D. João de Castro*, edição crítica por Armando Cortesão e Luís de Albuquerque, vol. III, Coimbra, Academia Internacional de Cultura Portuguesa, 1976, p. 160. Também António Baião, *História quinhentista do segundo cerco de Diu*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1927, pp. 125 e ss.

⁷⁹ *Aduertências de naueguantes*, fls. 22 v., 107, 108 v.

⁸⁰ Augusto Alves Salgado, *Portugal e o Atlântico. Organização militar e ações navais durante o período filipino (1580-1640)*, Tese de doutoramento, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 2009, p. 244, cita AGS Estado, Leg. 437, fl. 174.

de pederneira, e jogam duas ou três onças de bala, atacam-se com cinquenta dados e um pelouro de forma, e não são menos na boca de uma rua, em um tropel de gente, que um pedreiro».⁸¹ Rafael Bluteau⁸² descreve assim o bacamarte: cravina curta de boca muito larga que se carrega com muitas balas e quartos.

Roqueiras e passa-muros em navios mercantes e de pesca

Os navios mercantes e de pesca, apesar da ameaça de piratas e corsários, preferiam andar sem artilharia porque as peças eram caras e exigiam pessoal especializado, como informa D. Diogo da Silva ao rei, numa carta que lhe enviou de Lagos em 23.9.1536.⁸³ Uma provisão do rei, de 1552, estabelece o armamento obrigatório nas viagens para Cabo Verde, São Tomé e Brasil. As naus ou navios de 50 até 80 toneladas tenham 1 roqueira, 2 passa-muros, 6 berços, 12 lanças e 12 piques. Se forem para Cabo Verde, levem 2 quintais de pólvora, para São Tomé ou Brasil, 3 quintais. Os de 80 até 120 toneladas, 2 roqueiras, 2 passa-muros, 6 berços, 12 lanças e 12 piques; para Cabo Verde, 2 quintais e meio de pólvora; para São Tomé ou Brasil, 3 quintais e meio. Os de mais de 120 toneladas, 3 roqueiras, 3 passa-muros, 8 berços, 20 lanças, 20 piques e 150 dardos; se forem para Cabo Verde, 3 quintais e meio de pólvora; para São Tomé ou Brasil, 4 quintais e meio.⁸⁴ Estas peças de artilharia são todas de ferro forjado, as mais baratas. Outra provisão do rei, trasladada na câmara do Porto em 1558, estabelece o armamento nas viagens entre os portos do reino ou para Flandres e outras partes. Os navios de 50 até 80 toneladas, tenham o mesmo armamento indicado na provisão de 1552 e 1 quintal e meio de pólvora. Os de 80 até 120 toneladas, 2 roqueiras, 2 passa-muros, 6 berços, 15 lanças, 15 piques, 100 dardos e 2 quintais e meio de pólvora. Os que tiverem mais de 200 toneladas, 3 roqueiras, 3 passa-muros, 8 berços, 20 lanças, 20 piques, 150 dardos e 3 quintais de pólvora (não indica entre 120 e 200 toneladas).⁸⁵ Em 7.3.1558 foi despachado no Porto para a Terra Nova o galeão *Santo Espírito* ou *Espírito Santo*, de 130 toneladas; leva, entre outras peças, 2 roqueiras grossas.⁸⁶

A provisão trasladada na câmara do Porto em 1558 é de 15.12.1557, mas os navios não a cumpriam, pelo que o rei a confirmou noutra provisão de 19.2.1569, acrescentando: «E porque muitos senhorios e mestres não comprem a artilharia necessária, conforme a provisão que fiz, mandei que a minha Fazenda compre peças de artilharia de

⁸¹ Paulo Craesbeeck, *Comentários do Grande Capitão Rui Freire de Andrada (1647)*, ed. José Gervásio Leite, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, p. 122.

⁸² *Vocabulário* (...), Coimbra, 1712, p. 7.

⁸³ CC/II/57/109.

⁸⁴ J. A. Pinto Ferreira, «Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino, no séc. de Quinhentos», Câmara Municipal do Porto, *Boletim Cultural*, vol. XXX, 1967, pp. 369, 370.

⁸⁵ idem, p. 373.

⁸⁶ idem, p. 383; Amândio Morais Barros, *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos*, Dissertação de doutoramento, policopiado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. 2, 2004, p. 636.

ferro para vender aos senhorios e mestres aos preços que custou à minha Fazenda».⁸⁷ E o rei determinou de novo o armamento obrigatório na «Ley de como ham de jr armados os nauios que destes reynos navegarem», de 3.11.1571. Os de 25 até 60 toneladas, 1 roqueira, 1 passa-muro, 3 berços, 1 quintal de pólvora, 10 lanças ou piques e 4 arcabuzes aparelhados. Os de 60 até 100 t., 1 roqueira, 2 passa-muros, 6 berços, 1 quintal e meio de pólvora, 20 lanças ou piques e 6 arcabuzes aparelhados. Os de 100 até 150 t., 2 roqueiras, 2 passa-muros, 6 berços, 2 quintais de pólvora, 10 lanças, 12 piques e 8 arcabuzes aparelhados. Os de 150 até 200 t., 3 roqueiras, 2 passa-muros, 6 berços, 2 quintais e meio de pólvora, 15 lanças, 15 piques, 10 arcabuzes aparelhados e os dardos que quiserem. Os de 200 t. ou mais, 3 roqueiras, 3 passa-muros, 8 berços, 3 quintais de pólvora, 20 lanças, 20 piques, 12 arcabuzes e os dardos que quiserem. E os navios que trouxerem artilharia de bronze, possam trazer a terça parte menos, da que conforme a este regimento haviam de trazer, se fosse de ferro. Para São Tomé não possam partir menos de 4 navios juntos, e antes da partida os mestres e pilotos elegerão entre eles um capitão-mor. «As naus que forem das vilas de Aveiro e Viana, e de qualquer outra parte de meus reinos e senhorios à pescaria do bacalhau irão armadas, e elegerão entre si ao tempo que partirem capitão-mor (...) E esta mesma ordem terão os navios que forem às pescarias além de Arguim e costa de Berberia». Nesta lei o rei diz estar informado de que alguns navios que partem de Lisboa deixam a artilharia em Cascais, e o mesmo fazem os que partem de outros portos, isto é, muitos navios mercantes e de pesca continuam a não querer andar armados.⁸⁸ De realçar que um mestre de nau ou arrais de caravela de pesca pode ir nas funções de capitão-mor. Mas os navios continuavam a não levar o armamento obrigatório, pelo que o rei insistiu em alvarás de 1.10.1577 e 17.11.1621.⁸⁹

Uma carta do governador do Algarve para o rei, de 24.1.1639, informa que em Portimão estão vários navios mercantes. Os maiores trazem 2 ou 3 peças de artilharia, além de roqueiras, e as caravelas duas roqueiras. Em Faro está uma nau inglesa de 100 toneladas que veio com bacalhau e tem 8 peças de artilharia de ferro, 2 roqueiras, 10 mosquetes e 12 piques. Em Tavira está uma caravela de Sesimbra, de 40 toneladas, com 15 pessoas de mar, «entre homens e moços», com 6 mosquetes e 2 roqueiras. Outra carta de 2.8.1639 informa que os pescadores das almadras dos atuns pescam durante dois meses e levam consigo «mosquetes e armas que para isso têm em suas casas; aos que não têm, o governador manda emprestar, assim como pólvora e munições (...) Os barcos que andam pela costa navegando a sardinha que os cercos e xávegas matam, não andam desarmados, trazem mosquetes com que se defendem das lanchas dos mouros e alguns trazem roqueiras, assim portugueses deste Algarve como os castelhanos da Andaluzia».⁹⁰

⁸⁷ José Roberto Monteiro de Campos Coelho e Sousa, *Systema ou Coleção de Regimentos Reaes (...)*, tomo III, Lisboa, 1785, pp. 355-356.

⁸⁸ «Ley de como ham de jr armados os nauios que destes reynos navegarem», *Coleção de legislação antiga e moderna do reino de Portugal*, parte I, vol. I, Coimbra, 1816. *Leis e provisões que El Rei Dom Sebastião fez (...)*, impressas em Lisboa por Francisco Correia em 1570. pp. 166 e ss.

⁸⁹ J.J. Andrade e Silva, *Coleção cronológica da legislação portuguesa 1620-1627*, Lisboa, 1855, pp. 57 e ss.

⁹⁰ Alberto Iria, *Cartas dos governadores do Algarve (1638-1663)*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1978, pp. 42, 43, 112. 113.

Todas estas roqueiras e passa-muros são de ferro forjado, assim como os indicados por Alonso de Chaves nas naus mercantes de 200 tonéis e os dos navios de Fernão de Magalhães. Mas Marcos Cerveira de Aguilar, nas *Aduertências de naueguantes*, escritas c. 1640, em Setúbal, segue Diego Ufano e diz que o antigo passa-muro corresponde agora à colubrina extraordinária ou meia colubrina legítima. Esta é outra peça de artilharia, diferente. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, no *Dicionário da linguagem de marinha antiga e atual*, seguem as *Aduertências de naueguantes* e cometem o mesmo erro. Quanto às roqueiras, Marcos Cerveira de Aguilar ignora as peças de artilharia e menciona apenas outras armas pequenas que disparam rocas. Não era artilheiro, julga-se que embarcou em armadas da costa e foi sargento-mor nas fortalezas de Outão e São Filipe;⁹¹ no seu manuscrito segue de muito perto Diego Ufano e terá sido também influenciado por soldados e artilheiros espanhóis aquartelados em Setúbal.

As armas de fogo portáteis, a pólvora e os bombardeiros

A armada de Fernão de Magalhães levou 50 escopetas que foram compradas na Biscaia por 10.500 maravedis (cada uma 210) e 50 frascos. A terminologia não era rigorosa, podendo usar-se, indiferentemente, as palavras escopeta, espingarda ou arcabuz. A documentação não esclarece se eram de ferro ou de bronze. As de ferro eram mais antigas, mas também havia muitas de bronze (metal ou fuslera). A armada de D. Francisco de Almeida, em 1505, levou muitas espingardas de metal. Numa armada espanhola em 1513, arcabuzes de metal e espingardas de metal; noutra, em 1514, 6 arcabuzes de fuslera e 12 espingarda de ferro.⁹²

Das 50 escopetas que vieram da Biscaia, a nau *Trinidad* levou 12, com os seus rascadores, 12 cornos para a pólvora e 12 cebadores; a nau *Conceição*, 10, com os seus frascos, cebadores e ratadores; a *Santiago* 4, com os seus rascadores, e 4 cornos para a pólvora com os seus cebadores; da *Santo António* só sabemos que levou 3 frascos com 3 cebadores; a *Vitória*, no regresso trouxe 2 escopetas.⁹³ A informação relativa à *Trinidad* é a mais completa e deve estar correta. Cabendo em média 10 escopetas a cada nau, ela, que é a capitana e leva mais tripulantes, leva também mais escopetas. Rascador é o acessório utilizada para tirar as incrustações de chumbo ou pólvora que aderiram ao cano depois do tiro. Os frascos ou cornos levam pólvora, e os cebadores ou cebaderos, mais pequenos, chamados em Portugal polvorinhos, levam pólvora fina.⁹⁴ Para as escopetas vão frascos e polvorinhos, mas para as peças de artilharia também, e isto não é mencionado na documentação conhecida.

⁹¹ Francisco Contente Domingues, *Os navios do Mar Oceano (...)*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa 2004, p. 208.

⁹² AGI, Panamá, 233, L. 1, fls. 6 v., 161 v.

⁹³ José Toribio Medina, pp. 115, 133, 160, 170, 177.

⁹⁴ Sobre este assunto, *Primor e honra da vida soldadesca no Estado da Índia* (anónimo do séc. XVI), ed. Laura Monteiro Pereira, Ericeira, Mar de Letras, 2003, pp. 242, 243, 284.

Havia pólvora grossa de bombarda e pólvora fina de espingarda (ou escopeta). A diferença entre elas estava na composição da mistura, com mais salitre na de espingarda, e na grossura dos grãos, mais finos na de espingarda. A nau *Trinidad* levou 12 quintais, 2 arrobas e 7 libras de pólvora grossa e 1 barril pequeno de pólvora de escopeta, a *Conceição* 10 quintais, 2 arrobas e 5 libras de pólvora grossa e 1 barril de pólvora de escopeta, e a *Santiago* 8 barris com 8 quintais de pólvora.⁹⁵

Havia também necessidade de fazer pólvora e de a refinar. Fazia-se a bordo em almofarizes ou morteiros, pulverizando e misturando muito bem salitre, enxofre e carvão de madeira. Uma armada espanhola em 1513 levou 100 quintais de pólvora, 100 quintais de salitre, 30 quintais de enxofre e 6 morteiros de metal para fazer pólvora.⁹⁶ A pólvora era instável, danificava-se, e por isso precisava de ser com frequência refinada, juntando-lhe só salitre ou salitre e enxofre. Para uma grande armada espanhola que partiu de Laredo em 1497, compraram-se na Andaluzia 200 quintais de pólvora, 20 da fina e 180 de bombarda, e gastaram-se 30.000 mrs para a refinar e transportar aos navios. Depois, já em Laredo, 2 mestres polvoristas «adobaram» de novo a que viera «dañada».⁹⁷ A fortaleza de Salsas tinha em 1502 «un mortero grande de piedra para afinar polvora».⁹⁸

Para as naus de Fernão de Magalhães, uma carta régia de 20.7.1518 mandou comprar 70 quintais de pólvora e 5 quintais de salitre,⁹⁹ mas da pólvora acabaram por ir só 50 quintais. Era uma viagem prevista de dois anos, e nunca houve intenção de economizar pólvora, pelo contrário, várias vezes se disparou toda a artilharia, para impressionar os nativos, ou durante as missas. Foram 14 bombardeiros, conceituados, parece que todos estrangeiros, alemães, franceses, flamengos, e 1 inglês, que certamente iam fazendo e refinando a pólvora: 3 na nau *Trinidad*, um inglês de Bristol, que era o condestável, e dois franceses; 3 na *Santo António*, um de Lorena (condestável), um francês e outro de nacionalidade não indicada; 3 na *Conceição*, um alemão (condestável), um de Bruxelas e um de Bruges; 3 na *Vitória*, um alemão (condestável), outro alemão e o 3º parece que também; 2 na *Santiago*, um da Normandia e outro de Troia. Havia mais um na *Santo António* com as funções de bombardeiro e marinheiro.¹⁰⁰

A armada levou 150 varas de mechas.¹⁰¹ Mecha é a corda que leva na ponta o morrão aceso para accionar a pólvora das peças de artilharia, das armas de fogo portáteis e de outros projéteis, como as panelas (ou alcancias) de pólvora, que são potes de barro que se enchem com uma carga explosiva ou incendiária e a que se dá fogo por intermédio de uma ou mais mechas. A nau *Conceição* levou 45 alcancias que, pelo contexto, parecem

⁹⁵ José Toribio Medina, pp. 160, 170, 177.

⁹⁶ AGI, Panamá, 233, L. 1, fl. 6 v.

⁹⁷ Miguel Ángel Ladero Quesada, *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*, Real Academia de Historia, 2003, p. 49.

⁹⁸ Fernando Cobos Guerra e José Javier Castro Fernández, «Artilleria y poliorcética castellana en la estrategia de Fernando el Católico contra Francia (documentos para su estudio)», *Gladius*, XX, 2000, p. 264.

⁹⁹ José Toribio Medina, p. 18.

¹⁰⁰ Navarrete, tomo IV, 1837, pp. 13-22.

¹⁰¹ Navarrete, tomo IV, 1837, p. 5.

ser de pólvora. A nau *Vitória*, no regresso, entregou em Sevilha 4 «bombas de fuego»,¹⁰² nome que também se dava às alcancias. Estas bombas de fuego eram usadas normalmente nos navios de guerra, mas também surgem com frequência nos mercantes. Em 1523, a caravela *Nuestra Señora de Monserrat* saiu do Guadalquivir, solta, para Santo Domingo, levando 5 peças de artilharia (1 bombarda grossa e 4 passavolantes), cada uma com 2 dúzias de pedras, e 1 quintal e meio de pólvora, 3 dúzias de lanças, 4 dúzias de dardos, 2 bestas, 2 escopetas com o seu chumbo e pólvora e molde, e 20 alcancias de fuego.¹⁰³

Outras armas ofensivas

A armada levou 60 bestas com 360 dúzias de setas, que vieram de Bilbao e custaram 33.495 mrs, cabendo a cada besta 6 dúzias de setas a 558,25 mrs, mais do que os 210 mrs que custou cada escopeta. É estranha esta diferença de preço tão grande, atendendo a que na armada que Hernán Cortés preparou em 1528 para as Molucas as bestas e as escopetas tiveram o mesmo preço, 10 pesos cada.¹⁰⁴ A armada levou também 120 nove-los de fio para as bestas; 95 dúzias de dardos; 10 dúzias de gorguzes; mil lanças; 200 piques; 6 chuços e 6 hastes de lanças; 30 hachas para fazer lenha, 200 hachas para cortar; 5 arpéus com cadeia para aferrar.¹⁰⁵ Os dardos e os gorguzes são armas de arremesso e algumas lanças também. Chuços são hastes de madeira com a ponta de ferro aguçada. Hacha (ou acha) é machado ou archa. «Os piques e outras lanças, quanto mais compridas [melhor], porque ao abalroar, principalmente no mar, chegam primeiro aos inimigos».¹⁰⁶ Da mesma opinião é Marcos Cerveira de Aguiar:¹⁰⁷ «Não tenho por boa arma os meios piques com ferros quadrados que usamos por serem curtos». Documentos portugueses indicam piques com 25 ou 26 palmos. A *Ordenação sobre os cavalos e armas* (1549)¹⁰⁸ estabelece que as lanças sejam de 20 e 25 palmos, mas a bordo talvez fossem do tamanho dos piques, porque o *Memorial de várias cousas importantes...*, da década de 1580, indica o mesmo preço: piques a 180 reais cada, meios piques a 120, lanças a 180.¹⁰⁹

Se o número de tripulantes à partida, de Sanlúcar de Barrameda, foi de 234, a saber, 61 na *Trinidad*, 55 na *Santo António*, 44 na *Conceição*, 43 na *Vitória* e 31 na *Santiago*, impressiona a quantidade de piques (200), quase um por homem, e de hachas (230), também quase uma por homem. As mil lanças serão quase todas de arremesso. Depois na distribuição deste armamento pelos navios notam-se grandes lacunas. Na *Trinidad*, 14 bestas com as suas gafas, 10 dúzias de lanças, 40 lanças velhas, 3 dúzias e meia de gorguzes, 15 dúzias de dardos, 50 dardos velhos, 50 piques, 84 dúzias de setas, 15 dúzias

¹⁰² José Toribio Medina, pp. 133, 171.

¹⁰³ AGI, Contratación, 1079, N. 1, R. 9, fl. 1 v.

¹⁰⁴ *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, tomo II, Madrid, 1843, p. 405.

¹⁰⁵ Navarrete, t. IV, p. 5; José Toribio Medina, pp. 17, 18.

¹⁰⁶ *Pimor e honra da vida soldadesca no Estado da Índia (...)*, p. 240.

¹⁰⁷ *Aduertências de Nauégantes*, fl. 107 v.

¹⁰⁸ BNL, Res, 2790 V. (<http://purl.pt/15194>).

¹⁰⁹ BNL, Res., cod. 637, fls. 45, 52.

de setas velhas, 3 hachas grandes. Na *Santo António*, 58 dúzias de setas; 13 bestas com as suas gafas; 2 bestas sem gafas; 1 verga de besta; 24 piques; 14 dúzias de dardos; 8 dúzias e meia de lanças, 4 hachas. Na *Conceição*, 4 hachas grandes; 2 hachas pequenas, 12 bestas com as suas gafas, 120 lanças pequenas da Biscaia; 120 dardos; 40 piques; 1 feixe de gorguzes; 1 dúzia de lanças velhas; 2 dúzias de dardos velhos; 72 dúzias de setas. Na *Santiago*, 10 hachas, 4 grandes e 6 pequenas, 6 dúzias de lanças; 1 haz (feixe) de lanças velhas; 10 dúzias de dardos; 1 dúzia de dardos velhos; 2 dúzias e meia de gorguzes; 21 piques; 38 dúzias de setas; 8 bestas com as suas gafas. A *Vitória*, no regresso, entregou 1 besta, 3 espadas, 8 dúzias de setas, 6 dúzias de setas velhas, 3 dúzias de lanças, 3 dúzias de lanças velhas, 42 piques. Só se indica 1 arpéu para aferrar na *Trinidade* e na *Vitória*, mas foram 5, um em cada navio.¹¹⁰

Outra grande lacuna respeita às espadas, pouco mencionadas, mas que seriam quase uma por homem, como era uso em armadas espanholas desta época. Em 1523, a caravela *Nuestra Señora de Monserrat* saiu do Guadalquivir, solta, para Santo Domingo, levando cada marinheiro cossolete, celada, espada e rodela (escudo).¹¹¹ Em 1532, numa expedição organizada por Hernán Cortés, em dois pequenos bergantins com 53 homens, todos levaram espada, punhal e rodela.¹¹² Na Catalunha e em Aragão, uma ordenança de 1340 determina que todos os marinheiros levem para bordo as suas próprias armas, entre as quais couraça, chapéu de ferro, espada, sabre e duas bestas.¹¹³

Armas defensivas

A armada levou 100 cossoletes com as suas armaduras de braços, espaldeiras e capacetes; 100 peitos com os seus barbetes e casquetes; 1 arnês e 2 cossoletes com todas as suas peças para Fernão de Magalhães; 200 rodela.¹¹⁴ Casquete é diminutivo de casco (capacete). Segundo José Toribio Medina,¹¹⁵ na *Trinidad* foram 24 peitos com as suas espaldeiras, 24 celadas, 22 barbetes, 48 braços, 22 casquetes, 50 rodela. Na *Conceição*, 30 rodela, 20 cossoletes com os seus espaldares e celadas e barbetes e um braçal em cada um; 20 peitos e 1 braçal em cada um, e 18 casquetes. Na *Santo António*, 27 rodela; 49 peitos; 19 espaldares; 23 celadas; 16 casquetes; 24 barbetes, 39 braços em peças; 6 braços em peças sem «cañones». Na *Santiago*, 12 cossoletes; 12 espaldeiras; 12 peitos; 24 braços; 12 celadas; 12 barbetes; 12 casquetes, 18 rodela. Nesta distribuição do armamento pelos navios notam-se mais uma vez grandes lacunas.

¹¹⁰ José Toribio Medina, pp. 114-116, 134, 149, 158, 160, 169, 170, 176, 177.

¹¹¹ AGI, Contratación, 1079, N. 1, R. 9, fl. 1.

¹¹² Esteban Mira Caballos, «La expedición enviada por Hernán Cortés al Mar del Sur en 1532: noticias inéditas», *Alcántara: revista del Seminario de Estudios Cacerreños*, n.º 70 (2009), pp. 106, 107.

¹¹³ Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, tome V, Paris, Impr. Royale, 1839, p. 354; Josée-Valérie Murat, «Les armes à bord des navires, à travers la documentation marseillaise (1300-1370)», *Revue Internationale d'Histoire Militaire*, n.º 81, Vincennes, 2001.

¹¹⁴ Navarrete, tomo IV, 1837, pp. 4, 5.

¹¹⁵ pp. 115, 159, 160, 170, 177.

A morte de Fernão de Magalhães

Morreu na ilha de Mactan em 27.4.1521, numa batalha imprudente contra nativos hostis. Das várias descrições merece mais crédito a do italiano Antonio Pigafetta,¹¹⁶ testemunha presencial. Foi, com 60 homens armados de escopetas, bestas, cossoletes e celadas, em 3 batéis, chegou ao objetivo 2 ou 3 horas antes do amanhecer, mas foi obrigado a desembarcar muito longe da praia, com a água pela cintura. Nos batéis vinham bombardas (berços), cujas balas não atingiam os adversários devido à grande distância. Deixou 11 homens nos batéis e avançou com 49, que dispararam durante meia hora, enfrentando 1.500 ou mais nativos, os quais lançavam muitas flechas, lanças e pedras. Magalhães foi atingido por uma flecha envenenada na perna direita, a luta continuou mais uma hora, até que lhe cortaram a perna esquerda com um terçado, «que é como cimitarra, mas mais grosso». Morreram com ele 8 espanhóis. De referir que uma obra espanhola¹¹⁷ traduziu cossoletes e celadas para couraças e cascos, erro grosseiro. Outra obra espanhola¹¹⁸ comete o mesmo erro e acrescenta outro: traduz escopetas para mosquetes.

Fernão de Magalhães era um combatente com experiência na Índia e no Norte de África, pelo que não se compreende a acumulação de erros que cometeu. Em primeiro lugar, não fez o reconhecimento prévio do local onde iria desembarcar, que lhe permitiria evitar este e escolher outro mais apropriado. Avaliou mal a situação, deixou os berços nos batéis sem possibilidade de atingirem os adversários, obrigou os seus a combaterem com a água pela cintura. Em casos similares, poderiam ser de muito efeito as rocas de pedra, mas não as levou nesta viagem.

Conclusão

A armada levou cerca de 80 peças de artilharia, todas de ferro forjado: 11 bombardas grossas, 3 passa-muros, 7 falcões (ou falconetes) e 59 berços. Das bombardas grossas, 3 eram roqueiras. Ia, portanto, mal artilhada, apenas com peças de ferro forjado, quando na época os navios de guerra já andavam com peças de bronze, muito mais evoluídas. As viagens de descobrimento costumavam andar assim, mal artilhadas, como sucedeu na primeira de Vasco da Gama à Índia (1497-1499) e na primeira de Cristóvão Colombo à América (1492-1493). Levou também 50 escopetas e 50 quintais de pólvora, para uma viagem prevista de dois anos, e 14 bombardeiros, parece que todos estrangeiros. A pólvora foi suficiente porque os bombardeiros a iam fazendo e refinando.

Roqueiras e passa-muros eram as antiquadas bombardas de ferro forjado e retro-carga, com uma ou mais câmaras, que disparavam balas de pedra (as roqueiras) ou de ferro (os passa-muros). Em Portugal, constam em vários diplomas legislativos, desde

¹¹⁶ *Relazione del primo viaggio intorno al mondo* (1524), Istituto editoriale italiano, a cura di Camillo Manfroni, 1956, edição eletrónica <http://www.liberliber.it/biblioteca/licenze/>, pp. 22, 23.

¹¹⁷ António Pigafetta, *Primer viaje alrededor del globo* (...), ed. Fundación Civiliter, Sevilha 2012, p. 76.

¹¹⁸ Diego de Barros Arana, *Vida e viagens de Fernão de Magalhães*, Lisboa, 1881, traduzido do espanhol, pp. 123, 124.

1552 até 1621, sobre o modo como os navios mercantes e de pesca deviam andar armados, e alguns autores, erradamente, consideram tratar-se de armamento dos navios de guerra.

A palavra «passa-muro» foi aplicada também a outra peça muito diferente, de bronze, monobloco, sem câmara separada, muito pesada e muito comprida, mencionada pelo espanhol Diego Ufano em 1613, por Marcos Cerveira de Aguilar, que segue Diego Ufano, c. 1640, e pelo *Dicionário da linguagem de marinha antiga e atual*, que cita Marcos Cerveira de Aguilar. Isto tem lançado uma grande confusão nos autores nacionais. A confusão é extensível à palavra «roqueira», que mais tarde passou a designar uma variedade de canhão pedreiro, o bacamarte, e uma arma lançadora de rocas.

A armada estava bem provida de bestas e outras armas ofensivas e defensivas. Impressiona a quantidade de piques (200), quase um por homem, e de hachas (230), também quase uma por homem. Não levou rocas de pedra, já muito usadas por portugueses e espanhóis e que poderiam ser muito úteis na viagem, nomeadamente na batalha em que Fernão de Magalhães morreu.

Bibliografia citada

Fontes manuscritas

ANTT, Corpo Cronológico: 1/57/109, 2/12/78; 2/53/26; 2/131/152.

Archivo General de Índias: Indiferente, 1964, L.10; Contratación, 1079, N. 1, R. 9; Patronato, 45, R. 20; Patronato, 45, R.21; Patronato, N. 2, R. 35; Panamá, 233, L. 1.

Archivo Histórico Nacional, Diversos, Colecciones, 23, N.48; Colecciones, 34, N. 2.

Aguilar, Marcos Cerveira de, *Aduertências de Nauegantes*, Biblioteca Nacional, Lisboa (doravante BNL), cod 13390.

Fontes impressas

Albuquerque, Luís de, *Leonardo Nunes, Crónica de D. João de Castro*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas portuguesas (...), Lisboa, Imprensa Nacional, 1892.

Arántegui y Sanz, José, *Apuntes históricos sobre la artillería española en los siglos XIV y XV*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1887.

——— *Apuntes históricos sobre la artillería española en la primera mitad del siglo XVI*, Madrid, Imprenta del Cuerpo de Artillería, 1891.

Archivo histórico português, dir. Anselmo Braamcamp Freire, vols. I, II e IX, Lisboa, 1903, 1905, 1914.

- Artiñano y de Galdácano, Gervasio de, *La arquitectura naval española (en madera)*, Madrid, 1920.
- As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1964.
- Baião, António, *História quincentista do segundo cerco de Diu*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1927.
- Barros, Amândio Morais, *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos*, Dissertação de doutoramento, policopiado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. 2, 2004.
- Barros Arana, Diego de, *Vida e viagens de Fernão de Magalhães*, Lisboa, 1881, traduzido do espanhol.
- Biblioteca de autores españoles, tomo LXXV, Obras de Martin Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, vol. II, Madrid, 1955.
- Bocarro, António, *O livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental*. Estudo histórico, codicológico, paleográfico e índices de Isabel Cid, 3 vols., Imprensa Nacional - Casa da Moeda, Lisboa, 1992.
- Bravetta, Ettore, *L'artiglieria e le sue meraviglie* (...), Milano, Fratelli Treves, 1919.
- Casado Soto, José Luis, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, Editorial San Martín, 1988.
- Castrillo Lamas, María Concepción, «Estrategia militar y guerra fronteriza en época de Carlos I (La fortaleza de Irún-Behobia en el contexto bélico europeo a comienzos del siglo XVI)», in *El Emperador Carlos y su tiempo*, Actas de las IX Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla, 1999,
- Castro, Tiago Machado de, *Bombardeiros na Índia. Os homens e as artes da artilharia portuguesa (1498-1557)*, Dissertação de mestrado, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 2011.
- Chaves, Alonso de, *Quatri partitu en cosmografia práctica y por otro nombre Espejo de Navegantes*, transcrição, estudo e notas de Paulino Castañeda Delgado, Mariano Cuesta Domingo e Pilar Hernández, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983,
- Cobos Guerra, Fernando, e Castro Fernández, José Javier, «Artilleria y poliorcética castellana en la estrategia de Fernando el Católico contra Francia (documentos para su estudio)», *Gladius*, XX, 2000.
- Colección de documentos inéditos para la historia de España*, tomos II e XXXI, Madrid, 1843-1857.
- Correia, Gaspar., *Lendas da Índia*, tomo I, parte II, Coimbra, 1921, e tomo II, parte 1, Coimbra, 1923.
- Craesbeeck, Paulo, *Comentários do Grande Capitão Rui Freire de Andrada (1647)*, ed. José Gervásio Leite, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
- Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central*, vols. I e VI, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos. 1962, 1969.
- Domingues, Francisco Contente, *Os navios do Mar Oceano* (...), Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa 2004.
- Fernández de Navarrete, Martin, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV* (...), tomo IV, Madrid 1837.

Ferreira, J. A. Pinto, «Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino, no séc. de Quinhentos», Câmara Municipal do Porto, *Boletim Cultural*, vol. XXX, 1967.

Fragmenta histórica. Revista do Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, nº 2, Lisboa, 2014, pp. 129-137, transcrição de Roger Lee de Jesus e Tiago Machado de Castro.

Guedes, Lívio da Costa, *Aspetos do reino do Algarve nos séculos XVI e XVII. A «Descrição» de Alexandre Massaii (1621)*, Lisboa, Arquivo Histórico Militar.

Gabiola Carreira, David, *Laredo, un port de Castille au XVIe siècle*, Université Côte d'Azur, 2017, Thèse de doctorat.

Gutiérrez Cruz, Rafael, «La fortaleza del Peñon de Argel y su guarnición (1514-1516)», in *La organización militar en los siglos XV y XVI*, Actas de las II Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla, 1992.

——— «Melilla tras la conquista: documentos para su estudio», *Aldaba*: revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla, n.º 21, 1993.

Iria, Alberto, *Cartas dos governadores do Algarve (1638-1663)*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1978.

L'Artiglieria di Pietro Sardi Romano, Veneza, 1621.

Ladero Quesada, Miguel-Ángel, *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*, Real Academia de Historia, 2003.

«Lembranças de cousas da Índia em 1525», in Rodrigo José de Lima Felner, *Subsídios para a história da Índia Portuguesa*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1868.

Les sources inédites de l'Histoire du Maroc, Archives et Bibliothèques d'Espagne, tome III (1560-1578), par Chantal de La Véronne, Paris, Paul Geuthner, 1961.

«Ley de como ham de jr armados os nauios que destes reynos nauegarem», *Coleção de legislação antiga e moderna do reino de Portugal*, parte I, vol. I, Coimbra, 1816.

Leis e provisões que El Rei Dom Sebastião fez (...), impressas em Lisboa por Francisco Correia em 1570.

Medina Barba, Diego González de, *Examen de fortificación*, Madrid, En la Imprenta del Licenciado Varez de Castro, 1599.

Memorial de várias cousas importantes (...), BNL, Res., cod. 637.

Mena García, Carmen, «Preparativos del viaje de Diego de Nicuesa para poblar la Tierra Firme. Sevilla y los mercaderes del comercio atlántico (1509)», *Revista de Índias*, n.º 256, 2012.

Ménard, Caroline, *La pesca gallega en Terranova, siglos XVI-XVIII*. Tesis doctoral, Faculdade de Xeografía e Historia. Universidade de Santiago de Compostela, 2006.

Mendoza, Bernardino de, *Theorica y practica de guerra*, Anveres, En la Emprencia Plantiniana, 1596.

Mira Caballos, Esteban, «La expedición enviada por Hernán Cortés al Mar del Sur en 1532: noticias inéditas», *Alcántara*: revista del Seminario de Estudios Cacerreños, n.º 70, 2009.

Munuera Navarro, David, *Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del sureste peninsular durante la Edad Media (SS. VIII-XVI)*. Tesis doctoral, Universidad de Murcia, 2010,

Murat, Josée-Valérie, «Les armes à bord des navires, à travers la documentation marseillaise (1300-1370)», *Revue Internationale d'Histoire Militaire*, n.º 81, Vincennes, 2001.

Núñez de la Fuente, José Manuel, *Diário de Fernão de Magalhães (...)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2019.

Obras Completas de D. João de Castro, edição crítica por Armando Cortesão e Luís de Albuquerque, vol. III, Coimbra, Academia Internacional de Cultura Portuguesa, 1976.

Ordenação sobre os cavalos e armas, 1549, BNL Res, 2790 V.

Pardessus, Jean-Marie, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, tome V, Paris, Impr. Royale, 1839.

Pigafetta, António, *Primer viaje alrededor del globo (...)*, ed. Fundación Civilter, Sevilha 2012.

Pinto, Fernão Mendes, *Peregrinação*, Afrodite, 1980, vol. I.

Primor e honra da vida soldadesca no Estado da Índia (anónimo do séc. XVI), ed. Laura Monteiro Pereira, Ericeira, Mar de Letras, 2003.

Relazione del primo viaggio intorno al mondo (1524), Istituto editoriale italiano, a cura di Camillo Manfroni, 1956, edição eletrónica <http://www.liberliber.it/biblioteca/licenze/>.

Rodrigues, Bernardo, *Anais de Arzila*, tomo I (1508-1525), Academia das Ciências de Lisboa, 1915.

Sá, Artur Basílio de, *Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente. Insulíndia*, vols. I e IV, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954-1956.

Salas y Cortés, Ramon de, *Memorial histórico de la artillería española*, Madrid, Imprenta que fué de García, 1831.

Serna Vallejo, Margarita, *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico*, Madrid/Barcelona/Buenos Aires, Marcial Pons, 2010.

Silva, J.J. Andrade e, *Coleção cronológica da legislação portuguesa 1620-1627*, Lisboa, 1855.

Sousa, José Roberto Monteiro de Campos Coelho e, *Systema ou Coleção de Regimentos Reaes (...)*, tomo III, Lisboa, 1785.

Toribio Medina, José, *El Descubrimiento del Oceano Pacifico (...)*, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1920.

Tous Meliá, Juan, *El cañon Escorpión (...)*, Tenerife, 2008.

Ufano, Diego, *Tratado de la artilleria y uso della (...)*, Brusselas, 1613, en casa de Van Momarte.

Viterbo, Francisco Marques de Sousa, *Inventores Portugueses*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1902.

——— «A armaria em Portugal», in *História e Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa*, nova série, 2ª classe, tomo XI, parte II, Lisboa, 1909.

A TRIPULAÇÃO “ITALIANA” DA ARMADA DE FERNÃO DE MAGALHÃES (1519-1522)

Nunziatella Alessandrini¹

Resumo

A presença de mareantes e navegadores italianos tornou-se numa constante das explorações sistemáticas que a coroa portuguesa empreendeu no mar oceano a partir das primeiras décadas do século XV. Estes estrangeiros desenvolveram um papel de primeiro plano, quer ao serviço da coroa portuguesa, quer enquanto agentes de companhias comerciais italianas. Era conhecida a sua técnica na arte de navegar, o que os levou a participar nas maiores empresas marítimas de descobertas: no Atlântico, no Índico e, em 1519, no Pacífico. De facto, chefiados pelo capitão-mor português Fernão de Magalhães mas ao serviço de Carlos I, vinte e seis “italianos” vieram a fazer parte da tripulação dos cinco navios que, supostamente, deviam dar a volta ao mundo pelo Oeste: uma armada com uma história ainda para contar através dos percursos dos que a bordo tornaram possível uma empresa excepcional.

Palavras-chave: Descobrimentos; Navegadores; Italianos; Circumnavegação.

Abstract

The presence of Italian seafarers and navigators became a constant in the systematic explorations that the Portuguese crown undertook in the ocean sea beginning in the first decades of the 15th century. These foreigners developed a first plan role, either at the service of the Portuguese crown, or as agents of Italian commercial companies. Their technique in the art of sailing was renown, which took them to be a part of the biggest maritime enterprises of the Discoveries: in the Atlantic, in the Indian Ocean and, in 1519, in the Pacific. In fact, headed by the Portuguese commander Ferdinand Magellan, but at the service of Charles I, twenty-six “Italians” came to be a part of the crew of the five ships that, supposedly, were to round the world through the west: an armada with a history yet to be told through the journeys of the ones that made possible such an exceptional enterprise.

Keywords: Discoveries; Navigators; Italians; Circumnavigations.

¹ Investigadora CHAM / FCSH – Universidade Nova de Lisboa. nunziatellaa@fch.unl.pt

Desde, pelo menos, o século XIV que o envolvimento de italianos na marinha portuguesa está documentado. Caso conhecido e estudado foi o contrato que o rei D. Dinis estipulou com o Almirante genovês Manuel Pessanha² e que tinha como condição a presença de “vinte genoveses sabedores do mar”. Com verdade, a arte de navegar era uma característica, como não podia deixar de ser, das antigas Repubbliche Marinare (Génova, Veneza, Pisa, Amalfi) e das cidades costeiras italianas. Povo de marinheiros peritos na arte de navegar, os italianos – ressalva-se aqui que o termo “italianos” está a ser usado por comodidade tendo em conta que a unidade de Itália só ocorreu em 1861 – sulcaram desde cedo o Mediterrâneo e o Atlântico participando de viagens de exploração.

Assim, quando a 20 de Setembro de 1519 os cinco navios chefiados pelo capitão português Fernão de Magalhães deixaram o porto de Sanlúcar de Barrameda, não deve causar surpresa que, entre a tripulação de 237 homens, 26 deles fossem oriundos da Península Italiana. O objectivo da armada ao serviço de Carlos I de Espanha era alcançar as Molucas, terras de especiarias, navegando em direcção a poente, retomando “o projecto de Cristóvão Colombo, que menos de três décadas antes fracassara, ao topar com uma larga massa de terra na parte mais ocidental do Atlântico”.³ Passados três anos, a 6 de Setembro de 1522, dezoito homens “la maggior parte infermi” a bordo do navio *Victoria*, regressaram ao mesmo porto de onde tinham partido, actores dum facto que teria mudado a história: a circum-navegação do planeta azul. Entre os dezoito homens que foram testemunhas da viagem que atravessou três oceanos e quatro continentes, dois eram italianos, Martino de’ Giudici, de Savona, e Antonio Pigafetta, de Vicenza.⁴ É através da relação deste último que temos notícias das vicissitudes da dita viagem e é através das suas palavras que conhecemos o epílogo: “Dal tempo che se partissemos da questa baia fin al giorno presente avevamo fatto quattordici mila e quattrocento e sessanta leghe e più, e compiuto lo circolo del mondo, dal levante al ponente. Luni, a otto de settembre, buttassero l’ancora appresso al molo de Siviglia e descaricassimo tutta l’artiglieria. Marti, noi tutti, in camicia e discalzi, andassemo con una torcia in mano, a visitare il luogo di Santa Maria de la Victoria e de Santa Maria de l’Antiqua”.⁵

² A bibliografia a este respeito é bastante ampla e não cabe aqui fazer um levantamento exaustivo. Apenas se quer lembrar que, recentemente, em 2017, o XV Simpósio de História Marítima da Academia de Marinha de Lisboa comemorou os 700 anos da escritura do contrato entre o rei D. Dinis e Manuel Pessanha. No Simpósio *O Mar como futuro de Portugal (C. 1223-C. 1448). A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis* foram apresentadas as últimas investigações relativas ao tema.

³ COUTO, Dejanirah; LOUREIRO, Rui Manuel, “Introdução”, *ANAI*s de História de Além Mar, XX, 2019, p. 11.

⁴ Os restantes nomes: Juan Sebastián de Elcano, Francisco Albo, Miguel Rodas, Juan de Acurio, Hernando de Bustamante, Aires, Diego Gallego, Nicolao de Nápoles, Miguel Sanchez de Rodas, Francisco Rodriguez, Juan Rodriguez de Huelva, Antón Hernandez Colmenero, Juan de Anatia, Juan de Santander, Vasco Gomes Gallego, Juan de Zubileta. Cfr. Fernández de Navarrete, 1825-1837, II, p. 463.

⁵ Utilizamos a transcrição de MANFRONI, Camillo, *Relazione del primo viaggio intorno al mondo di Antonio Pigafetta*, Verona: Cassa di Risparmio di Verona Vicenza e Belluno, 1983, p. 176. Doravante será mencionada como *Relazione*. Para além de Antonio Pigafetta, também Juan Sebastián de Elcano, Francisco Albo e um piloto anónimo genovês, enquanto testemunhas oculares, deixaram escritos sobre a navegação efectuada. O roteiro anónimo do piloto genovês está atribuído a Leon Pancaldo, de Savona, sobre o qual a autora do presente texto está prestes a publicar os resultados da sua investigação.

Dos 237 homens da tripulação, no entanto, para além dos 18 homens da *Victoria*, outros sobreviveram, nomeadamente os que foram cativos aquando da escala na Ilha de Santiago do arquipélago de Cabo Verde a 9 de Julho de 1522 durante a torna viagem para se reabastecerem de vitualhas. Elcano, ao tempo capitão da armada, tinha enviado doze homens para pedir permissão para desembarcar. Não tendo tido qualquer resposta nem notícias dos homens, o capitão resolveu, a 14 de Julho, levantar as velas e partir. Os doze homens regressaram a Sevilha via Lisboa algumas semanas mais tarde. Mais, outros seis tripulantes da nau *Trinidad* ficaram presos pelos portugueses, quatro regressaram anos mais tarde e dois faleceram. Entre os que regressaram recordamos Leon Pancaldo, de Savona, e entre os que faleceram lembramos Giovanni Battista Ponzoroni de Sestri Levante. Assim, juntamente com Antonio Pigafetta e Martino de' Giudici, podemos incluir Leon Pancaldo entre os três italianos que sobreviveram à viagem à volta do mundo. Apenas trinta e cinco homens, dentro dos 237 embarcados, nomeadamente vinte espanhóis, quatro gregos, quatro portugueses, três italianos, dois alemães, um francês e um flamengo, conseguiram voltar a casa.⁶

Estado da arte

No que diz respeito às fontes e aos estudos que possibilitaram o conhecimento da participação de italianos na viagem de Fernão de Magalhães, podemos verificar que o levantamento e a publicação por parte de Navarrete⁷ da documentação conservada no *Archivo General de las Índias* de Sevilha na qual se encontram relatados os nomes e as mansões dos homens que formavam a tripulação dos cinco navios chefiados por Fernão de Magalhães, apresenta-se como fundamental ponto de partida para quem esteja interessado em aprofundar peculiares momentos da viagem que alterou a concepção do mundo até então pensada. É a partir da publicação de fontes na obra de Navarrete que foi, de facto, possível conhecer os nomes da totalidade de marinheiros e/ou pilotos de várias nacionalidades, entre os quais os italianos. Identificados os 26 italianos, pareceu, no entanto, que débil foi o interesse despertado entre os investigadores italianos e estrangeiros em traçar o perfil destas personagens. Foi com a instituição da *Real Commissione per la Raccolta Colombiana* para comemorar o quarto centenário da descoberta da América que Andrea da Mosto publicou uma edição crítica da *Relação* de Antonio Pigafetta, cuja última publicação tinha sido efectuada em 1800 por Carlo Amoretti.⁸ A edição de Andrea da Mosto (1894) foi integrada com um esboço biográfico do autor

⁶ VARELA, Consuelo “Los cronistas españoles del viaje de Magallanes-Elcano”, in Rui Manuel Loureiro (org.), *Em Demanda da Biblioteca de Fernão de Magalhães*, Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019, p. 176.

⁷ NAVARRETE, Martín Fernández de, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid: Imprenta Real, 5 vol., 1825-1837.

⁸ Não cabe aqui referir o processo das edições e dos estudos sobre a *Relação* de Antonio Pigafetta. Para isso veja-se: ALESSANDRINI, Nunziatella, “Antonio Pigafetta, cavaleiro do mar oceano. Uma reconstrução biográfica”, In *Anais de História de Além Mar*, XX, 2019, pp. 63-65.

da *Relação*. Deve-se sublinhar que o da Mosto ainda não tinha conhecimento da publicação de Navarrete.

No âmbito das citadas comemorações, Prospero Peragallo publicou documentos inéditos a respeito de Leon Pancaldo.⁹ Pouco anos depois, ainda no século XX, Giovanni Jachino¹⁰ e Filippo Noberasco,¹¹ debruçaram-se sobre o ilustre navegador de Savona. É recente, de 2012, o estudo de Furio Ciciliot¹² que aprofunda com notável riqueza de fontes, a presença de Leon Pancaldo na região de Buenos Aires, organizando, no entanto, o percurso de vida do navegador anterior à partida para Espanha.

Assim, dos 26 italianos embarcados na armada de Magalhães, e que constituíam o 10% da tripulação total, apenas Antonio Pigafetta e Leon Pancaldo foram objectos de estudo por parte da comunidade científica, sendo que os restantes 24 apenas são lembrados nas palavras dos que deixaram um testemunho escrito. Temos que chegar ao ano de 1992, altura em que Luigi Avonto¹³ resgatou das cinzas os companheiros italianos de Magalhães, recolhendo e sistematizando as fontes que podiam servir para organizar o percurso vivencial de cada um deles. A obra de Luigi Avonto continua a ser, pelo que me é dado a conhecer, a obra de referência sobre a tripulação italiana da expedição magalhânica.

A armada de Fernão de Magalhães

Sevilha

As razões e o contexto da realização da viagem de Fernão de Magalhães sob a égide do rei de Espanha já foram aprofundados por ilustres historiadores, pelo que evitaremos repetições sobre este assunto e apenas iremos focalizar a nossa atenção sobre alguns pormenores que julgamos serem importantes no desenvolvimento do presente contributo. Em primeiro lugar, queremos desde já descrever, muito brevemente, o ambiente “português” que rodeava Fernão de Magalhães aquando da sua chegada a Sevilha a 20 de Outubro de 1517. Na cidade andaluza residiam membros da casa Bragança com quem o navegador português mantinha relações desde há anos atrás, aquando da sua participação na tomada de Azamor, em 1513, sob a chefia de D. Jaime. Hospedado em casa de Diogo Barbosa, fiel criado de D. Álvaro de Portugal, cujo filho, D. Jorge de Portugal, vivia em Sevilha, Fernão de Magalhães estava, portanto, bem inserido e apoiado. É importante

⁹ PERAGALLO, Prospero “Leone Pancaldo. Sussidi documentari”, in *Raccolta di Documenti e Studi pubblicati dalla Regia Commissione Colombiana pel Quarto centenario dalla scoperta dell’America*, Roma: Ministero della Pubblica Istruzione, parte V, vol.II, 1894, pp. 263-306.

¹⁰ JACHINO, Leone Pancaldo. *Saggio storico-critico*, Savona: Premiata Tipografia Peluffo, 1900.

¹¹ NOBERASCO, Filippo, *Un compagno di Magellano. Leon Pancaldo savonese*, Savona: Tipografia Savonese, 1929.

¹² CICILIOT, Furio, *Leon Pancaldo da Magellano a Buenos Aires*, Marco Sabatelli Editore, 2012.

¹³ AVONTO, Luigi, *I compagni italiani di Magellano con un’appendice sul roteiro di un pilota genovese*, Montevideo; Roma: Ediciones El Galeón, 1992.

assinalar a presença em Sevilha de D. Isabel Henriques, viúva de D. João de Portugal, em cuja corte encontrava-se D. Briolanja Moniz, irmã da esposa de Cristóvão Colombo e, portanto tia de Diogo Colombo que teve ligações, como veremos, com Leon Pancaldo. Em segundo lugar, assinalamos que na mesma altura da chegada a Sevilha do capitão português, o jovem Carlos I, a 18 de Novembro de 1517, entrava em Valladolid para se tornar rei. Também são estes os anos em que o rico mercador burgalês Cristóvão de Haro, com quem Magalhães tinha mantido relações comerciais em Lisboa, tinha passado a Espanha e liquidado os seus negócios em Portugal por desavenças com o monarca português. Assim, de acordo com Rui Loureiro “A relação entre Haro e Magalhães, aliada ao facto de ambos estarem desavindos com o monarca lusitano, teria dado origem a um projecto contestatário: buscar pela via ocidental um caminho para as *ilhas das especiarias*, navegando fora da zona de influência que fora reservada a Portugal pelo tratado de Tordesilhas”.¹⁴

Os navios

A armada de Magalhães deixou Sevilha a 10 de Agosto de 1519 e, descendo o Guadalquivir alcançou Sanlúcar de Barrameda de onde, a 20 de Setembro de 1519, entrou no mar oceano. Nos cinco navios que compunham a armada, *Trinidad*, *San Antonio*, *Victoria*, *Concepción* e *Santiago* estava embarcada uma tripulação cujo número varia conforme a interpretação dos documentos¹⁵. Consideramos para este texto o número que o Antonio Pigafetta refere na sua *Relação*, por duas razões. A primeira prende-se com o facto de Pigafetta fazer parte da tripulação e, portanto, ser testemunha ocular. A segunda liga-se às disposições contidas na carta de 5 de Maio de 1519 enviada pelo rei aos oficiais de la Casa de la Contratación, a instituição que devia ocupar-se dos preparativos da viagem: “Yo vos mando que no consintais, ni deis lugar que vaya en la dicha Armada, por ninguna causa que sea, mas de los dichos doscientos é treinta é cinco hombres”.¹⁶ Era vontade do rei, portanto, que fossem embarcados não mais que 230 homens, o que, de facto, justifica o número relatado por Pigafetta.

São conhecidas as dificuldades enfrentadas pelo capitão português em encontrar homens para uma empresa que, para além de ser arrojada e perigosa, era chefiada por um português. Tornou-se, portanto, indispensável, recorrer a homens de mar de outras nacionalidades.¹⁷

A falta de recursos humanos e os problemas burocráticos, adiaram a partida da armada de, sensivelmente, um ano. Magalhães e Faleiro aperceberam-se cedo que teria

¹⁴ LOUREIRO, Rui, “Em demanda da Biblioteca de Fernão de Magalhães”, in Rui Manuel Loureiro (org.), *Em Demanda da Biblioteca de Fernão de Magalhães*, Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019, p. 32.

¹⁵ Pastells (1920) e Navarrete (1837) contam 265 indivíduos enquanto que Medina Toribio (1920) conta 270.

¹⁶ AGI, Reg. de Reales cédulas, leg. 2º, transcrito por NAVARRETE, IV, p. 129.

¹⁷ GIL, Juan, *Mitos y utopías del Descubrimiento, 2: El Pacífico*, Madrid, 1989, p. 18.

sido impossível terem tudo preparado e pronto para a viagem a 25 de Agosto de 1518. Não cabe aqui mencionar as várias vicissitudes na constituição da formação da tripulação dos cinco navios, vamos considerar a tripulação já formada, composta por 237 tripulantes, divididos entre pilotos, mestres, carpinteiros, calafates, grumetes, pajens e *sobresalientes*. No que diz respeito às nacionalidades, é evidente que, e como não podia deixar de ser, a tripulação era constituída maioritariamente por espanhóis (139), sendo que um número considerável de estrangeiros estava incluído (98). A “comunidade” estrangeira estava composta por 31 portugueses, 26 italianos, 19 franceses, 9 gregos, 5 flamengos, 4 alemães, 2 africanos, 2 irlandeses, 1 inglês, 1 de Goa, 1 malayo, 1 mestiço luso-brasileiro, 1 mestiço hispano-indio.¹⁸ É sobre os 26 italianos que nos iremos debruçar, organizando a sua distribuição nos navios da armada, mencionando o papel que nelas desempenhavam, sistematizando, por cada um deles, quando possível, as notícias que foram surgindo em estudos parcelares, reunindo as fontes até agora levantadas. Para uma maior clareza expositiva e uma maior facilidade de leitura dos dados, resolvi apresentar, por cada navio, o nome, a proveniência, o cargo e o ordenado da tripulação italiana:

Mestre -3 (1 *Trinidad*; 1 *Victoria*; 1 *Santiago*) – 3000 maravedís/mês
 Carpinteiro – 1 (*Trinidad*) – 1875 maravedís/mês
 Calafate – 2 (1 *Trinidad*; 1 *Santiago*) 1875 maravedís/mês
 Marinheiro – 13 (6 *Trinidad*; 1 *San Antonio*; 4 *Victoria*; 2 *Santiago*)
 1200 maravedís/mês
 Grumete – 3 (2 *San Antonio*; 1 *Victoria*) 800 maravedís/mês
 Pajem - 1 (*Trinidad*) 500 maravedís/mês
Sobresalientes – 3 (1 *Trinidad*; 2 *Concepción*) 800/1000 maravedís/mês.¹⁹

Trindade

Incluía o maior número de italianos, o que é significativo, uma vez que era a nau capitã. Onze italianos, dez provenientes da região da Liguria e um de Vicenza:

1 mestre – Giovanni Battista Ponzoroni (Sestri Ponente)
 1 carpinteiro – Antonio Luciano (Varazze)
 1 calafate – Filippo de Croa (Recco, Génova)
 6 marinheiros – (Martino Forte, Sestri Ponente; Baptista Genovês, Génova; Tommaso Nattino, Sestri Ponente; Leon Pancaldo, Savona; Giovanni Parenti, Sanremo; Francesco Piora, Savona)
 1 pajem – Giovanni Recco (Porto Maurizio, Imperia)
 1 *sobresaliente* – Antonio Pigafetta, Vicenza

¹⁸ VARELA, Los cronistas espanholes, p. 170.

¹⁹ Sobresalientes eram os que iam na armada sem serem marinheiros nem mestres.

Alguns são nomes conhecidos, outros foram identificados por Luigi Avonto partindo da documentação publicada por Navarrete²⁰ e com o apoio de outro documento presente no *Archivo General de Indias* de Sevilha, que contém a relação do ordenado da tripulação, com minucioso elenco dos que se embarcaram, navio por navio. O documento não tem data, mas Luigi Avonto o coloca cronologicamente na altura da partida de Sevilha para Sanlúcar de Barrameda.²¹

Observando os dados acima citados, releva-se que a origem dos italianos embarcados na nau *Trindade* é prevalentemente das zonas próximas de Génova, na parte ocidental: Sestri Ponente, Varazze, Savona, Sanremo, Imperia. Uma menção especial para Savona que na altura “può essere considerata un esempio di città mediterranea del Rinascimento”,²² muito activa nos comércios marítimos, com mercadores empreendedores e um porto que, apesar de ser mais pequeno do que o de Génova, desenvolvia uma actividade florescente. Para além disso, nas praias entre Savona e Varazze importante era a construção naval, sendo que nessa zona “si costruiscono le migliori navi del Mediterraneo occidentale”.²³ De resto, eram conhecidas as técnicas e os conhecimentos marítimos de peritos na arte de navegar oriundos desta zona que, situada a ocidente de Génova e tendo como pilar Savona, estendia-se até Imperia.



Recordamos, como exemplo, que, em 1513, Lopo Carvalho, agente do rei português D. Manuel, encontrava-se em Itália encarregado de contratar trabalhadores no âmbito da marinharia. Curiosamente, na carta enviada ao rei e escrita de Savona a 20 de Fevereiro de 1513, o agente português participava ao monarca quem eram os indivíduos

²⁰ NAVARRETE, Fernández Martín de, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid: Imprenta Real, 1825-1837, 5vols.

²¹ AVONTO, *I compagni italiani di Magellano*, p. 24.

²² CICILLOT, *Leon Pancaldo*, p. 11.

²³ Idem, p. 13.

que o vinham servir e qual o ordenado deles. São mencionados como carpinteiros, comitots, sota-comitots e remolares.²⁴

Antes de nos debruçarmos sobre os tripulantes lígures da nau *Trindade*, vamos gastar algumas palavras acerca de Antonio Pigafetta proveniente de Vicenza na Lombardia, embarcado como *sobresaliente*, isto é, criado e/ou homem de confiança do capitão Magalhães. É evidente que o que moveu Pigafetta a fazer parte duma empresa que não era absolutamente isenta de perigos, não foi decerto o desejo de ganhos – o ordenado era de 1000 maravedís por mês – mas podemos, de acordo com Avonto, acreditar que fosse atraído pela “curiosità tipicamente rinascimentale”.²⁵ O próprio Pigafetta confirma que a intenção era “far esperienza di me e andare a vedere quelle cose, che potessero dare alcuna satisfazione a me medesimo e potessero partorirme qualche nome appresso la posterità”.²⁶ Homem do renascimento, informado através da leitura de muitos livros e fascinado “de le grandi e stupende cose del mare Oceano”, Pigafetta conseguiu entrar como homem de confiança do capitão. As suas referências, de facto, não podiam ser melhores, uma vez que chegou a Sevilha com cartas de recomendação do próprio rei e do Nunzio apostólico, Francesco Chiericati, também de Vicenza e com quem mantinha relação de parentesco.²⁷ É de salientar que Antonio Pigafetta encontrava-se em Barcelona nos primeiros meses de 1519 onde, momentaneamente, residia o rei. Nessa mesma altura, Magalhães e Faleiro tinham chegado a Barcelona para se encontrarem com o monarca que, a 8 de Maio de 1519, lhes entregou as instruções que deviam observar na viagem. Podemos supor que, nesta altura, Pigafetta e os capitães organizadores da viagem tivessem conhecimento um dos outros. Antonio Pigafetta, como já mencionámos, foi um dos 18 sobreviventes que regressaram a 6 de Setembro de 1522 na nau *Victoria*.

No que diz respeito ao grupo de lígures veremos que estava constituído por personagens de relevo, com conhecimentos técnicos de marinharia.

O Mestre Giovanni Battista Ponzoroni nasceu em Sestri Ponente por volta de 1469, data que podemos averiguar com alguma segurança através de um documento publicado por J.T. Medina²⁸ e que contém, para além da data de nascimento, uma quantidade não despreciable de notícias acerca do mestre Ponzoroni. É um documento que será mencionado frequentemente ao longo do texto, tem data de 9 de Agosto de 1519, e o título é elucidativo do assunto contido: *Informacion hecha á pedimento del comendador Hernando de Magallanes para hacer constar la gente que alistó para su armada*. Trata-se dum interrogatório que o próprio Magalhães dirigiu a seis testemunhas reunidas para o

²⁴ SOUSA VITERBO, *Arte e artistas em Portugal*, Lisboa, Livraria Ferin, 1920, pp. 139-140. O autor transcreve a carta nas páginas 140-142.

²⁵ Cf., AVONTO, *I compagni italiani di Magellano*, p. 11.

²⁶ *Relazione*, p. 53.

²⁷ A tia Elisabetta tinha casado com Valerio Chiericati. Cf. ALESSANDRINI, Antonio Pigafetta, p. 67. O texto de Alessandrini contém uma recente actualização de dados sobre Antonio Pigafetta, pelo que se torna obsoleto repeti-los no presente trabalho.

Para a história da família Pigafetta veja-se: Michela PETRIZZELLI e Abino MORELLO, *Il n'èst rose sans espine. Studi sulla nobile famiglia Pigafetta*, Vicenza, Biblioteca Cívica Bertoliana, 2006.

²⁸ MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos para la história del Chile*, I, pp. 91-103.

feito, nomeadamente “Gonzalo Gomez de Espinosa, Anton de Salamon, Juan Bautista, Baltasar Pallan, Juan de Arriaga, Juan Sebastian del Cano” no intuito de apresentar aos oficiais da *Casa da Contratación* a razão pela qual tinha sido obrigado a contratar estrangeiros. Três dos mestres acima referidos eram italianos: Juan Bautista (Giovanni Battista Ponzoroni), Anton de Salamon (Antonio Salomone), Baltasar Pallan (Baldassarre Palca). Destes últimos dois falaremos mais adiante. As perguntas formuladas pelo capitão Magalhães e dirigidas às testemunhas deviam, de certo modo, através das respostas, justificar as motivações que levaram a alistar estrangeiros. Três destas perguntas, que de seguida iremos transcrever, receberam respostas, por parte dos mestres italianos, elucidativas dos pontos de vista da interpretação do percurso deles. Duas perguntas dizem respeito a Baldassarre Palca e Giovanni Battista Ponzoroni, respectivamente a pergunta 5 e 6. A pergunta 9, mais geral, referia-se ao alistamento de estrangeiros:

- “5. Iten si saben que ansi mesmo yo el dicho capitan mande á Baltazar Genovês,²⁹ mestre del navio Santiago de la dicha armada que fuese asimismo á Málaga con dineros que le dí para que hiciese gente en la dicha ciudad para la dicha armada.
 6. Iten si saben que así mismo envíe à Juan Bautista, maestre de la nao capitana, à Cadiz dos vezes con dinero para que hiciese gente en la dicha ciudad de Cádiz (...).
 9. Iten si saben que por defecto de no se hallar naturales para la dicha armada se recibieron algunos estrangeiros ansi griegos como venecianos, genoveses é sicilianos é franceses é portugueses para grumetes, é si se recibieron fué con acuerdo de los dichos maestres por ser personas hábiles (...).”³⁰

Sabemos, através das respostas dadas pelas testemunhas que Giovanni Battista Ponzoroni foi enviado duas vezes a Cádiz para procurar gente que se quisesse alistar; também podemos extrapolar outra notícia: os grumetes estrangeiros não eram escolhidos ao acaso mas eram avaliados pelos próprios mestres. As respostas de Giovanni Battista Ponzoroni, confirmando as perguntas do capitão, nos apresentam alguns dados cronológico interessantes: ao admitir que conhecia o capitão há, sensivelmente, dez meses, isto é, desde Outubro/Novembro de 1518, podemos conjecturar que tivesse sido um dos primeiros a se alistar; mais, ao dizer que conhecia os mestres da armada há quatro meses, podemos conhecer também a data de alistamento dos ditos mestres. Ponzoroni confirma a dificuldade em encontrar marinheiros espanhóis que quisessem participar na empresa e, sublinham historiadores do calibre de Juan Gil, a dificuldade derivava quer pelo facto de a empresa ser chefiada por um português, quer pelas próprias características da expedição cuja duração se apresentava indefinida e bastante perigosa. Devido a esta falta de recursos humanos, Magalhães viu-se obrigado a procurar pessoas nos portos próximo de Sevilha. Os largos meses de relações que Ponzoroni manteve com o capitão, nos leva a supor que o italiano se tinha tornado, assim como Pigafetta, num dos homens

²⁹ Baltazar Genovês, mestre da nau Santiago, é o Baltasar Pallan que integrava as testemunhas do interrogatório de 9 de Agosto de 1519.

³⁰ Idem, p. 93.

de confiança de Magalhães. O cargo de mestre que Ponzoroni desempenhava na nau *Trinidad* estava, em termos de responsabilidade, em terceiro lugar após o capitão e o piloto Esteban Gómez. Que o mestre Ponzoroni fosse um homem com conhecimentos avançados no âmbito da marinharia, é testemunhado também pela carta que António de Brito escreveu ao rei de Portugal a 11 de Fevereiro de 1523 para lhe dar conhecimento da captura da nau *Trindade*. Foi com estas palavras que António de Brito, governador da fortaleza de Ternate, se dirigiu ao rei de Portugal descrevendo Giovanni Battista Ponzoroni como sendo “o principal omem que elles traziam, porque depois que matarão a Fernão de Magalhães, elle foi ho que trouxe esta armada a Maluco”.³¹ Ainda falta um estudo exaustivo sobre este navegador, quer sobre a sua intervenção na organização da armada antes da partida de Sevilha, quer no período da sua permanência forçada nas Molucas à espera que o navio fosse reparado. Daqui, de Tidore, Ponzoroni escreve uma carta, a 21 de Dezembro de 1521 no dia da partida da *Victoria* de Tidore.³² A partida da *Victoria*, de facto, foi atrasada para esperar que os homens que não podiam partir e deviam ficar em Tidore acabassem de escrever as cartas para os familiares. A carta de Ponzoroni estava dirigida a um não identificado “nobile signore”.³³ Nela, o mestre da *Trindade* contava os acontecimentos, dando a conhecer aspectos interessantes da sua personalidade e do sítio onde se encontrava. Esta carta não foi tida, pelo que conheço, na devida atenção pelos historiadores, e por ser um documento com alguma importância e pouco conhecido, resolvi transcrever em apêndice a tradução em espanhol feita por J.T. Medina, desejando poder, em breve, encontrar o original em italiano.³⁴ A 6 de Abril de 1522, a *Trindade* com a sua tripulação deixou as Molucas e, após vicissitudes extremas, foi capturada pelos portugueses. A morte de Ponzoroni deve ter ocorrido entre o fim de 1525 e início de 1526, em Moçambique.³⁵

Ainda na já mencionada carta enviada por António de Brito ao rei português, temos notícias de mais dois tripulantes da *Trindade*: Leon Pancaldo, embarcado como marinheiro em 1519 mas apelidado de piloto por António de Brito, sinal de que, apesar das competências prévias do navegador de Savona, estas se foram desenvolvendo ao longo da viagem. O outro membro da tripulação mencionado pelo governador português foi o

³¹ Carta publicada por PERAGALLO, *Leone Pancaldo*, pp. 276-283.

³² Da *Relação* de Antonio Pigafetta, p. 151: “Sabato, a vintuno de dicembre, giorno de San Tommaso, il re nostro venne a le navi e ne consegnò li due piloti (che) avevamo pagati, perchè ne conducessero fuora de queste isole; e dissene come allora era buon tempo de partirse; ma per lo scrivere de li nostri in Spagna, non ne partissemo se non a mezzodi. Venuta l’ora, le navi pigliarono licenza l’una dall’altra con scaricare le bombarde, e pareva loro lamentarsi per la sua ultima partita. Li nostri ne accompagnarono un poco con loro battello, e poi con molte lagrime e abbracciamenti, se dipartissemo. Lo governatore del re venne con noi infino a la isola del Mare. Non fossimo così presto giunti (che) comparsero quattro prao carichi di legna, e in manco d’un ora, caricassimo la nave, e subito pigliassimo la via del garbin. Quivi restò Giovan Carvajo con cinquanta persone de li nostri: noi éramo quarantasette e tredici Indi”.

³³ O “nobile signore” terá sido Pietro Martire d’Anghiera como hipotiza Luigi Avonto? *I compagni italiani di Magellano*, p. 44.

³⁴ A carta foi publicada por Eugen GELCICH, *Zwei Briefe uber di Magellanische Weltumseglung*, Vienna, 1889, pp. 7-8 e está traduzida em espanhol por MEDINA, *Colección de documentos*, doc. IV, pp.93-94. É esta tradução que propomos em apêndice.

³⁵ Sobre Giovanni Battista Ponzoroni dispomos de fontes recolhidas por Luigi Avonto, cit., pp. 39-51.

carpinteiro Antonio Luciano originário de Varazze. António de Brito precisava dele “pera correr o navio”, mostrando que o prisioneiro era um bom carpinteiro. A confirmação de que se tratava mesmo de Antonio Luciano é expressa nas declarações de Leon Pancaldo em Valladolid no ano de 1527, confirmando que entre os homens que foram presos pelos portugueses havia o Antonio carpinteiro e que foi retido em Ternate. Antonio Luciano morreu em Ternate em 1523.³⁶ Outro “sabedor do mar” de excelência embarcado na nau *Trindade* foi o já mencionado Leon Pancaldo.³⁷ Criado numa família de artesãos empreendedores, Leon Pancaldo nasceu em 1482 em Savona. Até se embarcar na armada de Magalhães, Leon Pancaldo viveu numa cidade com uma economia florescente, muito avançada do ponto de vista da prática do comércio de longo curso, assim como na tecnologia da construção naval.³⁸ A família de Leon Pancaldo era constituída por tecelões e trabalhadores do couro, sendo que as matérias primas vinham de Espanha e Berbéria e geralmente eram os filhos que as iam buscar. Leon Pancaldo deve ter seguido as pisadas comuns, tornando-se, assim, perito na navegação. As comunicações entre Espanha e Savona, as amizades com personagens ilustres, o ambiente vivaz, aberto ao novo mundo, onde as informações, pessoas e mercadorias circulavam ininterruptamente, prepararam o percurso de vida do jovem Leon Pancaldo. As fortes ligações com a família Colombo – o pai de Leon, Manfrino Pancaldo, pertencia, juntamente com Domenico Colombo, pai de Cristóvão Colombo, à corporação da *Arte della Lana* e a amizade entre eles, que está confirmada por fontes documentais, mantiveram-se ao longo da vida. Assim, explica-se a relação entre Leon Pancaldo e o filho de Cristóvão Colombo, Diego, que o nomeou seu procurador com um acto estipulado em S. Domingos em 1514 e registado em Savona a 30 de Março de 1515.³⁹ Em 1514 Leon Pancaldo casou com Selvaggia Romana, cujo pai, também ele artesão, residia perto de Domenico Colombo. Depois da morte dos pais, por volta de 1515, Leon Pancaldo, abandonado o comércio, começou a preparar-se para seguir o seu sonho no mar e, em 1519, juntamente com outros conterrâneos, entre os quais Martino de’ Giudici, deixa Savona rumo a Sevilha, onde, não nos esqueçamos, vivia Briolanja Moniz, tia de Diego Colombo. Uma personagem poliédrica Leon Pancaldo, simultaneamente mercador e técnico da navegação, com conhecimentos de navios, aptidão e competência em seguir rotas e redigir documentos e cartas de marear. “Navigatore indomito e avventuroso”,⁴⁰ com qualidades e habilidades desenvolvidas nas suas longas peripécias pelo mundo fora, o tornaram num homem temido até pelo rei português. Embarcado como simples marinheiro na armada de Magalhães, Pancaldo teve um percurso de vida aventureiro, foi entre os capturados pelo governador português António de Brito, conseguiu regressar em Espanha onde denunciou, em Valladolid, a 2

³⁶ Cf. AVONTO, *I compagni italiani di Magellano*, p. 54.

³⁷ Está em fase de publicação um estudo sobre Leon Pancaldo da autoria de quem escreve.

³⁸ Elucidativa é a obra de Giovanni Agostino Abate (1495-1570), *Cronache savonesi dal 1500 al 1570 di Agostino Abate, accresciute di docs inediti*, Savona, 1897, uma resenha das mais insignes famílias e mercadores que tinham avultados comércios com Espanha.

³⁹ Os documentos estão publicados por PERAGALLO, *Leone Pancaldo*, p. 275.

⁴⁰ AVONTO, *I compagni italiani di Magellano*, p. 57.

de Agosto de 1527, o sofrimento e a desumanidade que padeceu, juntamente com os seus companheiros, pelas mãos dos portugueses. Faleceu em 1540 em Buenos Aires.

Dos cinco restantes marinheiros da *Trindade* pouco ainda se sabe, a não ser que todos eles eram oriundos da zona ribeirinha na parte ocidental de Génova, sendo que Francesco Piora era de Savona e, quiçá, entre o grupo que deixou Savona e partiu com Leon Pancaldo. Acerca de Martino Forte e Giovanni Parente sabemos, através da *Relacion del sueldo que se debe al capitan y oficiales de la nao Trinidad, que quedó em Maluco (...)*,⁴¹ que ficaram na nau *Trinidad* e chegaram a Maluco.⁴²

San Antonio

1 marinheiro - Giacomo da Messina (siciliano)

2 grumetes - Luca Salvatori (Messina); Giovanni Gravallo ou Garabello (Savona)

Sobre os três italianos embarcados na nau *San Antonio* não temos muitas mais notícias para além das que estão relatadas no rol de bordo e no documento *Relación de todas las personas que han fallecido á la ida y á la vuelta en la Armada de Hernando de Magallanes al Maluco*.⁴³ Dois dos três italianos eram sicilianos e um dos grumetes era de Savona. Giacomo de Messina faleceu por doença a 16 de Setembro de 1520 quando a armada se encontrava no rio de Santa Cruz na Patagónia, “uno fiume de acqua dolce nel quale le navi quasi se perseno per li venti terribili”.⁴⁴ Acerca de Luca Salvatori não temos mais notícias a não ser as do rol do embarque e podemos supor que tenha regressado a Espanha a 6 de Maio de 1521 com a tripulação da nau que abandonou a armada. As fontes levantadas por Noberasco⁴⁵ sobre os marinheiros originários de Savona alistados na armada de Magalhães, levaram a identificar o grumete alistado com o nome de *Juan Ginovés* e “hijo de Luis Gravallo e Juana Natarca”, com Giovanni Garabello, membro de uma conhecida família de Savona; Noberasco identifica o nome da mãe com a rica e famosa família Natarea, de Savona, cujos membros estavam envolvidos em comércios e navegações. O grumete italiano foi substituir o espanhol *Juan Gallego* muito provavelmente em consequência das queixas acerca do elevado número de portugueses alistados.⁴⁶

Victoria

1 mestre – Antonio Salomone (Trapani)

4 marinheiros – Michele (Brescia); Nicola (Génova); Nicola (Capua); Benedetto (Génova)

1 grumete – Antonio (Varese Ligure)

⁴¹ Cf. MEDINA, *Colección de documentos*, pp. 195- 213.

⁴² Idem, p. 200 e 201.

⁴³ Cf. MEDINA, *Colección de documentos*, pp. 171-194.

⁴⁴ *Relazione*, p. 72.

⁴⁵ NOBERASCO, *Un compagno di Magellano*, p. 31.

⁴⁶ Cf. AVONTO, *I compagni italiani di Magellano*, p. 129.

A nau *Victoria* foi, a seguir à *Trinidad*, a que tinha mais italianos a bordo. Assim como a *Trinidad*, a *Victoria* contava com um mestre italiano, de seu nome Antonio Salomone, siciliano de Trapani. O nome de Salomone está estritamente ligado, como já adiantámos, ao de Ponzoroni e ao de outro italiano, Baldassarre Palca, mestre na nau *Santiago*. Os três participaram, de facto, em qualidade de testemunhas no interrogatório de 9 de Agosto de 1519. Através das respostas do mestre Salomone ficamos a saber que tinha 45 anos de idade, que conhecia o capitão Magalhães desde há onze meses e conhecia os restantes mestres há quatro meses.⁴⁷ Infelizmente, a permanência do mestre Salomone na tripulação da *Victoria* foi breve: a 20 de Dezembro de 1519 foi justicado em terra, enquanto a armada se encontrava no porto de Santa Lucía, “condenado a la ultima pena en consejo de guerra por el delito de que se hizo reo a bordo de la Victoria” tendo cometido “pecado contra natura” aos danos do grumete Antonio.⁴⁸ Este último, não resistindo à vergonha, suicidou-se a 27 de Abril de 1520 atirando-se ao mar quando a armada se encontrava no porto de S. Julião.⁴⁹

Dos 4 marinheiros que compunham a tripulação da *Victoria*, pouco sabemos: Michele di Brescia (alistado como *Miguel veneciano*) faleceu a 25 de Janeiro de 1521 e, poucos dias depois, a 6 de Fevereiro, faleceu também Nicola de Génova.⁵⁰ Ambos por doença, seguramente o escorbuto. Podemos confirmar, através da *Relazione* de Pigafetta, as dificuldades em que a armada se encontrava no período a decorrer entre finais de Setembro de 1520 até aos sucessivos 3 meses e vinte dias seguintes. Ao longo destas semanas, a tripulação esteve sem possibilidade de se poder alimentar a não ser com biscoito ou melhor, como sublinha Pigafetta, com o pó que restava dele, e beber água suja. Morreram 19 homens devido a uma doença que enchia as gengivas por cima e por baixo de modo a impedir a alimentação.⁵¹

⁴⁷ Cf. MEDINA, *Colección de documentos*, pp. 96-97.

⁴⁸ MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico: Vasco Nuñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros*, Santiago del Chile: Imprenta Universitária, 1920, p. 203. Hipotiza o autor na nota 31 da mesma página: “Probablemente se le daría garrote o se le ahorcaría”.

⁴⁹ “Viernes veinte y siete dias del dicho mes de Abril se echó de la nao Vitoria á la mar Antonio Genoves, grumete de la nao Vitoria, é se ahogó, el qual pareció ahogado lunes veinte y un dias del mes de Mayo del dicho año, el cual se echó á la mar de la nao Vitoria, segun pareció por una pesquisa porque lo acusaba un mozo que era sometico, lo cual fué en el puerto de San Julian, ques en la costa del Brasil”. MEDINA, *Colección de documentos*, p. 171 (*Relacion de todas las personas que han fallecido á la ida y á la vuelta en la Armada de Hernando de Magallanes al Maluco: murieron 103 y entre ellos el dicho Magallanes*)

⁵⁰ No documento *Relacion del sueldo que se debe a los que fueron á maluco en el Armada de que fué por capitan Hernando de Magallanes*....publicado por MEDINA, *Colección de documentos*, pp. 177-194, lê-se que “Nicolas Ginovés, marinero que está en el libro, no tiene padre ni madre ni herederos, fué en la nao Vitoria (...)”, p. 183.

⁵¹ *Relazione*, p. 81: “Mercore a 28 de novembre 1520 ne disbucassemo da questo stretto s’ingolfandone nel mar Pacifico. Stessemo tre mesi e venti giorni senza pigliare refrigerio di sorta alcuna. Mangiavamo biscotto, non più biscotto, ma polvere de quello con vermi a pugnate, perchè essi avevano mangiato il buono: puzzava grandemente de orina de sorci, e bevevamo acqua gialla già putrefatta per molti giorni (...). ma sovra tutte le altre sciagure questa era la peggiore: crescevano le gengive ad acuni sopra li denti, così de sotto come de sovra, che per modo alcuno non potevano mangiare, e così morivano per questa infermità. Morirono 19 uomini (...)”.

Acerca de Nicola de Capua sabemos que faleceu a 30 de Julho de 1521 assassinado a bordo de um junco no Bornéu.

Concepción

2 Sobresalientes - Alfonso Coto (Pieve Ligure); Martino de Giudici (Savona)

O termo *sobresalientes* indicava, como já foi mencionado, os que não tinham cargos de marinheiros e, no caso dos dois italianos aqui mencionados, Alfonso Coto era criado do capitão Gaspar de Quesada e Martino de' Giudici era meirinho.

Alfonso Coto, oriundo de Pieve Ligure, alistou-se como combatente, e a sua viagem na armada de Magalhães foi rica de acontecimentos que merecem uma investigação cuidada e aprofundada. Por enquanto, um esboço da biografia desta interessante personagem foi redigida por Luigi Avonto⁵² que nos apresenta fontes importantes a este respeito. Interessante foi a tomada de posição de Alfonso Coto durante o levantamento contra Magalhães, quando a armada se encontrava no porto de S. Julião, organizado por Juan de Cartagena ao qual aderiu também Gaspar de Quesada. Coto “rimase fedele a Magellano a differenza dell’altro “criado” di Quesada, Luí del Molino”.⁵³ Um quadro bastante organizado das vicissitudes de Alfonso Coto, até a morte ocorrida a 6 de Fevereiro de 1524, pode ser desenhado através da já mencionada carta de António de Brito assim como através das declarações de Leon Pancaldo de 1527 em Valladolid acerca dos acontecimentos da nau *Trinidad* sobre a qual o Coto transitou depois de a *Concepción* ter sido queimada.

O segundo *sobresaliente*, Martino de' Giudici, tinha o cargo de meirinho. Era originário de Savona, como confirmado por Noberasco que encontra o nome da família nos obituários dos SS. Pietro e Catarina.⁵⁴ Como já assinalamos, partiu de Savona com Leon Pancaldo e foi um dos 18 sobreviventes que regressaram na nau *Victoria* após ter dado a volta ao mundo.

Santiago

1 mestre - Baltasar Ginovés, Porto Maurizio (Imperia)

1 calafate - Juan Garcia (Génova)

2 marinheiros - Agostino Bone (Savona); Domenico Ponzoroni (Sestri Levante), Baldassarre Palca (*Baltasar Ginovés*) foi, como já referimos, uma das testemunhas do interrogatório efectuado por Magalhães a 9 de Agosto de 1519. Através das respostas do mestre da nau *Santiago* sabemos que este conhecia o capitão Magalhães e os restantes mestres há três meses, que tinha 36 anos e que foi encarregado pelo capitão de recolher gente para se embarcar na armada. Deslocou-se até Málaga e conseguiu encontrar seis homens disponíveis: entre eles poderá ter sido alistado alguém que fosse seu conterrâneo?

⁵² AVONTO, *I compagni italiani di Magellano*, pp. 131-134.

⁵³ Idem, p. 132.

⁵⁴ Cf. NOBERASCO, p. 32.

Percebe-se que o jovem Baldassarre gozava da confiança do capitão Magalhães que tinha conhecimentos técnicos de marinharia e podemos calcular que mantivesse relações de amizade com Giovanni Battista Ponzoroni uma vez que o filho deste último, Domenico Ponzoroni, embarcou como marinheiro na nau *Santiago*. Relativamente à pergunta relacionada com os estrangeiros que o capitão foi obrigado a alistar por falta de nacionais, Baldassarre respondeu que “son gente diestros en la mar é parecen personas acostumbradas à ello é por esto los han recibido en la dicha armada para ir”.⁵⁵ Do marinheiro Agostino Bone não temos mais notícias para além das do rol de embarque. No entanto, podemos conjecturar que, sendo oriundo de Savona, possa eventualmente ter vindo para Sevilha com Leon Pancaldo e Martino de’ Giudici.

Algumas considerações finais

Os caminhos da investigação assemelham-se em muito à aventura da viagem. Confrontam-se com o desconhecido; revisitam ‘ilhas’ onde surpreendemos traços de outros antigos e actuais ‘descobridores’, mas, sobretudo, são quase sempre o ponto de partida para novas viagens. Assim entendemos desde início este nosso artigo. As considerações gerais que aqui se apresentam são fruto de viagens que outros investigadores já realizaram. Sabemos como alguns marinheiros espanhóis hesitavam em integrar a tripulação. O recurso a marinheiros italianos - também o sabemos - ficou-se a dever não apenas à falta de recursos humanos, mas sim à necessidade de confiar na preparação ‘técnica’ como o demonstra a evidente estratégia do capitão português quando opta por integrar na nau capitã o maior número de italianos, quase todos oriundos da região da Liguria e, mais precisamente, duma zona da qual, desde há muito tempo, saíam peritos e especialista em termos de tecnologia náutica. Este o ‘desconhecido’ mais conhecido. O caminho do historiador nunca é linear. Percorre enseadas, aporta em sítios cuja ‘leitura’ nem sempre é clara... Este texto reflecte, igualmente, a ponderação cuidada que a cada momento teremos que fazer das fontes com que lidamos. Sem a pretensão de ser exaustiva, procurou-se de forma equilibrada registar as principais fontes direccionadas para a identificação da tripulação da armada, nomeadamente dos marinheiros italianos que a integraram. Que a ‘viagem’ ajude outros a visitar o itinerário. Visitar pressupõe sempre um olhar novo, ‘outro’, que pode reservar novidades de interpretação, abrir pistas de investigação e abordagens inovadoras. Afinal, “tanto mar”

⁵⁵ MEDINA, *Colección de documentos*, pp. 97-99.

Bibliografia citada

ALESSANDRINI, Nunziatella, “Antonio Pigafetta, cavaleiro do mar oceano. Uma reconstrução biográfica”, In *Anais de História de Além Mar*, XX, 2019, pp. 61-80.

AVONTO, Luigi, *I compagni italiani di Magellano con un'appendice sul roteiro di un pilota genovese*, Montevideo; Roma: Ediciones El Galeón, 1992.

Giovanni Agostino Abate, (1495-1570), *Cronache savonesi dal 1500 al 1570 di Agostino Abate, accresciute di docs inediti*, pubblicate nel 1897, Savona.

CICILIOT, Furio, *Leon Pancaldo da Magellano a Buenos Aires*, Marco Sabatelli Editore, 2012.

COUTO, Dejanirah, “Em torno do globo: Magalhães, Pigafetta e a carta de Hazine 1825”, in Rui Manuel Loureiro (org.), *Em Demanda da Biblioteca de Fernão de Magalhães*, Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019, pp. 183-205.

NAVARRETE, Fernández Martín de, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid: Imprenta Real, 1825-1837, 5vols.

GARCÍA, José Manuel, *A viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*, Lisboa: Editorial Presença, 2007.

GARCÍA, José Manuel, *Fernão de Magalhães, Herói, Traidor ou Mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Barcarena: Manuscrito, 2019.

GIL, Juan, “Magallanes en España”, in Rui Manuel Loureiro (org.), *Em Demanda da Biblioteca de Fernão de Magalhães*, Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019, pp.157-174.

JACHINO, Giovanni, *Leone Pancaldo. Saggio storico-critico*, Savona: Premiata Tipografia Peluffo, 1900.

LOUREIRO, Rui Manuel, “Fernão de Magalhães em Portugal”, in *In Medio Orbe (II): Personajes e Avatares de la I Vuelta al Mundo*, ed. Manuel J. Parodi Alvarez, Sevilla: Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, 2017, pp. 19-25.

LOUREIRO, Rui, “Em demanda da Biblioteca de Fernão de Magalhães”, in Rui Manuel Loureiro (org.), *Em Demanda da Biblioteca de Fernão de Magalhães*, Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019.

MANFRONI, Camillo, *Relazione del primo viaggio intorno al mondo di Antonio Pigafetta – Con il roteiro di un pilota genovese*, Verona: Cassa di Risparmio di Verona, Vicenza e Belluno, 1983.

MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos para la historia del Chile*.

MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del Océano Pacífico: Vasco Nuñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros*, Santiago del Chile: Imprenta Universitaria, 1920.

NOBERASCO, Filippo, *Un compagno di Magellano. Leon Pancaldo savonese*, Savona: Tipografia Savonese, 1929.

PERAGALLO, Prospero, “Leone Pancaldo. Sussidi documentari”, in *Raccolta di Documenti e Studi* pubblicati dalla Regia Commissione Colombiana pel Quarto centenario dalla scoperta dell'America, Roma: Ministero della Pubblica Istruzione, parte V, vol.II, 1894.

VARELA, Consuelo, “Los cronistas espanholes del viaje de Magallanes-Elcano”, in Rui Manuel Loureiro (org.), *Em Demanda da Biblioteca de Fernão de Magalhães*, Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019.

Apêndice

Carta de Juan Bautista de Punzorol
Tidore, 21 de Dezembro de 1521

Noble señor – Después de besarle la mano, quedo al servicio de Vuestra Gracia, y ha de saber como el Capitán General fué muerto en una batalla que tuvo lugar en un sitio que se llama Marta (sic). Y después de su muerte hicimos capitán al piloto Juan López Caravalo, portugués, y viendo que no hacía cosa que fuese en servicio del Rey, resolvimos yo y Juan Sebastián (del Cano) y toda la gente de quitarle el mando, e hicimos capitán a Alonso (sic) Gómes de Espinosa de la nave capitana y a Juan Sebastián de la nave Victoria, y a mi hicieron general de la armada. Y llegando a Maluco nos hallamos en gran fatiga y surgimos en una isla que se llama Tindore (sic), que es una de las cinco islas que posee cierto rey, que es el mejor, virtuoso y más leal de todos, y parece tener en mucho afecto al Rey de Castilla, porque en proponiéndole cualquiera cosa que ataña al servicio del Rey, la ejecuta en persona. En las islas de Maluco me parece que todos se hallan al servicio del Rey nuestro señor, y le hemos dado cartas a intento de que ningún portugués le haga daño. Y él también nos ha dado carta para el Rey, nuestro señor. Cuyas islas son riquísimas de clavo, que se cosecha cada año, teniendo de cosecha al año diez (?) (quintales) de clavo. Y hay otra isla cercana, que se llama Bandam, en la que anualmente se cosechan mil quinientos quintales de nuez moscada y de macis. Señor, todo lo que por gracia pedimos a Nuestro Señor se ha descubierto. Habremos también de contar muchas islas que todos los años producen mucho trigo, y éstas son sin número. Y descubrimos otra isla que tiene mucho oro y mucha canela, y por un peso de hierro nos dan veinte libras de canela y de oro. Nosotros habíamos cargado el clavo para partirnos, y cuando quisimos hacerlo, se descubrió una vía de agua, que era de cuatro palmos y no podíamos remediarla por dentro ni por fuera, y así nos fué preciso quedarnos. Y resolvimos mandar adelante a la nave Victoria para que no perdiese tiempo y llevase las nuevas al Rey mi señor, y nosotros quedamos aquí, donde, espero en Dios, haber alistado la nave dentro de cincuenta días y venir por el Darién, donde Andrés Niño hizo las naves, y de allí por tierra firme para dar las nuevas al Rey mi señor. No digo más por la presente, rogándoos que hayáis por encomendado al hijo mío que va en esta nave. Yo os envío un papagaio, y por si se muriere, yo llevo otro. No hay más que decir a Vuestra Señoría, y el Señor os guarde. De Maluco, de la isla de Tandore (sic) a XXI de diciembre 1521- Capitán de Pons, piloto y capitán de la nave capitana.

VENTURAS E DESVENTURAS DOS PILOTOS DO ESTREITO. INTERESSES PORTUÁRIOS EUROPEUS E NAVEGAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL NO SÉCULO XVI

Amândio J. M. Barros¹

À memória do Almirante Nuno Vieira Matias

Resumo

Entre muitas outras coisas que este artigo discute, a viagem de Fernão de Magalhães-Elcano, da qual resultou a circum-navegação do mundo, dependeu do saber náutico dos mareantes que os acompanharam. Esses saberes estavam a ser desenvolvidos nos portos, desde finais da Idade Média, e a contratação dos marinheiros que integraram a expedição, em grande medida, teve em conta esse factor.

Este texto pretende identificar alguns pilotos que ficaram conhecidos pela ‘descoberta’ ou pelas tentativas de travessia do Estreito chamado de Magalhães, o seu perfil e os seus desempenhos. Desde Estêvão Gomes a Nuno da Silva, este já algumas décadas depois da primeira viagem, aquilo que estes homens fizeram a partir dos portos e das rotas comerciais que frequentavam tornou-se fundamental para o conhecimento dos mares. Esse conhecimento foi explorado pelas potências que faziam depender o seu poder e prosperidade desse mesmo mar.

Sabemos muito pouco sobre estes homens e sobre estes assuntos. Assim, a revelação de dados inéditos sobre eles pode constituir um contributo válido para a evolução dos nossos conhecimentos acerca da história marítima da Época Moderna, bem como das colaborações entre os dois principais reinos ibéricos.

Palavras-chave: Navegação; Portos; Marinheiros; Conhecimento dos mares.

Abstract

Among many other things that this article discusses, Fernão de Magalhães-Elcano's voyage, from which the circumnavigation of the world resulted, depended on the nautical knowledge of their seamen. This expertise was being developed in the ports since the end of the Middle Ages, and the recruitment of the sailors who took part in the expedition, to a large extent, took this factor into account.

This text aims to identify some pilots who became known for their ‘discovery’ or attempts to cross the Strait called Magellan, their profile and performances. From Estê-

¹ Professor e Investigador. Academia de Marinha / Escola Superior de Educação do Porto / CITCEM
amandiobarros@hotmail.com

vão Gomes to Nuno da Silva, this one a few decades after the first voyage, what these men did from the ports and the commercial routes they used to travel, became fundamental for the knowledge of the seas. Such know-how was exploited by the nations who made their power and prosperity dependent on the sea.

We know very little about these men and about these issues. Therefore, the revelation of unprecedented data on them can make a valuable contribution to the evolution of our knowledge about the maritime history of the Early Modern Age, as well as the collaborations between the two main Iberian kingdoms.

Keywords: Navigation; Ports; Sailors; Knowledge of the seas.

1.

“... que em remuneração dos trabalhos que haveis passado nos ditos descobrimentos e armadas e serviços que em elas nos haveis feito e por que delas e deles ficasse memória, vos fazemos mercê de vos dar por vossas armas bem conhecidas um escudo terçado, as duas partes de cima de azul e a outra parte de baixo de águas, e dentro do dito escudo uma nau dourada e velas de prata e sobre o mastro da gávea uma bandeira quadrada dourada e dentro dela uma lua de prata e por mastros de proa e de popa duas colunas douradas, e o da proa levará a coroa imperial e o de popa a coroa real e nos cantos em cima das colunas duas estrelas douradas de oito pontas e sobre o escudo um elmo cerrado com um rolo entrançado e três couves com folhagens de azul e ouro e sobre o elmo por divisa meia águia negra [...] que vós e vossos filhos e descendentes podereis trazer e usar nos vossos panos e reposteiros e nas vossas casas”².

Concedida por Carlos I de Castela, V do Império, esta mercê foi outorgada em Toledo, no dia 21 de Maio de 1534. Se Fernão de Magalhães tivesse terminado a sua missão ao serviço de Castela quinze anos antes, teria conseguido igual ou melhor, acrescentando honrarias às armas de família, as dos senhores da Terra da Nóbrega. Mas, como se sabe, não terminou, e esta graça não lhe era destinada. Esta era a recompensa que Carlos V reservava para Estêvão Gomes, um dos pilotos da primeira expedição que circum-navegou o mundo. Não exactamente pelo que ele fez nela (Gomes foi dos que abandonou a viagem), mas sim em galardão dos serviços por ele prestados à Coroa castelhana ao longo de muitos anos. Estêvão Gomes é elemento central na minha investigação, e como tal voltará a este texto.

2.

Hoje comemoramos a viagem de Fernão de Magalhães. Com muita polémica à mistura, como convém a figura que durante séculos foi amada, odiada, esquecida e exaltada ao sabor das modas e das conveniências. Quem trabalha em História ou conhece a

² Archivo General de Indias (AGI) – *Indiferente*, 422, L.16, fl.108v-110 (tradução).

sua metodologia sabe no que é que isto resulta: em muitos mais equívocos do que certezas ou coisas racionais em redor dos acontecimentos.

Gostamos de comemorar. Pessoalmente, não tenho nada contra a comemoração, apesar de assistirmos, a cada dia, à difusão de narrativas cada vez mais comprometidas com ideologias e ao uso de interpretações históricas sem fundamento científico, anacrónicas e, sobretudo, interesseiras. Dito de outra maneira: que pouco ou nada têm a ver com ciência histórica. Talvez por isso mesmo, seja cada vez mais importante comemorar. Porém, aproveitando estes momentos de celebração para incentivar (novas) culturas de memória e aprofundar saberes sobre os assuntos, e em redor dos assuntos, que pretendemos recordar.

É desejável que a comemoração promova o conhecimento assinalando factos do passado, próximo ou distante, como importantes para reflectirmos sobre realidades actuais, ou ainda criar pontes que permitam uma discussão salutar sobre ocorrências históricas susceptíveis de diferentes interpretações. Mas isso nem sempre acontece. Quase nunca acontece. Por um lado, temos aproveitamentos políticos e sociais de acontecimentos mal conhecidos e compreendidos, e por outro, ou, mesmo, em consequência disso, comemorar significa deturpar realidades ou factos. Também aqui lidamos com ideologias. Porque frequentemente deixamos que o sentimento se sobreponha à razão, à investigação séria e ao rigor, resultando, demasiadas vezes, em leituras que distorcem os sentidos dos factos. E se assim é, a comemoração torna-se prejudicial e dispensável, pois resulta no esquecimento de outras dimensões que corrigem e, em alguns casos, contradizem inclusive aquele que é o discurso consensual. Acima de tudo, retiram-se os personagens, os factos e os movimentos que os geraram do seu contexto. Do espírito da época, que alguns – muitos – teimam em ignorar.

É minha convicção de que isso acontece muito com Fernão de Magalhães, como sucedeu com várias figuras históricas e como decerto irá ocorrer no futuro com outras. Não aproveitamos as efemérides, como a que presentemente se celebra a propósito de Fernão de Magalhães, para lhes dar um renovado sentido à luz dos conhecimentos que vamos acumulando. E assim, corre-se o risco de pensar que não vale a pena ‘perdermos tempo’ com isso. Mas devemos, em todo o caso, passar por alto um acontecimento que resultou na primeira viagem de circum-navegação e a própria figura histórica do homem que a liderou na sua primeira parte? Claro que não!

Não, mas esperando que este programa comemorativo, que se estenderá até 2022, renda mais do que aquilo que tem rendido até aqui. Que proporcione momentos de reflexão sobre os Descobrimentos e a Expansão dos povos ibéricos e europeus, e a relação que estes estabeleceram, para o bem e para o mal, com as sociedades dos continentes que visitaram, ocuparam e exploraram ou simplesmente contactaram ao longo dos séculos. Que sejam ocasião para, como escrevi, fazerem ressaltar factos e acontecimentos que corrijam, ampliem e tornem mais inteligível o ‘capítulo’ Magalhães que, em geral (e fora de algum debate historiográfico), continua a ser demasiado conservador, romancado e disparatado.

Vitorino Magalhães Godinho ensinou-nos que a História “deve assentar predominantemente em fontes publicadas”, as que todos podem verificar. E numa interpretação dos documentos historicamente fundamentada. Rigorosa. Que ‘entenda’ as “condições da sociedade e da cultura”. A estrutura da sociedade e os factores da sua transformação. Com gentes e figuras individuais, ou seja, valorizando tanto a acção e “formação social-cultural da grande personagem” como a “das médias e pequenas personagens, e das grandes massas anónimas”³.

A viagem que se iniciou sob o comando de Fernão de Magalhães e terminou sob a direcção de Juan Sebastián Elcano, resultou na circum-navegação do mundo. Dependeu de muitos factores, entre os quais se conta, logicamente, o saber náutico dos que nela participaram. É provável que Magalhães tivesse acumulado conhecimentos nessa área ao longo da vida⁴, mas é seguro que esse saber náutico era apanágio técnico e profissional dos mareantes que o acompanharam. Desde logo, o próprio Elcano. E os pilotos e mareantes lusos que participaram na expedição. Ora, estes ‘formaram-se’ nas rotas delineadas pelos portugueses ao longo do seu processo expansionista (ajudaram a construí-las) e nos circuitos comerciais geridos nos portos. Por isso é também do ponto de vista da história portuária que este assunto me interessa. Mais ainda quando pensamos que o desenvolvimento técnico – no âmbito da construção naval – também foi atributo dos portos e dos náuticos que tinham nele parte activa⁵. Enfim, que os portos e os seus projectos económicos influenciaram grandemente interesses e iniciativas das Coroas. De imediato, das coroas ibéricas nesta ‘aventura’ da exploração marítima, e pouco depois, de outros estados europeus.

Os portos incluíam o grupo das entidades mais dinâmicas na abertura do século XVI. Os portos foram transformadores. Patrocinaram sucessivos empreendimentos e acumularam saberes técnicos (e científicos) desde finais da Idade Média. A contratação dos marinheiros que foram na armada, em grande medida, reflecte todo esse dinamismo e a consciência desse processo de transformação. É um dos assuntos que aqui pretendo sublinhar. Outro, a logística e evolução das embarcações, das partilhas e da adopção de

³ GODINHO, Vitorino Magalhães – “Dúvidas e problemas à cerca de algumas teses da história da expansão”, in *Ensaio II. Sobre História de Portugal*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1968, p. 72.

⁴ Há muito que aprendemos com António Sérgio, Jaime Cortesão, Duarte Leite, V.M. Godinho, e outros, que desde o final do século XV (simbolicamente, desde Bartolomeu Dias, o ‘último’ homem do mar, “o último representante do tipo de descobridor, criado pelo infante D. Henrique”) os mareantes deram lugar aos comandantes (como Vasco da Gama, Cabral e, a seu modo, o próprio Magalhães), na direcção das empresas marítimas de exploração e conquista da responsabilidade das Coroas. SÉRGIO, António – *Breve interpretação da história de Portugal*. 8ª ed. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1978, p. 49.

⁵ Os técnicos náuticos eram fundamentais na definição das especificações dos navios que se construíam – claro, com maior evidência nos navios que eram feitos para si. Notícias dos séculos XV e XVI mostram os mestres de navegar a acompanhar os trabalhos dos carpinteiros em permanência; de resto, alguns conseguiam mesmo que os navios fossem construídos fora do estaleiro, mas em areais próximos ou fronteiras às suas casas. Ver BARROS, Amândio – *Porto. A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa: Academia de Marinha, 2016, p. 224. Também não era invulgar que pilotos e mareantes que andassem pelos estaleiros fossem consultados para dar opinião – opinião que era tida em conta. As crónicas dos descobrimentos estão cheias destes exemplos.

soluções tecnológicas na construção naval, que marcariam a exploração marítima. Aconteceu com Magalhães; com o Comendador Jofre de Loaysa; com Simão de Alcáçova; e, movendo-nos para paragens mais a norte, aconteceu igualmente com Francis Drake, que também aqui será chamado. Por outro lado, é uma época em que os saberes se deslocam; é o mundo da itinerância, do aliciamento de técnicos experimentados. De homens que se viam perante o dilema de permanecer ‘féis’ a uma Coroa ou de deixarem a terra onde nasceram em busca de fortuna e de reconhecimento onde lhos dessem. Homens, portos e navios na construção do mundo moderno. É tentar seguir dentro do possível o ‘modelo’ que nos foi proposto por Godinho. Porque, ao contrário do que se possa julgar, sabemos muito pouco sobre estes temas e, por isso, sistematizar dados inéditos ou publicados sobre eles, como aqui pretendo fazer, pode constituir um contributo válido para uma investigação que ainda está longe de terminar⁶.

O que aqui pretendo contar, a propósito destes temas, é uma história de exploração dos mares. Dos seus protagonistas. De fracassos e sucessos. Talvez mesmo mais desilusões do que êxitos. Mas de perseverança. Revelar dados que enriquecem a narrativa das viagens. De Fernão de Magalhães a Francis Drake, mas introduzindo outros com quem estamos menos familiarizados.

3.

No tempo de Magalhães, a Europa tomava consciência do mar. Percebia que a forma de se afirmar era pelo domínio dos oceanos e das rotas que os povos ibéricos haviam começado a trilhar no final da Idade Média. Sistemáticamente delineadas e consolidadas ao longo do século XV⁷, abriram horizontes políticos, sociais e económicos. Do ponto de vista económico e social, o mar foi muito mais livre do que qualquer outra estrutura produtiva até então aproveitada: agilizou a participação de bastante mais gente, criou relações de trabalho reguladas por contratos, e não por dependências pessoais, e potenciou formas de enriquecimento (ou pelo menos de melhoria das condições de existência) aos que abraçaram esse modo de vida. No século seguinte, o alto valor dos negócios marítimos já era indiscutível nas economias europeias e a linha ascendente que seguiam era acompanhada pelo surgimento e afirmação de grupos sociais (armadores, mercadores, burgueses...) e por uma acesa competição entre as Coroas que tinham acesso ao mar e condições para o explorar.

⁶ *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico: antecedentes e consequentes*. Actas do VII Simpósio de História Marítima. Lisboa: Academia de Marinha, 2002; GARCIA, José Manuel – *A Viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*. Lisboa: Editorial Presença, 2007, tema retomado recentemente pelo autor em *Fernão de Magalhães. Herói, Traidor ou Mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*. Lisboa: Manuscrito, 2019. Ver BARROS, Amândio, entradas Magalhães, Fernão de, Gomes, Estêvão e Serrão, Francisco, in Francisco Contente Domingues (coord.) – *Dicionário de História dos Descobrimentos*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2016, vols. 1 e 2.

⁷ FONSECA, Luís Adão da – *Os Descobrimentos e a formação do Oceano Atlântico*. Lisboa: CNCDP, 1999.

Se o outro vector daquilo que Braudel consagrou como “economia-mundo”, o Oriente, era o objectivo que todos os intervenientes procuravam alcançar, o caminho para lá chegar fazia-se, em larga medida, pelo Atlântico. E nele os portugueses construíram a sua reputação de mareantes competentes. Como tal, foram frequentemente procurados pelos participantes nesse processo expansionista europeu.

A questão deve ser analisada em várias direcções. Por um lado, o interesse nos seus préstimos: eram pilotos que conheciam as passagens atlânticas (para outros oceanos) e as podiam ensinar; e por outro, a contratação permanente, assalariada, para serviços nesse mesmo Atlântico, ajudando e estabelecer rotas comerciais. Esta ideia também foi formulada por Vitorino Magalhães Godinho, a propósito da rivalidade sentida no mar no início da expansão, quando os adversários do Norte capturavam os nossos pilotos e marinheiros, “a fim de os pôr a guiar os navios”, para aprender e exercitar-se no ofício. Simplesmente, porque lhes faltava o saber e a experiência⁸. Relativamente a esta prática, embora as coroas do Norte da Europa também revelassem interesse em projectos de exploração atlântica – basta pensar na ofensiva de capitães franceses na primeira metade do século XVI não sem a ‘colaboração’ de pilotos e agentes comerciais portugueses em várias ocasiões, ou os ingleses na Guiné⁹ – o ‘aliciamento’ e a contratação de pilotos portugueses fizeram-se sobretudo na direcção de Castela. Porque a rivalidade entre as duas Coroas ‘estava ao rubro’ e era ‘fácil’ atrair alguns descontentes apoiando os seus projectos pessoais. Mas também pela proximidade e contacto secular que, no quotidiano, fazia esquecer ou, pelo menos, colocar em segundo plano a competição entre as casas governantes. Que, no entanto, também sabiam promover processos de cooperação que ajudaram a afirmar a supremacia naval ibérica durante muito tempo¹⁰. Por fim – e frequentemente tendemos a esquecê-lo –, o movimento fazia-se nos dois sentidos: não é preciso procurar muito na documentação para descobrirmos castelhanos, galegos, biscaínhos e andaluzes a bordo das naus portuguesas e galardoados pelos reis portugueses pelos seus serviços no “mar português”.

Ao contrário do que durante muito tempo se pensou, mestres, pilotos e marinheiros revelaram uma grande mobilidade. Tinham ambições, tinham projectos, procuravam concretizá-los e acreditavam nos lucros que deles resultariam. Um propunha uma rota nova, mais rápida e expedita¹¹; outro um engenho para uma doca ou um método novo de calafetar navios¹²; outro ainda, a organização de uma força naval para neutralizar compe-

⁸ GODINHO, Vitorino Magalhães – “Dúvidas e problemas àcerca de algumas teses da história da expansão”, in *Ensaio II. Sobre História de Portugal*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1968, p. 75.

⁹ RAU, Virgínia – “Um contrato inglês na Torre do Tombo (1566-1567)”, in *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*. Lisboa: Presença, 1984, p. 11-16.

¹⁰ Basta lembrar as armadas de guarda costas, organizadas pelas duas Coroas para proteger a sua navegação imperial.

¹¹ Por todos, o genovês Cristóvão Colombo.

¹² Neste texto veremos o piloto Estêvão Gomes a propor projectos deste calibre.

tidores de forma desembaraçada¹³. E procuravam cativar quem tivesse recursos para os apoiar: os reis, as autoridades oficiais, alguns capitalistas. Quando viam rechaçadas as suas propostas e goradas as perspectivas da obtenção de lucros, não hesitavam em colocar-se ao serviço de outras coroas e de outros senhores. Por esses projectos, ambições e ilusões alguns foram daqui às Américas, à Índia, e mais longe. Mas não foi propriamente isso o que inicialmente motivou o primeiro personagem que aqui trago, a propósito das travessias do Estreito de Magalhães.

4.

No mês de Dezembro de 1577, cinco navios zarpavam de Plymouth: o objectivo era cruzar o Atlântico e surpreender as ricas frotas ibéricas surgindo pelo Pacífico, repetindo o périplo de Fernão de Magalhães/Sebastião Elcano. À frente da expedição ia o *Pelican* (mais tarde rebaptizado *Golden Hind*), um mercante com cerca de cem toneladas, armado com dezoito canhões, capitaneado por Francis Drake. Pela mesma altura, saía do Porto a nau *Santa Maria*, de Nuno da Silva, cidadão do Porto, morador em Vila Nova de Gaia, a caminho da viagem que mudaria a sua vida. Em finais de Janeiro de 1578 estava fundeado na ilha de Santiago, Cabo Verde, em companhia de outro navio portuense, carregado de vinhos, em refresco antes de rumar ao Brasil. Foi aí que o surpreendeu a frota de Drake: a nau foi apresada e passou a integrar o contingente do corsário com o nome adaptado, *Mary*, e um novo capitão, Thomas Doughty. A captura de Nuno da Silva terá sido fundamental para o sucesso da viagem. Derek Wilson afirma a este propósito: “Drake encontrou dois navios portugueses no porto da Praia e capturou o *Mary* que levava mantimentos: vinhos, lãs, roupa, veludo, armas e ferramentas, mas, sobretudo, um piloto experiente, Nuno da Silva, piloto entendido nos roteiros atlânticos, conhecedor de ventos e correntes do Atlântico e experimentado na navegação astronómica no hemisfério sul”¹⁴, reconhecendo o seu valor, tratando-o bem, sentando-o habitualmente à sua mesa, dando-lhe o que ele precisava e, depois, libertando a sua tripulação. Silva passou a ocupar as funções de piloto do *Pelican* (durante cerca de um ano) e a sua perícia foi testada com sucesso na travessia do Estreito de Magalhães. O corsário inglês soltou-o no porto de Guatalco, Nova Espanha. No fim da viagem, quando se festejava o regresso dos navios a Inglaterra, o embaixador castelhano em Londres escrevia a Filipe II dizendo: “el Draques afirma que si no fuera por dos pilotos portugueses que tomó en un navío que robó y hechó a fondo en la costa del Brasil a la yda no pudiera haver echo el viage. Ha dado a la Reyna un diario de todo lo que

¹³ BARROS, Amândio – “O homem que sabia fazer bergantins e outras histórias de transferências de saberes entre Oceanos”, in BARROS, Amândio (coord.) – *Os Descobrimentos e as origens da convergência global*. Porto: Câmara Municipal do Porto/Associação para a Divulgação da Cultura de Língua Portuguesa, 2015, p. 203-242

¹⁴ WILSON, Derek – *A brief history of the circumnavigator. The pioneer voyages who set off around the globe*. Reimpressão. Londres: Robinson, 2003 (1ª edição 1989), p. 32-33; o mesmo autor contara a história de Nuno da Silva e Drake no livro *The World Encompassed. Drake's Great Voyage, 1577-1580*. Londres: Hamish Hamilton, 1977, p. 62-63.

le ha sucedido en los tres años y una gran carta”¹⁵. Isso fez com que as autoridades castelhanas desconfiassem de Nuno da Silva. Isto é a prática corrente de verificar como estes homens do mar tinham ‘lealdades’ bem diferentes daquelas que hoje lhes procuramos aplicar (caso evidente o de Fernão de Magalhães), e que facilmente se encontravam a bordo de navios ingleses, franceses, neerlandeses. Nisto, como nos mostra Edward Collins em artigo recente sobre pilotos portugueses, castelhanos e portugueses colaboravam, tentando capturar todos os que encontravam e, caso não os pudessem trazer de volta, executando-os. Mas, ao mesmo tempo, disputando os seus serviços e pagando-lhes bem¹⁶.

Se não era esse, inicialmente, o projecto de vida de Nuno da Silva, as circunstâncias decorrentes daquela viagem com o corsário inglês fizeram-no mudar de opinião. Trazido a Castela, depois de devidamente interrogado pela Inquisição, como era da praxe depois de contacto continuado (e servindo, pela força ou de boa vontade) com um “herege”, foi contratado em 1583 como piloto da Casa da Contratação de Sevilha por provisão régia (“Real Provisión al doctor [Hernando] Gómez de Santillán, presidente de la Casa de la Contratación, para que ocupe en el servicio de S.M. a Nuño de Silva, piloto, que llegará próximamente a Sevilla”¹⁷) e agraciado logo em seguida com licenças de escravos (10 ou 12) que o convenceriam a ficar ao serviço das armadas de Castela “por que si se fuesse a su tierra, y quedasse con libertad, no sabemos lo que haria ni con quien nauegaria”¹⁸. É possível que tenha servido (e composto a sua vida) durante dez anos em navios castelhanos. Documentação que encontrei no Porto prova que este piloto haveria de regressar ao Reino, abastado, em 1593, a tempo de oferecer um bom dote de casamento a sua filha, em 1595, numa altura em que ainda andava pelo mar, estando com o seu navio em Lisboa¹⁹.

Que nos diz a façanha de Nuno da Silva? Primeiramente, traça-nos o percurso de um homem que fez a sua fortuna no mar, nos moldes seguidos por tantos outros no início da Época Moderna. Literalmente no mar; começando por se notar como mestre de navios, exercendo a sua profissão numa rota emergente, a do Brasil, e, em alguns anos, amealhando um pecúlio suficiente para se abalançar a ser dono de um navio. Mais propriamente, senhorio de uma nau, em parceria com outros homens do mar, como era costume no tempo. E, nessa função, de homem do mar, ganhar experiência bastante para guiar uma pequena armada até ao Estreito de Magalhães – tão pouco frequentado – e cruzá-lo. E mais: ver essa experiência reconhecida de imediato por um calejado capitão como era Francis Drake.

Chegou a passar pela mente das autoridades castelhanas que Silva conhecia Drake de outras viagens, e estaria conluiado com ele. Facto que não sendo de todo impossível – a demanda dos portos ingleses por navios portugueses era corriqueira desde a Idade

¹⁵ AGI – *Patronato*, 266, R. 28.

¹⁶ COLLINS, Edward – “Portuguese pilots at the Casa de la Contratación and the Exámenes de Pilotos”, in *International Journal of Maritime History*, v. 26, no. 2 (2014): 179–92.

¹⁷ AGI – *Indiferente*, 426, 27, fl. 62.

¹⁸ AGI – *Indiferente*, 740, nº 176.

¹⁹ Arquivo Distrital do Porto (ADP) – *Po1º*, 3ª série, liv. 105, fl. 127.

Média – não é de todo comprovável. Mas a capacidade do piloto português, amplamente confirmada por Drake e pelo uso que dele fizeram os castelhanos após aquela ‘aventura’, mostra que os portos nacionais eram viveiros de técnicos e navios de ponta.

Facetas, de resto, reconhecidas muitos anos antes.

5.

No tempo em que Fernão de Magalhães se propôs descobrir a rota da Especiaria para Carlos V já andavam em Castela alguns pilotos portugueses, com soldo instituído na Casa da Contratação. A documentação regista alguns, como João Carvalho, um certo Ribeiro, que fora com Pêro Afonso de Aguiar numa das três viagens que fizera à Índia, Estêvão Gomes e, na mesma altura, João Abreu. Talvez também Simão de Alcáçova. A eles juntavam-se alguns cartógrafos e cosmógrafos como Diogo Ribeiro, que se notabilizou ao serviço do Imperador no fabrico de mapas, cartas de marear, astrolábios e esferas, bem como de bombas para enxaguar os navios, e Pedro Reinel.

Para já, interessa-me Estêvão Gomes, evocado a abrir este texto.

Pouco sabemos dos anos vividos no Porto, onde dizem que nasceu, que foram de aprendizagem e de consolidação da sua reputação. O seu percurso e, talvez, o do seu pai, exemplificam a citada movimentação de técnicos náuticos e a formação de mercados de trabalho marítimos suscitados pelas expansões ibéricas e multiplicidade e importância dos contactos estabelecidos nos portos.

Documentos castelhanos dão-no como filho de Fernão Gonçalves (defunto em 1513) e de Leonor Gomes, estabelecidos em Burguillos del Cerro, terra do duque de Béjar, junto da grande cidade feira de Zafra e a pouco mais de cem quilómetros de Sevilha. O nome Fernão Gonçalves encontra-se duas vezes entre os membros da confraria dos mareantes de São Pedro de Miragaia, do Porto: em 1456, um carpinteiro de naus, e em 1461 um mestre de navios. O nome, porém, é muito vulgar no tempo e, como tal, não consigo estabelecer nenhuma relação segura com Estêvão Gomes. Por seu turno, este não aparece entre os mareantes portuenses, omissão que se explica pela escassez e natureza dos registos daquela confraria no fim do século XV²⁰. Ou porque nem chegou a integrar a confraria, crescendo no mar já fora de Portugal.

O que dele sabemos com maior certeza é já ao serviço de Castela. Em 1513 pilotava a nau de um certo Lopo Sanches, com a qual fez várias viagens à Ilha de Santo Domingo, nas Antilhas. Em 1518 foi contratado como piloto da Casa da Contratação de Sevilha, com salário de 30 mil maravedis. O tempo era de obsessão pelo projecto das Malucas (Molucas), que reacendeu as já antigas rivalidades entre as duas coroas. Pigafetta, observador privilegiado dos factos em torno da viagem de Fernão de Magalhães, fala de Gomes como de um marinheiro de créditos firmados e assegura que o seu propósito em Sevilha era requerer a Carlos V uma viagem à descoberta de uma passagem transoceânica a sul do Rio da Prata. Porém, a proposta de Magalhães, estribada nas informações de Francisco

²⁰ Que quase só registam contas e poucos nomes de mestres, marinheiros, calafates e cordoeiros, os homens que a integravam.

Serrão, estante em Ternate, vingou e aí terá nascido, segundo o cronista italiano, uma rivalidade entre os dois homens, opinião ainda por comprovar. Mas não inverosímil. De qualquer modo, face à sua experiência Magalhães aceitou-o (por vontade própria ou por pressão castelhana) como piloto da capitânia, a *Trinidad*, embarcação que conduziu até à costa da Patagónia. O comportamento duro de Magalhães após o grave motim dos capitães em São Julião, ou porventura a percepção dos grandes problemas que a armada enfrentaria, levou Estêvão Gomes a recomendar o regresso a Espanha na junta em que o comandante propôs a continuação da expedição para sul em busca do Estreito. Tendo passado para a nau *Santo António*, sob o comando de Álvaro de Mesquita, primo de Magalhães, Gomes aproveitou a missão de reconhecimento da costa em companhia da *Conceição* para, com o apoio de Jerónimo Guerra, rumar a Sevilha onde arribou em 6 de Maio de 1521. No processo que lhe foi aberto na Casa da Contratação deram-lhe crédito às afirmações sobre o fracasso da viagem e, possivelmente, à notícia do avistamento de um grupo de ilhas a 300 milhas do Estreito: as Malvinas, informação vertida em mapa por Pedro Reinel em 1523. Depois de um curto período de detenção foi-lhe confiada missão de comando na armada que se fez contra os corsários franceses (4 de Outubro de 1521), activos nos ataques às frotas das Índias. Esta armada, na qual foi também convidado a participar Álvaro de Mesquita (o que comprova que também este permaneceu ao serviço da armada castelhana), terá entrado em combate com sete adversários, capturando dois deles junto do Cabo de São Vicente.

Reintegrado, com salário e regalias, na Casa da Contratação, Gomes beneficiou da continuidade da rivalidade luso-castelhana pela posse das Molucas, agravada pela jornada de Magalhães.

Correndo o risco de me repetir ao longo deste texto, porque os navegadores aqui indicados trilharam os mesmos caminhos com as mesmas intenções e os mesmos projectos, direi, para já, que o nosso piloto viu Carlos V começar a admitir a sua proposta de exploração de nova passagem para o Pacífico, chegando a comprometer-se com ele em 27 de Março de 1523²¹. Viria também a ter a oportunidade de participar como perito nomeado por Castela na tentativa falhada de demarcação do Oceano com os portugueses, na fronteira do Caia. Participação *sui generis*. É conhecida a recusa dos representantes de D. João III em aceitar pilotos portugueses ao serviço de Castela nesta embaixada científica e política²². Alegavam-se questões de lealdade, traição e princípios éticos e morais. Podemos, porém, pensar que essa recusa adviria antes do reconhecimento da experiência e competência técnica (e, porque não, científica/empírica) desses pilotos, facto que acenderia a disputa e enfraqueceria a posição portuguesa nas negociações²³. Os castelhanos foram práticos na resolução desse diferendo. Por ordem do Imperador, o mestre

²¹ AGI – *Indiferente*, 415, 1, fl. 34v-36.

²² Carta dos embaixadores Pêro Correia e João de Faria a D. João III. Torre do Tombo (TT) – *Corpo Cronológico*, Parte I, maço 30, n.º 101.

²³ História interminável... Segundo opinião de muitos, Carlos V não teria grande interesse na posse das Molucas – que era o que aqui se disputava – antes prolongava a discussão para chegar onde queria e onde chegou: receber de Portugal uma avultadíssima soma pela cedência de um direito que, como se comprovaria depois, era português.

em Teologia Padre Tomás Durán substituiu Estêvão Gomes na comissão, no dia 21 de Março de 1524. Mas este não deixaria de estar envolvido no processo e, talvez, de forma mais influente. Noutra carta, Carlos V esclarecia que era melhor ele ficar na rectaguarda como apoio científico, logo, mais livre de emitir opiniões sobre o tema²⁴. Sucederá o mesmo com Simão de Alcáçova.

O acordo de exploração firmado com o Imperador valeu-lhe um investimento de 1600 ducados, repartidos por um consórcio: Carlos V entraria com 750 e o restante seria de “armadores e mercadores”, entre os quais Cristóbal de Haro, feitor da Casa, que já tivera participação idêntica na viagem de Magalhães. Também é figura que interessa muito nesta crónica do Atlântico, do Estreito e dos primeiros processos de globalização que, no fundo, são o factor dominante nesta investigação. Confiante na sua capacidade, Gomes pediu um adiantamento de 200 ducados do seu salário de piloto-mor para poder entrar, igualmente, como armador na expedição. Encarregado de preparar a armada na Corunha, que na altura tinha um organismo ligado à Casa da Contratação, mandou aí construir uma embarcação que baptizou com o nome de *Nossa Senhora da Anunciada* (um galeão, ou, como também surge na documentação, uma caravela de 50 toneladas, com 29 homens e artilhada). A armada largou a 24 de Setembro de 1524 e tinha como destino o “Cataio Oriental”, dentro dos limites da demarcação castelhana, “para con fundamento descobrir hasta las nuestras islas de Maluco”²⁵.

Tal como acontecera com Magalhães, a diplomacia portuguesa, devidamente informada pelos espíões que andavam pelos portos, ainda faria uma tentativa de o dissuadir do projecto (“se se lhe falasse bem talvez fosse possível que ele regressasse ao reino”²⁶) – acreditando que ele estava descontente com as condições que lhe eram oferecidas por Carlos V – mas a verdade é que tais esforços foram infrutíferos. Estêvão acabaria por se manter leal a quem o acolhera.

A viagem constituiria um capítulo importante na história da exploração dos mares. Partindo da Corunha, Gomes subiu até à latitude da Nova Escócia explorando a costa americana para sul, até à Flórida. A jornada durou 11 meses; apesar da captura de alguns escravos, falhou o objectivo principal: a descoberta da ansiada passagem para o Pacífico. No entanto, os créditos do piloto não foram abalados. Em Toledo deu notícia deste

²⁴ Os dois textos em BELTRÁN de HEREDIA, Vicente – *Cartulario de la Universidad de Salamanca (1218-1600)*, tomo II. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 1970, p. 267-268 (o primeiro documento transcrito na íntegra e o segundo apenas sumariado). Com excepção de Diogo Ribeiro, os outros pilotos portugueses, Simão de Alcáçova, por exemplo, também foram excluídos da junta por pressão portuguesa. ESPINOSA, Rosa – *Castilla y Portugal: en los albores de la Edad Moderna*. Valladolid: Universidad de Valladolid/Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1997, p. 109 e seguintes. Dados importantes em FRADE, Florbela Veiga – *A presença portuguesa nas ilhas de Maluco, 1511-1605*, diss. Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa. Lisboa: Faculdade de Letras, 1999, p. 47-49 (evidentemente este trabalho contém, por todo, informações pertinentes para o tema aqui em estudo). Como se sabe importa também consultar o importante rol de documentos sobre a questão das Molucas publicados no IX volume de *As Gavetas da Torre do Tombo*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971.

²⁵ AGI – *Indiferente*, 420, 9, fl. 109-110v.

²⁶ TT – *Fragmentos*, cx. 1, mç. 2, n.º 16.

périplo, base de um conhecido mapa do citado Diego ou Diogo Ribeiro, de 1529, e de uma das tábuas do *Islario General*, de Alonso de Santa Cruz. Entre 1525 e 1533, período durante o qual se fixou na Corunha²⁷, organizou (já o fazia antes de partir na sua expedição e continuou a fazê-lo após o regresso) a armada do comendador frei García Jofre de Loaysa e Elcano, que repetiu o trajecto de Magalhães e (por acidente) descobriu o Cabo Horn, viajou várias vezes às Índias e navegou pelo Maranhão, de onde trouxe cativos que foram doutrinados na Galiza. Teve também a seu cargo a preparação das duas armadas com que o português Simão de Alcazaba y Sotomayor (em castelhano²⁸; em português era Simão de Alcaçova) explorou o actual território da Argentina em nome de Carlos V, construindo navios na Biscaia e Galiza. Segundo estudos recentes, Gomes pretendia senão liderar a expedição, pelo menos comandar um dos navios²⁹.

O que não viria a acontecer. Também calhava assim. Estêvão Gomes acabaria por nunca ser um dos ‘homens do Estreito’. Quando tudo parecia encaminhado para enfim cumprir a sua viagem viu o antigo companheiro de navegações e de lides diplomáticas, o citado Simão de Alcaçova (que com ele pode ter estado na missão de Magalhães e com ele participara na junta do Caia), tirar-lhe o lugar.

Outro aspecto em que estes homens se distinguiam era na sua capacidade de opinar e discutir assuntos técnicos. Faziam-no com frequência sobre os navios que eram construídos. Sobre o armamento. Sobre os roteiros. Sobre as estruturas portuárias³⁰.

No ano de 1533 apresentou um projecto para se fazer uma doca seca entre o Guadalquivir e Tagarete, que foi aprovado mas não deve ter tido efeito: “un artificio para que allí se se puedan calafatear, reparar, carenar, etc. los navíos que van a Indias, lo cual ahora no se puede hacer”³¹, e dois anos depois superentendia a construção de armazéns para apoiar o calafeto de navios em Sevilha³². Em 1534 foi nomeado piloto-mor da Casa da Contratação de Sevilha e nobilitado. No ano seguinte foi contratado por Pedro de Mendoza como piloto-mor da malograda expedição ao Rio da Prata, na qual foi acompanhado por muitos marinheiros portugueses, com os quais viria a perder a vida.

²⁷ Por motivos óbvios, como já veremos.

²⁸ Mas mal lido, pois mesmo uma parte dos documentos relativos a este navegador chamam-lhe “Alcaçava”.

²⁹ VIGNERAS, Louis-André – *El viaje de Esteban Gómez a Norte América*, in “Revista de Indias”, 68 (Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo), 1957, p. 189-207.

³⁰ São bem conhecidas as divergências entre os homens do mar e os teóricos. É tema central na obra de DOMINGUES, Francisco Contento – *Os navios do mar oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

³¹ AGI – *Indiferente*, 1961, 3, fl. 55v-56.

³² 16 de Junho de 1535. Real Cédula ao concelho de Sevilha para que, no prazo de tempo que no documento se assinala comecem a construir um edifício na ribeira do Guadalquivir para calafetar e reparar navios, e indiquem um lugar adequado para que a sua construção se faça e a ela assistam Alonso Martínez e Estêvão Gomes. AGI – *Indiferente*, 1961, 3, fl. 289-290.

A viagem à Terra dos Bacalhaus, que o eternizou, inclusivamente, nos roteiros cartográficos do século XVI³³, viria a constituir a sua ‘coroa de glória’. Nunca saberemos se era aquela que ele gostaria de ter realizado; mas foi aquela que o ‘destino’ lhe reservou. Não foi um ‘homem do Estreito’ nem construiu o “artifício” para calafetar as naus; mas esses desaires não o impediram de ter tido uma carreira digna de memória. Os galar-dões castelhanos que alcançou assim o demonstram. Encontram-se bem justificados no preâmbulo da carta de armas com que abri este texto, ao qual recorro para fechar esta nota relativa ao piloto português que ‘descobriu’ as Malvinas.

“Dom Carlos, etc. Por quanto Estevam Gomes nosso piloto nos fizestes relação, que já sabíamos, e nos era notório o que nos haveis servido, especialmente quando fostes na armada em que foi por capitão-general Fernão de Magalhães ao descobrimento da Especiaria das ilhas de Maluco **e em ela fostes por nosso piloto-mor da dita armada e descobristes o Estreito de Magalhães como guia e piloto**, e assim mesmo entendestes em armar as naus e adereçar e apetrechar a armada em que foi por capitão-general dela o Comendador Loaisa, e que também fostes por capitão do galeão que mandámos armar para descobrir a costa desde a Florida ate aos Bacalhaus a buscar o estreito que se pensava podia haver para poder passar ao outro mar e poder ir por ali à contratação da Especiaria, e que assim mesmo nos haveis servido em outras armadas que se fizeram para ir à Terra Firme”³⁴.

Era assim que se recompensava uma vida aventureira; com a nobilitação. Ao enumerar os seus feitos, o Imperador não hesita em associá-lo directamente à descoberta do Estreito de Magalhães. Nem regateia elogios à sua competência como piloto no Atlântico e como organizador de expedições marítimas que engrandeceram a ligação de Castela ao mar. Finalmente, por maiores honrarias que alcançassem, a vida destes homens era tudo menos cómoda. E não garantia velhice sossegada. No fim de uma existência movimentada, Estêvão Gomes acabou os seus dias às mãos dos índios de uma floresta do remoto Paraguai, em 1538, ao serviço de Carlos V.

6.

Volto a uma ideia central para introduzir a próxima figura: Simão de Alcáçova, que tenho mencionado brevemente. A de que este era um mundo de mobilidade. Não de forma romântica. Como posso, por vezes, fazer crer. Mobilidades que os governantes aborreciam. Que tentavam contrariar por todos os meios e recorrendo a todos os expe-

³³ No mapa de Diego Ribeiro, de 1529, está perfeitamente indicada a “Tiera de Estevam Gomez”, antes do Labrador, e existe igualmente o mapa de la “Tiera qve descvbrío el piloto Estevan Gomez”, incluído no *Islario general de todas las islas del mundo*, de Alonso de Santa Cruz. O primeiro foi publicado por Armando Cortesão e Teixeira da Mota. Ver, sobre este assunto, BENITO FRAILE, Luis Miguel – “Esteban Gómez, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias”, in *Revista de Estudios Colombinos*, 13 (junio de 2017): 69-86.

³⁴ AGI – *Indiferente*, 422, L.16, fl.108v-110.

dientes. Mesmo ao assassinato³⁵. Mas mobilidades que eram inevitáveis. Como se vê por estes exemplos. Mas, sem qualquer dúvida, histórias de mobilidade nas quais a moderna historiografia vê uma riqueza de experiências que marcavam os homens da Época Moderna. Mas na qual muitos outros, fora da História e da sua compreensão, ao longo do tempo, conscientemente, fizeram leituras marcadamente ideológicas destas vivências, qualificando esses homens como traidores, homens que renegavam a pátria³⁶ e, como tal, não mereciam ter lugar nos livros de história, muito menos nos manuais escolares e nunca nas comemorações.

Já travámos conhecimento com Magalhães, Estêvão Gomes e Nuno da Silva (e Drake, por intermédio deste). Chega assim a vez de incluir neste rol Simão de Alcáçova.

Entra na relação dos mareantes de Castela com naturalidade portuguesa, mas é praticamente desconhecido em Portugal. Não sabemos quem foi ao certo e apenas podemos adivinhar uma parte do percurso que realizou até se destacar ao serviço de Carlos V. Terá nascido em Lisboa, e embarcado nas armadas portuguesas do Oriente. Nas primeiras, marcadas pela exploração dos mares e pelas travessias do Índico para o Pacífico, nas quais participou acumulando conhecimentos que viria a aproveitar.

Encontramo-lo em Castela nos anos posteriores à viagem de Magalhães, no conjunto dos privilegiados – embora o seu nome não apareça na listagem geral da armada. Nas informações sobre “soldos, mercadorias e mercês” relativas à “armada à Especiaria”, organizada por Fernão de Magalhães constam benefícios a Juan Sebastián Elcano, capitão da nau *Vitória*, Miguel de Rodes, mestre, Francisco Alvo (autor de rigoroso roteiro da viagem magalhânica), Martim Mendes, contador da nau, e Simón de Alcazaba, português, «para continuar à Especiaria». Todos estes privilégios são de 1523. No de Alcáçova, agraciado com 150 mil maravedis anuais³⁷ em 10 de Agosto daquele ano, Carlos V justifica essa graça “acatando la boluntad con que Ximon de Alcaçaba a benido del Reyno de Portugal a nos serbir y quan provechosa hera su persona para nuestro serbiçio especialmente en el descobrimyento e continuazion del espezeria”³⁸. A confirmar-se esta informação³⁹, Simão seria um dos sobreviventes daquela jornada e, depois dela, continuaria a sua carreira nos domínios ultramarinos do reino vizinho. Repito: penso que se trata de informação duvidosa, ou o que o Imperador pretende dizer é que Alcáçova seria muito útil nas expedições que se seguiriam.

³⁵ Assim calhou em sorte a Pêro Martins, *homem que sabia fazer bergantins*, que se propunha fazê-los em Cananor, chefiar a armada que organizasse, tornar-se corsário no Índico com ela, ou passar ao serviço de algum senhor local caso a sua proposta fosse recusada. BARROS, Amândio – *O homem que sabia fazer bergantins...*, citado.

³⁶ Caindo em frequentes anacronismos, desde logo não entendendo o que era traição, ou pátria, no final da Idade Média e no início da Época Moderna.

³⁷ Com excepção de Elcano, que receberia 500 ducados, Francisco Alvo e Miguel de Rodes cobravam ‘apenas’ 50 mil maravedis, e Martim Mendes 75 mil.

³⁸ Estes dados em AGI – *Contaduría*, 425, nº 1, R 1, respectivamente fls. 1v e 190-194.

³⁹ O contexto do documento citado assim o parece confirmar, mas não é de todo impossível que essa mercê tivesse sido concedida na previsão de serviços futuros – o que, por seu turno, me parece mais improvável.

Por essa razão, ou pelo simples facto de se ter colocado à disposição do reino vizinho em tempo tão delicado, e à semelhança de Magalhães, viu a Coroa portuguesa castigar tal deserção. Com o confisco de bens, por exemplo⁴⁰.

Em Castela, o organismo encarregado de gerir o império, a Casa de la Contratación, procurou tirar proveito da sua experiência. Em seu torno gizaram-se projectos expansionistas, investindo-se em homens, navios e meios para os concretizar; objectivo: o Cataio, isto é, a China, mas envolvendo-a com as Molucas, destino que a viagem de Magalhães não lograra alcançar. E foi neste contexto que se tornaram a cruzar as vidas dos dois pilotos portugueses em Castela aqui evocados. É, no fundo, falar-se das venturas e desventuras de Simão e Estêvão. Se foram companheiros de viagem na armada de Magalhães, separaram-se quando o segundo resolver desertar e regressar a Castela. Estariam juntos na comissão de peritos que negociaram a posse das Molucas entre as duas coroas ibéricas em 1524 e ambos teriam a mesma sorte, sendo rejeitados pelos portugueses. A recusa em aceitar Simão de Alcáçova teria mais 'substância', como já veremos. Depois, voltaram ao mar cumprindo diferentes missões ao serviço de Carlos V. Estêvão Gomes explorando as costas americanas em busca de passagem para o Pacífico pelo Norte, e Simão de Alcáçova provido do comando de uma armada que repetiria, assim se esperava, o trajecto inaugurado por Magalhães.

A documentação castelhana é rica em notícias acerca da preparação de armadas nos anos que se seguiram ao regresso da nau *Vitória*. Este investimento em empresas navais fazia parte da estratégia do Imperador que, como é sabido, com a viagem de Magalhães/Elcano viu-se a braços com um sério problema com Portugal, que urgia resolver. Por um lado, seguindo a via diplomática para o solucionar, trocando correspondência e embaixadas com a Coroa portuguesa. Por outro, continuando a ter em mente o envio de navios para o Pacífico com a missão de estabelecerem postos e solidificarem as posições castelhanas na área, dando-lhe mais força nas negociações com os portugueses. É assim que interpreto tais iniciativas.

A primeira, a cargo do Comendador Loaysa, aconteceu em 1525 e foi bastante atribulada. Sete navios, preparados na Corunha, que se foram perdendo ainda antes de chegar ao Estreito. Três conseguiram atravessá-lo e um (o *San Lesmes*) foi o primeiro navio europeu a dobrar o Cabo Horn. Porém, apesar de terem entrado no Pacífico, só

⁴⁰ 1549: Real cédula al obispo de Palencia para que declare sobre los bienes que por el rey de Portugal fueron tomados a Simón de Alcazaba, a petición de Hernando de Sotomayor, su hijo (e igual ao Bispo de Lugo). AGI – *Indiferente*, 424, 21, fl. 388. A família permaneceria em Castela e as origens portuguesas, como se percebe, foram-se perdendo, como aconteceu com tantos outros. Logo em 1538, três anos depois da sua morte, a filha entrava nas Huelgas de Burgos. Real Cédula de la reina a sua tia, priora [do Mosteiro das Huelgas de Burgos], recomendando-lhe a D^a. Isabel de Sotomayor, filha de Simón de Alcáçova, cavaleiro de Santiago, conquistador de la provincia de León nas Índias, em cuja empresa gastou sua fazenda e perdeu a vida, a qual se acha pobre e deseja entrar por monja. AGI – *Indiferente*, 423, 8, fl. 82v. A viúva, Dona Ana de Porras, teve destino semelhante, no mesmo ano: Real Cédula de la reina recomendando à abadessa do convento de Santa Ana, extramuros de Ávila, a D^a. Ana de Porras, viúva de Simón de Alcáçova, cavaleiro de la Orden de Santiago, adiantado da provincia de León nas Índias, a qual está muito pobre y desea entrar no dito convento. AGI – *Indiferente*, 423, 18, fl. 128-128v.

uma das embarcações, o galeão *Santa Maria de la Victória* com 24 sobreviventes, logrou chegar às Ilhas das Especiarias (Molucas), com Andrés de Urdaneta ao comando⁴¹. Pelo caminho pereceu o resto da tripulação e os principais líderes da expedição: Loaysa, Elcano e Alonso de Salazar. A segunda grande empresa seria organizada três anos mais tarde e o seu comando entregue a Simão de Alcáçova. Apesar da imensa logística mobilizada para a preparar, igualmente no porto galego da Corunha, nem sequer chegaria a partir.

Foi a propósito desta armada que os destinos de Simão de Alcáçova e Estêvão Gomes voltaram a cruzar-se. Gomes tornara-se conhecido como bom provedor de armadas. Na carta de armas já várias vezes citada, o Imperador reconhecia-lhe essa competência tendo-lhe atribuído o apresto da malograda viagem de Loaysa, sobre a qual falei brevemente, mas que ainda observaremos a propósito do papel dos portos e da logística da expansão. Aquilo que então realizou levou o governante a fazê-lo voltar à Corunha e aos estaleiros, em 1528, encarregando-o de apetrechar a expedição de Simão de Alcáçova aos mares do Sul. Que, aparentemente, tinha tudo para ser um êxito, mas não foi. Se o Imperador decidiu gastar dinheiro para lhe dar nove navios novos, encarregando Estêvão Gomes de superintender a sua construção, não sabemos quantos foram efectivamente concluídos. Mas pelo menos um galeão, *Santiago*, chegaria a ser lançado ao mar para ter vida curta, uma vez que naufragou em Lorca.

Além disso, especula-se com o facto de Estêvão Gomes ter tentado uma de duas coisas: comandar a armada ele próprio, ou obter o comando de uma nau, a *Santo António*, levando a crer que pelo menos mais um navio foi terminado; porém, acabaria por não ser provido nem de uma coisa, nem de outra⁴².

Mas não terão sido eventuais dificuldades logísticas, ou ‘ruídos’ em redor da liderança a determinar o destino da armada. De resto, para além de Gomes, vários oficiais receberam creditação para assistir os trabalhos na Corunha⁴³, e outros recursos da Coroa, como os arsenais, foram mobilizados para a apetrechar⁴⁴. Simplesmente, a armada já não podia ter lugar. Recorde-se que em Abril de 1529 Portugal e Castela assinariam o Tratado de Saragoça, pondo fim à disputa pelas Molucas, e é de crer que o essencial das negociações estivesse concluído à época em que os navios de Alcáçova cresciam na Corunha, deixando de fazer sentido enviá-los para o Pacífico⁴⁵.

⁴¹ Urdaneta viria a ser o autor do traçado da Rota do Galeão de Manila (Manila, Filipinas-Acapulco, México, em 1565) que resolveria um problema para o qual os castelhanos não tinham solução na cronologia deste meu estudo: o do transporte de especiarias das Molucas para a Europa; nessa altura, como se sabe, as Molucas já ‘eram’ portuguesas.

⁴² Naquilo que seria a segunda recusa da sua carreira, sendo preterido, mais uma vez, por um português.

⁴³ Comissão a “Juan de Villanueva de la comisión que tuvo para hacer nueve naos en La Coruña, su capitán general, Simón de Alcazaba, para el descubrimiento de la Especiería. 1526 a 1529. AGI – Contaduría, nº 16, 1.

⁴⁴ De artilharia, por exemplo, numa revelação importante sobre a capacidade técnica do comandante, como a seguir veremos. AGI – Patronato, 29, 45 (sobre a armada).

⁴⁵ Ver, por todo e em geral, MOTA, A. Teixeira da (org.) – *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas, Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina* [Tordesilhas, 1972]. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.

Ou melhor, para aquele Pacífico distante, das especiarias finas e dos milhares de ilhas onde elas cresciam. Porque o projecto viria a ser reconvertido e negociado, pelo menos desde 1529. Alcáçova não iria para as Molucas mas seria destacado para fundar a província de Nueva León, na Patagónia⁴⁶, com o título de governador vitalício, alguazil-mor e tenente das fortalezas que erguesse. Provido do título de cavaleiro de Santiago⁴⁷, teria, no entanto, de arcar com parte da despesa da armada. Tal como Estêvão Gomes, nunca chegaria a cruzar o Estreito. Provido de apenas dois navios, *Madre de Dios* e *San Pedro*, e 250 homens, a partida da pequena armada seria sucessivamente adiada, e só rumaria de Sanlúcar de Barrameda em 21 de Setembro de 1534, dia de São Mateus⁴⁸. No princípio do ano seguinte, alcançou a Baía Gil, no Atlântico Sul, onde Simão de Alcáçova fundou em 9 de Março o Porto de Leões, na calheta Hornos, lançando as bases da nova província. Guiado por índios (tehuelches) procurou atravessar a Patagónia e alcançar o Pacífico por terra. Nunca lá chegaria: famintos e desesperados, os homens amotinaram-se e assassinaram o seu comandante. A notícia da sua morte chegaria a Sevilha com a arribada de uma nau da Nova Espanha, em 8 de Dezembro de 1535⁴⁹.

Voltei a Estêvão Gomes – e ainda a ele regressarei brevemente – e contei algumas peripécias da vida de Simão de Alcáçova para realçar duas coisas. Uma, a de que apesar dos títulos e mercês⁵⁰ eram homens “comuns”, no sentido de que tinham raízes que faziam deles agentes destinados a servir pequenos postos nos impérios, e naquilo que os governantes entendessem ser-lhes mais útil, onde lhes aprazia e nas funções que determinassem. Quando os vemos nos livros de História, no centro de grandes polémicas, a realizar feitos que consideramos terem ‘marcado a Humanidade’, colocámo-los num patamar elevadíssimo, que a vida que levaram desmente a todo o momento. Atendo-nos apenas à informação ‘neutra’ dos documentos, vemos como eles eram homens ‘normais’ que desempenhavam funções próprias da sua condição. E morriam no seu desempenho. Curiosamente, ambos perderam a vida lá longe, em lugares obscuros da América do Sul, em episódios pouco prováveis de serem realçados nas crónicas da expansão europeia. Outra, para assinalar o facto de serem multifacetados. Pluriactivos, como a ‘moderna’ historiografia gosta de dizer! Simão de Alcáçova revelou esta característica quando se pronunciou acerca da artilharia dos seus navios. Em boa letra portuguesa, mas escrevendo em castelhano (pelo menos, tentando-o), desenhou os esquemas das balas propondo as especificações dos projecteis que deveriam ser feitos nos paíóis da armada.

⁴⁶ Dividindo-se actualmente entre o Chile e a Argentina (província de Chubut), estendendo-se entre os oceanos Atlântico e Pacífico.

⁴⁷ Archivo Historico Nacional – OM-Caballeros_Santiago, Exp. 236.

⁴⁸ Viagem “de Alcazaba a la provincia de León, a donde iba por gobernador”. AGI – *Patronato*, 29, 45, já citado.

⁴⁹ “Recepción del registro de una nao de Nueva España; comunica la noticia de la muerte de Simón de Alcazaba”. 8 de Dezembro de 1535. AGI – *Indiferente*, 23, 1962, L.4, fls. 13-14.

⁵⁰ Simão de Alcáçova, em especial depois de ter conseguido o hábito de Santiago – se é que efectivamente o conseguiu – passou a intitular-se e a ser chamado na documentação Simón de Alcazaba y Sottomayor; Estêvão Gomes, como vimos, recebeu carta de armas.

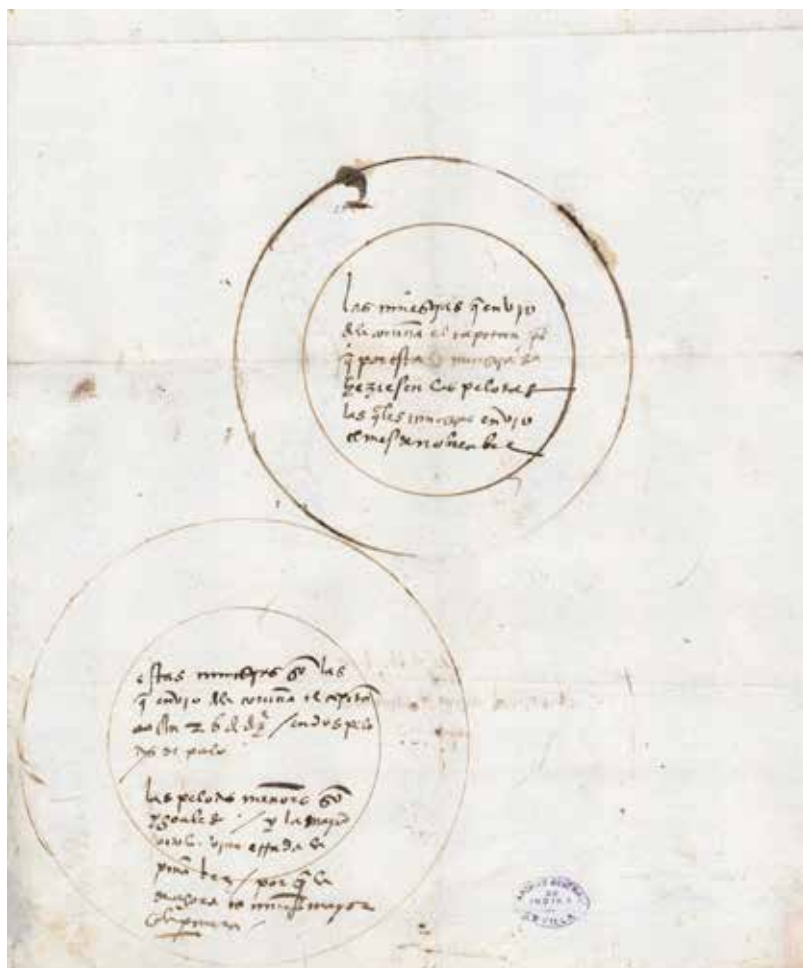


Figura 1 - desenhos de projecteis da autoria de Simão de Alcáçova, 26.12.1527⁵¹

Não sei dizer muito sobre o valor destes desenhos e aquilo que eles propriamente representam. Nem sobre o modelo e calibre dos canhões que disparariam os projecteis aqui concebidos. Os estudos que consultei e, acima de tudo, as preciosas indicações que me foram dadas por Richard Barker, falam de peças (nesta altura quase de certeza de

⁵¹ Não conhecemos os primeiros planos que mandou, ainda em Novembro. «Diseño de las muestras enviadas desde Coruña por Simón de Alcazaba para fabricar las balas de artillería que necesitaba su armada»; quanto a este documento, deve referir-se que está desenhado ao tamanho natural, que é aproximadamente uma actual folha A4. AGI, MP-INGENIOS, 1. Texto. No primeiro, lê-se: “las muestras que envio de La Coruña el capitan para que por esta muestra se hiziesen las pelotas las quales muestras envio el mes de Noviembre”. No segundo: “estas muestras son las que envio de La Coruña el capitan [riscada uma palavra ilegível] en 26 de Dezembro / en dos peloros de palo. Las pelotas menores son ygoales / y la[emendada: estava “las”] mayor vitola vine esta de la primera vez / por que la de agora es mucho mayor que la primera”.

bronze) e calibres longe de estarem padronizados, ainda mais de reino para reino⁵², logo a sua proposta podia fazer sentido sobretudo quando a circulação de técnicos – como ele – era vulgar neste tempo.

Voltamos ao mesmo. Às histórias de mobilidade. Porque interessava tanto Alcáçova aos castelhanos, que lhe entregaram missões de grande responsabilidade e chegaram a nomeá-lo feitor de um organismo estatal⁵³?

Porque tinha um passado no mar – e os passados e reputações conheciam-se. Informações como a que se segue, para além de nos fazerem perceber como estes homens eram ‘cobiçados’ e os seus serviços muito procurados, completam, neste caso específico, o nosso conhecimento sobre a expedição de Magalhães, sobre o valor dos homens que iam com ele e, no fundo, que não se ia propriamente à aventura. Partia-se para ela com alguma segurança. Aquela que lhe era conferida por homens experimentados e, neste caso, conhecedores dos mares que iriam ser navegados, e capazes de se mover naqueles que nunca o haviam sido.

Pelo que os embaixadores portugueses alegaram quando se reuniu na fronteira alentejana a junta que demarcou a jurisdição do Maluco recusando a presença deste homem, ficamos com a certeza de que Simão de Alcáçova tinha informações seguras sobre as Molucas. Porventura teria estado mesmo nessas ilhas integrando alguma das expedições que primeiramente as demandaram, designadamente a de António de Abreu, na qual ia também Francisco Serrão como comandante de um navio. Afirmavam assim:

“Primeramente porque es indício evidente ver que en la prosecucion desta causa intentaron de se aprovechar de aquello que manifestamente es contra justicia e que deseavan dilatar e no venir a conclusion lo qual consta de los autos de la causa en quanto luego recusaron a Simon de Alcaçava porque avia navegado con los portugueses aquellos mares y tierras y sabia la verdad de sus distancias e los lugares donde las estrechavan”, lamentando que se atrasasse em vários dias a sua substituição e chegada das credenciais do rei de Castela “para elegir outro juez”⁵⁴. É provável que, tal como acontecera com Estêvão Gomes, este comandante português ficasse nos bastidores dando aconselhamento científico ao comité castelhano. A reunião de Elvas-Badajoz na prática foi um fracasso. Uma “conversa de surdos” como lhe chama Jorge Semedo de Matos. Porém, essa conferência deixava bem clara uma linha de pensamento que se concretizaria em Saragoça, declarando as ilhas como situadas na jurisdição de Castela, posse à qual a Coroa castelhana

⁵² E de uso dos canhões e sua recuperação para voltarem ao calibre inicial. A adaptação do projectil à peça podia existir, ainda de acordo com a opinião de Richard Barker, mas o seu desempenho seria pobre e, pior, ainda, obter um tiro eficaz a partir do zero, isto é, da concepção da peça, bem como a questão do ricochete que era muito importante no tiro naval. Desenhos como estes seriam abundantes e o seu valor como documento histórico, não sendo de desprezar, não é extraordinário. Ver BARKER, Richard – “A gun-list from Portuguese India, 1525”, in *Journal of Ordnance Society*, 8, (1996): 52-71; PISSARRA, José Virgílio – “Armamento Naval”, in Francisco Contente Domingues (coord.) – *História da Marinha Portuguesa. Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668*. Lisboa: Academia de Marinha, 2013, p. 137-177; SANTOS, Nuno Valdez dos – *A artilharia naval e os canhões do Galeão «Santiago»*. Lisboa: Academia de Marinha, 1985.

⁵³ Ver à frente o que escrevo sobre a Casa da Contratação na Corunha.

⁵⁴ AGI – *Patronato*, 48, R.13.

renunciou entregando a Portugal os direitos de exploração contra o pagamento da avultada soma de 350 mil ducados de ouro⁵⁵.

7.

A preparação das armadas e as propostas técnicas dos pilotos e mareantes remetem para outras questões recorrentes neste texto: a logística e os navios. E, logo, os portos. Assuntos que tantas vezes se misturaram com ideias de superioridade tecnológica, com políticas de sigilo (lógicas na cartografia e protecção de rotas mas sem sentido no caso dos navios⁵⁶) e com uma separação de usos e práticas que a documentação a todo o passo desmente.

Preparar uma armada, num porto, em qualquer porto, despertava curiosidade geral. Os portos eram lugares concorridos. De encontro, principalmente porque na sua maioria estavam integrados em centros urbanos⁵⁷. Mas ver navios a crescer nos estaleiros, ver outros a alinhar-se junto às margens ou em frente aos cais, a animação em seu redor, o embarque de gente, armamento e mantimentos, nada disso escapava aos olhares dos locais ou daqueles que os frequentavam e ali estavam de passagem. A construção dos impérios fez-se nos portos. Por isso eram lugares estratégicos, e os concorrentes deviam saber até que ponto o eram. Para tal precisavam de ter ‘olhos’ em cada um dos mais movimentados. Em redor de cada armada era certo andarem espíões. Contando navios e toneladas, avaliando a quantidade e qualidade do armamento, calculando o número de homens, indagando destinos e roteiros para os alcançar. Sobretudo quando a rivalidade era maior e os interesses de cada um eram ameaçados. Depois da tentativa de Magalhães e das falhadas negociações sobre as jurisdições marítimas no Pacífico, os portugueses estavam atentos ao que se passava no reino vizinho. D. João III, que herdou o problema, tinha espíões e informadores em lugares-chave da decisão política e operacional de Castela. Os castelhanos tinham-nos em Portugal.

Naquele tempo, a Galiza ganhava protagonismo na orientação expansionista castelhana. Já várias vezes falei aqui da Corunha e é tempo de explicar porquê. Numa interessante movimentação política, a nobreza galega, suportada pelo poder financeiro e influência cortesã de Cristóbal de Haro, conseguiu de Carlos V a abertura de uma sucursal da Casa de la Contratación na Corunha destinada a recolher os ‘futuros’ da exploração da rota supostamente aberta por Magalhães/Elcano e gerir os envios de armadas para o Pacífico⁵⁸. Por isso, chamou-se-lhe (adequadamente) Casa de la Especiería. Os primeiros

⁵⁵ MATOS, Luís Jorge Semedo de – *Junta de Badajoz-Elvas*, texto disponível em <http://cvc.instituto-camoes.pt/arte-de-navegar-roteiristica-e-pilotagem/junta-de-badajoz-elvas-dp8.html#.XwL9hihKiM8>

⁵⁶ Mas mesmo na cartografia, apesar das ameaças de castigo exemplar para quem prevaricasse, não faltava quem vendesse e comprasse mapas; também não faltavam ‘estrangeiros’ a bordo dos navios portugueses, ganhando experiência nesses circuitos.

⁵⁷ De resto, os portos, inicialmente localizados nas franjas ribeirinhas das cidades e vilas, cedo viram os arruamentos e os bairros chegar-se a si e foram, em tantas ocasiões, os principais responsáveis pelo crescimento destas localidades.

⁵⁸ Por isso a multiplicação de notícias, nesta época, sobre a preparação de armadas ao Estreito, ao Maluco ou à Especiaria.

feitores foram Bernardino Menéndez, o citado Cristóbal de Haro e o nosso já conhecido Simão de Alcáçova, este último provando que a questão das nacionalidades não era decisiva no currículo nem em assuntos de estado; e que muitas vezes as rivalidades existem mais nos livros do que na realidade histórica⁵⁹.

A Corunha, pois então. Que, por tais motivos, despertava a atenção tornando-se um dos alvos dos serviços de informação portugueses. Que, como todos, tinham os seus espíões ‘profissionais’, sob a capa de embaixadores ou encarregados de negócios, mas que eram reforçados pelos mestres de navios e mercadores. Para os do norte de Portugal, estar na Galiza era como estar em casa. E sabiam o valor daquilo que viam, informando com regularidade as autoridades portuguesas e o próprio Rei. Quem melhor do que eles poderia opinar sobre navios?

As cartas de António Ribeiro, de 19 e 28 de Fevereiro de 1525⁶⁰, não são totalmente inéditas mas têm sido pouco consideradas. Dizem respeito à preparação dos navios do Comendador Frei Jofre de Loaysa. Nelas podemos colher várias informações interessantes sobre esta armada, já aqui referida, que almejava abrir a rota das especiarias iniciada por Magalhães. Trazem dados que suscitam reflexões e reforçam a necessidade de revisão de estudos sobre os navios ibéricos do século XVI. Desde logo, as tonelagens e as especificidades dos navios. Aos quais vários textos publicados atribuem cifras que variam entre as 200 e as 500 toneladas, insistindo, por outro lado, em tipos de construção castelhana e portuguesa. Ribeiro, que esteve largos meses na Corunha observando os estaleiros, e perguntando pelos navios, homens da armada e destinos – num interessante exercício sobre o citado papel dos espíões e da (aparente) facilidade com que se obtinham informações (relatos de espíões castelhanos fazem pensar no mesmo em Portugal⁶¹) – escreveu o seguinte: “dous navios se fazem na ribeira desta cidade da feição dos de Portugal e de duas cubertas”. Alguns dias depois, um mestre de Vila do Conde que também viu crescer as embarcações, informou “que a[s] dictas naos a mayor sera de docentas e cinquenta toneladas e as tres mais pequenas de cento e cinquenta cada hũa”, dizendo-lhe também “que as dictas naos trazem cada hũa cinco ou seis peças d’artelharia grossa e algũs berços tudo de ferro”. Estas informações indicam, assim, que tanto nas suas características gerais como no porte e no armamento não havia praticamente diferenças entre os navios portugueses e castelhanos. Não admira. Os próprios construtores navais – e intervenientes nas expedições, com opinião sobre as especificações dos navios – eram de ambas as nacionalidades; em suma, que o facto de, pelo menos, um dos oficiais encarregados de os contruir ser português constituiria razão para que os navios não diferissem

⁵⁹ Trata-se, apenas, de uma chamada à reflexão. O assunto, como é evidente, é muito mais complicado e precisa de maior estudo e aprofundamento. Sobre a Casa de la Especiería, ver ISTVAN, Szásdi León-Borja – “La Casa de Contratación de Sevilla y sus hermanas indianas”, in Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luís González Rodríguez, Enriqueta Vila Vilar (eds.) – *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla/CSIC/Fundación El Monte, 2003, p. 101-128.

⁶⁰ TT – *Gavetas*, gaveta 2, maço 10, nº 20 (contém as duas cartas).

⁶¹ Desde a Idade Média. Recorde-se o relatório de Ruy Diaz de Vega ao rei de Aragão aquando da preparação da armada da conquista de Ceuta em 1415.

muito. Não obstante, parece-me que habitualmente os navios não seriam demasiado distintos⁶².

Nestes primeiros tempos da exploração transoceânica as tonelagens não eram desmesuradas como viria a acontecer com a Carreira da Índia portuguesa. De resto, na exploração dos circuitos atlânticos, a preferência por navios de porte médio, entre as menos de 100 e cerca de 250 toneladas, permaneceria uma constante, facilmente comprovável quer nos registos de navios em Sevilha – portugueses incluídos – quer nas notícias da venda de embarcações dos portos nortenhos e algarvios para as carreiras das Índias de Castela. Ou seja, mais um elemento que atesta a influência dos portos na constituição de meios para a exploração dos mares.

Enfim, que as vicissitudes da construção naval eram as mesmas, neste caso documentando-se a falta de madeira e a trabalhadeira que dava obtê-la: “a huma dellas começaram a poer o tavaoado e o outro esta armado com os leames e d’obra de XXV dias pera qua deixaram de trabalhar nelles por falta que tinham de madeira e os carpinteiros delles sam na foresta a colher madeira pera os acabar”, dirigidos pelo feitor, e pelo doutor (cosmógrafo) enviados pela Corte. E que nisto de fazer navios, cada ribeira se julgava superior à outra pois, no dizer do espião, o mestre de Vila do Conde lhe dissera “que pera esta costa estas naos sam boas, porem que pera a Índia de maa mente navegaria nelas e asi mesmo mo tem dito algũs portugueses mareantes que as viram”.

Importa notar que nas travessias do Estreito estiveram envolvidos portos ‘secundários’⁶³. Se Magalhães saiu de Sanlúcar de Barrameda, que era, para todos os efeitos, o principal suporte portuário de Sevilha (anteporto de Sevilha), as outras expedições e os pilotos nelas envolvidos remetem para espaços como a Corunha e a Galiza em geral, Bilbao e outros portos biscainhos (que estiveram permanentemente activos no suporte a todas as armadas e à construção naval na Corunha) e para o Porto, no caso de Estêvão Gomes e do próprio Magalhães (que terá pensado na viagem nesta cidade, onde terá, ou poderá ter recebido cartas sobre este assunto de Francisco Serrão, enviadas do Pacífico)⁶⁴. Tal como já foi dito, os portos eram tão importantes que os reis não se podiam dar ao luxo de não saber o que neles se passava. E por isso alimentavam estas redes de espiões formais e não formais.

⁶² Estou a ser simplista. Claro que havia tradições construtivas distintas entre Portugal e Castela; porém, em alguns casos – que não os dos navios da *Carreira da Índia Portuguesa*, por exemplo – os navios assemelhavam-se bastante, diferindo, ‘apenas’ na utilização de diferentes medidas-base na sua manufactura. Sobre este assunto, para além da obra de Francisco Contente Domingues, já citada, ver, para saber mais, as duas breves sínteses de MONTEIRO, Paulo, respectivamente *A construção naval portuguesa*, disponível em <https://nautarch.tamu.edu/shiplab/01monteiro/construcaonaval02.htm> e *A construção naval espanhola*, <https://nautarch.tamu.edu/shiplab/01monteiro/Construcaonavalespanhola01.htm>

⁶³ Claro que houve Sevilha, com Magalhães, e o porto de Sanlúcar era importante no sentido da sua ligação às armadas reais de Castela.

⁶⁴ De resto, a cidade do Porto esteve ‘bem representada’ com pelo menos três mareantes directa ou indirectamente relacionados com ela. Além destes dois, “Cristóvão Rabelo, criado de Fernão de Magalhães, natural do Porto, filho de Duarte Rabelo e Catarina Rodriguez, foi na nau *Trinidad* por sobresselente dos dez portugueses que foram na armada”. Faleceu a 27 de Abril de 1521, isto é, acompanhou o capitão na morte, na ilha de Mactan. AGI, fl. 146.

Também interessa notar, neste aspecto, um sentimento de sempre, muito próprio da natureza humana: o chauvinismo. Esse, bem visível no discurso do piloto de Vila do Conde, mas repetidamente proferido nos relatórios de outros espíões portugueses. Que me levam a pôr em causa a qualidade destes informes e a pensar até que ponto essa falta de rigor podia comprometer a tomada de decisões da parte de quem era informado. Voltemos um pouco atrás no tempo e ouçamos Sebastião Álvares sobre os navios de Fernão de Magalhães: “os navios da capitania de Magalhães sam cinquo, a saber: hum de CX toneladas os dous de LXXX cada hum e os dous de LX cada hum pouco mais hou menos/. Sam muy velhos e remendados porque os vy em monte correger / ha onze meses que se correjeram e stam n’augoa agora calafetam asy n’agoa⁶⁵ eu entrey neles algũas vezes⁶⁶

Mas se a generalidade dos espíões não hesitava em falar de navios maus, ou velhos ou mal feitos e desadequados para levar gente da Europa às Canárias, quanto mais às Molucas, a verdade é que os navios, com maior ou menor dificuldade, cumpriram essas missões.

Portos secundários, homens e navios. Não é este o lugar para tecer grandes considerações sobre estes assuntos, como eles porventura mereceriam. Mas passam por todo este texto. E sobre eles deixo esta nota final. Foram estes lugares, herdeiros das velhas póvoas marítimas da alta Idade Média, que trouxeram o Reino para o mar. Beneficiaram de muitas coisas e de muitos factores, internos e externos, mas criaram as condições indispensáveis para a expansão oceânica dos séculos XV e XVI. Refiro-me ao caso português mas o galego não é muito distinto.

Suscitaram o crescimento das alfândegas, atraíram capitais e grupos económicos influentes (os Haro, na Corunha, depois de terem estado em Lisboa e ao mesmo tempo que actuavam em Sevilha, os cristãos-novos nos portos nortenhos de Portugal, e em Lisboa ...), desenvolveram técnicas de construção naval, estruturaram-se para acolher cada vez mais trânsito, desenharam circuitos e rotas, formaram técnicos, disponibilizaram homens para trabalhos do mar, em Portugal e fora dele.

Endurecidos no Atlântico, nos circuitos orientais então em fase de verdadeira descoberta, estes homens fizeram-se nos portos. Penso, assim, que é indispensável integrarmos estas entidades em todos os discursos e análises sobre este tempo.

8.

Para além do que escrevi a propósito das comemorações que o trazem para o centro das atenções dos historiadores do mar, Magalhães passa um pouco ao lado deste texto, embora esteja omnipresente.

⁶⁵ *Sic.* Falta texto? “asy n’agoa como em terra (ou em monte?”.

⁶⁶ Comprovando a ‘facilidade’ com que se movimentavam estes homens, tal como atrás referi. TT – *Corpo Cronológico*, parte I, maço 13, doc. 20.

E é com ele que o termino⁶⁷. Relacionando-o com quem esteve ao seu lado e quem o terá induzido a abraçar o projecto com que hoje definimos a sua vida. Magalhães apostou nesse projecto e morreu por ele. E por causa dele. Negociou-o longamente com Carlos V e vários sócios de peso. Embora a questão não esteja de todo esclarecida, dele resultaria dinheiro e renda que um dia viriam a ser reclamados pelos seus herdeiros ou pretendentes a tal⁶⁸.

Um projecto complexo, sobre o qual devemos deixar de pensar com tantas ideias feitas e tantas ‘verdades’ incontestáveis. Incluindo nele outras personagens. Questionando as fontes e procurando alcançar essa mesma complexidade. Que houve muitos mais protagonistas e participantes, muitos mais projectos, longa e duramente negociados, com os mesmos trâmites, que envolveram pequenos e grandes, pilotos e mareantes ou simples aventureiros, em realizações que não cabem na figura de um único homem.

A polémica em seu redor tinha um contexto para se desenvolver. Na segunda metade do século XV, portugueses e castelhanos discutiam entre si a posse de domínios ultramarinos; em Alcáçovas-Toledo (1479) resolveram em definitivo a posse das Canárias e definiram as descobertas por um paralelo que a viagem de Colombo tornaria inútil, obrigando a novas negociações em Tordesilhas (1494). O problema é que do outro lado do mundo, pelas muitas *Índias* de que mareantes e mercadores iam dando notícia, a indefinição dos espaços era tão grande quanto o desejo de os controlar. E assim, abriu-se uma corrida contra o tempo, uma rivalidade pela conquista, comércio e navegação dessas terras que prometiam riquezas. E foi nessa voragem que se viram envolvidos homens como Magalhães.

Ou Rui Faleiro⁶⁹, astrónomo. Ou Francisco Serrão, aventureiro. Ou Jorge Reinell, cartógrafo. Ou Estêvão Gomes, piloto. Ou Diogo Ribeiro, cartógrafo. Ou Simão de Alcáçova, piloto⁷⁰. Ou outros muitos, anónimos, soldados da fortuna, aventureiros competentes, que as coroas disputavam, forçando-os a questionar lealdades. A escolher lados.

Chamaram-lhe o “capitão do fim do mundo” e a sua lenda começou pela pena de Antonio Pigafetta, que com ele fez a viagem e manteve um diário que dedicou ao Grão-Mestre dos cavaleiros de Rodes. E que se concluiu com a figura de Elcano, o homem que trouxe de volta a *Vitória*. Depois desta “interminável” viagem havia mais uma certeza na história da exploração dos mares: o mundo podia ser circum-navegado e os Oceanos uniam-se transformando-se em estradas por onde se realizariam trocas de experiências e sínteses culturais; abrindo caminho para processos de globalização que hoje tanto debatemos. Não muito satisfatoriamente, diga-se.

⁶⁷ As notas sobre o percurso de Fernão de Magalhães, aqui mais desenvolvidas, basearam-se na recente biografia do navegador, da autoria de BARROS, Amândio Jorge Morais – “Magalhães. Fernão de”, in Francisco Contento Domingues (coord.) – *Dicionário de História dos Descobrimentos*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2016, vol. 2, p. 666-669.

⁶⁸ Em parte, dando origem a muitas das polémicas sobre o capitão: local de nascimento, traição, reconhecimento do feito, etc.

⁶⁹ E o irmão Francisco Faleiro.

⁷⁰ Rui Faleiro, Francisco Serrão, Pedro Reinell, dominam o elenco de personagens directa ou indirectamente ligadas a este assunto (já conhecemos os outros). Foram exploradores e cartógrafos, figuras importantes da história da expansão, que seguiram percursos semelhantes ao de Magalhães.

Magalhães comandou a viagem, e ela teve tantas consequências! E se Pigafetta o consagrou, outros chamaram-lhe “traidor”. O epíteto, é claro, foi utilizado logo no século XVI. Um dos agentes de D. Manuel, já aqui citado, usou-o quando conversou com ele em Sevilha procurando convencê-lo a regressar ao serviço da Coroa portuguesa. Mas traidor a quê? À pátria, dirão alguns, como disseram os historiadores inflamados por nacionalismos nascidos no século XIX. Mas não! A pergunta deve ser formulada noutros termos: a quem? Ao Rei, embora possamos discutir o assunto. A D. Manuel. Recusando a obediência que lhe devia enquanto seu súbdito e servidor, abandonando esse mesmo serviço e entregando a sua lealdade a outro: a Carlos de Castela.

Até embarcar para essa aventura, Magalhães cumpriu um percurso mais ou menos conhecido, apesar de subsistirem algumas dúvidas. Sobre a data e local de nascimento; se alguma vez esteve nas Molucas, coisa que não parece ter acontecido⁷¹; porque pensou estabelecer uma rota que ligasse tais ilhas aos portos castelhanos da costa americana do Pacífico antecipando, de certa forma, o *galeão de Manila*⁷²; porque saiu ao certo do Reino e ofereceu o projecto a Carlos V, enfim, o que é que o levou a cometer aquela espécie de suicídio em Mactan que teve como consequência a circum-navegação⁷³.

Andou nas armadas da Índia com o irmão (Diogo de Sousa de Magalhães) e Francisco Serrão (seu primo?), conheceu lugares buliçosos e ouviu falar de outros. Sobre tudo em Malaca, onde esteve em 1509 com a primeira embaixada de Diogo Lopes de Sequeira, e no ano seguinte, com Afonso de Albuquerque, quando a praça foi conquistada. Nesse “illustre emporio & lugar de feira”, entreposto fundamental para onde convergiam várias rotas, onde chegavam porcelanas e sedas da China, especiarias das Molucas, roupa da Índia, cobre da Europa e pimenta de Sumatra⁷⁴ terá contactado com mercadores chineses⁷⁵.

Vivia-se uma conjuntura de expansão dos interesses portugueses na região, e o domínio de rotas alternava com a conquista de praças-fortes estratégicas. Em Dezembro de 1511 ocorrem as primeiras iniciativas de domínio do Maluco, ou Molucas (Indonésia), arquipélago composto por um ‘rosário de ilhas’ entre as quais se incluíam as de Ternate, Tidore, Maquiar, Motir e Bachão. Chamavam-lhes as “Ilhas das Especiarias”; com uma actividade vulcânica muito activa, “parecendo obra de algum fogo subterrâ-

⁷¹ Apesar de opinião contrária de José Manuel Garcia, amplamente debatida e rebatida neste simpósio.

⁷² E daí, por terra, como com esse mesmo galeão e outras rotas da Nova Espanha, à Europa.

⁷³ Já várias vezes tive oportunidade de manifestar esta opinião. Ela surge também na obra recente de THOMAZ, Luís Filipe Reis – *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer*. Lisboa: Gradiva, 2018.

⁷⁴ PEARSON, Michael N. – “Merchants and States”, in Tracy James D. (ed.) – *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991 (p. 41-116), p. 70.

⁷⁵ Houve várias peripécias, contadas por João de Barros, entre as quais a conspiração de mercadores malaaios, que tentaram matar Sequeira e Serrão, salvos por Magalhães. Daí nasceu forte amizade entre ambos, que o tempo aprofundaria. BARROS, João de – *Da Ásia*, década 2ª, liv. 4º, cap. V, fl. 93 e seguintes.

neo”⁷⁶, estavam “cobertas de tanto arvoredor, plantas e hervas”, “donde nacia o cravo, noz, & maça”⁷⁷. A conquista de Malaca, de resto, fora um primeiro passo para o atingir. Albuquerque não poupou esforços e enviou uma armada de três navios capitaneada por António de Abreu e 120 homens entre os quais se incluíam Francisco Rodrigues, cartógrafo estudioso de mapas javaneses, e Francisco Serrão, que comandava um dos navios⁷⁸. Aos portugueses bastou a chegada a Banda, contentando-se, e entusiasmando-se, com os bons resultados aí alcançados. No regresso, Serrão naufragou e com a colaboração de pilotos locais chegou a Ternate onde se tornou íntimo dos governantes locais, assentou as bases de um comércio que tanto o beneficiava a ele como à coroa portuguesa, e terá iniciado relação epistolar com Magalhães. Creio que se trata de facto-chave na história da viagem. Como diz o rifão, à fome juntou-se a vontade de comer. E as ambições de Serrão encontraram paralelo nas de Magalhães, inspirando iniciativas que culminaram em tudo o que aqui foi relatado, designadamente a história das cartas que poderão ter chegado ao Porto durante a estadia de Magalhães nessa cidade, amadurecendo o projecto quando Fernão de Magalhães viu frustrados os seus intentos de progressão na carreira. Acerca destas cartas, escreveu João de Barros: “de tantas palavras, e mysterios, fazendo tanta distancia donde estava a Malaca, por fazer em si pera meritos de seu galardão ante El Rey D. Manuel, que parecia virem aquellas cartas de mais longe que dos Antipodas”. [...] As quaes cartas foram vistas na mão de Fernão de Magalhães, porque se prezava elle muito da amizade de Francisco Serrão, e em as mostrar denunciava aquelle grande serviço que tinha feito a El Rey; e tambem elle estribou logo tanto nellas para o proposito que dellas concebeo, que não falava em outra cousa”⁷⁹. Apesar de conjectural, a troca de correspondência entre as Molucas e (eventualmente) o Porto é mais um elemento para reflectirmos na importância dos portos e das suas gentes no reconhecimento de rotas e processos expansionistas, e de troca de informação.

Também a movimentação, em redor destes portos (agora na Corunha), de gente influente nestes negócios. Por todos, Cristobál de Haro, feitor e agente de negócios da Casa da Contratação, e que fora investidor de empresas portuguesas de exploração marítima no Atlântico Sul⁸⁰. Os Haro tinham interesses nas mais importantes cidades mercantis da Europa e estreitas relações com as poderosas companhias alemãs dos Fugger e Welser. Cristóbal nasceu em Burgos (e lá morreu) e estabeleceu-se em Portugal no contexto da

⁷⁶ LUIZ, Francisco S. (Cardeal Saraiva) – *Os portugueses em Africa, Asia, America, e Oceania: obra classica e diccionario geográfico*, 2ª ed. vol. III. Lisboa: Typ. de Borges, 1849, p. 56.

⁷⁷ BARROS, João de – *ibid.*

⁷⁸ A terceira era comandada por Simão Afonso. Entre os mais destacados seguiam ainda João Freire como feitor das mercadorias, significativamente um antigo “criado” da casa de D. Leonor, Diogo Borges, escrivão, Luís Botim, Gonçalo de Oliveira e o já citado Francisco Rodrigues, como pilotos. BARROS, João de – *Da Ásia*, década 2ª, liv. 6º, cap. VII, fl. 151-151v.

⁷⁹ Idem, fl. 139.

⁸⁰ Com D. Nuno Manuel foi, um dos financiadores das viagens de 1513 e terá feito o mesmo aquando da viagem da nau Bretoa (1515). Não por coincidência, João Lopes de Carvalho, ex-piloto desta nau seguiu na expedição de Magalhães acompanhado de um filho, mameluco (isto é, filho de pai português e mãe índia do Brasil; foram responsáveis pelas primeiras explorações sistemáticas do sertão). Ver ABREU, João Capistrano de – *Capítulos da História Colonial*. Rio de Janeiro, 1907, p. 27-28.

movimentação dos cristãos-novos – também ele tinha raízes judias – e sua participação nas primeiras realizações do império luso. Aprofundando a ligação Lisboa-Antuérpia, onde estava o seu irmão Diego. Dedicou-se à exploração do açúcar da Madeira e aos primeiros carregamentos de pau-brasil. O acordo que assinou com D. Manuel (1510) abriu-lhe as portas do trato do Índico (fala-se das transacções que a companhia manteve com mercadores chineses) e ao tráfico de escravos no Atlântico, trunfo que jogou nas negociações que entabulou com a coroa castelhana. Conheceu os resultados da viagem às Molucas de António de Abreu. Divergências com D. Manuel (que afectaram em geral a comunidade mercantil castelhana em Lisboa) levaram-no a transferir os seus interesses, em definitivo, para Burgos tornando-se o principal investidor da viagem de Magalhães⁸¹.

Haro viria a supervisionar a preparação da frota – e teve o ‘apoio técnico’ dos cosmógrafos Rui e Francisco Faleiro, e dos cartógrafos Pedro e Jorge Reinel, também ‘homens sem terra’, deambulando entre dois reinos e duas lealdades.

Esperava-se que Rui Faleiro, o astrólogo, embarcasse. Todavia não foi «ou porque se arrependeu da jornada, ou por ver sua astrologia em que fim havia de parar aquella armada, e segundo dizem fingio doudice; mas permittio Deos que fosse verdadeira, com que ficou prezo em Sevilha na casa dos doudos, e em seu lugar foi outro Astrologo chamado Andres de San Martin, homem douto na Sciencia de Astronomia»⁸². Não sei que grau de loucura teria afectado este homem – que em Castela assinava “Rodrigo” – mas ele sairia do hospício e voltaria a pensar nas Molucas, sem que lhe dessem crédito. Em 22 de Março de 1523 encontrei-o a pedir a Carlos V que lhe fizesse mercê “que yo pueda armar una nao o dos a mi costa y riesgo como Vuestra Magestad concederia a un mercader”, porque sempre esperara ter embarcado com Fernão de Magalhães, que gastou dinheiro para ir e que se lhe devia o que fora contratado por ir; mas o pedido não teve efeito⁸³. Que Faleiro não estava bem comprova-o uma carta das justiças de Sevilha, de 9 de Setembro de 1526, “para que den a Francisco Falero la curadoría de su hermano Ruy Falero, por estar este fuera de su juicio natural”, dizendo-se que andava pelas taracenas da cidade ao seu serviço⁸⁴, e que deixara em dificuldades a mulher, Eva Afonso, por ter “perturbadas sus facultades mentales”⁸⁵. Há notícias sevilhanas relativas aos dois irmãos, pelo menos até 1540⁸⁶.

Magalhães, como se sabe e aqui foi dito, morreu a 27 de Abril de 1521 em Mactan. Desgastados e devastados, os seus homens prosseguiram viagem, alcançando Ternate em 6 ou 8 de Novembro de 1521. Por ironia do destino, Francisco Serrão coincidiria na

⁸¹ Entre bibliografia clássica e trabalhos recentes, ver, BÉNAT-TACHOT, Louise – “Cristóbal de Haro, un marchand judéo-convers entre trois mondes au XVI^e siècle ou le défi d’une ‘globalisation’ avant l’heure”, in Esther Benbassa (ed.) – *Les Sépharades: Histoire et culture du Moyen Âge à nos jours*. Paris: Presses de l’Université Paris-Sorbonne, 2011, p. 135-160.

⁸² *Da Ásia*, década 3^a, liv. 5^o, cap. VIII, fl. 141.

⁸³ AGI – *Patronato*, 34, R. 22.

⁸⁴ AGI – *Indiferente*, 421, L. 11, fl. 166v.

⁸⁵ AGI – *Indiferente*, 421, L. 11, fls. 296-296v.

⁸⁶ Francisco Faleiro ainda dá parecer sobre as Molucas, Filipinas, Cebu, em 1566. AGI – *Patronato*, 49, R. 12.

morte com o amigo Magalhães: quando a nau *Vitória* chegou aquela ilha, “nos dijeron que ocho meses antes había muerto un tal Francisco Serrano, portugués. Era capitán general del rey de Tarenate, que estaba en guerra con el de Tadore, al que obligó a dar su hija en matrimonio al rey de Tarenate, exigiendo además, en rehenes, a casi todos los hijos varones de los personajes de Tadore. Con este arreglo hicieron las paces, y del matrimonio nació el nieto del rey de Tadore, Calanogapi, ya mencionado. Sin embargo, el rey de Tadore no perdonó jamás sinceramente a Francisco Serrano, y juró vengarse de él. En efecto, algunos años después Serrano se dispuso un día a ir a Tadore para comprar clavos de especia, y el rey le envenenó con un tósigo preparado en hojas de betel, no sobreviviendo mas que cuatro días. Quiso el rey hacerle funerales y entierro según los usos del país; pero tres criados cristianos que tenía Serrano se opusieron. Al morir Serrano dejó un hijo y una hija, niños, que tuvo con una mujer con la que se casó en Java. Toda su fortuna consistía en doscientos bahars de clavos de especia”⁸⁷. Nunca saberemos o que verdadeiramente aconteceu a Serrão (que a certa altura se terá tornado líder de um bando de mercenários ao serviço do sultão de Ternate) e o que aconteceu entre Serrão e Magalhães enquanto não aparecerem (e infelizmente creio que nunca aparecerão) os papéis que António de Brito, agente português enviado para apurar os factos, recolheu.

O rol dos infortúnios não terminaria aqui. Duarte Barbosa, sucessor do capitão português no comando da armada, seria igualmente atraído a uma cilada e assassinado em Cebu. Juan Sebastián Elcano completaria o roteiro, via Rota do Cabo portuguesa e escapando à armada enviada por D. Manuel para o interceptar, alcançou Sevilha com a *Vitória* em 6 de Setembro de 1522. Trazia apenas 18 homens, “cadáveres-vivos” como alguém um dia lhes chamou.

9.

A viagem de Fernão de Magalhães/Elcano não resultou numa rota como a que os portugueses estabeleceram com a Índia (e os portos portugueses com o Brasil) ou os castelhanos com as Índias ou com o *galeão de Manila*. Mas criou aquilo que podemos designar como a percepção dos oceanos. Depois dessa viagem ‘a duas mãos’⁸⁸ nada mais ficou como dantes. O mar mostrava, finalmente, toda a sua imensidão, a certeza da ligação entre todos os que havia (e o que isso significava) e toda a sua importância para o mundo desde a Época Moderna.

Acicatóu uma rivalidade entre as coroas ibéricas que vinha de muito longe e era agora transferida para o ultramar. Rivalidade que apenas acalmaria com o Tratado de Saragoça, de 1529, e com nova partilha do mar entre os dois reinos que, então, se arrogavam o direito de negociar ilhas por 350 mil ducados. Também negociariam continentes.

⁸⁷ PIGAFETTA, Antonio – *Primer viaje en torno del Globo*, Madrid: Espasa/Calpe, 2004, p. 143. “Java Maior” segundo o texto italiano.

⁸⁸ A mais. Pelo menos a três já que Duarte Barbosa ainda chegou a tomar o lugar de Magalhães.

A rivalidade existia. É própria do homem. É frequente na História. E não adianta sermos românticos perante esse facto, ver nela processos históricos magníficos e, com eles, pintar um quadro idílico daquilo que foi essa corrida à fortuna e à glória. Essa rivalidade foi dura. Duríssima em muitas ocasiões. Violenta. E teve efeitos não menos violentos e dramáticos para quem foi apanhado no meio da refrega.

Mas é verdade que em grande parte ela nasceu nas cortes, pouco hábeis a resolver problemas e que, em tempo algum, conseguiram evitar a circulação de gentes, a ‘fuga de cérebros’, e o estabelecimento de processos de cooperação entre quem andava no terreno. Sempre que isso era possível e, sobretudo, vantajoso. Para quem, é o que importa saber. Porém, os poderes centrais, ainda ‘amarrados’ a práticas medievais, tinham dificuldade em lidar com o mundo que estava a nascer, com esse mundo saído daquela viagem, em que a mercadoria e a prática de navegar, o dinheiro e o seu valor, e as relações de confiança que ele gerava, não se compadeciam com os modelos da Cristandade medieval, feudal. O mundo do mercador, em ‘confronto’ com o do nobre, embora este também se tenha ‘convertido’ à arte de comerciar. Na Índia, no Brasil, nos sítios onde era possível navegar.

Devemos olhar para este feito e comemorá-lo assim? Por si só? Não creio, e de resto tentei mostrar isso nas páginas precedentes. Magalhães pertence a um tempo complexo. A um tempo em que o mundo estava definitivamente a mudar. Por isso investi algum tempo e espaço a reflectir sobre a comemoração neste artigo como um contributo para o debate. E insistir, aqui, que as comemorações devem ter um carácter de rigor, serem cientificamente conduzidas e terem a consciência da longa-duração – precisamente para responder à complexidade e a toda a dimensão do tempo em que viveu Fernão de Magalhães. O seu feito, partilhado com o de Elcano, não significa nada se o apartarmos de tudo o que o precedeu e de tudo o que lhe sucedeu. De tudo o que o possibilitou, de tudo o que ele criou.

Assim, reformular questões, apontar direcções, procurar publicar documentos – porque andamos há muito a discutir assuntos sérios lendo os mesmos documentos (e, mesmo, sem os ler como eles devem ser lidos) e fazendo pouco esforço por encontrar e editar novos –, construir narrativas completas, que não isolem nada, mas, pelo contrário, integrem. Os homens individuais, sim, mas acima de tudo, os grupos, os movimentos económicos e sociais e a sua acção transformadora. Porque foi isto que caracterizou este tempo: a transformação. Irreversível.

Fontes documentais e bibliografia citada

Fontes Manuscritas:

Archivo General de Indias

- *Contaduria*, 425, nº 1, R 1.
- *Contaduria*, 425, nº 16, 1.
- *Indiferente*, 23, 1962, L.4, fls. 13-14.
- *Indiferente*, 415, 1, fl. 34v-36.
- *Indiferente*, 420, 9, fl. 109-110v.
- *Indiferente*, 421, L. 11, fl. 166v, 296-296v.
- *Indiferente*, 422, L.16, fl.108v-110.
- *Indiferente*, 423, 8, fl. 82v.
- *Indiferente*, 423, 18, fl. 128-128v.
- *Indiferente*, 424, 21, fl. 388.
- *Indiferente*, 426, 27, fl. 62.
- *Indiferente*, 740, nº 176.
- *Indiferente*, 1961, 3, fl. 55v-56.
- MP-INGENIOS, 1.
- *Patronato*, 29, 45.
- *Patronato*, 34, R. 22.
- *Patronato*, 48, R.13.
- *Patronato*, 49, R. 12.
- *Patronato*, 266, R. 28.

Archivo Historico Nacional

- OM-Caballeros_Santiago, Exp. 236.

Arquivo Distrital do Porto

- *PoI*º, 3ª série, liv. 105, fl. 127.

Torre do Tombo

- *Corpo Cronológico*, parte I, maço 13, doc. 20.
- *Corpo Cronológico*, parte I, maço 30, n.º 101.
- *Fragmentos*, cx. 1, mç. 2, n.º 16.
- *Gavetas*, gaveta 2, maço 10, nº 20.

Fontes impressas:

As Gavetas da Torre do Tombo. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971.
BARROS, João de – *Da Ásia*, década 2ª, liv. 4º, cap. V.

Idem – *Da Ásia*, década 2ª, liv. 6º, cap. VII.

Idem – *Da Ásia*, década 3ª, liv. 5º, cap. VIII.

PIGAFETTA, Antonio – *Primer viaje en torno del Globo*. Madrid: Espasa/Calpe, 2004.

Estudos:

ABREU, João Capistrano de – *Capítulos da História Colonial*. Rio de Janeiro, 1907.

BARKER, Richard – “A gun-list from Portuguese India, 1525”, in *Journal of Ordnance Society*, 8, (1996): 52-71.

BARROS, Amândio – “O homem que sabia fazer bergantins e outras histórias de transferências de saberes entre Oceanos”, in BARROS, Amândio (coord.) – *Os Descobrimentos e as origens da convergência global*. Porto: Câmara Municipal do Porto/Associação para a Divulgação da Cultura de Língua Portuguesa, 2015, p. 203-242.

Idem – *Porto. A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa: Academia de Marinha, 2016.

Idem – Magalhães, Fernão de, Gomes, Estêvão e Serrão, Francisco, in Francisco Contente Domingues (coord.) – *Dicionário de História dos Descobrimentos*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2016, vols. 1 e 2.

BELTRÁN de HEREDIA, Vicente – *Cartulario de la Universidad de Salamanca (1218-1600)*, tomo II. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 1970.

BÉNAT-TACHOT, Louise – “Cristóbal de Haro, un marchand judéo-convers entre trois mondes au XVIe siècle ou le défi d’une ‘globalisation’ avant l’heure”, in Esther Benbassa (ed.) – *Les Sépharades: Histoire et culture du Moyen Âge à nos jours*. Paris: Presses de l’Université Paris-Sorbonne, 2011, p. 135-160.

BENITO FRAILE, Luis Miguel – “Esteban Gómez, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias”, in *Revista de Estudios Colombrinos*, 13 (junio de 2017): 69-86.

COLLINS, Edward – “Portuguese pilots at the Casa de la Contratación and the Exámenes de Pilotos”, in *International Journal of Maritime History*, v. 26, no. 2 (2014): 179-92.

DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios do mar oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

ESPINOSA, Rosa – *Castilla y Portugal: en los albores de la Edad Moderna*. Valladolid: Universidad de Valladolid/Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1997.

Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico: antecedentes e consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima. Lisboa: Academia de Marinha, 2002

FONSECA, Luís Adão da – *Os Descobrimentos e a formação do Oceano Atlântico*. Lisboa: CNCDP, 1999.

FRADE, Florbela Veiga – *A presença portuguesa nas ilhas de Maluco, 1511-1605*, diss. Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa. Lisboa: Faculdade de Letras, 1999.

GARCIA, José Manuel – *A Viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*. Lisboa: Editorial Presença, 2007.

Idem – *Fernão de Magalhães. Herói, Traidor ou Mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*. Lisboa: Manuscrito, 2019.

GODINHO, Vitorino Magalhães – “Dúvidas e problemas à cerca de algumas teses da história da expansão”, in *Ensaio II. Sobre História de Portugal*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1968.

ISTVAN, Szásdi León-Borja – “La Casa de Contratación de Sevilla y sus hermanas indianas”, in Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luís González Rodríguez, Enriqueta Vila Vilar (eds.) – *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla/CSIC/Fundación El Monte, 2003, p. 101-128.

LUIZ, Francisco S. (Cardeal Saraiva) – *Os portugueses em Africa, Asia, America, e Oceania: obra classica e dictionario geográfico*, 2ª ed. vol. III. Lisboa: Typ. de Borges, 1849.

MATOS, Luís Jorge Semedo de – *Junta de Badajoz-Elvas*,

<http://cvc.instituto-camoes.pt/arte-de-navegar-roteristica-e-pilotagem/junta-de-badajoz-elvas-dp8.html#.XwL9hihKiM8>.

MONTEIRO, Paulo – *A construção naval portuguesa*,

<https://nautarch.tamu.edu/shiplab/01monteiro/construcaonaval02.htm>.

Idem – *A construção naval espanhola*,

<https://nautarch.tamu.edu/shiplab/01monteiro/Construcaonavalespanhola01.htm>.

MOTA, A. Teixeira da (org.) – *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas, Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina* [Tordesilhas, 1972]. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.

PEARSON, Michael N. – “Merchants and States”, in Tracy James D. (ed.) – *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 41-116.

PISSARRA, José Virgílio – “Armamento Naval”, in Francisco Contente Domingues (coord.) – *História da Marinha Portuguesa. Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668*. Lisboa: Academia de Marinha, 2013, p. 137-177.

RAU, Virgínia – “Um contrato inglês na Torre do Tombo (1566-1567)”, in *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*. Lisboa: Presença, 1984, p. 11-16.

SANTOS, Nuno Valdez dos – *A artilharia naval e os canhões do Galeão «Santiago»*. Lisboa: Academia de Marinha, 1985.

SÉRGIO, António – *Breve interpretação da história de Portugal*. 8ª ed. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1978.

THOMAZ, Luís Filipe Reis – *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer*. Lisboa: Gradiva, 2018.

VIGNERAS, Louis-André – *El viaje de Esteban Gómez a Norte América*, in “Revista de Indias”, 68 (Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo), 1957, p. 189-207.

WILSON, Derek – *The World Encompassed. Drake's Great Voyage, 1577-1580*. Londres: Hamish Hamilton, 1977.

Idem – *A brief history of the circumnavigator. The pioneer voyages who set off around the globe*. Reimpressão. Londres: Robinson, 2003 (1ª edição 1989).

FERNÃO DE MAGALHÃES E AS ILHAS AFRICANAS

Juan Manuel Santana Pérez¹

Resumo

As ilhas tiveram um papel importante nesta primeira circunavegação. Magalhães e os capitães partiram de Sanlúcar de Barrameda em 20 de setembro para o sul.

Em 26 de setembro chegaram a Tenerife, Pigafetta diz que fizeram uma escala de três dias em um local que não especifica onde pegaram carne, carbonataram e fizeram água e depois se mudaram para uma enseada ao lado da Montanha Vermelha, em Abona, e lá eles passaram mais 2 dias, onde foram alimentados com peixes que obtiveram da resina dos pinheiros. Aqui eles adicionaram mais 4 tripulantes, incluindo o mestre Pedro Indarchi, que seria o único sobrevivente dos 4.

Nas Ilhas Canárias, ele faz alguns comentários como se não houvesse água, ele fala sobre a árvore em que a água cai nas nuvens. Ele diz que existem tubarões «que têm dentes terríveis e, se encontram um homem, o devoram».

Palavras-chave: Circum-navegação; Ilhas Canárias; Antonio Pigafetta; Fernão de Magalhães.

Abstract

The islands had an important role in the first circumnavigation. Magellan and his captains set out of Sanlúcar de Barrameda at 20 September.

26 September they reached Tenerife, Pigafetta tells that they made a stop of three days in a non-specific location where they got supplies and then changed to a cove next to the Red Mountain, in Abona, where they spent 2 days, feeding off fish that they got using pine resin. Here they added 4 crew members, including master Pedro Indarchi, the only survivor of the 4.

In the Canary Islands, he makes some comments to the lack of water, speaks about trees where the water falls from the clouds. He says that there are sharks “that have terrible teeth and, if they find a man, they will devour him”.

Keywords: Circumnavigation; Canary Islands; Antonio Pigafetta; Ferdinand Magellan.

El tema de la isla se ha convertido en una emergencia académica en los últimos años, tras un silencio u omisión de décadas, hemos empezado a ver que había unos territorios con gran importancia que no habían sido tenidos en cuenta, actualmente 550

¹ Professor e Investigador. Universidad de Las Palmas de Gran Canárias. Juanmanuel.santana@ulpgc.es

millones de personas viven en territorios insulares, en torno al 10 % de la población mundial, las islas suponen el 1,86 % de la superficie terrestre.

La isla es una realidad física, pero como casi todos los conceptos, se refiere a un hecho que se trata de objetivar y que se hace históricamente, por esta razón es muy pertinente las reflexiones desde la ciencia histórica sobre cómo han ido evolucionando los estudios sobre la insularidad.

Tengamos en cuenta que las lenguas europeas reflejan las características particulares que tienen las islas por su propia naturaleza, sobre todo, en las ínsulas de dimensiones moderadas o pequeñas. Esta visión del mundo la podemos ver plasmada en el lenguaje. En las lenguas europeas diferenciamos entre isla y península como accidentes geográficos, en portugués ilha y península aunque no son palabras relacionadas, en latín la diferencia es mínima insula y península, en griego nesos y chersonesos, en árabe la isla se dice Al-Jazira y la península Chubh Al-Jazira, que vendría a significar como una especie de “semi isla”, es decir que la diferencia es pequeña. En otras lenguas modernas ocurre algo parecido, en inglés island y peninsula, en francés île y péninsule.

El carácter insular nos une con otras islas del planeta, pero no todas las islas son iguales, dependen de diversas circunstancias, o al menos de cómo hayan vivido esa característica, en este caso nos referimos a islas africanas remotas, con una distancia al continente más próximo suficientemente alejada como para que el contacto haya sido dificultoso. También hay que distinguir islas en función de sus tamaños, una isla muy grande hace que pueda tener un mundo interior con menos necesidades de ser extrovertida o tan ínfima que pueda desestimar su poblamiento. Además, no han funcionado igual en un océano u otro, el contexto histórico y el papel en la división internacional del trabajo es determinante.

La lejanía a los centros de decisión política y económica fue común a todos estos archipiélagos y condicionó su historia.

Se ha dicho que el primer hito en la expansión atlántica que da inicio a la Edad Moderna fue en 1415, cuando los portugueses conquistan Ceuta², lo que Céspedes del Castillo ha denominado el nexo histórico entre el impulso medieval del renacimiento y el moderno de la razón ultramarina. La relación entre ambos momentos dará a los pueblos ibéricos, una configuración típicamente religiosa, política y económica que no tendrán las restantes colonizaciones europeas. Sin embargo, creemos que debemos situarlo unos años antes, en 1402, cuando los normandos ocupan Lanzarote. Los descubrimientos de Madeira y Azores, son también hitos claves en ese amanecer del Mundo Moderno, estamos ante la europeización de los archipiélagos atlánticos africanos.

En cuanto a las fuentes fundamentales de este estudio, se ha perdido el diario del viaje, pero debemos tener en cuenta que en la expedición iba Antonio de Pigafetta, de Vicenza, que fue el que hizo «gran cronista» de la obra aunque no lo era oficialmente, de hecho, embarcó para poder cumplir ese cometido. Pero entregó su crónica al Emperador Carlos V. Era una denuncia contra los opositores de Magallanes, pero viendo que

² PARRY, John Horace: *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*. México, Fondo de Cultura Económica, 1952.

no prosperaba, después, hizo 4 copias una para el rey de Portugal, otra para la regente de Francia, M^a Luisa de Saboya, otra para el Papa en Roma y la última para su Gran Maestre.

Francisco Albo era contra maestre en la nao Trinidad, que también escribió acerca del viaje, pero quizás por su propia condición de marino, habló sobre todo de las condiciones marinas, casi a modo de cuaderno de bitácora y, además, comenzó su escrito al llegar a las costas de Brasil. Después de haber escuchado el relato de Elcano a Carlos V en Valladolid, Maximiliano Transilvano contó todo al obispo de Salzburgo y también Pedro Mártir de Anglería que también estaba allí igualmente contó la singular hazaña. También el relato de Ginés de Mafra y las conversaciones con Gonzalo de Espinosa y León Pancaldo, los tres participaron en los hechos.

Aunque la recluta no fue fácil, consiguieron 239 hombres embarcados en las cuatro naos *Victoria*, *San Antonio*, *Concepción* y *Trinidad* y una carabela, la *Santiago*; encontramos 150 españoles, 30 portugueses, 25 franceses, 25 italianos, 7 griegos, 5 flamencos, 3 alemanes, 2 irlandeses, 1 inglés y 1 malayo (el esclavo e intérprete de Magallanes). Entre los españoles, más de la mitad eran andaluces y un tercio vascos, pero había también 7 burgaleses, 5 gallegos, 3 navarros, 2 cántabros, etc. 14 no sabemos de dónde eran.

Las carabelas estaban siendo sustituidas por naos, menos ligeras, pero más sólidas y de mayor capacidad de carga, mejor para transporte de personas y de mercancías. Las carabelas eran utilizadas para exploraciones por estuarios y estrechos de poco fondo.

Se trató del inicio de la primera mundialización con el establecimiento de un sistema de intercambio entre distintos continentes con la integración en un sistema económico mundial que generó la aparición de un solo mundo y la posibilidad de concebir por primera vez una historia universal³.

La expedición partió de Sevilla el 10 de agosto de 1519 descendiendo por el río Guadalquivir, Magallanes y los capitanes viajaron a Sanlúcar de Barrameda por tierra, allí permanecieron 29 días y la escuadra zarpó de allí el 20 de septiembre.

Desde Sanlúcar se dirigieron a Canarias porque era la ruta habitual hacia América desde el primer viaje de Colón, porque se sevían de los vientos alisios que soplan del noreste al suroeste. Además, aprovechaban una corriente marina denominada Corriente de Canarias que proviene de las Azores, fluye hacia el sureste, pasa entre Madeira y la costa africana a través de Canarias. Luego continúa paralela a la costa continental hasta los 20º latitud norte. Este trayecto era conocido como el «Mar de las Yeguas» por lo agitado del mar que provocaba el mareo de los caballos. El trayecto duró seis días.

El 26 de septiembre de 1519 llegaron a Tenerife, Pigafetta el «cronista» de la expedición, dice que hicieron una escala de 3 días en un lugar que no especifica, donde tomaron carne, carbonearon e hicieron aguada y luego se desplazan a una caleta junto a la Montaña Roja, en Abona, y allí pasaron 2 días más, donde se avituallaron de pez que obtenían a partir de la resina de los pinos. Aquí sumaron a 4 tripulantes más, en la

³ MARTÍNEZ SHAW, Carlos: "La primera vuelta al mundo. La expedición Magallanes-Elcano". *Andalucía en la Historia* N° 63 (6-7) enero-marzo 19, p. 6.

documentación dice «sin necesidad de la Armada... sino por voluntad del capitán» entre ellos estaba el maestre Pedro Indarchi que sería el único superviviente de los ⁴.

El primer lugar de escala ha sido discutido, algunos autores dan por seguro que fue en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, pero en 1519 ahí no había más que una rada con algunos pescadores. Cioranescu, el gran historiador de Santa Cruz de esa ciudad, señaló que la escasez del tráfico, las dificultades geográficas y de las comunicaciones interiores fueron rémoras en el desarrollo de este puerto. El cabildo de la isla no lo señaló «el puerto principal » hasta 1526. En 1502, esta localidad únicamente contaba con 10 vecinos y hasta superada la mitad del siglo XVI no consiguió llegar al centenar⁵.



Foto 1. Montaña Roja donde estuvo tres días la expedición de Magallanes
Foto del autor.

Era más importante el puerto de Garachico, o también pudo ser el puerto de La Orotava, hoy llamado Puerto de la Cruz que ofrecían mejores condiciones. Garachico en 1512 tenía un «guarda del puerto», en 1515 levanta una iglesia propia, en 1516 dedican una finca para fabricar la casa de la audiencia y de la cárcel y en 1518 cuenta con un escribano público⁶.

⁴ AFONSO DÍAZ, Sergio: *Magallanes en Tenerife durante el primer viaje alrededor del Mundo. Escalas de la flota en esta isla Canaria desde el 26 de septiembre al 3 de octubre de 1519*. Tenerife, Acosta Gráfica, 2019, pp. 20-36.

⁵ CIORANESCU, Alejandro: *Historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Islas Canarias: Gobierno de Canarias, 1993, pp. 28-29.

⁶ CIORANESCU, Alejandro: *Garachico*. Santa Cruz de Tenerife: Aula de Cultura de Tenerife, 1966, p. 11.

De Canarias, hace algunos comentarios como que no hay agua, habla del árbol en que el agua baja las nubes.



Foto 2. El Médano, lugar donde probablemente quedó la expedición
Foto del autor.

Antonio Pigafetta, cuando pasa por Canarias, el 26 de septiembre de 1519 escribe sobre sobre leyendas de las islas, como la del árbol del Garoé en El Hierro que llamaban el árbol de la lluvia, porque recogía agua al condensar la humedad con sus hojas⁷.

Además, escribe que “los pescados apiñados en tan gran cantidad, que parecían formar un banco en el mar”, sabemos que esta área posee un ecosistema marino más rico que el continental, una fauna ictiológica muy variada, con cientos de especies, por tanto, abundaban grandes cardúmenes de peces. También cuenta que hay tiburones: «Durante los días serenos y de calma, nadaban cerca de nuestra nave grandes peces llamados tiburones. Estos peces poseen varias hiladas de dientes formidables, y si desgraciadamente cae un hombre al mar, lo devoran en el acto»⁸.

En Tenerife se abastecieron de leña, agua, alimentos frescos y, en la Montaña Roja, cargaron breva que obtenían a partir de la resina de los pinos para el casco del barco.

Magallanes decide no poner rumbo a América una vez sale de Canarias tal como hacían todos los navíos españoles aprovechando los alisios, sino que pone rumbo Sur

⁷ SANTOS GUERRA, Arnaldo: “Garoé, el árbol misterioso, legendario” (248-253) en Juan Manuel Palerm Salazar (ed): *Cartografía y paisaje en Canarias. De lo sublime y lo subliminal*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias, 2012.

⁸ PIGAFETTA, Antonio: *La primera vuelta al mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano*. Madrid: Alianza, 2019, escrito en 1519-1522.

siguiendo la ruta portuguesa. Esto desconcierta a los españoles, y genera desconfianza⁹. Es decir, el 2 de octubre habían puesto rumbo hacia Cabo Verde, los capitanes estaban inquietos porque no conocían los planes de Magallanes, especialmente Juan de Cartagena que era el segundo de la expedición por orden expresa del rey.

Sin embargo, no tuvieron contactos con los portugueses, y por fin, pasan frente a Elmina, después de haber visto Sierra Leona, a la altura de Guinea, Magallanes pone rumbo suroeste hacia América, hallaron calmas y tormentas que ralentizaron la navegación.

La vuelta, tras todos los avatares en las islas del Pacífico, una vez fallecido Magallanes, el 21 de diciembre de 1521 con 47 tripulantes, la *Victoria* zarpaba de Tidore al mando de Juan Sebastián Elcano hacia occidente, por la zona consignada a los portugueses.

La ruta seguida por Elcano para cruzar el océano Índico y llegar al Atlántico era diferente a la que conocían los portugueses. Stefan Zweig en Magallanes. El hombre y su gesta había dicho que después de Magallanes, “el resto de la aventura ya no parecía mérito alguno, ya que los portugueses conocían muy bien la ruta de los mares de las Molucas hasta Europa”¹⁰.

El 18 de mayo de 1522 la *Victoria* supera el cabo de Buena Esperanza. Buscaron un lugar donde tomar tierra tras dura lucha contra los vientos contrarios. Prosiguieron un mes navegando desde el ecuador hasta los 15 y 17º latitud norte, a fines de junio navegan por el archipiélago de Bijagós (hoy en día pertenece a Guinea Bisau), hasta que se encuentra el archipiélago de Cabo Verde, porque arribar en el continente era muy peligroso por la presencia portuguesa. Francisco Albo en su derrotero nos dice que el domingo 15 de mayo:

“...tomé el Sol en 76º 15', tenía de declinación 23º 31', vino a ser la altura 9º 46' y estoy con los bajos Estenordeste – Oessudoeste, y sondeamos a la noche y hallé 23 brazas, y así anduvimos toda la noche fondeando, hasta la mañana, y a la mañana éramos a la mar de ellos...”¹¹

Cabo Verde tiene una posición suficientemente alejada de la costa, a unos 600 Km de distancia, justo lo que hoy es Dakar, para quedarse fuera del alcance de los ataques de poblaciones africanas y convenientemente cerca para facilitar una fácil y cómoda comunicación, lo que convertía el archipiélago en área estratégica, consignada jurídicamente, con variaciones en el tiempo¹². Por tanto, en la ruta de expansión atlántica, pasó a ser una plaza giratoria del comercio triangular entre Europa, África y América, sirvió para

⁹ MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: “Fernando de Magallanes capitán general de la Armada de la Especería” *Andalucía en la Historia* N° 63, (8-13) enero-marzo 19, p. 12.

¹⁰ ZWEIG, Stefan: *Magallanes. El hombre y su gesta*. Barcelona: Juventud, 1945.

¹¹ Archivo General de Indias. Patronato Real, 34,R.5, fol. 21 v.

¹² SANTOS, María Emilia Madeira y CABRAL, Iva María: “Um laboratório expedito para uma sociedade crioula (Cabo Verde-séculos XVI y XVII)” En Carlos García Peña (ed): *Cabo Verde. Fortalezas, gente e paisagen*. (19-33) Bilbao, AECI, 2000, p. 19.

aclimatación de plantas y ganado procedente de los tres continentes, incluso de Asia. Este archipiélago está compuesto por diez islas y algunos islotes volcánicos situado en pleno Trópico de Cáncer.

Primeramente, a partir de 1462, solamente fueron pobladas las islas de Santiago y de Fogo. Hubo dificultades para el poblamiento de Santiago por lo que la Corona tuvo que conceder regalías especiales para atraer moradores. Entre finales del siglo XV y mediados del siglo XVI Santiago se convirtió en un importante puesto comercial en la encrucijada de Europa, África, Asia y América, actividad centrada en el puerto de Ribeira Grande que alcanzó el título de ciudad en 1533.

El 9 de julio de 1522, 47 europeos y 13 nativos avistaron la isla de Santiago, Cabo Verde, requerían auxilios indispensables. Santiago era la isla principal, con su ciudad Ribeira Grande. Urdieron una historia para no ser detenidos por los portugueses. Contaron con engaños que formaban parte de una flota hispana que volvían a la Península Ibérica por el Atlántico con Elcano en la *Victoria*, desde América y que, en la travesía de retorno, una tempestad les había roto la verga del trinquete y que por eso se habían quedado rezagados del resto de la flota.

La nave fondeó sin entrar en el puerto y entre el 10 y el 12 de julio, la tripulación decidió arriesgarse a pedir ayuda a los portugueses, 12 hombres bajan a tierra en un bajel. Regresaron con provisiones, sobre todo arroz y otros materiales que precisaban. Según Albo, al cuarto día, en la mañana del 14 de julio de 1522, enviaron de nuevo un batel en busca de más provisiones y, otra vez, volvió cargado a cambio de baratijas que aún les quedaban. Lo volvieron a mandar esa tarde para embarcar más cosas, pero esos 13 hombres que fueron a tierra a por más mantenimientos, no regresaron.



Foto 3. Ribeira Grande, donde fondeó La *Victoria*.

Los doce hombres que quedaron fueron: el contador Martín Méndez, el dispensero Pedro de Tolosa, el carpintero Richard de Normandía, el artillero Roldán de Argote, el alguacil Simón de Burgos, los supernumerarios maestro Pedro y Juan Martín, los marineros Felipe de Rodas, Gómez Hernández, Bocacio Alonso y Pedro de Chindurza y el grumete Vasquito¹³.

El cronista de Indias, Gonzalo Fernández de Oviedo, recoge la idea que luego circuló de que fueron descubiertos porque al pagar los productos sin dinero ni artículos, los españoles intentaron comprar algunos esclavos para que trabajaran en las labores de achicar agua con las bombas, porque desde hacía días estaban extenuando debido a una vía de agua que se había abierto en el casco de la *Victoria*, que no podían reparar. Pero para realizar el pago cometieron el error de usar clavo que habían obtenido en las Molucas. y de esta forma, los portugueses les descubrieron¹⁴.



Foto 4. Ribeira Grande, rua Banana, la más antigua de África Subsahariana, que estaba hecha cuando pasó La *Victoria*. Foto del autor.

Las autoridades de la isla de Santiago descubrieron la verdad y por eso, retuvieron a los 13 hombres.

En la *Victoria* aguardaron toda la noche la vuelta de sus compañeros navegando cerca de la isla. Por la mañana del día siguiente se acercaron al puerto, donde embarcación portuguesa que les avisó de que sus compañeros habían sido detenidos, y que las autoridades les pedían entregar la nave. Según Albo fueron a ver el puerto de cerca y una

¹³ BERNABÉU, Salvador: “La primera circunnavegación del mundo. Tragedia humana y triunfo de una empresa imposible (1519-1522)” (53-89) en María Dolores Higuera Rodríguez: *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522*. Barcelona: Planeta, 2018, p. 83.

¹⁴ COMELLAS, José Luis: *La primera vuelta al mundo*. Madrid: RIALP, 2012, pp. 182-185.

barca les conminó a rendirse, ese 15 de julio Elcano largó velas inmediatamente y huyó. Para despistar a los portugueses puso rumbo Sur y después al suroeste, una vez alejados suficientemente de Fogo, el 17 de julio arrumbó al oeste.



Foto 5. Pelourinho o picota de Foto 3. Ribeira Grande. Foto del autor.

El regreso a la Península no pasa por Canarias porque desde 1475, los portugueses descubren y comienzan a navegar la “Volta Da Mina” o “ruta de regreso a la Península Ibérica”, desde el Golfo de Guinea, había que navegar con auxilio de la brújula hacia el sur, coger los alisios y la corriente ecuatorial, y poner luego rumbo hacia el noroeste hasta alcanzar la latitud de las Azores, desde donde los vientos soplaban ya hacia la Península.

Juan Sebastián Elcano al llegar a Sanlúcar de Barrameda, en la carta en que le avisa de su regreso y de su éxito al Emperador Carlos V, le cuenta que le habían quedado 13 hombres presos en Cabo Verde. Las gestiones de Carlos V fueron rápidas, y retornarán a Castilla un mes después por intermediación del monarca, todos quedaron en libertad y fueron trasladados a España.

La mayor parte de los trabajos que se han acercado al estudio de la historia de las islas del Atlántico lo han hecho a través de una perspectiva archipelágica, cuando no insular. La fragmentación del territorio, la carencia y la dispersión de las fuentes y cierto localismo imperante en la historiografía han contribuido a fomentar esta situación. No obstante, en los últimos años se ha consolidado la propuesta de una historia atlántica que estructura ambas orillas como un todo común, que cuenta con características semejantes propias y también notables diferencias. Una historia que se enmarca en una dinámica global de historia de América, Europa y África y que nos permite cuestionar los parámetros de la constitución de la modernidad.

Hay un conjunto de características comunes que han vivido esos archipiélagos, por el hecho de ser islas, de haber tenido una dependencia de centros ubicados a distancias considerables y por tener emplazamientos en medio de tres continentes, en torno a los que se desplazó el centro económico mundial a partir del siglo XVI, cuando se produjo la primera mundialización. En ocasiones se ha utilizado la metáfora del puente para referirse a estas islas, pero nosotros preferimos hablar de puertas. Estas islas han constituido una puerta de entrada y de salida de productos, personas, culturas e ideas, que se abría o se cerraba, dependiendo del punto de vista que se mirase; entre los siglos de la edad moderna también fue puerta de penetración europea en general¹⁵.

Todos estos datos nos pueden llevar a reconsiderar la propia entidad de la isla, por qué consideramos a la isla como individualidad y no a determinados pueblos que quedan aislados, insulares o no, con las consecuencias políticas que conlleva.

La insularidad es una característica central, durante las últimas décadas hemos ido situando, no sin acierto, la atlanticidad de nuestra historia, pero quizás hemos descuidado el hecho diferencial de ser islas, y cada isla ha tenido una relativa autonomía frente a las otras, con un devenir histórico no idéntico, mayor quizás en los siglos XVI, XVII y XVIII. Tanto la ubicación en el océano Atlántico como el carácter insular han sido dos estructuras en las historias de estas islas africanas, es decir, dos elementos constantes, presentes en la evolución a partir del siglo XV.

Los océanos durante el antiguo régimen han sido considerados como dos riberas separadas por un desierto, pero no se ha tenido en cuenta que las Islas fueron oasis en ese desierto, sin embargo, la mayor parte de la historiografía las ha tenido poco valoradas en ese papel. Braudel señalaba, con acierto, que las islas unían partes continentales y muchas veces estaban menos aisladas que algunas regiones continentales que quedaban en zonas montañosas o de difícil acceso¹⁶, generalmente el aislamiento insular era más sociocultural que geográfico.

En el Atlántico Medio era donde se unían las rutas entre América, Europa y África. Entendemos que el concepto *Atlántico Medio* incluye los archipiélagos oceánicos, no sólo las islas propiamente dichas, en su estricto sentido geográfico. Son los casos de

¹⁵ Esta idea como concepto la hemos defendido en SANTANA PÉREZ Germán y SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: *La puerta afortunada. Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos XVII y XVIII*. Madrid, Las Cataratas, 2002.

¹⁶ BRAUDEL, Fernand: *Le Méditerranée et le monde méditerranéen*. París, Armand Colin, 1949.

Madeira, Canarias, Cabo Verde, São Tomé y Príncipe, las islas guineanas de Bioko (antigua Fernando Poo), Corisco y Annobón, Santa Helena, Ascensión; y todo el Caribe en la otra orilla¹⁷.

La historia de las islas africanas del Atlántico Medio tiene una serie de aspectos similares, producto de su ubicación en la formación de la economía mundo capitalista y la división internacional del trabajo que se establece durante el Antiguo Régimen. Así, creemos que es relevante tratar estas islas como espacios de fronteras imperiales en la edad moderna, considerando que los puertos siempre fueron un elemento clave en el desarrollo de esos espacios insulares¹⁸. Todas ellas se constituyeron en áreas fronterizas, frontera de la conquista inicial, frontera ante lo desconocido, frontera ante las políticas imperiales y frontera ante África, frontera ante el Islam. En definitiva, frontera en el Océano Atlántico.

La ubicación ha sido determinante en la conformación de las sociedades isleñas africanas y en el desarrollo de sus estructuras económicas, el hecho de pertenecer a una Corona ibérica hizo que tuviesen una evolución diferente, una cultura y modo de vida más acorde con la Europa meridional, y la lejanía de la Península Ibérica hicieron de ellas unas formaciones sociales periféricas o semiperiféricas.

No obstante, debemos de ser conscientes que cada isla es un mundo en miniatura, una entidad distinta e idiosincrática, una civilización, o su reverso, de orígenes fortuitos y evolución empírica.

Existen multitud de teorías sobre el hecho insular, sobre todo desde epistemologías más cercanas a las teorías literarias, filosóficas, psicológicas o económicas, hasta el punto que podríamos decir que “una isla es una porción de tierra rodeada de teorías por todas partes”.

Incluso se ha propuesto una nueva rama del saber: la nesología, una ciencia de las islas, que tendría que ver con todo lo relacionado con las islas desde cualquier punto de vista: mito, historia, literatura, arte, música, filosofía, geografía, psicología... Se trata de ver la isla con la vieja propuesta historiográfica de *Annales*, es decir, *l'histoire a part entière* de que hablaba Lucien Febvre que ha sido traducida en ocasiones como historia total y que nosotros preferimos traducirla como historia integral.

Los archipiélagos atlánticos estuvieron conectados por una historia común, a pesar de estar alejados miles de kilómetros unos de otros y a pesar de pertenecer a potencias europeas distintas. Durante el siglo XV y principios del XVI los caminos políticos fueron bastante similares, aunque no iguales. La evolución posterior determinó diversas estrategias y construyó distintas vías. Entre los factores de cambio, los más determinantes fueron el distinto desarrollo poblacional, la adscripción a la tierra (relaciones de producción) y la diferente estructura comercial.

¹⁷ SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: “The African Atlantic Islands in Maritime History during Ancien Régime”. *International Journal of Maritime History*, Vol. 30, N° 4 (634-6648) 2018.

¹⁸ Todo esto lo hemos desarrollado en SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: “Islas atlánticas en el comercio entre América y África en el antiguo régimen”. *Cuadernos Americanos*, N° 142, Vol. 4, México, 2012, pp. 113-135.

Estos territorios insulares quedaron vinculados con el inicio de la expansión atlántica, tras siglos de aislamiento, ya que los puso bajo el conocimiento de Europa y los integró en un sistema mundial no igualitario. A esto se añadía la singularidad de territorios insulares, que además había que integrarlos con el continente más cercano o al menos con el Atlántico.

Las islas africanas pasaron a ser una especie de laboratorios para las coronas ibéricas, allí pusieron en práctica las formas de dominación de las nuevas tierras del continente africano y de América, en una especie de operación fundadora de modernidad.

Estas islas tuvieron un lugar destacado en la historia mundial por su situación en el comercio del atlántico medio, por eso las potencias europeas trataron de apoderarse de ellas o de tener una importante implantación allí.

El papel de los archipiélagos atlánticos como futura plataforma de expansión hacia la conquista de África fue destacado en estos primeros momentos de finales del siglo XV y principios del siglo XVI. Sin embargo, la inicial preocupación de las potencias ibéricas por el continente africano, se fue desviando conforme se avanzó la colonización de América, y cuando la Corona española se inmiscuyó cada vez más en los asuntos europeos. Estos asuntos terminaron por desviar totalmente la atención española hacia otras zonas geográficas prioritarias.

Quizás el principal elemento que unía a estas islas fuese que los europeos intentaron trasladar a un territorio nuevo su modelo de producción económica, con más o menos efectivos (casi siempre insuficientes), echando mano de las poblaciones indígenas o de esclavos traídos del continente africano.

Estos procesos de cambio están vinculados a las posibilidades demográficas de cada archipiélago, así como a su producción y distribución.

Partieron de condiciones económicas, poblacionales, administrativas y sociales similares al inicio de la conquista. Sin embargo, las diferencias se fueron agrandando, y se hicieron más profundas a partir de finales del siglo XVI. Los cambios en la producción y en las relaciones de producción, así como las notables diferencias en la distribución de los excedentes de cada región, forjaron unos caminos diferentes que a la postre vendría a dar lugar a distinto posicionamiento en el sistema mundo, de periferia y semiperiferia. La influencia en estas economías del fenómeno del contrabando fue total, puesto que las premisas sobre las que se asentaba el comercio de cada una de estas regiones eran distintas a principios del siglo XVI.

La colonización dio lugar a la formación de una nueva sociedad, que asistió a la fundación de las primeras ciudades. Durante muchas décadas siguieron siendo una base de operaciones, lugar para abastecimiento y seguridad de las flotas.

Una vez ocupadas, castellanos y portugueses orientaron la economía hacia la agricultura y la ganadería de exportación, buscando altos rendimientos y rentabilidad de la ocupación y la colonización. Tras los primeros momentos de depredación (búsqueda de oro, especias, tintes, madera, esclavos, orchilla, sangre de drago, conchas etc.), se pusieron en marcha los mecanismos de producción. Las islas africanas que estaban vacías fueron utilizadas como lugares de almacenamiento de esclavos.

También vemos paralelismos en los momentos de crisis que provocan que se transformen las economías isleñas para subsistir, con reajustes en la producción destinada a la exportación, la mejor disposición para aplicar estos cambios hace que unas islas sean más beneficiadas, mientras que otras entran en una larga etapa de marasmo económico.

Debido a la distancia también fue necesario para asegurar el abastecimiento, mantener cultivos de subsistencia, indispensables, además, para tener abastecida de alimentos básicos a bajos precios y de este modo poder mantener estables los salarios de los jornaleros que trabajan en el sector dedicado a la agricultura de exportación, manteniendo, en consecuencia, precios más competitivos de sus productos en los mercados internacionales y consiguientemente con beneficios asegurados. Ese mercado interior genera un intercambio desigual entre unos sectores y otros. Además, eran necesarios para surtir las embarcaciones que recalaban en esas islas. Los cereales fueron los principales cultivos de este tipo, aunque también se disponía de una gran diversidad de legumbres, verduras y frutales.

Los portugueses colonizaron y pusieron en producción los archipiélagos: Madeira (1419), Azores, Cabo Verde (descubiertas en 1455), Fernando Poo y São Tomé en el golfo de Biafra (descubierta en 1471). Por su parte, los castellanos ocuparon Canarias entre 1402 y 1496.

Los archipiélagos atlánticos ofrecieron desde 1420 condiciones favorables para desarrollar una política de poblamiento y de colonización, lo que se tradujo en un rápido desarrollo de las plantaciones y de economías esclavistas.

Los negros del continente africano fueron una presencia constante y elemento fundamental de su poblamiento. Desde muy temprano surgió el mestizaje entre europeos y africanos, formando una sociedad mestiza y a partir de esa base plural se formó la identidad propia de estas islas. Las autoridades coloniales asistieron impávidas al florecimiento de otros polos importantes cercanos, como los puertos de Canarias y de Dakar, dotado de mejores pertrechos y servicios.

Bibliografía citada

AFONSO DÍAZ, Sergio: *Magallanes en Tenerife durante el primer viaje alrededor del Mundo. Escalas de la flota en esta isla Canaria desde el 26 de septiembre al 3 de octubre de 1519*. Tenerife, Acosta Gráfica, 2019.

BERNABÉU, Salvador: “La primera circunnavegación del mundo. Tragedia humana y triunfo de una empresa imposible (1519-1522)” en María Dolores Higuera Rodríguez: *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522*. Barcelona: Planeta, 2018, pp. 53-89

BRAUDEL, Fernand: *Le Méditerranée et le monde méditerranéen*. París, Armand Colin, 1949.

CIORANESCU, Alejandro: *Historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Islas Canarias: Gobierno de Canarias, 1993.

CIORANESCU, Alejandro: *Garachico*. Santa Cruz de Tenerife: Aula de Cultura de Tenerife, 1966.

COMELLAS, José Luis: *La primera vuelta al mundo*. Madrid: RIALP, 2012.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: “Fernando de Magallanes capitán general de la Armada de la Esperanza” *Andalucía en la Historia* Nº 63, enero-marzo 2019, pp. 8-13.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos: “La primera vuelta al mundo. La expedición Magallanes-Elcano”. *Andalucía en la Historia* Nº 63, enero-marzo 2019, pp. 6-7

PARRY, John Horace: *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*. México, Fondo de Cultura Económica, 1952.

PIGAFETTA, Antonio: *La primera vuelta al mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano*. Madrid: Alianza, 2019, escrito en 1519-1522.

SANTANA PÉREZ Germán y SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: *La puerta afortunada. Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos XVII y XVIII*. Madrid, Las Cataratas, 2002.

SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: “Islas atlánticas en el comercio entre América y África en el antiguo régimen”. *Cuadernos Americanos*, Nº 142, Vol. 4, México, 2012, pp. 113-135.

SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: “The African Atlantic Islands in Maritime History during Ancien Régime”. *International Journal of Maritime History*, Vol. 30, Nº 4 (634-6648) 2018.

SANTOS, María Emilia Madeira y CABRAL, Iva María: “Um laboratório expedito para uma sociedade crioula (Cabo Verde-séculos XVI y XVII)” En Carlos García Peña (ed): *Cabo Verde. Fortalezas, gente e paisagen*. Bilbao, AECl, 2000, pp. 19-33.

SANTOS GUERRA, Arnaldo: “Garocé, el árbol misterioso, legendario” en Juan Manuel Palerm Salazar (ed): *Cartografía y paisaje en Canarias. De lo sublime y lo subliminal*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias, 2012, pp. 248-253.

ZWEIG, Stefan: *Magallanes. El hombre y su gesta*. Barcelona: Juventud, 1945.

INQUÉRITO SOBRE AS FONTES DO PROJECTO DE FERNÃO DE MAGALHÃES

Rui Manuel Loureiro¹

Resumo

Em agosto de 1519, cinco pequenos navios partiram do porto de Sevilha, no sul da Espanha, sob o comando do navegador português Fernão de Magalhães. A expedição rumava às ilhas orientais da Insulíndia, as lendárias Ilhas das Especiarias. Magalhães apresentou à Coroa espanhola o projecto de navegar para o arquipélago de Maluco por uma via ocidental, evitando assim a rota do Cabo da Boa Esperança, que era então controlada pelos portugueses. Para elaborar e realizar seu projecto de navegação, Magalhães, além de recorrer à sua vasta experiência oriental, utilizou uma série de mapas inovadores, produzidos pelos cartógrafos portugueses Pedro e Jorge Reinel, com base nas mais recentes viagens de exploração ibérica na América e nas partes mais orientais da Ásia.

Palavras-chave: Fernão de Magalhães; Pedro Reinel; Jorge Reinel; circum-navegação; cartografia; história do século XVI

Abstract

In August 1519, five small ships departed from the port of Seville, in southern Spain, under the command of the Portuguese navigator Fernão de Magalhães (better known as Ferdinand Magellan). The expedition was bound for the eastern islands of Indonesia, the fabled Spice Islands. Magellan had presented to the Spanish Crown the project of sailing to the Maluku archipelago by a western route, thus avoiding the route of the Cape of Good Hope, which was then controlled by the Portuguese. In order to devise and accomplish his sailing project, Magellan, besides recurring to his extensive oriental experience, used a series of innovative maps, produced by the Portuguese cartographers Pedro and Jorge Reinel, on the basis of the most recent Iberian voyages of exploration in America and in the easternmost parts of Asia.

Key-words: Ferdinand Magellan; Pedro Reinel; Jorge Reinel; circumnavigation; cartography; early modern history

Em Agosto de 1519, passam agora quinhentos anos, cinco pequenos navios partiram do porto de Sevilha, no sul da Espanha, sob o comando do navegador português Fernão de Magalhães. A expedição rumava às ilhas mais orientais da Insulíndia, as lendá-

¹ Professor e Investigador. Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes / CHAM, Universidade Nova de Lisboa. rui.loureiro@ismat.pt

rias Ilhas das Especiarias. Magalhães apresentara à Coroa Espanhola o projeto de navegar para o arquipélago de Maluco por uma rota ocidental, evitando assim a rota do Cabo da Boa Esperança, que era então controlada pelos portugueses.

Portugal e Espanha estavam então a desenvolver processos de expansão marítima, tentando estabelecer novas rotas comerciais e ocupar espaços territoriais ultramarinos. Desde 1494, e após a assinatura do Tratado de Tordesilhas, ambas as coroas – com a bênção do Papa – tinha acordado em dividir o Oceano Atlântico em duas partes, ao longo de uma linha semi-meridiana que passava a 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde. A oeste da linha de demarcação ficava a área de influência espanhola, enquanto a área de influência lusitana se estendia para leste da mesma linha. Ninguém pensou, então, no chamado ‘anti-meridiano’, ou seja, a linha de demarcação do outro lado do globo. Enquanto os espanhóis estabeleceram rotas regulares através do Atlântico para o Novo Mundo descoberto por Cristóvão Colombo em 1492, os portugueses, com a viagem de Vasco da Gama em 1498, abriram uma rota marítima directa entre o sudoeste da Europa e a Índia.

Magalhães, um membro da pequena nobreza oriundo do norte de Portugal, foi um dos muitos portugueses que nos primeiros anos do século XVI navegaram rumo ao Oceano Índico e participaram na construção do mais tarde designado Estado da Índia.² Esta original entidade política era constituída por um alargado grupo de feitorias e de bases costeiras fortificadas, estabelecidas pela força militar portuguesa ou por alianças pacíficas com governantes orientais locais, que se haveriam de estender desde a ilha de Moçambique, na costa leste da África, até às ilhas de Maluco, na parte mais remota da Insulíndia. O Estado da Índia era controlado pela Coroa Portuguesa e era conectado e protegido por armadas portuguesas permanentes, que navegavam regularmente através do Oceano Índico e da parte ocidental do Oceano Pacífico. Magalhães, incorporado ao longo de oito anos em navios de guerra portugueses, participou em actividades exploratórias e militares na Costa Suaíli, no subcontinente indiano, e nomeadamente em Goa e em Diu, e também em Malaca, na Península Malaia.³

A cidade portuária de Malaca foi controlada pelos portugueses em 1511, e a partir daí os navios lusitanos começaram de imediato a explorar as potencialidades comerciais do arquipélago indonésio e das regiões litorâneas do Mar do Sul da China. Uma expedição de três navios foi enviada às ilhas de Maluco, sob o comando de António de Abreu, que navegou até à ilha de Banda em 1512. Estas eram as lendárias Ilhas das Especiarias, de onde vinham mercadorias tão valiosas como cravo e noz-moscada. Algumas fontes

² Sobre a vida de Magalhães, ver Tom Joyner, *Magellan* (Camden, ME: International Marine Publishing, 1992); José Manuel García, *A viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses* (Lisboa: Editorial Presença, 2007); e José Manuel García, *Fernão de Magalhães - Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo* (Lisboa: Manuscrito Editora, 2019). A propósito da fundação do Estado da Índia, ver Luís Filipe Barreto, *Lavar o Mar: Os Portugueses e a Ásia c.1480-c.1630* (Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000).

³ A respeito da carreira oriental de Magalhães, ver Rui Manuel Loureiro, «Fernão de Magalhães em Portugal», in Manuel J. Parodi Álvarez (ed.), *In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo* (Sevilha: Junta de Andalucía / Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, 2017), pp. 19-29.

portuguesas do século XVI sugerem que Magalhães teria participado nesta expedição às ilhas mais orientais da Insulíndia. Pelo menos dois cronistas afirmam que ele navegou com António de Abreu. E é um facto comprovado que Magalhães e António de Abreu, um ano depois, viajaram juntos de Malaca para os portos do sul da Índia e dali embarcaram em um navio com destino a Portugal. Abreu morreria durante essa viagem de regresso, mas Magalhães chegou em segurança ao porto de Lisboa em 1513.

Durante os oito anos de residência na Ásia, Magalhães acumulou valiosa experiência como mareante, viajando repetidamente através do Oceano Índico, como homem de armas, participando em inúmeras campanhas militares, e como líder de homens, pois encontram-no repetidas vezes em posições de comando. Mas o navegador português também colecionou uma grande quantidade de informações sobre o mundo asiático, e provavelmente obteve cópias de importantes materiais geográficos e cartográficos preparados por outros portugueses. Em Malaca, por exemplo, cruzou-se com Tomé Pires, o autor da *Suma Oriental*, o primeiro tratado geográfico moderno sobre a Ásia,⁴ e com Francisco Rodrigues, o cartógrafo que desenhou os primeiros mapas modernos da Insulíndia.⁵ E em Cananor poderá ter contactado com Duarte Barbosa, o feitor português que estava então a completar o seu *Livro das coisas do Oriente*.⁶ Magalhães certamente voltou para Portugal com uma experiência inestimável em assuntos orientais.

Depois de chegar a Lisboa em 1513, Magalhães embarcou imediatamente numa grande expedição naval que estava a ser organizada com vista à conquista da cidade portuária marroquina de Azamor, na costa atlântica. Ao longo do século anterior, a Coroa Portuguesa tinha vindo a assumir controlo de várias áreas costeiras em Marrocos. É possível que durante esta expedição Magalhães tenha conhecido João de Lisboa, um conhecido piloto português que também estava em Azamor e que em anos anteriores tinha navegado para a região do Rio de la Plata, na parte mais meridional da América.⁷ Após um curto período em Marrocos, Magalhães estabeleceu-se em Lisboa em 1514, onde parece ter vivido nos três anos seguintes. Este é certamente o período mais enigmático e menos conhecido da sua carreira. Nenhuma referência a Magalhães aparece nas fontes coetâneas, excepto alguns documentos que atestam o seu envolvimento em transacções comerciais de mercadorias asiáticas. Nestes negócios, é provável que Magalhães tivesse estabelecido relações estreitas com Cristóbal de Haro, um rico comerciante espanhol que era o representante em Lisboa dos Fugger, os banqueiros de Augsburg.⁸

⁴ Para uma edição recente deste tratado geográfico, ver Tomé Pires, *Suma Oriental*, ed. Rui Manuel Loureiro (Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2018).

⁵ Sobre Rodrigues e a sua obra, ver José Manuel Garcia, *O Livro de Francisco Rodrigues: O Primeiro Atlas do Mundo Moderno* (Porto: Editora da Universidade do Porto, 2008).

⁶ Ver a mais recente edição, Duarte Barbosa, *O Livro de Duarte Barbosa*, ed. Maria Augusta da Veiga e Sousa, 2 vols. (Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1996-2000).

⁷ A respeito de João de Lisboa, ver Jacinto Ignacio de Brito Rebello (ed.), *Livro de marinhar: Tratado da agulha de marear de João de Lisboa* (Lisboa: Imprensa de Libânio da Silva, 1903).

⁸ Sobre Haro, um personagem escassamente estudado, ver Louise Bénat-Tachot, «Cristóbal de Haro, un marchand judéo-convers entre trois mondes au XVI^e siècle ou le défi d'une 'globalisation' avant l'heure», in Esther Benbassa (ed.), *Les Sépharades: Histoire et culture du Moyen Âge à nos jours* (Paris: Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011), pp. 135-160.

Curiosamente, Cristóbal de Haro tinha sido um dos patrocinadores de uma viagem de exploração portuguesa ao Rio de la Plata. E foi provavelmente sob seu patrocínio que em 1515 foi publicado em Augsburg (ou Nuremberga) um pequeno livrinho intitulado *Copia der Newen Zeytung aus Presillg Landt*, descrevendo a expedição.⁹ Esse relato anônimo explicava, a determinado passo, que o piloto João de Lisboa era de opinião que a distância entre a costa meridional do Brasil e a cidade de Malaca era apenas de 600 milhas, seguindo uma rota ocidental, e a viagem seria muito mais rápida do que a que era normalmente feita pela rota oriental, dobrando o Cabo da Boa Esperança. Parece óbvio que o projeto de Magalhães, de navegar para a Ásia por uma rota ocidental, foi desenvolvido em Lisboa, no círculo de Cristóbal de Haro, que incluía não apenas mercadores, mas também capitães e mestres de navios, pilotos, cosmógrafos e cartógrafos. Afinal de contas, o poderoso investidor espanhol há mais de uma década que negociava com seus navios na África, na Ásia e no Brasil, seguindo na pegada das viagens portuguesas de descobrimento e exploração. Além do mais, poucos anos mais tarde, em Espanha, Cristóbal de Haro seria um dos principais patrocinadores da empresa de Magalhães.

Em Lisboa, Magalhães também tentava recolher informações junto dos funcionários da Casa da Guiné e Índia, o organismo dependente da Coroa portuguesa responsável pela organização de todos os assuntos ultramarinos. O cronista português João de Barros, na sua *Terceira Década da Ásia*, publicada em Lisboa em 1563, afirmaria mais tarde que Magalhães «sempre andava com Pilotos, Cartas de marear, e altura de Leste, Oeste». E, de acordo com o mesmo cronista, quando passou a Sevilha em finais de 1517, incompatibilizado com el-rei D. Manuel I de Portugal e com a intenção de oferecer os seus serviços a Carlos I de Espanha, Magalhães levava na bagagem algumas «cartas e pomas de marear».¹⁰ Estes mapas, evidentemente, teriam sido baseados nas mais recentes explorações e especulações da cartografia portuguesa.¹¹ Afinal de contas, depois de 1511 diversas expedições lusitanas tinham explorado as regiões mais orientais da Insulíndia, com a contribuição do próprio Magalhães, e as partes mais meridionais do continente americano. E decerto estavam disponíveis em Portugal cartas de navegação que tinham registado essas missões exploratórias. Parece quase certo que Magalhães teria na sua posse mapas preparados por Pedro Reinel e seu filho Jorge Reinel, dois dos cartógrafos portu-

⁹ Para uma edição deste raríssimo opúsculo, ver John Parker & Mark Graubard (ed. / trad.), *Tidings out of Brazil* (Minneapolis: The University of Minnesota Press, 1957).

¹⁰ João de Barros, *Da Ásia*, ed. Nicolau Pagliarini, 8 vols. (Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1973), vol. V, pp. 627-629 (déc. III, liv. 5, cap. 8).

¹¹ Para anteriores aproximações à cartografia da expedição de Magalhães, ver Alison Sandman, «Spanish Nautical Cartography in the Renaissance», in David Woodward (ed.), *History of Cartography - Volume Three: Cartography in the European Renaissance (Part 1)*, 2 vols. (Chicago / Londres: The University of Chicago Press, 2007), pp. 1111-1116; e também Antonio Sánchez Martínez, «De la 'cartografía oficial' a la 'cartografía jurídica': la querella de las Molucas reconsiderada, 1479-1529», *Nuevo Mundo / Mundos Nuevos* [on-line], 2009, <http://nuevomundo.revues.org/56899> [acesso em 28-02-2020].

gueses mais activos e proeminentes na época da sua partida rumo a Espanha.¹² Mas examinemos primeiro algumas evidências textuais referentes aos mapas de Magalhães.

A referência mais intrigante encontra-se no relato da primeira viagem de circum-navegação preparado por Antonio Pigafetta, um dos sobreviventes da expedição (1519-1522). A relação deste viajante italiano foi publicada alguns anos depois em Paris, entre 1526 e 1536, numa tradução francesa condensada, com o título *La voyage et navigation, faict par les Espaignolz es Isles de Mollucques*. Mas existem vários manuscritos, em francês e italiano, mais completos do que a versão impressa.¹³ Pigafetta, a determinado passo da sua narração, quando a expedição procurava a passagem do Atlântico para o espaço marítimo que logo depois ficou conhecido como ‘Pacífico’, relata que Magalhães «sapeva de dover fare la sua navigatione per uno stretto molto ascoso, como vite ne la tesoreria del re de Portugal in una carta fata per quello excelentissimo uomo Martin de Boemia».¹⁴ Martin Behaim é uma figura algo controversa, de origem alemã, que entre 1484 e 1507 viveu intermitentemente em Portugal, onde estava ligado aos círculos portugueses marítimos e mercantis.¹⁵ Durante uma viagem à Alemanha, colaborou na construção do famoso globo datado de 1492, que anda associado ao seu nome e que ainda hoje se conserva em Nuremberga, e na base do qual teria estado um planisfério desenhado pelo cartógrafo alemão Henricus Martellus.¹⁶ Mas não se conhecem quaisquer outras produções cartográficas de Behaim, pelo que é difícil aceitar o testemunho de Antonio Pigafetta.

Estaria o viajante italiano, que geralmente é um informador assaz fidedigno, a referir-se a um exemplar cartográfico, entretanto desaparecido, que teria sido efectivamente produzido por Martin Behaim durante seus anos de residência em Portugal? Pigafetta certamente recebeu a informação do próprio Magalhães, pois viajaram no mesmo navio por muitos meses. Assim, parece difícil atribuir a erro ou equívoco a menção de um cosmógrafo alemão. Magalhães poderia de facto ter consultado em Portugal, nos círculos náuticos e cosmográficos ligados à corte de el-rei D. Manuel I, um exemplar cartográ-

¹² Sobre os Reinel, ver Joaquim Ferreira do Amaral, “Pedro Reinel me fez”. *À Volta de um Mapa dos Descobrimentos* (Lisboa: Quetzal Editores, 1995); e também Rafael Moreira, «Pedro e Jorge Reinel (at. 1504-60): Dois cartógrafos negros na corte de D. Manuel de Portugal (1495-1521)», *Terra Brasilis* [on-line], n. 4, 2015, <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/1209> [acesso 28-02-2020].

¹³ A respeito dos relatos impressos da viagem de Magalhães, ver Francisco Leite de Faria, «Primeiras relações impressas sobre a viagem de Fernão de Magalhães», in Avelino Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas* (Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1975), pp. 471-518. Sobre Pigafetta e a sua obra, ver Antonio Pigafetta, *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*, ed. Andrea Canova (Pádua: Editrice Antenore, 1999); e também a recente edição, Antonio Pigafetta, *Le voyage de Magellan, 1519-1522: La relation d'Antonio Pigafetta*, ed. Xavier de Castro (Paris: Chandeigne, 2017).

¹⁴ Antonio Pigafetta, *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*, op. cit., p. 188.

¹⁵ Sobre Behaim, ver E. G. Ravenstein, *Martin Behaim: His Life and his Globe* (Londres: George Philip & Son, Ltd., 1908); Jürgen Pohle, *Martin Behaim (Martinho da Boémia): Factos, lendas e controvérsias* (Coimbra: Centro Interuniversitário de Estudos Germanísticos, 2007), e ainda Rui Manuel Loureiro, «Buscar el levante por el poniente: Martin Behaim revisitado», *Cuadernos Hispanoamericanos*, n. 824, 2019, pp. 41-58.

¹⁶ A propósito de Martellus, ver Chet Van Duzer, *Henricus Martellus's World Map at Yale (c. 1491)* (Cham, Suíça: Springer, 2019).

fico eventualmente preparado por Behaim, ou baseado nas suas especulações geográficas. E depois de 1492 as ideias cartográficas de Martin Behaim poderiam ter evoluído, à medida que chegavam a Lisboa notícias sobre novas terras visitadas ou descobertas pelas muitas expedições marítimas enviadas de Portugal e de Espanha para destinos distantes.

Ou teria Pigafetta cometido um erro no nome do cartógrafo, querendo antes referir-se a Martin Waldseemüller? Este cartógrafo alemão tinha recentemente produzido o seu monumental planisfério, no qual o nome de «America» fora registado pela primeira vez, em homenagem ao navegador italiano Amerigo Vespucci.¹⁷ O grande mapa-mundo de 1507, intitulado *Universalis cosmographia secundum Ptholomaei traditionem et Americi Vespucii aliorumque lustrationes*, foi publicado em Saint-Dié-des-Vosges, perto de Estrasburgo, numa edição de mil exemplares, e é altamente provável que um deles tenha chegado à corte de D. Manuel I. Poderia ser este o planisfério que estava na posse do monarca lusitano, ao qual aludem várias fontes quinhentistas, e nesse caso Magalhães poderia tê-lo visto em Lisboa, antes de se mudar para Espanha. Esse mapa-mundo, que na costa meridional da América registava o topónimo «Rio de Cananerũ», poderia de alguma forma sugerir a existência de uma passagem marítima para o ocidente.

Vários cronistas espanhóis posteriores retomam a referência de Pigafetta. O dominicano Bartolomé de las Casas, que em 1518 conheceu Magalhães em Valladolid, mais tarde escreverá na sua *Historia de las Indias*, concluída na década de 1560, mas publicada apenas nos tempos modernos, que o navegador português vira as cartas de marear de «un Martin de Bohemia, gran piloto ó cosmógrafo, que estaba en la Tesorería del rey de Portugal». Estava a inspirar-se numa das versões do relato do Pigafetta, evidentemente. Mas acrescentara que Magalhães, a fim de convencer Carlos I da correção das suas propostas cosmográficas, trouxera de Portugal «un globo bien pintado, en que toda la tierra estaba, y allí señaló el camino que habia de llevar, salvo que el estrecho dejá, de industria, en blanco, porque alguno no se lo saltease».¹⁸ A palavra «globo», utilizada por Las Casas, não significaria necessariamente um globo terrestre, pois é improvável que Magalhães trouxesse com ele um tal artefacto, na época extremamente raro e valioso. Possivelmente, o cronista dominicano referir-se-ia a algum tipo de planisfério, um globo terrestre projectado num plano, ou talvez mesmo um globo representado em dupla projecção polar, para o qual os cartógrafos portugueses usavam então a designação de ‘poma e carta’.

A referência de Pigafetta ao suposto mapa-mundo de Martin Behaim é repetida por outros cronistas espanhóis, como Francisco López de Gómara, na sua *Historia general de Indias*, publicada em Saragoça em 1552, e por Antonio de Herrera e Tordesillas, na sua *Historia general de los hechos de los Castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*,

¹⁷ Sobre Waldseemüller, ver Miguel León-Portilla (ed.), *Cosmographiae introductio; Introducción a la Cosmografía y las cuatro Navegaciones de Américo Vesputio* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2007); e Toby Lester, *The fourth part of the world: the race to the ends of the earth and the epic story of the map that gave America its name* (Londres: Profile Books, 2009).

¹⁸ Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, ed. Marqués de la Fuensanta del Valle & José Sancho Rayon, 5 vols. (Madrid: Imprenta de Miguel Ginesta, 1875-1876), vol. IV, p. 377.

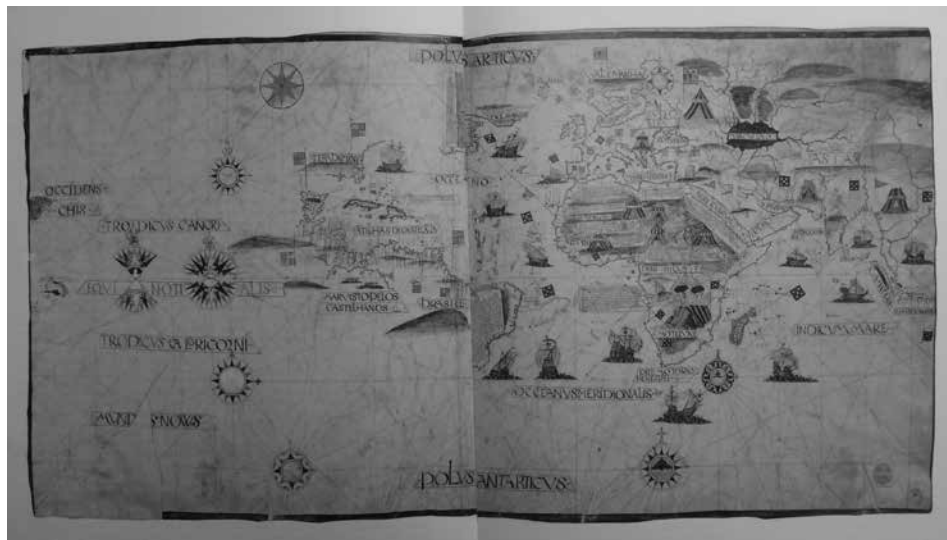
publicada em Madrid em 1601.¹⁹ Mas outro autor espanhol que escrevia nos primeiros anos do século XVII introduziu uma observação curiosa sobre o mapa que Magalhães teria na sua posse durante a entrevista que manteve em Valladolid com o monarca espanhol. Bartolomé Leonardo de Argensola, na sua *Conquista de las islas Malucas*, obra publicada pela primeira vez em Madrid em 1609, afirmaria que o navegador português, quando chegou a Espanha, trazia consigo «un Planisferio dibuxado por Pedro Reynel».²⁰

Esta é a hipótese mais plausível, que parece ser confirmada por documentação datada do período em que se preparava em Espanha a expedição magalhânica. Fernão de Magalhães, nos anos imediatamente anteriores a 1517, teria conhecido Pedro Reinél, que em Lisboa trabalhava como cartógrafo em ligação com a Casa da Mina e da Índia. De alguma forma, o navegador português teria obtido de Reinél um planisfério, que poderia ser muito semelhante a um trabalho atribuído a esse cartógrafo e ao seu filho Jorge Reinél, datado de cerca de 1519, hoje conhecido como *Kunstmann IV*, cujo original desapareceu, mas do qual se conserva ainda uma cópia verosímil numa biblioteca francesa (cf. Mapa 1). Este grande mapa-mundo representa a costa atlântica da América do Sul de uma forma que sugere a existência de uma passagem marítima para o «Mar visto pelos Castelhanos», colocando o arquipélago de Maluco na parte mais ocidental desse amplo mar aberto, numa localização que poderia ser interpretada como pertencente à área de influência espanhola.²¹ O planisfério de Reinél era certamente a representação do Plano A de Magalhães: alcançar as Ilhas das Especiarias navegando continuamente rumo a ocidente, assim evitando por completo as áreas marítimas controladas pelos portugueses (no Oceano Índico).

¹⁹ A propósito destas referências, ver Rui Manuel Loureiro, *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães* (Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019).

²⁰ Bartolomé Leonardo de Argensola, *Conquista de las islas de Maluco* (Madrid: Alonso Martín, 1609), p. 16.

²¹ Ver reprodução e comentários em Ivan Kupčik, *Münchner Portolankarten: Kunstmann I-XII und zehn weitere Portolankarten / Munich Portolan Charts: Kunstmann I-XII and Ten Further Portolan Charts* (Munique / Berlim: Deutscher Kunstverlag, 2000), pp. 41-47.



Mapa 1: Planisfério de Pedro / Jorge Reinel, 1518-1519²²

Uma carta escrita por Sebastião Álvares, representante do monarca português em Sevilha, datada de Julho de 1519, nas vésperas da partida dos navios de Magalhães daquela cidade espanhola, confirma o envolvimento de Pedro Reinel e do seu filho Jorge na preparação das cartas e mapas usados durante a expedição. Álvares informava o rei D. Manuel I que, numa reunião com o navegador português, vira as ilhas de Maluco representadas em «poma carta que ca fez o filho de Reynell, a qual nom era acabada quando caa seu pay veo por ele; e seu pay acabou tudo; e pos estas terras de Maluco».²³ A partir desse mapa padrão produzido pelos Reinel, pai e filho, Magalhães encarregou dois outros cartógrafos, o português Diogo Ribeiro e o espanhol Nuño García de Torenó, de produzirem todas as cartas necessárias para a jornada que estava prestes a começar, e ambos desenharam pelo menos 24 mapas.²⁴

As informações de Sebastião Álvares são um tanto intrigantes. Aparentemente, o jovem Jorge Reinel estava em Sevilha a trabalhar para Magalhães, desenhando cartas para a expedição que estava em preparação. A expressão «poma carta» refere-se certamente a

²² Fonte: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b59055673/f1.item> [acesso 28-02-2020]; Gallica, Bibliothèque nationale de France. Sobre este planisfério, ver também José María Sanz-Hermida, «Un portulano para el rey Carlos I», in Juan Gil (ed.), *La Primera Vuelta al Mundo: Edición conmemorativa del V centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-2019* (San Lorenzo de El Escorial: Taberna Libraria, 2019), pp. 177-191.

²³ José Ramos-Coelho (ed.), *Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo ácerca das Navegações e Conquistas Portuguezas* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1892), p. 434.

²⁴ A respeito de Ribeiro, ver Louis Vignerat, «The cartographer Diogo Ribeiro», *Imago Mundi*, vol. 16, n. 1, 1962, pp. 76-83; sobre Torenó, ver Antonio Sánchez Martínez, *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), e Antonio Sánchez Martínez, «An Official Image of the World for the Hispanic Monarchy», *Nuncius*, vol. 29, n. 2, 2014, pp. 389-438.

um planisfério. Faz sentido que o mais novo Reinêl tenha sido atraído a Sevilha pelas notícias de que Magalhães estava a recrutar especialistas que pudessem contribuir para o sucesso do seu projeto. O pai, Pedro Reinêl, viera a Sevilha em busca do filho para levá-lo de volta a Portugal. Mas entretanto completou um dos mapas que estava a ser preparado, acrescentando as Ilhas das Especiarias. O que parece fazer menos sentido, já que estaria assim a colaborar numa empresa que manifestamente prejudicava os interesses ultramarinos da Coroa lusitana. A única explicação possível para esta atitude de Pedro Reinêl seria a existência de fortes laços de amizade e solidariedade com Magalhães. Posteriormente, ambos os Reinêl retornaram a Portugal, continuando em Lisboa a desempenhar as funções de cartógrafos oficiais.

A expedição de Magalhães largaria de Sevilha em Agosto de 1519 e, depois do descobrimento de uma passagem na parte meridional da América e da subsequente travessia do Oceano Pacífico, três dos cinco navios originais completariam com sucesso a viagem até às ilhas de São Lázaro, mais tarde conhecidas como Filipinas. Mas o capitão-mor da armada espanhola seria morto em Abril de 1521 num recontro bélico com a população de Mactán, uma das ilhas desse arquipélago.²⁵ Dos dois navios sobreviventes que efectivamente atingiram as ilhas de Maluco, um deles, a *Victoria*, rumaria a Espanha, onde conseguiu chegar em Setembro de 1521, sob o comando de Juan Sebastián Elcano; o outro, a *Trinidad*, foi capturado em Outubro de 1522 por António de Brito, o capitão português que fora enviado às ilhas de Maluco para interceptar a expedição espanhola.²⁶

Os materiais de navegação que se encontravam a bordo da *Trinidad*, o navio do próprio Magalhães, foram capturados por António de Brito, que os encaminhou depois para Lisboa. O cronista português Fernão Lopes de Castanheda, na sua *Historia do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, publicada em Coimbra entre 1551 e 1561, menciona que estes materiais espanhóis, a que terá tido acesso, incluíam «dous planisferios [...] feytos por Pero Reynel».²⁷ Pedro e Jorge Reinêl foram sem dúvida os cartógrafos essenciais da viagem de Magalhães. Eles desenharam o mapa-mundo com o qual o navegador português conseguiu convencer o rei Carlos I a apoiar a sua proposta de navegar para as Ilhas das Especiarias seguindo uma rota ocidental, e que seria semelhante ao chamado *Kunstmann IV*. E pelo menos duas outras obras cartográficas dos Reinêl podem ser associadas ao projecto de Magalhães.

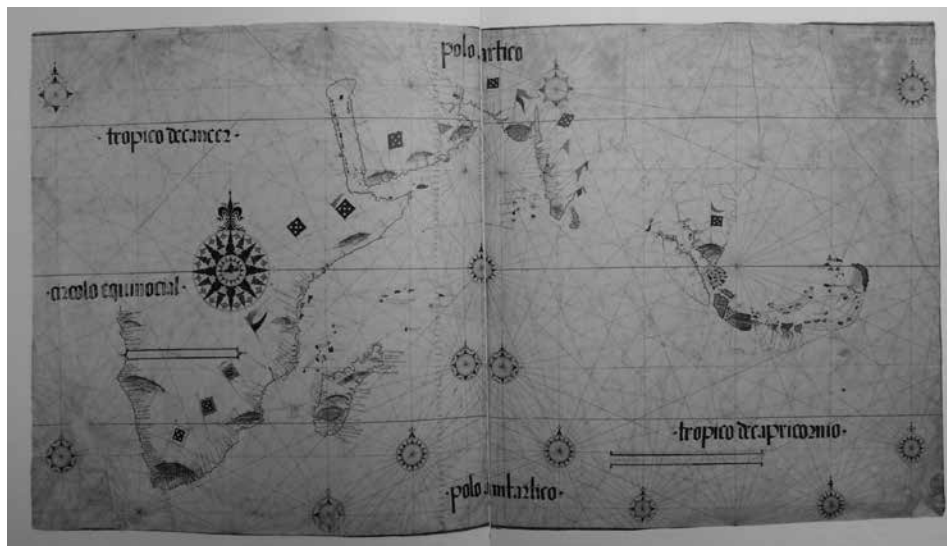
Por um lado, uma carta do Oceano Índico datada de cerca de 1517, atribuída a Pedro Reinêl, que desapareceu, mas de que se conserva uma cópia fidedigna numa biblioteca parisiense (cf. Mapa 2). Neste exemplar cartográfico, aparece uma representação muito detalhada da Insulíndia, refletindo as mais recentes viagens portuguesas de explo-

²⁵ Para uma cronologia da viagem, ver Antonio Pigafetta, *Le voyage de Magellan, 1519-1522*, *ob. cit.*, pp. 39-55.

²⁶ Sobre a captura deste segundo navio, ver Rui Manuel Loureiro, «El malogrado viaje de la *Trinidad* y la expedición al Maluco de Antonio de Brito», in Juan Gil (ed.), *La Primera Vuelta al Mundo*, *ob. cit.*, pp. 97-111.

²⁷ Fernão Lopes de Castanheda, *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, ed. Manuel Lopes de Almeida, 2 vols. (Porto: Lello & Irmão, 1979), vol. II, p. 218 (liv. 6, cap. 41).

ração nessas regiões asiáticas.²⁸ Este mapa, parece evidente, seria útil apenas se Magalhães tivesse que optar pelo seu Plano B: caso não conseguisse encontrar uma passagem para o ‘Mar del Sur’ (ou Oceano Pacífico) nas partes meridionais da América, ele tentaria alcançar as ilhas de Maluco navegando através do Oceano Índico, rumando a oriente, directamente do Cabo da Boa Esperança para as Ilhas das Especiarias.²⁹



Mapa 2: Mapa do Oceano Índico de Pedro / Jorge Reinell, 1517³⁰

Por outro lado, uma carta em projecção polar, representando o hemisfério austral, datada de cerca de 1522, que se conserva num arquivo de Istambul, também é atribuída a Pedro Reinell e seu filho Jorge (cf. Mapa 3). Esse tipo de carta revelaria claramente a possibilidade de alcançar as ilhas de Maluco por uma rota ocidental, contornando a ponta meridional do continente americano. Esta poderia ser uma «poma e carta» copiada de um dos planisférios produzidos para Magalhães pelos dois Reinell, antes da largada da expedição.³¹ O mapa foi provavelmente desenhado em Sevilha por volta de 1519, sendo mais tarde concluído com a referência «Hesta terra descobrio Fernão de Magalhães», escrita ao longo da ponta meridional da América. Esse último detalhe foi certamente

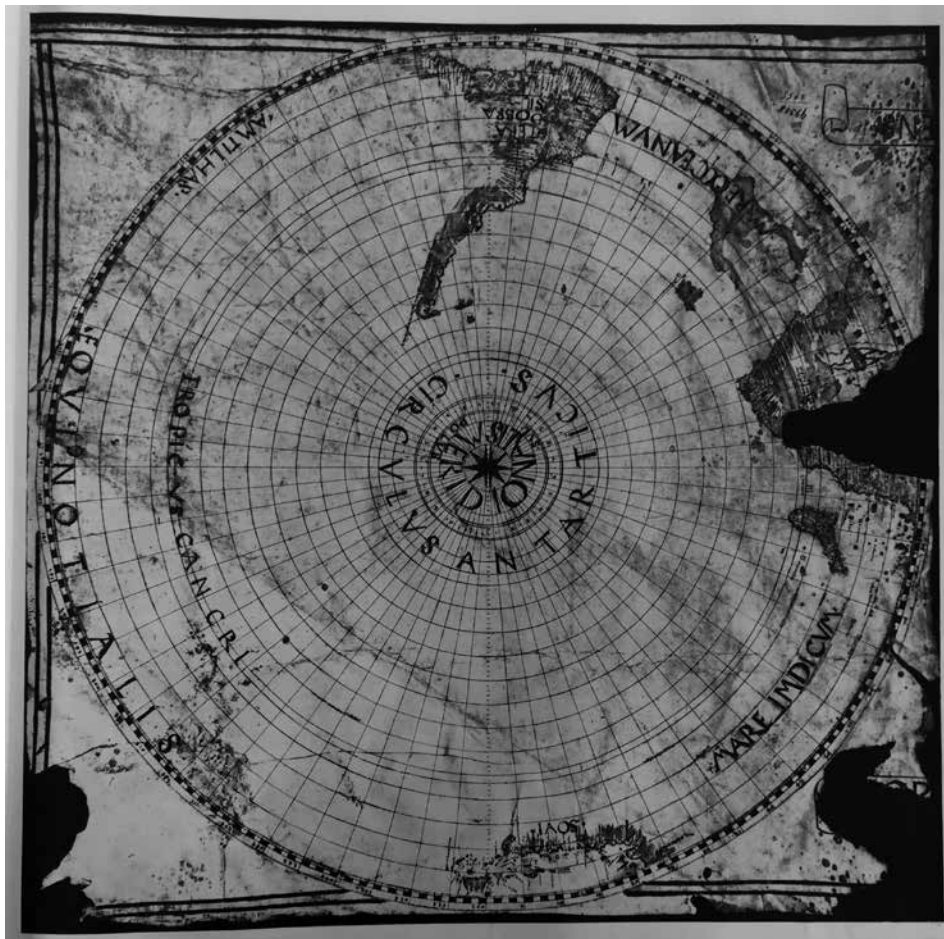
²⁸ Ver reprodução e comentários em Ivan Kupčik, *Münchener Portolankarten: Kunstmann I-XII und zehn weitere Portolankarten*, pp. 130-135.

²⁹ A respeito deste plano secundário, ver Demetrio Ramos Pérez, «Magallanes en Valladolid: La Capitulación», in Avelino Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*, ob. cit., pp. 179-241.

³⁰ Fonte: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b5905566p/f1.item.r=reinell> [acesso 28-02-2020]; Gallica, Bibliothèque nationale de France.

³¹ Sobre este mapa, ver Marcel Destombes, «The Chart of Magellan», *Imago Mundi*, vol. 12, n. 1, 1955, pp. 65-88; e também Dejanirah Couto, «Em torno do globo: Magalhães, Pigafetta e a carta Hazine 1825», in Rui Manuel Loureiro, *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*, ob. cit., pp. 183-205.

acrescentado em 1522, quando o único navio sobrevivente da expedição de Magalhães regressou a Sevilha sob o comando de Juan Sebastián Elcano. Mais tarde, alguém, muito provavelmente Antonio Pigafetta, foi responsável por levar este mapa para Istambul.



Mapa 3: Projecção polar do hemisfério austral de Pedro / Jorge Reinell, 1519-1522³²

Fernão de Magalhães, pudemos constatá-lo, possuía um conjunto alargado de cartas, produzidas pelos mais especializados cartógrafos portugueses e espanhóis do seu tempo. Dispunha de diversos escritos técnicos sobre a arte de navegar, subscritos por pilotos como João de Lisboa. Era, de facto, um homem extremamente bem informado sobre questões náuticas e cartográficas. E conhecia muitos dos escritos dedicados à geografia dos espaços ultramarinos que no seu tempo estavam em circulação, de autores como Tomé Pires e Duarte Barbosa. Navegara demoradamente pelos mares orientais,

³² Fonte: Rui Manuel Loureiro, *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*, ob. cit., p. 153.

podendo mesmo ter visitado as ilhas de Maluco. Comandara homens e navios em numerosas expedições bélicas. Recolhera informações detalhadas, e em primeira mão, sobre as viagens portuguesas que haviam demandado o litoral da América meridional. Insatisfeito com o seu monarca, estava disposto a abandonar Portugal e a oferecer os seus serviços a Carlos I. Contava à partida com o apoio do riquíssimo mercador burgalês Cristóbal de Haro. Enfim, estavam reunidas todas as condições para avançar com o seu projecto de atingir as Ilhas das Especiarias pela via ocidental, ao serviço de Espanha, o qual havia sido profundamente meditado, e também discutido com especialistas das mais diversas áreas.

Bibliografia citada

Amaral, Joaquim Ferreira do – “*Pedro Reinol me fez*”. *À Volta de um Mapa dos Descobrimentos*. Lisboa: Quetzal Editores, 1995.

Barbosa, Duarte – *O Livro de Duarte Barbosa*, ed. Maria Augusta da Veiga e Sousa, 2 vols. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1996-2000.

Barreto, Luís Filipe – *Lavar o Mar: Os Portugueses e a Ásia c.1480-c.1630*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.

Barros, João de – *Da Ásia*, ed. Nicolau Pagliarini, 8 vols. Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1973.

Bénat-Tachot, Louise – «Cristóbal de Haro, un marchand judéo-convers entre trois mondes au XVI^e siècle ou le défi d’une ‘globalisation’ avant l’heure», in Esther Benbassa (ed.), *Les Sépharades: Histoire et culture du Moyen Âge à nos jours*. Paris: Presses de l’Université Paris-Sorbonne, 2011, pp. 135-160.

Castanheda, Fernão Lopes de – *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, ed. Manuel Lopes de Almeida, 2 vols. Porto: Lello & Irmão, 1979.

Couto, Dejanirah – «Em torno do globo: Magalhães, Pigafetta e a carta Hazine 1825», in Rui Manuel Loureiro, *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019, pp. 183-205.

Destombes, Marcel – «The Chart of Magellan», *Imago Mundi*, vol. 12, n. 1, 1955, pp. 65-88.

Faria, Francisco Leite de – «Primeiras relações impressas sobre a viagem de Fernão de Magalhães», in Avelino Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1975, pp. 471-518.

Garcia, José Manuel – *A viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*. Lisboa: Editorial Presença, 2007.

Garcia, José Manuel – *O Livro de Francisco Rodrigues: O Primeiro Atlas do Mundo Moderno*. Porto: Editora da Universidade do Porto, 2008.

Garcia, José Manuel – *Fernão de Magalhães - Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*. Lisboa: Manuscrito Editora, 2019.

Joyner, Tom - *Magellan*. Camden, ME: International Marine Publishing, 1992.

Kupčik, Ivan – *Münchener Portolankarten: Kunstmann I-XII und zehn weitere Portolankarten / Munich Portolan Charts: Kunstmann I-XII and Ten Further Portolan Charts*. Munique / Berlim: Deutscher Kunstverlag, 2000.

Las Casas, Bartolomé de – *Historia de las Indias*, ed. Marqués de la Fuensanta del Valle & José Sancho Rayon, 5 vols. Madrid: Imprenta de Miguel Ginesta, 1875-1876.

León-Portilla, Miguel (ed.) – *Cosmographiae introductio; Introducción a la Cosmografía y las cuatro Navegaciones de Américo Vespucio*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.

Leonardo de Argensola, Bartolomé – *Conquista de las islas de Maluco*. Madrid: Alonso Martín, 1609.

Lester, Toby – *The fourth part of the world: the race to the ends of the earth and the epic story of the map that gave America its name*. Londres: Profile Books, 2009.

Loureiro, Rui Manuel – «Fernão de Magalhães em Portugal», in Manuel J. Parodi Álvarez (ed.), *In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*. Sevilla: Junta de Andalucía / Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, 2017, pp. 19-29.

Loureiro, Rui Manuel – «Buscar el levante por el poniente: Martin Behaim revisitado», *Cuadernos Hispanoamericanos*, n. 824, 2019, pp. 41-58.

Loureiro, Rui Manuel – «El malogrado viaje de la *Trinidad* y la expedición al Maluco de Antonio de Brito», in Juan Gil (ed.), *La Primera Vuelta al Mundo: Edición conmemorativa del V centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-2019*. San Lorenzo de El Escorial: Taberna Libraria, 2019, pp. 97-111.

Loureiro, Rui Manuel – *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019.

Moreira, Rafael – «Pedro e Jorge Reinol (at.1504-60): Dois cartógrafos negros na côrte de D. Manuel de Portugal (1495-1521)», *Terra Brasilis* [on-line], n. 4, 2015, <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/1209>.

Parker, John (ed.) & Graubard, Mark (trad.) – *Tidings out of Brazil*. Minneapolis: The University of Minnesota Press, 1957.

Pigafetta, Antonio – *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*, ed. Andrea Canova. Pádua: Editrice Antenore, 1999.

Pigafetta, Antonio – *Le voyage de Magellan, 1519-1522: La relation d'Antonio Pigafetta*, ed. Xavier de Castro. Paris: Chandeigne, 2017.

Pires, Tomé – *Suma Oriental*, ed. Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2018.

Pohle, Jürgen – *Martin Behaim (Martinho da Boémia): Factos, lendas e controvérsias*. Coimbra: Centro Interuniversitário de Estudos Germanísticos, 2007.

Ramos-Coelho, José (ed.) – *Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das Navegações e Conquistas Portuguezas*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1892.

Ramos Pérez, Demetrio – «Magallanes en Valladolid: La Capitulación», in Avelino Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1975, pp. 179-241.

Ravenstein, E. G. – *Martin Behaim: His Life and his Globe*. Londres: George Philip & Son, Ltd., 1908.

Rebello, Jacinto Ignacio de Brito (ed.) – *Livro de marinharia: Tratado da agulha de marear de João de Lisboa*. Lisboa: Imprensa de Libânio da Silva, 1903.

Sánchez Martínez, Antonio – «De la ‘cartografía oficial’ a la ‘cartografía jurídica’: la querella de las Molucas reconsiderada, 1479-1529», *Nuevo Mundo / Mundos Nuevos* [on-line], 2009, <http://nuevomundo.revues.org/56899>.

Sánchez Martínez, 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.

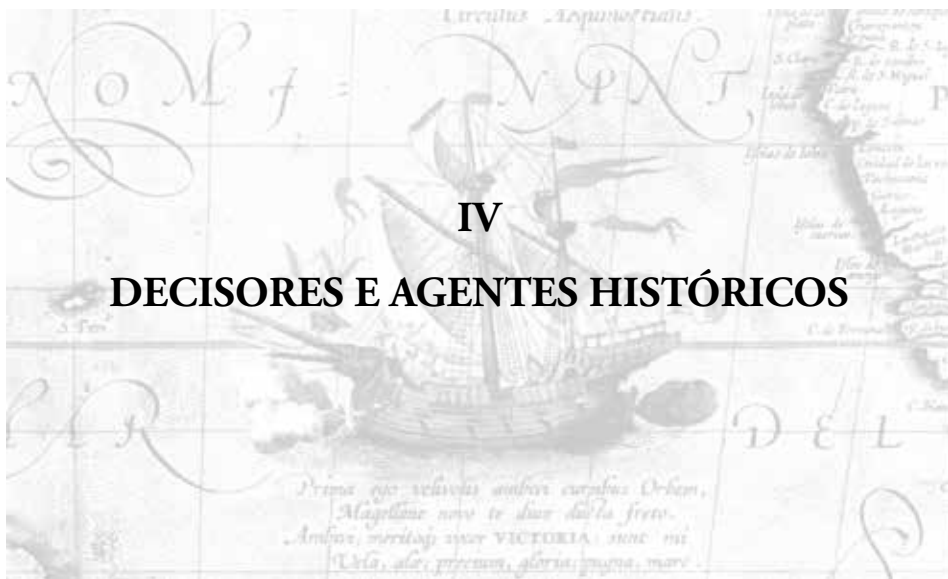
Sánchez Martínez, Antonio – «An Official Image of the World for the Hispanic Monarchy», *Nuncius*, vol. 29, n. 2, 2014, pp. 389-438.

Sandman, Alison – «Spanish Nautical Cartography in the Renaissance», in David Woodward (ed.), *History of Cartography - Volume Three: Cartography in the European Renaissance (Part 1)*, 2 vols. Chicago / Londres: The University of Chicago Press, 2007, pp. 1111-1116.

Sanz-Hermida, José María – «Un portulano para el rey Carlos I», in Juan Gil (ed.), *La Primera Vuelta al Mundo: Edición conmemorativa del V centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-2019*. San Lorenzo de El Escorial: Taberna Librería, 2019, pp. 177-191.

Van Duzer, Chet – *Henricus Martellus' World Map at Yale (c. 1491)*. Cham, Suíça: Springer, 2019.

Vigneras, Louis – «The cartographer Diogo Ribeiro», *Imago Mundi*, vol. 16, n. 1, 1962, pp. 76-83.



“LER” O PROJETO MAGALHÂNICO À LUZ DAS TEORIAS DE COOPERAÇÃO: REVISÕES HISTORIOGRÁFICAS E INCIDÊNCIAS EPISTEMOLÓGICAS

Amélia Polónia¹

Resumo

O objetivo deste contributo é o de analisar o significado da biografia e da viagem de Fernão de Magalhães, não em termos de confronto e de rivalidades entre potências ibéricas e imperiais, mas focando a sua análise em circuitos de transferências trans-imperiais viabilizados pela circulação de agentes e de técnicos de navegação, que contribuíram para a construção de um mundo global, a despeito das rivalidades políticas que se jogavam entre as duas potências ibéricas.

Palavras-chave: Historiografia; Conhecimento científico; Redes Informais; Cooperação.

Abstract

The aim of this paper is to analyze the historical meaning of the biography and the voyage of Ferdinand Magellan, not in terms of confrontation and rivalries, but by focusing on circuits of trans-imperial transfers made possible by the circulation of agents and navigation technicians who contributed to the construction of a globalized world, despite the political rivalries between the two Iberian powers.

Keywords: Historiography; Scientific knowledge; Informal networks; Cooperation.

A História é, como qualquer Ciência Social e Humana e, na verdade, como qualquer ciência, filha do seu tempo. As suas prioridades, as suas questões, as suas preocupações estão imbrincadas no presente, nas suas inquietações e desafios, por muito longínquos que estejam os seus objetos e os seus universos de estudo.

Como qualquer ciência, a História pode, e deve, intervir nos debates da sua contemporaneidade e tentar responder aos anseios, às questões, aos apelos do seu tempo. Com a objetividade, com o rigor, com a seriedade e a isenção que se exige a qualquer disciplina científica. Com a solidez teórica, metodológica e empírica que se requer.

É por isso que, como historiadora, como docente e investigadora, me é muito grata esta oportunidade de poder partilhar uma reflexão sobre aquilo que um dia chamei ironicamente “Cooperação entre rivais”. Assim se pretende corresponder ao repto lançado por este simpósio, sintetizada a minha postura no título que propus para esta intervenção:

¹ Professora e Investigadora. FLUP/ CITCEM. amelia.polonia@gmail.com

“Ler o projeto magalhânico à luz das teorias de cooperação: revisões historiográficas e incidências epistemológicas”. O título é ambicioso, mas a mensagem é muito simples.

A presente intervenção centra-se em dois conceitos que sintetizam uma revisão de tradicionais leituras dos fenómenos expansionistas, e coloniais, da Europa, no período moderno. Referimo-nos aos conceitos de Cooperação e de Auto-organização. Refrimo-nos a um enfoque que traz para a vanguarda da análise histórica os homens comuns, os anónimos, bem como as redes de agentes que de modo espontâneo, individual, ou enquadrados em estruturas institucionais e formais, colaboraram na construção de um mundo global, tanto quanto o fizeram os poderes constituídos, e de um modo bem mais estruturante do que nos dizem as tradicionais narrativas centradas nos líderes, nas figuras de proa que um dia foram eleitas, ou que se destacaram, de um todo de que faziam parte.

Tendo a História, como a realidade, várias camadas, vários prismas, e como todas as montanhas, várias vertentes, que não são de todo homogêneas, há que interrogar essas outras camadas, essas outras vertentes, em ordem a produzir leituras menos simplistas e, na sua complexidade, menos generalistas – também do evento, não intencional, accidental na verdade, que ocasiona tantas comemorações: a primeira viagem de circum-navegação do globo, iniciada por Fernão de Magalhães e terminada, em circunstâncias altamente complexas, por Sebastian del Cano.

Se voltarmos um pouco atrás, e situarmos o evento em contexto, há sem dúvida consensos dificilmente discutíveis. Um deles é o de que, a despeito de opiniões que se consideram e respeitam, de que um processo de intensa comunicação existia em diversos universos muito antes da expansão ultramarina ibérica, com início no século XV, com destaque para a circulação de homens, de ideias e de mercadorias que ocorriam no oceano Índico, ou aquelas que eram facultadas pelas rotas das caravanas, em África, ou pela rota das sedas, na Ásia, o facto é que só a expansão europeia do período moderno, com prioridade para a expansão ibérica, contribuiu decisiva e definitivamente para um processo de descompartimentação do real a uma escala global, e contribuiu para um processo de globalização, que deu origem ao que agora é conceptualizado como a Primeira Idade Global.

Um processo que concorreu, afinal, para a criação de um novo mundo, resultante da intersecção de muitos e diferentes mundos; para dinâmicas de encontro, mas também de confronto, e de transferências de informação, mercadorias e homens a uma escala verdadeiramente global.

Estranho é que esta realidade tenha sido alvo de abordagens predominantemente nacionais, quando não nacionalistas, de uma historiografia que vê nas estratégias do poder central, nas rivalidades imperiais, nos monopólios comerciais, a chave de leitura de processos que requerem explicações bem mais complexas.

Na verdade, as perspectivas tradicionais sobre a construção dos impérios coloniais tendem a excluir o protagonismo de indivíduos e de grupos de indivíduos, bem como a atuação de mecanismos informais, esquecendo, dessa forma, a existência, e a importância, de processos de negociação e de estratégias de cooperação.

Novas questões teóricas, novas perspectivas analíticas, novas fontes de informação, novas aproximações metodológicas tendem a rever estas orientações. As dinâmicas marítimas são agora vistas como resultado de uma intersecção entre o local e o global; as comunidades marítimas são vistas como microcosmos de observação privilegiada; os agentes individuais e anónimos são agora colocados no epicentro de dinâmicas de navegação, comércio, emigração, e de processos de permeabilidade cultural.

Em simultâneo, a criação de uma economia mundo e de uma primeira idade global é vista como sustentada por estratégias de concorrência, mas também por uma ativa colaboração que ultrapassa fronteiras territoriais e políticas. Assume-se, e prova-se, que essa cooperação estava também baseada em redes auto-organizadas (sem coordenação necessariamente exercida pelo poder central) que ultrapassavam as fronteiras formais dos reinos e dos "impérios".

Entendamo-nos: não se nega aqui o papel do poder central e das estruturas formais nestas dinâmicas. Estes foram essenciais para a construção de impérios ultramarinos, incluindo os ibéricos. O que se sustenta é que os sistemas complexos produzidos e coordenados pelo poder central dependiam intensamente da adesão e da cooperação de e entre indivíduos; e que os desempenhos dessas redes, trabalhando em favor ou contra as políticas de Estado, são fundamentais para uma melhor compreensão dos mecanismos de construção de um mundo global. Com efeito, essas interações geraram percursos que atravessaram fronteiras políticas, económicas e religiosas, criando circuitos verdadeiramente globais.

Os espaços ibéricos estão cheios de exemplos de realizações que decorrem precisamente dessa errância, dessa mobilidade de agentes. E isto tanto se aplica ao domínio comercial, com destaque para os desempenhos das redes de mercadores, como no âmbito dos saberes, das técnicas e de conhecimento, o qual, como se sabe, e por definição, não tem fronteiras.

O reconhecimento de que a técnica e a ciência náutica dos Portugueses resultou, tanto de um processo construtivo próprio, como de um percurso cumulativo, de natureza sincrética, que envolve escolas de pensamento de tradição islâmica, judaica e cristã, de que resultam as sínteses, as sistematizações produzidas pela Escola de Toledo, postas a circular através dos *Libros del saber Astronomico*, é facto assente e consolidado desde os trabalhos clássicos de Luís de Albuquerque². Que a caravela portuguesa, verdadeiro instrumento de descoberta oceânica, é ela própria o resultado de uma síntese brilhante entre as tradições de construção e de arquitetura naval mediterrânicas, mas também bálticas, e cantábricas - parece não ser também discutível.

Que o astrolábio provém de uma tradição astronómica árabe; que a bússola é uma invenção da China, que através de redes comerciais islâmicas presentes no Mediterrâneo Oriental e das suas articulações com as colónias mercantis italianas chega à Península

² Ver, sobre esta matéria, entre outros, ALBUQUERQUE, Luís de, [1989] - *A Ciência e os Descobrimentos*. Lisboa: Gradiva; *Actas do Seminário Ciência Náutica e Técnicas de Navegação nos Séculos XV e XVI*, Lisboa, Instituto Cultural de Macau/ Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988.

Ibérica e é aperfeiçoada e afeiçoada no decurso das navegações oceânicas, também parecem ser dados assentes e comprovados.

Que a pólvora é invenção chinesa, posta ao serviço de uma artilharia ocidental, com a qual se irá dominar o Oriente e o Extremo Oriente através da prática da guerra naval, usual desde a Antiguidade Clássica no Mediterrâneo, mas desconhecida enquanto tal no Oriente – é também prova de que nestas matérias não existe conhecimento original e definitivo, e que importam tanto as origens, as invenções, como as suas adaptações, os seus usos e os seus aperfeiçoamentos para os fins que se pretendem atingir.

Adaptação e empiria são, portanto, dois outros conceitos fundamentais na nossa narrativa, e que em nada diminuem ou desqualificam as realizações dos agentes ibéricos no domínio dos conhecimentos náuticos.

Que a escola de Sagres nunca existiu, e que os bancos da Escola de Sagres foram, de facto, as pranchas das caravelas portuguesas, como afirma Luciano Pereira da Silva³, é algo que se sabe desde os anos 40. O facto de apenas em 1559⁴ haver menção, em Portugal, a uma aula de Matemática para homens do mar, de leccionação de resto duvidosa, por se encontrar o então cosmógrafo mor do reino, Pedro Nunes, a lecionar em Coimbra; o facto de só o regimento do cosmógrafo-mor do reino de 1592 vir a estipular de novo, essa aula, em Lisboa⁵, a ser frequentada por mareantes, mestres e candidatos a pilotos, ainda numa base voluntária; o facto de só o regimento de 1626⁶ tornar obrigatória a sua frequência por aqueles que se submeteriam a exame para pilotos – provam, por sua vez, que não foi numa base de conhecimentos académicos, ou escolares, que se construiu o conhecimento e a exploração dos mares pelos portugueses no decurso do processo expansionista.

É certo que os jesuítas Francisco da Costa e Cristóvão Bruno, e o padre inglês Thomas Breton ministraram, no Colégio de Stº Antão de Lisboa, uma “Aula de Esfera”⁷. A sua criação data, porém, apenas da segunda metade do século XVI, porventura dos seus últimos decénios, e nada indica que a sua frequência incluísse homens do mar.

Entenda-se, porém, que esta aparente ausência de uma formação teórica, de tempo delimitado e de creditação necessária, em nada obsta à existência de uma intensa transmissão, creditação e sistematização de saberes.

Os contributos da náutica portuguesa fazem-se também sentir ao nível da sistematização de regras e tabelas auxiliares de cálculos de latitude, impostas por circuitos de navegação cada vez mais complexos e longínquos, bem como a nível da invenção e

³ SILVA, Luciano Pereira da, 1946– *A propósito das leituras do Infante* in “Obras Completas”. Lisboa: Agência Geral das Colónias, t. III, pp. 7 segt.

⁴ MOTA, A. Teixeira da, 1969 - *Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal*. Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar (Série “Separatas”, nº 51).

⁵ *Regimento do cosmógrafo-mor de 1592*, publ. RIBEIRO, António Silva, 1994 - *Hidrografia nos descobrimentos portugueses*. Lisboa. Publ. Europa-América.

⁶ *Regimento sobre os offiçiaes da Nauegação, e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular* in “Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626”, publ. COSTA, Leonor Freire in *Revista de História Económica*, 25, Jan-Abril 1989.

⁷ Ver, sobre esta matéria, BERNARDO, Luís Miguel, 2000 – “O Tratado da Sphaera de Thomas Bretono”. *Mare Liberum*, Lisboa, CNCDP, 18-19 (Dez.1999-Junho 2000), pp. 179-191.

melhoramento de instrumentos de orientação astronómica, como a bússola, o quadrante, o astrolábio, a balestilha, ou o nónio, criado por Pedro Nunes. A realização de tábuas de declinação solar e a elaboração dos “Regimento da Estrela Polar” e do “Regimento do Cruzeiro do Sul” correspondem a outras tantas sistematizações de conhecimentos auxiliares imprescindíveis a uma eficaz orientação astronómica.

Os materiais escritos, de teor náutico, de que os pilotos das navegações ultramarinas portuguesas se serviam, refletem o carácter eminentemente prático dos conhecimentos que os informam. Guias náuticos, roteiros e diários de bordo, todos úteis para a orientação da navegação, constituem base de sistematização cumulativa de saberes, proporcionadas por cada uma das viagens realizadas. Não se assiste, porém, mesmo com Pedro Nunes, a um real processo de simbiose entre saber teórico e prático, o que é comprovado pelas críticas recíprocas entre o cosmógrafo e os pilotos das navegações ultramarinas, o primeiro apontando-lhes falhas graves nas suas bases teóricas, e um excessivo empirismo, os segundos queixando-se da ignorância do matemático nas coisas do mar⁸.

O que pretendemos dizer é que os navegadores portugueses superaram os procedimentos de uma simples “arte de marear”, eles cultivaram e serviram-se, de facto, de “técnicas de marear”, desenvolvidas em espaços extra- académicos, e tendo como base uma verdadeira “sabedoria do mar”. Esta, construída a partir de fundamentos fortemente empíricos, era transmitida de uma forma geracional e prática, na ausência de teorizações e sistematizações académicas, e à margem de uma formação escolar e sistémica, ausente dos processos de transmissão de conhecimentos náuticos até um período tardio das navegações oceânicas.

O mesmo se aplica do desenvolvimento de técnicas de cálculo da longitude, como as que estão na base da viagem de Fernão de Magalhães, segundo o proposto por Rui Faleiro, brilhante cosmógrafo português do século XVI.

Isso em nada obsta à existência de verdadeiras escolas de saber náutico, de base empírica e de teor experimental, que facultavam uma intensa circulação de saberes, para lá das fronteiras oficiais dos reinos e dos impérios. Os detentores desses saberes eram valorizados pelos líderes ibéricos, a despeito das suas “naturalidades”, mais do que “nacionalidades”, num período em que o conceito de estado-nação é totalmente anacrónico.

A circulação, por métodos de espionagem e contrabando, de cartografia relativa a espaços ultramarinos; a existência de redes ativas de venda ilegal de embarcações portuguesas a portos do Sul de Espanha, sobejamente documentada por Joaquim Romero de Magalhães para o Algarve, o mesmo acontecendo com os portos de Entre-Douro-e-Minho; a ativa circulação de homens do mar entre os dois impérios, como documentam, oficialmente, os exames de mestres e pilotos portugueses para a Carreira das Índias de Castela pelo cosmógrafo mor do reino de Portugal, em Lisboa, e pelos exames efetuados na Casa de la Contratación de Sevilha, dão prova dessas intensas redes de circulação de homens e de saberes. É deles que falamos quando nos referimos à cooperação entre rivais. É a eles que nos referimos quando concebemos uma construção de saberes, e de

⁸ Vd., sobre esta matéria, *Gazeta de Matemática*, nº 143, Julho 2002 (Número Comemorativo do V Centenário do Nascimento de Pedro Nunes).

escolas, transversais, que multiplicam contributos e os transmitem, em redes horizontais, a despeito das rivalidades imperiais entre Portugal e a Espanha.

E que dizer da ativa presença de Genoveses, Venezianos e Milaneses em ambas as expansões ibéricas? Luís de Cadamosto; Antonio da Noli; Cristóvão Colombo; Amerigo Vespucci são apenas os baluartes mais conhecidos dessa transversalidade, como o são Fernão de Magalhães, Estevão Gomes (piloto de Magalhães) ou João Dias de Sólis.

Cartógrafos, pilotos, mareantes, construtores navais circulavam entre impérios, como mais tarde engenheiros e arquitetos o farão: João Baptista Lavanha, cosmógrafo-mor do reino de Portugal, ou Filipe Tércio, arquiteto e engenheiro, são alguns dos nomes que se destacam em tempos de união dinástica.

Mas esta é apenas a ponta do *iceberg*: milhares de emigrantes portugueses, legais e ilegais, nas Índias de Castela; inevitáveis redes de negócio ibéricas, na Europa e em espaços ultramarinos, incluindo o Extremo Oriente e a articulação Manila-Macau; redes de tráfico de escravos, visíveis e invisíveis nos *asientos de esclavos* guardados no Archivo Geral de Indias, documentam algumas vertentes daquilo que chamamos de cooperação entre rivais.

Esta transversalidade, estas redes de cooperação, não eram, de resto, apenas ibéricas. Para além de italianos, viajantes estrangeiros atravessaram os espaços do império português, com e sem o consentimento régio, e trouxeram à Europa, e publicaram na Europa, notícias de um universo que juridicamente tinha fronteiras, as impostas pelos colonizadores ibéricos, e discutidas, de resto, por outras potências europeias, mas que de facto eram cruzadas por uma miríade de agentes que, em rede, construía um mundo global.

Entre os que têm nome e visibilidade pública, podemos citar os viajantes Jean Baptiste Tavernier; François Pyrard de Laval; Mandelslo-Harris; Jan Huygen van Linschoten, no Oriente; André Thevet, Hans Staden, Charles L'Ecluse, López Medel, Jean de Léry, José de Anchieta, Adriaen Cornelissen van der Donck, Gabriel Meurier ou John White, na América. Todos contribuíram para dar a conhecer e por isso também para a construção, literária, científica e mental de outros mundos, em que a partilha e a transversalidade se sobrepunham, porventura, à rivalidade.

Essa partilha de experiências e de conhecimentos não se fica por aí. Não poderíamos deixar de mencionar os pilotos, Árabes, Guajarati, Javanese e Malaio presentes nas viagens portuguesas no Índico e no Pacífico, nos circuitos marítimos da costa do Malabar ao Ceilão, a Malaca, Java, Sumatra ou o Sião. Nem podemos esquecer a frequente presença de pilotos chineses a bordo da rota Malaca-Macau-Japão. Como não podemos esquecer a presença portuguesa ao serviço de exércitos e de poderes locais, no Oriente, ou a sua inclusão entre as tripulações de embarcações chinesas ou japonesas.

Mercados de trabalho multinacionais e multiétnicos, exércitos e tripulações multinacionais, redes de trato multiculturais e multirreligiosas faziam parte de um universo complexo, cujas características, transnacionais e transimperiais, eram a própria condição da criação e da manutenção de impérios ultramarinos, nomeadamente dos Ibéricos.

Tudo isto é conhecido e cada vez mais reconhecido, a ponto de poder parecer que aqui não se apontam mais do que “verdades do senhor de La Palisse”. Porquê então arti-

cular tudo isto com as prometidas vertentes metodológicas e epistemológicas ligadas às releituras da experiência magalhânica?

Muito simplesmente porque o seu reconhecimento dá voz e prova empírica a teorias históricas, sociológicas, e mesmo as próprias da Economia e da Biologia, a partir das quais se podem conferir novos sentidos a vivências históricas, quando comparadas e contrapostas às traçadas à luz de teorias de pendor nacionalista ou simplesmente centradas nos desígnios dos poderes centrais.

Mas o que nos dizem, afinal, as teorias da cooperação, também estudadas e aplicadas por psicólogos, matemáticos e físicos teóricos? Basicamente que a Cooperação pode ser entendida como um comportamento que beneficia o próprio e terceiros, o qual é selecionado, ou ativado pelo seu efeito benéfico no recipiente.

Dito de outros modos, a cooperação pode ser entendida como uma ação coletiva de indivíduos que pretendem partilhar uma mesma tarefa, tida como lucrativa e favorável para vários participantes⁹; ou com um processo social em que indivíduos, grupos e instituições atuam de forma concertada para atingir objetivos comuns¹⁰, ou ainda como um comportamento orientado por objetivos, expectativas e motivações que implicam uma interação coletiva ou dialética entre indivíduos¹¹. E nós diríamos, também entre indivíduos e instituições.

Não foi isso que fez Fernão de Magalhães, ao colocar os seus serviços ao dispor da Coroa de Castela, já que não seriam suficientes e adequadas as recompensas que recebia da coroa portuguesa? Não foi isso que fez Cristóvão Colombo, e as centenas de náuticos portugueses ao serviço de Castela ou simplesmente envolvidos com as Índias de Castela? Não foi isto que conduziu os milhares de migrantes portugueses, muitos deles ilegais, que suscitavam, de resto, reações muito adversas dos representantes da coroa castelhana, nas possessões das Índias de Castela?

Entenda-se, e sublinhe-se que as teorias da cooperação não presumem apenas atitudes de colaboração, antes estão imbuídas de mecanismos de compulsão (muita colaboração pode ser forçada, mesmo violentamente), de resistência, de engano intencional, de deserção, de oportunismo, que configuram escalas e níveis de colaboração que podem ser negativos. E um indivíduo cooperante com um império, por exemplo o português, pode facilmente tornar-se colaborador de um outro império, rival do primeiro, mas que lhe confere oportunidades, vantagens, benefícios ... inclusive os de testar e provar teorias e levar a cabo projetos para que outros não providenciam meios.

Também duas coroas rivais podem ser cooperantes, quando isso traz mútuos benefícios. Não é isso que ocorre por exemplo, com o tráfico de escravos entre as possessões portuguesas em África e as Índias de Castela, feito por portugueses, até ao momento que parece mais lucrativo passar a colaborar e a contar com a colaboração de agentes ingleses?

⁹ AXELROD, Robert, 1984 - *The evolution of cooperation*. New York: Basic Books.

¹⁰ JESUS, Paulo de; TIRIBA, Lia, 2009 - “Cooperação”. In CATTANI, A. D. L.; GAIGER, L. I.; HESPAÑA, P. - *Dicionário Internacional da Outra Economia*. Coimbra: Almedina, p. 80.

¹¹ RIBEIRO, Ana Sofia Vieira, 2011 - *Mechanisms and criteria of cooperation in trading networks of the First Global Age. The case study of simon ruiz network, 1557-1606*. Porto, 2011 [PhD thesis], pp. 10-14.

E quanto ao conceito de auto-organização, mais complexo, a partir do qual alguns cientistas políticos tendem a reinterpretar processos de construção de sistemas globais?

Entende-se por auto-organização um processo em que alguma forma, ordem ou coordenação emerge de interações entre as componentes de um sistema inicialmente desorganizado; um processo que é espontâneo, isto é, não é necessariamente dirigido ou controlado por nenhum indivíduo ou subsistema dentro ou fora do sistema. Há, como dizia, bases teóricas que explicam os próprios sistemas mundiais como resultando de uma evolução espontânea (auto-organizada) do caos para a ordem¹².

Neste sentido, não são só os sistemas que condicionam os indivíduos, mas a ação dos indivíduos que dá forma e define as dinâmicas dos sistemas. A isto se tende a chamar uma “bottom-up approach”, ou no caso da História, fazer História “from below”.

O que aqui queremos sublinhar já o dissemos em 2012, em coautoria com Cátia Antunes, no *call for papers* de um painel de um Congresso que deu origem a uma publicação internacional¹³, e cito:

“... there is a growing consensus that most of the European empires overseas were profitable and successful due to the intervention of individuals or groups of individuals engaged in the common good of the social and economic networks they served. More often than not, these self-organized, trans-imperial, cross-cultural networks imposed serious challenges to State, Church and Monopolistic institutions, since they were the source of most of the illegal and contraband transactions world-wide, but they were also the ones that within, or in collaboration with the institutions actually became agents of empire building”.

Que tem isto a ver com Fernão de Magalhães e com o facto de este indivíduo ter iniciado e concebido uma viagem, uma expedição que acabou, por fruto do acaso, num feito de projeção mundial e intemporal, transformando-o num herói, num ídolo, quando, no seu próprio tempo, o poderia levar a ser vilipendiado, e punido, por um e o outro lado dos sistemas rivais?

Essa percepção de Magalhães como um herói é uma construção do presente, partilhada inclusive por tantos e tantos espaços da América Latina, por todas essas cidades, agora “magalhânicas”, tão prontas em outras circunstâncias a reagir a quaisquer resquícios de memórias coloniais. Talvez Magalhães se tenha convertido num ídolo, num *topos*, precisamente porque não viveu para beneficiar, ou para ser esquecido, ou punido; ou talvez precisamente porque era um indivíduo com um projeto, com um objetivo, que soube lutar por ele, utilizando as oportunidades ao seu alcance. Como tantos milhares de outros homens e mulheres do seu tempo, de cuja ação decorre, afinal, a construção de um

¹² MODELSKI, George, 2000 - “World System Evolution” in DENEMARK, R.; FRIEDMAN, J.; Gills, B.; MODELSKI, J., eds. - *World System History: The Social Sciences of Long-term Change*, New York: Routledge, pp. 24-53.; JANTSCHS, Eric, 1980 - *The Self-organizing Universe: Scientific and Human Implications of the Emerging Paradigm of Evolution*. . New York: Pergamon.

¹³ POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia, eds., 2016. *Beyond Empires: Global, self-organizing, cross-Imperial networks, 1500-1800*. Leiden: Brill.

mundo global, apesar das fronteiras, linguísticas, religiosas, culturais, políticas, geográficas... Talvez pela intemporalidade do exemplo, não pela exemplaridade de qualquer feito planeado, como *O Drama de Magalhães e a Volta ao Mundo Sem Querer* sublinha¹⁴.

Perdoem-me se aqui não se trouxe o herói. Na verdade, os heróis não existem *a priori*, são construções nossas, do nosso tempo. Essas construções ou desconstruções também existiram em outros tempos, só que por vezes em sentido diametralmente oposto...

Permitam-me por isso ser só historiadora, atenta a formas de compreensão da realidade do passado que estudo, mesmo se estas são sugeridas por teorias e métodos de outras áreas disciplinares. E isso apenas porque também a ciência não tem fronteiras...

Fontes e bibliografia citadas

Actas do Seminário Ciência Náutica e Técnicas de Navegação nos Séculos XV e XVI. Lisboa, Instituto Cultural de Macau/ Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988.

ALBUQUERQUE, Luís de, [1989] - *A Ciência e os Descobrimentos*. Lisboa: Gradiva.

AXELROD, Robert, 1984 - *The evolution of cooperation*. New York: Basic Books.

BERNARDO, Luís Miguel, 2000 – “O Tratado da Sphaera de Thomas Bretono”. *Mare Liberum*, Lisboa, CNCDP, 18-19 (Dez.1999-Junho 2000), pp. 179-191.

Gazeta de Matemática, nº 143, Julho 2002 (Número Comemorativo do V Centenário do Nascimento de Pedro Nunes).

JANTSCHS, Eric, 1980 - *The Self-organizing Universe: Scientific and Human Implications of the Emerging Paradigm of Evolution*. New York: Pergamon.

JESUS, Paulo de; TIRIBA, Lia, 2009 - “Cooperação”. In CATTANI, A. D. L.; GAIGER, L. I.; HESPANHA, P. - *Dicionário Internacional da Outra Economia*. Coimbra: Almedina.

MODELSKI, George, 2000 - “World System Evolution” in DENEMARK, R.; FRIEDMAN, J.; Gills, B.; MODELSKI, J., eds. - *World System History: The Social Sciences of Long-term Change*. New York: Routledge, pp. 24-53.

MOTA, A. Teixeira da, 1969 - *Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal*. Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar (Série “Separatas”, nº 51).

POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia, eds., 2016. *Beyond Empires: Global, self-organizing, cross-Imperial networks, 1500-1800*. Leiden: Brill.

Regimento do cosmógrafo-mor de 1592, publ. RIBEIRO, António Silva, 1994 - *Hidrografia nos descobrimentos portugueses*. Lisboa: Pub. Europa-América.

¹⁴ THOMAZ, Luís Filipe, 2019 - *O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer*. Lisboa: Gradiva.

Regimento sobre os offiçiaes da Nauegação, e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular in “Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626”, publ. COSTA, Leonor Freire in *Revista de História Económica*, 25, Jan-Abril 1989.

RIBEIRO, Ana Sofia Vieira, 2011 - *Mechanisms and criteria of cooperation in trading networks of the First Global Age. The case study of simon ruiz network, 1557-1606*. Porto, 2011 [PhD thesis], pp. 10-14.

SILVA, Luciano Pereira da, 1946 – *A propósito das leituras do Infante* in “Obras Completas”. Lisboa: Agência Geral das Colónias, t. III.

THOMAZ, Luís Filipe, 2019 - *O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer*. Lisboa: Gradiva.

ESPAÑA E PORTUGAL: DUAS CONCEPÇÕES GEOPOLÍTICAS DA CONQUISTA

Francisco Valiñas¹

Resumo

Os processos da conquista espanhola e portuguesa desenvolveram-se distantes e separados por características geográficas intransponíveis, com exceção da área da bacia do Rio da Prata. Houve confronto de ambas as forças, criando uma linha de conflito que não desapareceria até o fim dos impérios que a geraram. A atitude hispânica era mais contenciosa, enquanto a lusitana de pressão constante. A princípio, o impulso respondeu a incentivos primários: a ocupação de regiões favoráveis ao assentamento, captura de índios para usá-los como escravos e o saque das missões jesuítas. Mais tarde, outras razões irão gradualmente juntar-se ao desejo português para ocupar o Rio Grande e a Banda Oriental, mas todos são baseados em duas condições básicas destes territórios: a fecundidade do solo e a sua posição geoestratégica.

Palavras-chave: Colonização; Geopolítica; Linhas de Penetração; América do Sul.

Abstract

The processes of the Spanish and Portuguese conquest developed apart from each other, separated by unsurmountable geographical characteristics, exception being the basin of the Rio de la Plata. There was confrontation between both powers, creating a conflict line that subsisted until the end of both empires. The Spanish attitude was more contentious, while the Portuguese was of constant pressure. In the beginning, the impulse answered to primary incentives: the occupation of regions favorable to settlement, the capture of indigenous people for slavery and the ransacking of Jesuit missions. Later, other reasons will gradually join the Portuguese desire to occupy the Rio Grande and the eastern bank, but these objectives were all based in two basic conditions of the territory: the fertility of the soil and its geostrategic position.

Keywords: Colonization; Geopolitics; Lines of Penetration; South America.

O ecumen precolombino

O continente americano foi povoado pelo homem antes da conquista. Esses grupos humanos pertenciam a diferentes raças, cujas origens até hoje não passam de conjecturas, e que foram divididas em numerosos grupos linguísticos, destacando-se os povos indíge-

¹ Académico. Academia Uruguaya de Historia Marítima e Fluvial. komitre@gmail.com

nas andinos. Desde a antiguidade, diversas culturas floresceram no planalto dos Andes e na árida costa do Pacífico (Tiahuanaco, Huaman, Chimú, Nasca etc.), bem como alguns grupos dispersos de nômades (Uros), que na chegada dos espanhóis já estavam em declínio. Sobre esses elementos humanos, além de alguns desaparecidos deixando vestígios mínimos e sem influência, o Império Inca foi formado.

Os quíchuas se espalharam de Cuzco e impuseram seu domínio sobre outros povos por meios militares; depois foram consolidados pela colonização, pela transferência de tribos inteiras, pelo assentamento de colonos, pela organização da produção agrícola, pelo desenvolvimento de estradas de comunicação e pela administração. Assim, o Império Inca ocupou aproximadamente do rio Angasmayo na Colômbia até Maule no Chile; da costa oceânica à selva dos Andes orientais, penetrando em Tucumán e Cuyo, atual território da Argentina.

As características mais salientes do império foram: primeiro, o sistema de produção e distribuição econômica organizada e com uma técnica de desenvolvimento relativamente alto; segundo, a existência de um sistema político administrativo unificado e centralizado; terceiro, a infraestrutura de comunicações de estradas artificiais que atravessavam todo o império e permitiam a conexão entre os extremos e o centro de poder, a ligação econômica e o deslocamento de numerosos exércitos, se necessário (para os quais havia armazéns e fortalezas) ; e quarto, a presença de uma população importante cuja massa foi distribuída em numerosas vilas e cidades.

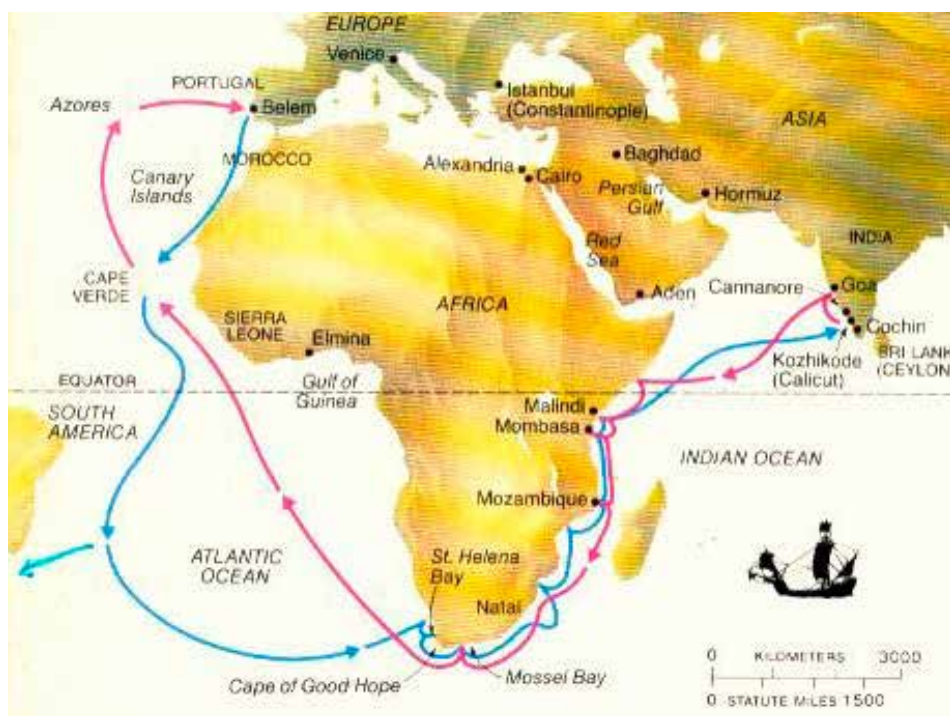
O resto do continente foi povoado por diversos grupos, nenhum dos quais alcançou um grau importante de desenvolvimento, sendo caçadores e pescadores sem nenhuma técnica elementar; alguns conheciam certas culturas, mas sem assentamento fixo, habitando áreas mais ou menos definidas, embora vários séculos depois se descobrisse que havia deslocamentos importantes das cidades (araguacos, guaraníes, pampas). Em todo o território da América do Sul não houve obras duradouras do homem, nem qualquer outro estado que não o de barbárie, com exceção dos chibchas na Colômbia cuja cultura parece vir de antigas migrações de povos da América do Norte Central, com níveis de desenvolvimento mais velhos.

Na região geográfica dos Andes centrais e na árida costa do Pacífico, apesar da pobreza do meio ambiente para fornecer elementos de subsistência naturais, das dificuldades de circulação derivadas da natureza montanhosa do solo, após um incrível processo histórico em que diferentes culturas se seguiram, cuja origem é totalmente enigmática, um poderoso e grande império foi construído. De um núcleo principal de expansão localizado em Cuzco, os incas projetavam seu domínio em todas as direções, em direção à costa, enviando as aldeias que a habitavam, ao sul-sudeste e norte seguindo as linhas naturais de comunicação dos Andes. Mas os incas não puderam penetrar no Oriente, porque lá encontraram dois obstáculos limitantes: a barreira da selva e a inexistência de um ecumen conquistável e capaz de se tornar a base da implantação. Os cronistas espanhóis sabem apenas que eles mantinham fracas relações de aliança com as tribos bárbaras de sua fronteira oriental, das quais teriam sofrido numerosos ataques e invasões em diferentes épocas do império.

Pode-se dizer que somente lá, na região central dos Andes, havia na época da conquista um núcleo geo-histórico em expansão, que já havia criado, ao longo de catorze gerações, um poderoso estado ecumênico e que possuía uma base técnica e estrutural desenvolvida, e uma concentração demográfica muito grande.

O acesso ao continente

Em média, no século XV, a Europa estava trancada em uma espécie de prisão geopolítica que a impedia de expandir sua cultura, comércio e influência. O mundo muçulmano era um muro intransponível nas margens leste e sul do Mediterrâneo, enquanto belicosos reinos nórdicos já haviam ocupado os territórios do norte. A única saída possível foi vislumbrada no mar, e assim Espanha e Portugal começaram suas respectivas projeções em busca de um caminho para as Índias, ajudado por marinheiros de Gênova, cidade rival de Veneza, que depois se transformou em um elo entre o cristianismo e o islamismo e, conseqüentemente, dominante na exclusividade do lucrativo comércio de especiarias.

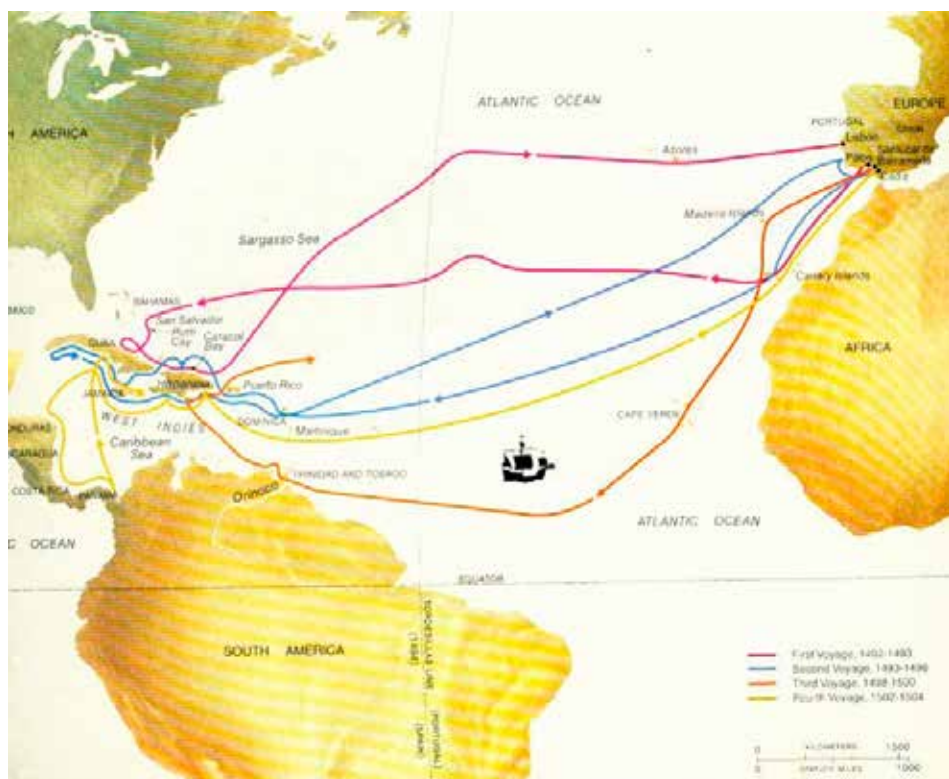


Rutas de Portugal a África e Índia

A concepção que norteou a navegação dos portugueses foi procurar o passo em direção às Índias, tomando a orientação sul nas águas atlânticas. Sob a influência de

Henrique, o Navegador, os lusitanos orientaram seus arcos para além do Cabo Bojador, liderando a primeira colonização da costa da África Ocidental. Assim, Vasco da Gama transformou o Cabo da Boa Esperança em 1497-98, abrindo a rota comercial para o Oriente para Portugal. Na Espanha, por outro lado, quando o projeto de Cristóbal Colón de navegar para o Ocidente com o mesmo objetivo de encontrar as Índias estiver em andamento, é definida uma direção ou direção da marinha náutica hispânica que, além de trazer consequências substanciais, será reforçada por um sucesso inesperado da mesma.

As direções tomadas pelas duas coroas foram consolidadas graças ao regime de ventos que cada um usou. Os portugueses, da costa africana, navegavam sobre os ventos alísios, que dos setores orientais empurravam os navios em direção à costa do Brasil; no auge do Rio de Janeiro, há uma rotação do norte em direção ao oeste, afirmada nas latitudes meridionais. Essa era a rota de ida para Cabo Buena Esperanza, onde ventos frios eram usados para dobrar a ponta. O retorno foi feito ao longo da costa oeste da África, usando os ventos alísios do sul do sudoeste. As correntes coincidem amplamente com as direções desses ventos.



Rutas de España a la Cuenca del Caribe

Os espanhóis, por sua vez, seguiram o curso Leste-Oeste auxiliado pelos ventos que sopram nessa área central do Atlântico Norte e que naturalmente levaram os navios às Antilhas, aproveitando também uma corrente favorável das Ilhas Canárias. Para o retorno, eles aproaram em direção ao norte, onde os ventos predominantes do noroeste foram combinados com a corrente do Golfo.

Esses fatores geográficos formaram e mantiveram as rotas marítimas da Espanha e Portugal. Um elemento político resultante dessas intenções geopolíticas e, ao mesmo tempo, reforça-las, é o estabelecimento normativo de áreas reservadas para as duas coroas navegantes: primeiro com a Bula Intercaetera e depois com o Tratado de Tordesilhas.

Em 22 de abril de 1500, o almirante português Pedro Álvares Cabral, a caminho da Índia, avistou a costa do Brasil, desembarcou e tomou posse da terra em nome do rei de Portugal, que lhe dissera exatamente antes da partida ele se afastará para oeste da costa africana para evitar a calma do sul. Argumenta-se também que a expedição pretendia tocar a costa do Brasil, cuja existência era conhecida.

O retorno da Índia do tráfego português foi feito ao longo da costa oeste da África, devido à influência acima mencionada dos ventos predominantes. Naturalmente, os lusitanos formaram assentamentos e enclaves nessas costas, reconhecidos desde meados do século XV, mais especificamente desde a expedição de Gil Eanes em 1423. Toda a área do Atlântico Sul entre as costas da África e do Brasil tornou-se assim num espaço geopolítico português. No início, o Brasil interessou Portugal como uma parada na rota para Calicut e, portanto, as relações diretas dos enclaves brasileiros com a Índia e a China continuaram por séculos; posses posteriores em ambas as costas facilitariam o comércio de escravos em direção ao Brasil.

O primeiro centro de expansão da conquista espanhola foi a área do Caribe, as Antilhas e as costas adjacentes, uma área exclusiva em que a hegemonia hispânica dificilmente era disputada. Persistindo na busca de um passo em direção às Índias, a Espanha praticou exames e explorações importantes, o que lhe deu resultados inesperados. Por um lado, Vasco Núñez de Balboa atravessou a estreita união das Américas e, desde o presente Panamá, descobriu o Oceano Pacífico em 25 de setembro de 1513. Por outro lado, e como consequência do exposto, a busca foi orientada para o Atlântico. Ao sul, descobrindo o Rio da Prata (1516), o Estreito de Magalhães (1520) e a circunavegação do planeta (1522).

A penetração do continente

O mar forneceu não apenas a via de acesso natural ao continente, mas também os meios de se conectar com os pequenos centros populacionais iniciais. O fato de o continente estar cercado pelo mar facilitou sua circunavegação e levantamento. No entanto, a primeira e mais profunda implantação da conquista foi realizada na costa mais longínqua, alcançada por via marítima, mas depois de cruzar a única terra que liga a América do Sul ao outro continente. A costa através da qual “a entrada” foi operada é uma das mais inós-

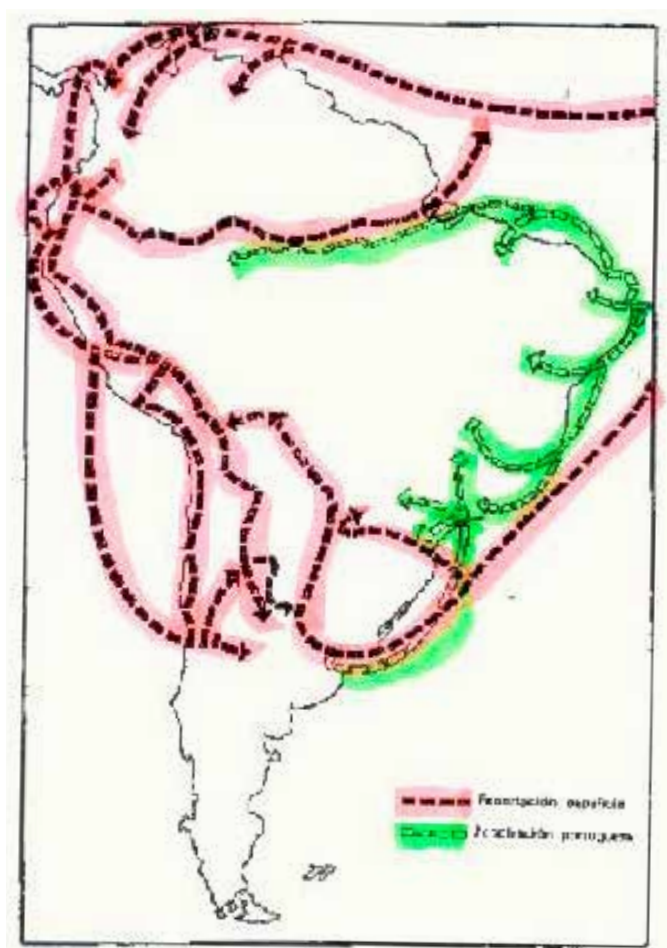
pitais, apesar da existência de inúmeras terras férteis e acolhedoras onde os conquistadores não se estabeleceram. Para aqueles que mantêm o fatalismo geográfico, isso seria uma história paradoxal, pois o deslocamento e estabelecimento da principal massa humana da conquista não seguiu as linhas geográficas de “menor resistência”, nem foi recebido pelas terras mais talentosas da vida humana.

As notícias sobre a existência de um reino fabuloso ou país de riqueza incomensurável, El Dorado, provocaram um poderoso incentivo à penetração espanhola no continente. Guiados por isso, os conquistadores se aproximaram da região da árida costa ocidental depois de algumas dificuldades e, depois de outras piores, penetraram profundamente no coração do fabuloso império que se tornou realidade diante de seus olhos.

A conquista foi um fato histórico impressionante, porque é difícil explicar como um guerreiro e um império conquistador poderiam cair diante de um punhado de homens cuja tecnologia mais avançada não lhes dava superioridade capaz de compensar sua imensa desvantagem numérica, seu isolamento, sua ignorância do local e outros fatores adversos. O fator que lhe permitiu derrotar Pizarro era de natureza política e consistia no uso adequado da subversão. Por meio dessa ferramenta, foi possível lançar povos indígenas subjugados e animados contra o povo opressor. Nesse confronto de massas indígenas, a maior organização e preparação dos incas não poderia impedir que a gravitação da pequena mas eficaz força espanhola decidisse as batalhas e a guerra.

No Peru, a conquista espanhola, cujas deficiências mais críticas foram de potencial humano, recursos e comunicações, encontrou uma infraestrutura de cidades, estradas, produção organizada de alimentos e roupas, ou seja, tudo o que é necessário para a vida humana, disponível imediatamente e algo mais: uma população grande e concentrada, com hábitos sedentários, educada em trabalho e disciplina, que uma vez submetia, assegurava transporte, produção e moradia aos poucos conquistadores, que tinham apenas de impor sua autoridade a qualquer custo. Com a concordância desses fatores, um poderoso centro de expansão da conquista poderia ser rapidamente formado. A partir disso, e com o impulso adicional na adição contínua de novos grupos, houve o desenvolvimento de importantes explorações, ocupações e fundações.

No Rio da Prata, guiado por referências verbais de um “Império de Prata” que atraía conquistadores a buscar acesso a ele, os espanhóis seguiam a linha natural traçando o Paraná e fundando Assunção do Paraguai. Com muitos esforços, tentaram dali encontrar uma rota para o Peru, aqueles que foram coroados pelo sucesso parcial quando, em 1547, Núñez de Chávez chegou às “Serras da Prata” para descobrir que já faziam parte da coroa hispânica há muito tempo. Foi traçada a rota de ligação do Atlântico com o Pacífico através das artérias do rio, mas dois fatos causaram seu abandono: as dificuldades e a extensão da rota por terras inóspitas e a verificação de que os preciosos depósitos minerais já pertenciam a outros conquistadores.



Penetración Hispano - Portuguesa durante la Conquista

A formação colonial do Brasil foi pontual. Núcleos populacionais isolados foram formados na costa, ligados apenas por mar, e a partir de 1531 a coroa dividiu a faixa colonizada em Capitanias, que foram entregues à fazenda privada. A presença de montanhas cobertas por florestas tropicais e perto da costa impediu primeiro e depois freiou a penetração no interior. Assim, a colonização portuguesa seguia para o sul seguindo as linhas naturais de menor esforço, buscando não apenas um acesso mais fácil ao interior, mas também climas mais favoráveis à vida humana. A penetração começou somente após a antiga missão jesuíta de San Pablo, impulsionada pela descoberta de jazidas de ouro em Minas Gerais e pela descoberta dos prados temperados selvagens de Santa Catarina e Rio Grande. Para isso, foram organizadas as chamadas “bandeiras”, ou grupos de aventureiros que entraram em busca de índios, trabalho escravo para minas e plantações, e para saques e saques das prósperas missões jesuítas da parte oriental do Paraguai, onde eles chegaram pelas águas de Tieté e Paraná.

Depois de atravessar a barreira costeira através das passagens naturais do sul, os lusitanos marcharam para o norte, percebendo a ocupação do interior ao longo do rio São Francisco. San Pablo e seu porto (a antiga capitania de Vicente Santos) tornaram-se o grande centro de expansão da conquista portuguesa, que foi parada antes da presença espanhola na área das missões, o único local onde as duas correntes colidiram nos palcos iniciais, mas cuja ocupação foi facilitada pela retirada hispânica derivada do abandono da rota para o Peru pelo Chaco e a falha em fundar populações nessa rota (apenas Santa Cruz de la Sierra permaneceu). De lá e para o norte, depois que os índios estavam se retirando para evitar serem capturados e em busca de mais depósitos de metais preciosos, as regiões dos campos e do planalto foram ocupadas e a penetração foi interrompida diante da floresta da selva da bacia Amazônia

A ocupação espanhola do continente foi realizada a partir de duas áreas que se tornaram centros de expansão da conquista; eles eram o Peru e o Rio da Prata. Partindo de San Miguel de Piura, Sebastián de Benalcázar conquistou Quito em 1533, chegando em Bogotá por Pasto e Popayán; antes, Francisco Pizarro havia entrado em Cajamarca (1532) e Cuzco (1533). Em 6 de janeiro de 1535, Lima foi fundada e a partir de então a ocupação do Chile culminou em 1541. Em 1543, Diego de Rojas, destacado por Pedro de Mendoza, partiu de Cuzco e atravessou o sul do Altiplano e chegou a Tucumán, Santiago de Estero e Córdoba, e de lá para o Paraná até a vizinhança do que era Sancti Espíritus. A expedição traçou assim a rota terrestre do Peru até o Rio da Prata, cuja única dificuldade eram as tribos hostis de Tucumán, que logo se submeteram permitindo o assentamento que consolidava a chamada “Raça do Peru”.

A expansão para Platão com contingentes do Peru foi o resultado do confronto da Coroa com os Conquistadores, decorrente das demandas deste último pela alocação de territórios e índios. A necessidade de novas terras e riquezas (com os recursos humanos como os mais importantes) e a impossibilidade de produzir terras sem mão de obra que as operavam impulsionaram as correntes conquistadoras em direção ao Chile e Tucumán. Por dois séculos, essas novas regiões seriam dependências de Lima e progrediriam como escalas simples de seu tráfego comercial, até que adquirissem sua própria dimensão.

Do Peru, a conquista hispânica também progrediu para o leste. Em 1540, Gonzalo Pizarro deixou Quito ao longo dos rios Coca e Napo. Um de seus capitães, Francisco de Orellana, navegou o rio Amazonas para o Atlântico e de lá para a Espanha, em um barco construído com materiais disponíveis localmente. Por seus esforços, ele obteve o governo das terras descobertas por ele, mas a expedição que ele equipou para a ocupação falhou após grandes dificuldades, e Orellana morreu na tentativa.

Na bacia do Prata, o primeiro centro de expansão da conquista espanhola foi Assunção, pois pretendia abrir o caminho para o Peru (as Serras da Prata). Desse centro, havia a exploração para o norte pelo rio Paraguai e para o leste, e o assentamento das regiões ocupadas. Santa Cruz de la Sierra foi fundada em resposta a uma política definida da Coroa. Mas as terras ao sul do Chaco nunca foram exploradas e seu reconhecimento e ocupação subsequente foram gerados em Lima. Quando a raça do Peru prevaleceu,

Assunção começou a perder influência em detrimento da mais jovem Buenos Aires (1580), que nunca foi um centro de expansão da conquista, mas apenas um ponto terminal de comunicação e, mais tarde, um centro defensivo. No entanto, desde a fundação, ele já sugeria seu papel geo-histórico como um grande colecionador de intercâmbios regionais. Logo, sua importância era a de um baluarte de contenção para combater a pressão dos portugueses na faixa oriental do Uruguai.

Os processos da conquista espanhola e portuguesa desenvolveram-se distantes e separados por acidentes geográficos intransponíveis, com exceção da área da bacia do Prata. Ali ocorreu o confronto de ambas as forças históricas, criando uma linha de conflito que não desapareceria até o fim dos impérios que a geraram. A atitude hispânica era mais contenciosa, enquanto a lusitana de pressão constante, e várias eram a causa disso. A princípio, o impulso respondeu aos incentivos primários: a ocupação de regiões favoráveis ao assentamento, a captura de índios para serem escravos e a pilhagem das missões jesuítas. Posteriormente, com a ocupação de Matto Grosso, outros motivos foram sugeridos: a possibilidade de acesso ao rio pelo Paraná e Paraguai, as fazendas leiteiras da Banda Oriental e os interesses comerciais da Inglaterra. Outras razões serão gradualmente adicionadas ao desejo português (mais tarde brasileiro) de ocupar o Rio Grande e a Banda Oriental, mas todos contam com duas condições básicas desses territórios: fertilidade do solo e sua posição geoestratégica.

Conclusões

Algumas conclusões podem ser tiradas do exame do processo de conquista como um todo:

1.- As estradas do mar foram percorridas com base no conhecimento náutico de cada Coroa, em particular os registros de comportamentos e tendências de ventos e correntes eram mantidos em segredo na época, e assim Espanha e Portugal progrediram seguindo suas próprias noções.

2.- Do ponto de vista geovial, as linhas aparentemente naturais de penetração nem sempre foram seguidas. A Amazônia, entrada natural do rio no interior do continente, não foi usada como tal, mas foi navegada das nascentes até a foz por séculos. A grande planície dos Pampas nunca foi viajada de Buenos Aires, apesar de sua passabilidade, e Cuyo foi povoada de um Chile do qual foi separada pela parte mais alta da massa da Cordilheira dos Andes, mas ligada por alguns degraus andinos difíceis.

3.- O limite geográfico da conquista foi a selva. Este foi o único obstáculo intransponível para ambas as coroas.

4.- Em áreas geograficamente acessíveis, o fator econômico decidiu as direções da penetração, mesmo em contraste com a geografia.

5.- A existência de um estado ecumênico pré-existente foi uma vantagem de grande importância para a conquista. O núcleo geo-histórico inca manteve sua influência durante a conquista e colonização espanhola.

6.- A falta de potencial humano foi a principal causa do atraso e da fragilidade da população. Os grupos humanos se estabeleceram nas costas oceânicas, fluviais ou nas rotas sindicais, mas imensos espaços vazios permaneceram no interior que, embora explorados, não ofereciam possibilidades práticas para o assentamento de colonos por:

- a) presença de povos indígenas não sujeitos;
- b) natureza difícil da terra;
- c) custo e falta de meios para incorporar essas regiões na produção;
- d) falta de mercado capaz de absorver a produção do local.

A conquista foi um processo inacabado em termos de reconhecimento, conquista, assentamento, colonização e organização político-econômica do continente. O vazio do interior e o assentamento periférico ainda são uma realidade hoje.

Bibliografia citada

BLANCO ACEVEDO, Pablo; “Historia de la República Oriental del Uruguay”, Editorial Monteverde, Montevideo, 1960.

METHOL FERRE, Alberto; “Geopolítica de la Cuenca del Plata”, Editorial Peña Lillo, Buenos Aires, 1973.

PALMER, R.R. y COLTON, Joel; “A history of the modern world”, Editorial Alfred A. Knopf, 7º Edición, New York, 1991.

PIVEL DEVOTO, Juan & RAINERI, Alcira; “Historia de la República Oriental del Uruguay, Tomo I”, Editorial Medina, 1943.

SANZ, Pablo R.; “El espacio argentino”, Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1976.

VARIOS; “Historia de América Latina”, Tomo “I”, Edición de Colegio Nacional de Buenos Aires, Buenos Aires, 2003.

PORTUGAL Y CASTILLA, MÁS COLABORADORES QUE COMPETIDORES

José Ramón Vallespín Gómez¹

Resumo

La celebración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo es una ocasión muy apropiada para revisar sucesivamente las relaciones entre Castilla y Portugal en la época de la gesta, la influencia que tuvieron sobre ella, y las consecuencias que sobre esas relaciones tuvo la ejecución de la propia expedición.

Por más que la revisión que se pretende hacer es estrictamente historiográfica, la polémica política surgida en España durante la pasada primavera por la participación de Portugal en la celebración del V Centenario no hace sino hacerla más oportuna, y sirve de testigo de proceso secular de distorsión de la historiografía de esas relaciones entre los dos reinos descubridores, iniciado con la separación de Portugal de lo que se viene llamando Monarquía Hispánica en 1640, más de una centuria después de la gesta de Magallanes y Elcano.

Los materiales más importantes de la revisión son el contenido de los sucesivos tratados entre Castilla y Portugal para repartirse las tierras descubiertas o por descubrir (principalmente los de Alcáçovas, Tordesillas y Zaragoza), y los registros de las acciones legales (en particular los apresamientos y detenciones de barcos y personas) en aplicación de esos tratados, y los intercambios de personas notables en las ciencias y práctica náutica de un reino a outro. Por más que, comparado con el actual, era ciertamente rudimentario, en la revisión se tendrá en cuenta la aplicación del derecho internacional marítimo vigente en la época. El objetivo es alcanzar una visión de las relaciones entre ambos reinos libre de las distorsiones producidas en la historiografía por su devenir político posterior.

Palavras-chave: Relações Internacionais; Tratados; Circumnavegação; Monarquias Ibéricas.

Abstract

The celebration of the V Centenary of the First Circumnavigation is a very proper occasion to revisit the relations between Castile and Portugal successively at the time of this great enterprise, the influence that they had upon it, and the consequences that this expedition had upon those relations.

¹ Director del Departamento de Estudios e Investigación. Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española, jvalgom@fn.mde.es

As much as this review intends to be strictly historiographic, the controversy ignited in Spain during the spring of 2019 about the participation of Portugal in the celebration of the V Centenary makes it even more timely, and serves as a testimony of a centuries old process of distortion of the historiography of those relations between the two kingdoms, begun by the separation of Portugal from the Spanish Monarchy in 1640, more than a century after the enterprise of Magellan and Elcano.

The most important elements of this review are the content of the successive treaties to split newly found, or to be found, land between Castile and Portugal (mainly the Alcáçovas, Tordesillas and Zaragoza treaties), and the registry of legal actions (especially the arrests and detentions of ships and people) while enforcing those treaties, and the exchanges of notable people in the nautical sciences and practices of a kingdom to the other. As much as it was rudimentary, comparing with nowadays, in this review we will take into account the application of international maritime law current at the time. The objective is to achieve a vision of the relations between the two kingdoms free from the distortions produced in the historiography by its becoming political.

Keywords: International Relations; Treaties; Circumnavigation; Iberian Monarchies.

Introducción

La celebración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo es una ocasión muy apropiada para revisar las relaciones entre Castilla y Portugal en la época de la gesta, la influencia que tuvieron sobre esta, y las consecuencias que sobre ambas tuvo la ejecución de la propia expedición capitaneada inicialmente por Fernando de Magallanes, cuyo objetivo era, sustancialmente, alcanzar la Especiería y determinar en qué demarcación del tratado de Tordesillas se encontraba, y completada por Juan Sebastián Elcano, quien para traer a España la noticia del resultado de la misión, y de paso traer especias para, al menos, sufragar los costes incurridos, hizo el primer viaje de circunnavegación a la Tierra.

Por más que la revisión que se pretende hacer es estrictamente historiográfica, la polémica política surgida en España durante la primavera del 2019 por la participación de Portugal en la celebración del V Centenario, que sirve de testigo del proceso secular de distorsión de la historiografía de esas relaciones entre los dos reinos descubridores iniciado, más de una centuria antes de aquel hecho, con la separación de Portugal de lo que se viene llamando Monarquía Hispánica en 1640, la hace más oportuna.

El problema

En esencia el problema consiste en que hoy en día se han creado dos posturas a nuestro juicio igual de equivocadas. Una, que llamaremos españolista, es la que trata de presentar la situación entre “España” y Portugal en la época de la expedición Magallanes-Elcano como de cuasiguerra. Según esa postura, Portugal trató abiertamente de sabotear

la expedición por medios expeditivos. La otra, que llamaremos portu-guesista, partiendo de una interpretación de “España” como potencia continental, no marítima, según la cual no dio navegantes propios, sino que tuvo que acudir a los extranjeros que aceptaron trabajar para ella, llega incluso a silenciar la realidad de que la armada de Magallanes fue una

empresa castellana. Estas dos posturas, seguidas por un número de autores y opinadores varios, conducen a que una gran parte de la opinión pública cree en un panorama de enfrentamiento entre nuestras respectivas naciones en la época de que se trata.

El principal error que conduce a la estimación señalada es, a nuestro juicio, un insuficiente esfuerzo por despojarse de realidades actuales a la hora de entender las pasadas, error siempre amenazante para cualquiera que trate de historiar el pasado. Un ejemplo que podemos considerar inocuo, pero que es muy ilustrativo de ese error y además está directamente relacionado con la empresa de Magallanes-Elcano, se da en el cuadro que durante un siglo ha servido de icono español de la circunnavegación.

Se trata del pintado por Salaverría por encargo de la Diputación de Guipúzcoa para celebrar el cuarto centenario de la gesta, que refleja el desembarco de la dotación de la



Página dedicada a la conmemoración del V Centenario de la Vuelta al Mundo del Portal electrónico de la Marina de Guerra Portuguesa



La ofrenda de Elcano. Elías Salaverría. 1922

Victoria, a su llegada a Sevilla, a un muelle inexistente en el siglo XV. Inexistente porque en aquellos tiempos los únicos “muelles” que había en la inmensa mayoría de los puertos eran meros embarcaderos donde solo atracaban los botes, quedando los barcos normalmente fondeados, en este caso en el río. Despeja la duda el conocido relato de Pigafetta, que especifica que los barcos, al llegar al puerto de Sevilla fondearon cerca del malecón (“mole” en la versión más antigua conocida, en francés, traducido erróneamente por “muelle” en todas las versiones en castellano que hemos consultado). Puerto se llamaba entonces a los surgideros (fondeaderos) donde los barcos encontraban adecuado abrigo. Este error, en el caso que nos ocupa, conduce por de pronto a confundir Castilla con España y, aún corrigiendo ese error, a presentar la relación de ambas en aquella época como lo fue, después de la separación, la de Portugal y España, tachonada de guerras plenamente internacionales. Conste por fin que el esfuerzo que hay que realizar para trasladarse correctamente al pasado no es menor. Lógicamente solo lo realizan algunos, normalmente los muy motivados.

A nuestro juicio, la realidad es bien distinta de la indicada. Nos parece que en verdad España y Portugal no son realidades que se puedan comparar en el siglo XVI pues la segunda era uno de los componentes de la primera (de ahí las comillas que hemos puesto más atrás sobre el término España). En efecto, España no era, entonces, otra cosa que una realidad geográfica, en el mismo plano de realidad que Italia, y un ideal político, que estaba dividida, políticamente, en varios reinos, uno de los cuales era Portugal. La razón principal del error consiste en que hoy en día España es una nación que resulta de la reunión de aquellos reinos en un estado moderno, pero de la que no forma parte Portugal porque esta, en tiempos posteriores a la culminación de esa reunión, formó su propio estado independiente. Por mucho que esa realidad sea hoy incuestionable, no es correcto trasladar esa realidad tiempos anteriores a aquellos en que se hizo realidad.

La tesis

Desde luego no es nuestra intención entrar en discusiones políticas, sino simplemente tratar de evitar que se malinterpreten hechos del pasado. En definitiva, la realidad es que las “potencias” que operaron alrededor de los descubrimientos de aquel siglo deslumbrante no fueron España y Portugal, sino Portugal y Castilla. Y, sobre todo, que esos dos reinos no estaban ni por asomo en una situación de cuasiguerra, sino más bien lo contrario, cooperaban como muy pocos reinos entonces lo hacían, y lo hacían a partir de la realidad de que entonces ambas se sentían parte de una misma realidad superior, la España de entonces. En las siguientes líneas vamos a tratar de explicarlo, para lo cual debemos hacer un somero resumen de la Historia.

La España clásica

En lo que llamamos prehistoria habitaban lo que hoy son España y Portugal un conjunto más o menos homogéneo de pueblos. Su realidad peninsular, casi bloqueado el istmo por una notable cadena montañosa, debió ayudar al grado de homogenización que habían alcanzado, pero es claro que no hacía de ellos una sola cultura, y menos aún una sola entidad política. Su estado de desarrollo no daba para ello. Resumiendo mucho se puede decir, de acuerdo con la historiografía más aceptada, que convivían en ella dos grandes familias de pueblos, los iberos, de los que sabemos que estaban emparentados, en la familia semítica, con la mayor parte de los pueblos de las costas sur y este del Mediterráneo, y los celtas, indoeuropeos, provenientes del norte y un tanto menos civilizados, y que ambas se habían superpuesto a una cultura establecida antes que ellos en aquella península, o al menos más desarrollada cuando entran en contacto, la tartésica, de origen incierto. Celtas e iberos eran pueblos, por su origen, diferentes, y sin embargo los invasores posteriores, los fenicios y sus seguidores los cartagineses, los griegos y los romanos, tendieron a verlos como una cierta unidad, a la que los cartagineses dieron por nombre *Span*², los griegos *Iberia*, y los romanos *Hispania*. Dejando de lado, en aras de la brevedad, las etimologías de esos nombres, el resultado es que son los romanos quienes realmente unifican aquella agrupación de culturas, y le dan el nombre de *Hispania*, la cual fue en tiempos del Bajo Imperio administrativamente una diócesis compuesta de varias provincias, que en su última versión eran las *hispanias* *Tarraconensis*, *Cartagine-nensis*, *Bética*, *Lusitania*, *Gallaecia* y *Baleárica*. Podríamos, y deberíamos, añadir la *Mauritania Tingitana* (también referida como *Hispania Transfretana*), pero para no complicar innecesariamente la cuestión nos van a permitir la licencia de dejarla fuera. Quede así para otra ocasión tratar de lo similares que son las costumbres profundas de los pueblos de ambos lados del Estrecho.

El imperio romano se derrumbó a finales del siglo V y sus restos fueron recogidos por los bárbaros germanos, lo que en *Hispania* se tradujo en el establecimiento de una monarquía electiva regida por los visigodos quienes, habiendo luchado contra bizantinos, en el sur, y suevos, quienes establecieron un pseudo reino en la antigua *Gallaecia*, en el noroeste, después de instalarla inicialmente en Barcelona pusieron su capital en Toledo y transcribieron el nombre de *Hispania* en el de *Spanya*. Gobernaban sobre una población mayoritariamente hispanoromana y cristiana, y sus dominios cubrieron la *Hispania* entera (incluidas Ceuta y Melilla en la *Tingitana*). Solo desbordaron los Pirineos, o mejor, solo permanecieron más al norte de ellos en la región que llamaron *Septimania*, lo que hoy es, consecuencia primera de ello, la Cataluña francesa. Durante la dominación visigoda escribió Isidoro de Sevilla su *Historia Gothorum*, donde dejó claro que *Hispania* (la escribió en latín) era lo que entonces se denominaba una nación, es decir, una realidad humana significativamente homogénea.

² No hubo, lógicamente una denominación oficial en un estado tan primitivo, pero utilizaremos este nombre y los siguientes que aportaremos a lo largo de estos párrafos, como convención simplificadora que facilite la comprensión de la historia.

A partir de la invasión de Muza y Tarik en el 711 los árabes sustituyeron a los visigodos como casta dirigente, y gobernaron sobre una población mayoritariamente hispanogoda. Inicialmente trataron también de gobernar el reino de los francos, pero fueron derrotados, sobre todo en Poitiers, y desistieron. Llamaron al Andalus a la Spanya conquistada, y tanto se identificaron con la realidad española que la que inicialmente era solo un emirato subordinado al califato de Damasco, se convirtió en un califato independiente. Mientras tanto para los cristianos aquello seguía siendo la vieja Hispania, y así, como a sus diversas creaciones políticas les fueron dando nombres particulares (Asturias, Navarra, Aragón), utilizaban el sustantivo España, en las formas de aquel tiempo, para designar la parte de la Spanya visigoda que estaba en poder del Islam, reflejando así de manera bastante clara su deseo de restituirla a la cultura cristiana.

Antes de seguir adelante, por tratarse de lo que se trata en este trabajo, hay que recapitular sobre lo que se refiere a la parte oeste de aquella España. Como hemos visto existió una realidad particular, la de la Lusitania, que llegó a ser provincia romana. No está del todo claro si los lusitanos, el pueblo aborigen que dio lugar al nombre de la provincia, eran más íberos que celtas o al revés, pero lo que sí está claro es que estuvieron asentados en una zona que cubría tanto el suroeste como el centro oeste de Hispania, y que la capital de la Lusitania romana estaba en la hoy extremeña Mérida. Además, hemos mencionado que existió una forma política independiente, sueva para más señas, asentada en la antigua provincia romana de la Gallaecia, pero esta tuvo una duración insuficiente para crear una conciencia mínimamente diferenciada entre los nativos que gobernaron, y debe notarse que se extendía por el sur hasta el río Duero, haciendo frontera con la antigua Lusitania pero incluyendo lo que más tarde sería el condado portugalense.

La España de los cinco reinos

Fuera la Reconquista un empeño consciente o fuera consecuencia inconsciente de la conjunción de los intereses de los distintos reinos cristianos y musulmanes que se fueron creando y transformando (y destruyendo) en la antigua Hispania romana y Spanya visigoda a lo largo de la Edad Media, el caso es que el nombre de España (Espanha, Espanya, por cierto prácticamente igual en portugués y catalán o valenciano, que en castellano), se aplicó en la Edad Media al conjunto, geográfico y político, de lo que hoy son España y Portugal. El significado primero, el de la realidad geográfica, fue el más utilizado. Ya hemos dicho al inicio que excluimos a conciencia el que la Hispania romana incluía la provincia Tingitana, pero no podemos dejar ahora de aclarar por lo que se dirá en breve, que las islas Canarias han sido también llamadas en ocasiones las Hespérides, y, que Héspero fue uno de los reyes míticos de la España inmemorial, y que, por eso y por su situación geográfica frente a la costa occidental africana, las Islas Afortunadas se consideraron parte de la Tingitania.

Cuando Colón, por poner solo un ejemplo, habla de España ya entrados en el Renacimiento, se refiere a esa realidad geográfica. Cuando él, como todos sus contempo-

ráneos, quería referirse a la realidad política con la que él trataba decía Castilla (o Portugal, si es que era el caso). Solo ocasionalmente resiste la tentación de llamar España a lo que gobernaban conjuntamente Isabel y Fernando. Y en esto sigue la norma que estaba más que establecida en aquel tiempo, ligeramente distorsionada por la preeminencia de Castilla en la realidad hispana. Queremos decir que durante toda la Baja Edad Media y durante la mayor parte de la Moderna, España, como realidad política, fue un proyecto y una referencia muy real, pero no una realidad jurídica, y estaba formada por los «cinco reinos». Inicialmente estos fueron Portugal, León, Castilla, Navarra y Aragón, y de hecho esta expresión comienza a usarse precisamente con el nacimiento del reino del Portugal. Con el tiempo, con la unión de Castilla y León en uno solo, se añadió Granada con una doble utilidad, mantener la expresión y reconocer la españolidad del reino nazarí. La distorsión consiste en que Castilla, por haber absorbido a León que es quien inicialmente lo hace, reclama para sí la titularidad de la herencia hispánica visigoda por haber conquistado Toledo, sede del antiguo reino, y porque, pretendidamente, el linaje de su casa reinante venía directamente del linaje gobernante godo. Ese fue, por ejemplo, el argumento por el que Castilla reclama, y obtiene definitivamente en el tratado de Alcazobas, la soberanía sobre las Canarias, presuntamente poseídas previamente por los visigodos, y es lo que explica, que no justifica, la confusión Castilla-España mencionada anteriormente.

Merece que nos paremos un tanto en cómo nació cada uno de los “cinco reinos” españoles. El de Asturias (denominación bastante moderna, pues mientras existió no se llamó de esa manera) nació como entidad



Porción del portulano mediterráneo de Lopo Homen. 1515

independiente, sobre todo independiente de la autoridad previa en la región, la de los emires de Córdoba, bien que esa autoridad se extendió por un periodo comparativamente breve. Con el tiempo se transformó en el reino de León, y de él se separaron el de Castilla, primero como condado, a comienzos del siglo X, y el de Portugal, igualmente al comienzo un simple condado, a comienzos del XII. El de Navarra, primero de Pamplona, nació de forma parecida al de Asturias, solo que obteniendo su independencia del reino carolingio, no del emirato de Córdoba. De él se separó el reino de Aragón, inicialmente condado igual que Castilla y Portugal, que con el tiempo incorporó los condados catalanes, cuando estos ya disfrutaban de una notable autonomía práctica, por dejadez, del reino carolingio. En este proceso, la independencia del reino portugués, llevada a cabo por su primer monarca, Alfonso Enríquez, no presenta particularidad reseñable. Coincidente con todo lo anterior, todos los mapas de la época lo dejan claro, España es una realidad que incluye al reino de Portugal. Del mismo modo los cronistas de los reinos

que hoy son parte de España lo reflejan sin ninguna duda. Desde la *Estoria de España*, iniciada por Alfonso X, pasando por la *Compendiosa Histórica Hispánica* del castellano Rodrigo Sánchez de Arévalo, el *Paralipomenon Hispaniae* del catalán Juan Margarit y Pau, la *Crónica General de España* del leonés Florián Ocampo o la *Historia General de España* del jesuita Juan de Mariana, el acuerdo es unánime, Portugal es uno más de los reinos de España.

Pero no solo es que los nacionales de los reinos que hoy forman España consideraban que Portugal fue uno más de los reinos de la España medieval y renacentista, sino que eso mismo pensaban los portugueses. Es bien conocido que Los lusíadas de Luis de Camoens no dejan duda al respecto. Entre los muchos pasajes que lo corroboran, para el mayor poeta de las letras portuguesas, la que llegó a la India a las órdenes de Magallanes, era una “gente fortísima de Espanha”. Pero no es ni mucho menos Camoens un caso aislado o excepcional. Solo hay que leer las relaciones de los cronistas. No es solo que nunca se referían a los reinos de Castilla y Aragón como España, cosa completamente lógica, sino que si utilizaban esa denominación es incluyendo a Portugal en ella, si bien es cierto que solo en limitadas ocasiones se utilizaba ese nombre común. Por poner solo un ejemplo, en la *Crónica del rey Juan Segundo* de García Resende se puede leer, refiriéndose al portugués Jaime I de Braganza, quién llegó a ser jurado heredero del trono, que “e Dom Gemes o segundo [hijo]

que ora he duque de Braganza e de Guimarães e o mor senhor Despanha de sangue, terras, e vassallos e pessoa singular” y, refiriéndose a la muerte del príncipe Alfonso, que la pena se sintió no “samente en Portugal, mais ainda en toda Hespaña”. Otro ejemplo: según el suplemento II a los Dialogos de varia historia ... de Antonio Moniz, firmados por el padre Francisco Javier dos Serafín Pitarra en 1749, se puede leer acerca de la Batalla de Las Líneas de Elvas (1659) que “Até que amanhecendo o dia de 14 .de Janeiro, sempre memoravel nos Portuguezes Faftos, se rompérao as linhas, foy livre á Praça, ficando os inimigos totalmente desbaratado; sendo esta huma das mayores perdas, que em muitos seculos havia experimentado dentro em Espanha aquella Monarquia;”. Cuando los Reyes



Portada de los Dialogos de varia historia.

García Resende. Coimbra, 1594

Católicos, siguiendo la tradición castellana, se intitularon Reyes de España en documentos oficiales, el monarca portugués protestó ante la Santa Sede (Fernández de Córdoba). Y lo mismo hizo su sucesor cuando en el Tratado de Utrech la monarquía hoy llamada española por todo el mundo, utilizó ese mismo título. Solo a partir de entonces, ya en siglo XVIII y con su independencia ya absolutamente consolidada y aceptada por todos, Portugal comenzó a dejar de sentirse española, cosa lógica si querían mantener con coherencia esa misma independencia.

Más adelante, cuando hablemos de las relaciones entre Castilla y Portugal, insistiremos en esta cuestión. Ahora debemos señalar que, a pesar de todo lo anterior, para muchos el periodo de existencia del reino de Portugal antes de que Felipe II se convirtiera en Felipe I de Portugal es demostración de que ese reino no era parte de España, y refuerzan esa convicción en el hecho de que Portugal mantuvo su estructura de reino incluso el tiempo que estuvo bajo la soberanía de los Austrias españoles. La realidad es que la unificación de los reinos, o coronas, de Aragón y Castilla en el reino de España es posterior a la independencia portuguesa, de modo que nada no español por ese lado. La historia de la Marina Española registra cómo, efectivamente, los barcos portugueses lucharon bajo su propia bandera en las batallas en las que participaron durante aquel tiempo integrados en ella, como se puede ver en los cuadros que Juan de la Corte pintó por encargo de Antonio de Oquendo para reflejar la batalla de los Abrojos. La realidad es que Castilla y Aragón mantuvieron esa misma estructura, como el resto de las posesiones de aquella monarquía, y por eso los barcos castellanos que lucharon coco con codo con los portugueses, mostraban no la bandera de Borgoña, como muchos quieren creer, sino la de Castilla.

La consecuencia final de todo esto es que, en 1500, por poner una fecha, Portugal era, sin duda ninguna, tan española como Aragón, y por tanto los portugueses eran tan españoles como los aragoneses. Lo que no eran, desde luego, es castellanos, a pesar de que el escudo de sus reyes estaba orlado castillos claramente castellanos desde Alfonso III, quien quiso con ello señalar que era descendiente de la casa real de Castilla.

Aplicando esto al tema que nos ocupa, la expedición que terminó en la primera vuelta al mundo, resulta que Magallanes era español. Lo era por ser portugués, pero lo era. Si se hubiera naturalizado algo, lo que es dudoso que hiciera porque no hay prueba de ello, se habría naturalizado castellano. Ni siquiera se puede afirmar tajantemente que se desnaturalizara portugués, por más que lo afirmara Damián de Goes en su *Crónica del felicísimo rey Manuel*, porque en varios documentos firmados por el mismísimo Carlos I, notablemente en las capitulaciones para la empresa de la Especiería, siempre se refiere a él, y a su acompañante Falero, como “caballero natural del reino de



Alfonso III. Genealogía de los reyes portugueses.

Portugal”. O no se desnaturalizó portugués, o en Castilla no se enteraron. De hecho, no le fue necesaria tal medida. Por entonces bastaba con casarse con una castellana y avecindarse en Castilla, cosas ambas que él hizo, para poder obtener cargos como el que él obtuvo. Fue nombrado caballero de Santiago, pero esa orden estaba o había estado extendida en Portugal igual que en Castilla, con lo que eso no le hizo más castellano. Si acaso le hizo más español, porque hay que recordar que el apóstol Santiago fue declarado patrón de España mucho antes de que se creara siquiera el condado portugalense. Para la mentalidad actual esto es casi inaceptable, pero por eso hemos aclarado que hay que hacer un esfuerzo considerable para trasladarnos correctamente a las realidades del pasado, cosa que, ya lo hemos dicho, la mayoría no hace.

Relaciones entre Castilla y Portugal

Una vez sentado que, hablando del siglo XVI, Portugal no puede compararse con España porque era parte de ella, pasemos a estudiar cómo eran las relaciones que mantenía con su vecina Castilla, con la que sí es comparable. Nos parece que la mejor forma de resumir la cuestión es el siguiente párrafo de Vicente Ángel Álvarez Palenzuela:

“Relations between the Portuguese monarchy and the monarchies of Leon or Castile (the Kingdom of Castile was the historical continuation of the Kingdom of Leon) after the unification of the latter two kingdoms show a profundity, intensity and continuity not to be found among any of the other peninsular kingdoms during the Middle Ages, even though these were also very close. The bond between the two went far beyond merely diplomatic relations. The matrimonial unions between the two were so strong and frequent that it is possible to claim that both kingdoms were ruled by a single dynasty during the entire Middle Ages.”

Si, siguiendo a su autor, desarrollamos la interpretación anterior, vistas a principios del siglo XVI, las relaciones entre Portugal y Castilla son las de reinos que cooperan mucho más que compiten. Teniendo en cuenta que en el reino de Castilla se contenía el de León, en el seno del cual había nacido Portugal, se puede decir que la relación había sido siempre más positiva que negativa, pues hasta en el nacimiento había habido entendimiento. En efecto, conforme León creció a partir del originario reino asturiano, fue haciéndose necesario ir articulando su interior, siempre con la mirada puesta -o al menos empujados con- la visión de la Reconquista, y ese es el motivo por el que crearon tanto el condado de Castilla como el de Portugal. Este último, especialmente, accedió a la categoría de reino en un momento en el que León se sentía un imperio y por eso tal transformación no fue considerada la independencia que en tiempos posteriores se consideró que significó, y por eso fue un proceso tan pacífico. Fue más como el nacimiento de un hijo dentro de una familia donde ya había hermanos, por más que, inevitablemente, los hijos, conforme fueron creciendo y cuando fueron adultos, tuvieran sus inevitables

enfrentamientos y quedaran, más tarde o mas temprano, huérfanos. Solo quienes, como nosotros, han vivido o aprendido los procesos muy posteriores que produjeron, o han sido la consecuencia, de la creación del actual estado portugués, pueden ver alguna diferencia sustancial entre aquellos “cinco reinos” cristianos surgidos en lo que había sido la Hispania romana y visigoda.

No solo Portugal nació más pacíficamente que otra cosa en el seno del reino de León, sino que, efectivamente, se puede decir que, desde luego hasta el tiempo que nos ocupa, estuvo regido en términos prácticos por una misma dinastía. En efecto, el primer rey de Portugal, Alfonso I, pertenece a la casa de Borgoña exactamente igual que su primo (compartían los dos abuelos y una de las abuelas) Alfonso VII de León, y a partir de ahí los enlaces matrimoniales entre ambas ramas de la familia son tan abrumadoramente frecuentes, que la familia no se dispersó como hacen las familias normales. Esa, y no otra, es la causa fundamental de que se produjeran a lo largo de los siglos siguientes repetidas reclamaciones de sucesión de una a la otra, con las correspondientes guerras que hay que considerar intrafamiliares.

Hoy la mayoría de los portugueses conocen bien que en Aljubarrota se fraguó la dinastía de Avis y lo interpretan como un acto parecido a la victoria en una guerra de independencia, y si la mayoría de los españoles de hoy no lo conocen igual no es porque tengan una visión distinta del hecho, sino más bien por ignorancia. La realidad es que aquella batalla se libró en el contexto de una guerra civil portuguesa provocada por la disputada sucesión del rey Fernando I en la que intervino, en apoyo de una de las facciones, el reino vecino. Esto lo ilustra bien el hecho de que en aquella batalla murió, del lado que hoy llamamos castellano, Juan Alonso Tello, quien había sido almirante de la armada que pocos años antes había luchado con la castellana en la batalla de la Isla de Saltes, en el seno de la guerra inmediatamente anterior, esta realmente un conflicto intracastellano provocado por la sucesión de Alfonso XI. De manera muy parecida menos de un siglo después Aragón y Portugal se disputaban la enésima sucesión al trono castellano, vacante a la muerte de Enrique IV. Hoy, en fin, quienes conocen algo de historia de España saben que los Trastámara no solo se hicieron con el trono de Castilla, sino con el de Aragón, y eso facilitó la unión entre ambos reinos bajo el matrimonio de los primos Fernando e Isabel. Pero son pocos los que son conscientes de que aún mayor interrelación se dio entre Castilla y Portugal que entre Castilla y Aragón. Piénsese simplemente que el primer rey de la dinastía de Avis, supuestamente la que pretendía mantener la independencia de Portugal con respecto a Castilla, casó a su heredero con una princesa aragonesa hija de un Trastámara, nieta del mismo rey Juan I de Castilla derrotado en Aljubarrota y a partir de él, Alfonso V y sus sucesores Juan II y Manuel primero se casaron o desposaron con princesas de la misma familia, el último en hasta tres ocasiones. Todo ello, como es tan bien sabido como frecuentemente olvidado, condujo a que en el umbral del siglo XVI los reinos de Portugal, Castilla y Aragón, juraran heredero al mismo príncipe, Miguel de la Paz, y si en él no se materializó la reconstitución final de la España romana y visigoda fue porque la Parca lo impidió.

El caso es que la última disputa fue resuelta con el tratado de Alcazobas con el que Portugal y Castilla establecieron la paz perpetua ya esbozada, aunque no cumplida, en el tratado de Medina del Campo de 1431, y no solo eso, sino que ese tratado fue el primero de la serie de los tres principales que pasando por Tordesillas y Zaragoza se repartieron el mundo por cristianizar, y son la demostración más clara de que Castilla y Portugal, mientras fueron entidades del mismo orden y sobre todo en los siglos XV y XVI, cooperaron mucho más que compitieron, y, aún más, no andaban a la guerra, sino que mantuvieron férreamente la paz.

A partir de ese clima de entendimiento entre Portugal y Castilla, que desde luego era de general cooperación y que, más aún, podemos calificar, sin temor a equivocarnos, de hermandad, se pueden entender mejor muchos componentes parciales de la relación entre ambos que, desgraciadamente, a menudo han sido pasados un tanto por alto.

Podemos empezar por la Universidad de Coimbra, creada a partir de la de Salamanca con la que tuvo siempre una estrecha relación, tanto que en el año siguiente de su definitivo establecimiento en Coimbra, Carlos I directamente nombró a Martín de Azpilcueta profesor de ella. El colegio de español de Bolonia, por aquellas fechas y hasta hoy en día, admitía alumnos portugueses exactamente igual que los castellanos (y los aragoneses). En la misma línea de cooperación científica podemos citar la llamada escuela de navegación de Sagres, que puede que fuera escuela, pero no era de Sagres en el sentido geográfico que se le da hoy en muchos foros. La realidad es que el conocimiento náutico, especialmente el cartográfico, que dio realidad a esa «escuela» era sustancialmente mallorquín, y Castilla sirvió de correa de transmisión para su trasvase a Portugal. Por otro lado, el uso de la carabela, de origen claramente árabe, se da tanto en Portugal como en Castilla y, muy relacionado con esto, la pretendida delantera de Portugal en cuanto a descubrimientos es muy relativa. Las Canarias fueron exploradas desde principios del siglo XIV como muy tarde, y sin embargo Portugal sostiene que sus navegantes vieron detenidas sus exploraciones por la costa occidental de África sucesivamente por los cabos de Non y Bojador, ambos igual o más al norte que las Islas Afortunadas, si hacemos caso de la situación que hoy se les atribuye. Por ello no es extraño que en la guerra civil castellana se librara un enfrentamiento naval en la Mina de Guinea, que confirma que, si no iban por delante, al menos los marinos andaluces navegaban tan al sur como los portugueses. Y ese navegar juntos los navegantes de dos reinos tan vecinos, conduce inevitablemente a que intercambiaban, de una forma u otra, sus conocimientos. El tratado de Alcazobas, que pone término a esa guerra, sí que establece que los portugueses navegarán más al sur que los castellanos, pero es una decisión política, no una demostración de una mayor capacidad marítima.

Cristóbal Colón es un personaje muy representativo de los intercambios entre ambos reinos. Baste para demostrarlo que, si fuera cierta la biografía más aceptada de Colón, primero se estableció en Portugal, incluso casándose con una portuguesa, pero después se pasa a Castilla con total naturalidad, y al regreso de su primer viaje de descubrimiento, el más importante, con diferencia, de todos ellos, antes que dar cuenta a los reyes de Castilla, bajo cuya autoridad lo había efectuado, lo hace ante el rey de Portu-

gal. El tema colombino da para mucho más, pero bástenos aquí para usarlo solo como de la ingente marea de navegantes y cartógrafos que pasan de un reino a otro con una familiaridad que casa mal con el ambiente de rivalidad que pretende que existía entre ambos reinos la corriente españolista mencionada en la introducción. Nos parece ocioso abundar en la nómina de los que lo hicieron. Baste mencionar a Zacuto, los Reinell, Diego García, y la tropa que se pasa con el propio Magallanes. En el lado político hay que mencionar el caso de los exiliados. A lo largo de la historia del Portugal medieval quienes tenían problemas con el monarca de turno y necesitaban salir del reino o eran forzados a ello, se instalaban en Castilla. El caso más notable es el de los Braganza tras el ajusticiamiento del tercer duque, Fernando II, establecidos en Sevilla. Esta familia arrastró a los Barbosa, y con una hija de Diego Barbosa, alcalde de los Reales Alcázares, se casó Fernando Magallanes. Naturalmente que son más los que pasan de Portugal a Castilla, pero eso no refleja otra cosa que este era un reino sustancialmente mayor que aquel. Y claro que ese intercambio no es realmente diferente del que se daba entre otros reinos medievales y renacentistas, pero el que nos ocupa es tan caudaloso y tan cotidiano que, sin duda, sirve para defender la tesis de que Portugal y Castilla eran reinos hermanos. Insistimos, solo las vicisitudes de la historia posterior a aquella época impiden aceptarlo espontáneamente.

La delimitación de los océanos

Hemos visto hasta aquí que, contra una impresión muy extendida hoy en día, para cuando se formó la armada del Maluco que llevaría a Magallanes a cerrar el abrazo que castellanos y portugueses le estaban dando al mundo, los reinos de Portugal y Castilla, ambos españoles, se entendían muchísimo más de lo que peleaban entre sí. Ahora es el momento de aclarar cómo un problema relativamente menor, la propiedad de unas islas en el otro lado del mundo, provocó unos roces que, magnificados y malinterpretados, han contribuido notablemente a esa errónea percepción de que Castilla y Portugal estaban casi en estado de guerra, cuando en realidad reinaba entre ellos una paz ejemplar. Y para ello vamos a profundizar un tanto en la delimitación de los océanos que ambos reinos establecieron a partir del siglo XV, cuando, por una conjunción de motivaciones y capacidades que parece innecesario recordar, se lanzaron a su conquista. Pero antes de seguir hay que matizar, y matizar mucho, lo que significa la conquista del Océano.

Que los mares unen más que separan es una verdad indiscutible, por mucho que cueste entenderlo a muchos. Esa verdad, aplicada a la situación del mundo allá por 1450, significa que quienes estaban aprendiendo a dominar la navegación oceánica, estaban a las puertas de comunicar el este con el oeste por rutas mucho más eficientes que las empleadas hasta entonces. En aquella fecha, en que se discutía el tamaño del mundo, no su forma esférica, y se ignoraba, al menos el común de los mortales, la existencia del continente americano, y no digamos sus dimensiones, el mundo acababa por el oeste en España y por el este en Catay y Zipango. Las alternativas para conectar ambos extremos

por vía marítima, siempre más eficiente que la terrestre, eran rodear África rumbo al este y cruzar el Océano rumbo oeste. Sabido es que, a la postre, Portugal escogió la ruta del este, y Castilla la del oeste. Esto se materializó de manera muy pacífica con los tres grandes tratados castellano-lusos que resolvieron la cuestión. Como ya hemos mencionado, la ocupación de las Canarias, (puntualizamos ahora que es, al menos oficialmente, anterior a la de las Madera, Azores y Cabo Verde), fue motivo de disputa entre Portugal y Castilla. Con ella comienza el proceso de reparto del esfuerzo descubridor. Portugal debió de comprender que esas islas no eran vitales para la ruta africana a la India. Creemos que, por eso, después de disputar tan diplomática como infructuosamente el derecho de su conquista durante la primera mitad del siglo XV, en el Tratado de Alcazobas aceptó que fueran de Castilla, con tal de que el resto de las que hoy llamamos Macaronesia fueran suyas. No era esta cuestión la fundamental que trataba de resolver el tratado, pero el caso es que en él se establece el primer reparto de las tierras por descubrir. Fue un reparto todavía un tanto grueso, pues dada la relativa ignorancia geográfica en la que se acordó, venía a dejar a Castilla un pequeño pedazo del Atlántico conocido, el de las Canarias y la costa africana más cercana a ellas, mientras que asignaba a Portugal el resto de la Macaronesia y sobre todo las costas de África más al sur de las Canarias. Esto es bastante conocido, pero lo que se ignora muy a menudo, o mejor, se malinterpreta, es que el reparto afectaba realmente solo a las tierras. Consecuencia con el modo específico de descubrimiento que ya esbozaban entonces los portugueses, basado en el establecimiento de factorías en la costa sin pretensión de colonizar el interior, el tratado se refiere en particular a las costas y las islas. Lo importante de esto es que en ningún momento trata de reparar los mares. Es muy común resumir el tratado, en lo que a reparto del Descubrimiento se refiere, en que a Portugal se le reserva el Atlántico al sur de las Canarias, pero esto es una deformación que tiene consecuencias importantes para quienes lo interpretan desde hoy, cuando ya se conoce ese océano con todo detalle. Entonces, varios años antes de que Colón lo cruzara y regresara para contar lo que vio, simplemente existía un océano al oeste de Europa, uno que se suponía que cubría al menos un hemisferio entero del globo. Era un océano que solo se utilizaba como camino para ir y venir de España a las costas occidentales de África, cerca de esta en los viajes de ida, y engolfándose (saliendo a alta mar) en los de vuelta. En particular lo que el tratado dice al respecto es que los reyes de Castilla no turbarán « cualesquiera otras islas, costas, tierras descubiertas e por descubrir... de las islas de Canarias para baxo contra Guinea », que correspondían al rey de Portugal. Es decir, no solo no reparte el océano, sino que, al mencionar el reparto de costas e islas, especifica que se trata de las africanas. Naturalmente esto obedece a que esas eran las únicas que se podían descubrir, pues se desconocía la existencia de América, pero el caso es que no se reparten los mares. Y es inevitable concluir que no se repartieron los mares porque estos, siempre, habían sido posesión tan de nadie como de todos, igual que, sustancialmente, hoy en día. No solo era la costumbre, sino que era lo lógico, porque el mar en definitiva es un desierto que entonces solo servía para transitarlo. De manera primitiva, el reparto que se hacía entonces del mar propiamente dicho era como el de ahora, se repartía lo que

producía bienes económicos, que entonces era la pesca, que casi se resumía en la que se hacía en las desembocaduras de los ríos.

A pesar de lo anterior está muy generalizada la interpretación de que el rey Juan II reclamó la posesión de las islas descubiertas por Colón por estar al sur de las Canarias. Más nos parece que lo hizo sin siquiera saber su latitud (en la su famosa carta náutica Juan de la Cosa las coloca no en su latitud real, sino igual y más al norte que las Canarias), aunque es cierto que posiblemente por eso las reclamó solo tímidamente y pronto, por el siguiente tratado, el de Tordesillas, aceptó que fueran de Castilla. Lo que nos importa ahora es que en ningún caso protestó porque Colón hubiera navegado al sur de las Canarias. En fin, esta cuestión nos permite adentrarnos de lleno en el gran tratado, que deja meridianamente resuelta esta cuestión.

Fuera porque creyó que estaban al norte de las Canarias y que eso las dejaba fuera de lo que le había tocado en el reparto de Alcazobas, o fuera porque le pareció que no tenían riqueza que valiera la pena y que desde ellas todavía el viaje hasta la India era impracticable y por eso no servirían como camino para llegar a Asia, el caso es que el rey de Portugal aceptó acordar con Castilla un nuevo reparto que asignara a esta las tierras recién descubiertas al oeste, acuerdo que se selló en Tordesillas en 1494, menos de dos años después del regreso de Colón con la noticia. Dejando señalado que esta rapidez en el acuerdo es la enésima demostración de que Castilla y Portugal cooperaban mucho más que competían, procede ahora poner atención en el verdadero significado de que, si de alguna forma el de Alcazobas se basó en un paralelo geográfico, el nuevo reparto se basara en un meridiano. Hoy sabemos que este meridiano, solo aproximadamente definido, pasa un tanto a levante de la desembocadura del Amazonas, y a posteriori fue la razón por la que Brasil quedó para Portugal, pero cuando se definió, simplemente cortaba el Océano. Es por eso por lo que, para casi todo el mundo, repartió los mares. Realmente el trato en ese sentido es igual que el de Alcazobas, reparte las tierras descubiertas y por descubrir, para lo que el meridiano en cuestión era solo una referencia geográfica. No solo eso, sino que, al quedar la mayor parte del Océano conocido de la parte de Portugal y dejando todos los puertos castellanos dentro de ella, si lo que hubiera establecido es que de un lado y otro de la raya la navegación se reservaba al reino propietario, los castellanos habrían quedado encerrados en sus puertos. La lógica dice que el reparto realizado no podía significar tal cosa, y la verdad es que no lo significaba. En realidad el tratado lo señaló expresamente: «4.- Item , por cuanto para ir los navíos de los señores rey y reina de Castilla, de León, de Aragón, etc., desde sus reinos e señoríos a la dicha su parte, allende la dicha raya, en la manera que dicho es, es forzado que hayan de pasar por las mares de esta parte de la raya, que quedan para el dicho señor rey de Portugal, por onde es concertado y asentado que los dichos navíos de los dichos señores rey y reina de Castilla y de Aragón, etc., puedan ir y venir y vayan y vengan libre, segura y pacíficamente, sin contradicción alguna, por los dichos mares que quedan por el dicho señor rey de Portugal, dentro de la dicha raya, en todo tiempo y cada y cuando sus altezas y sus subcesores quisieren y por bien tuvieren [...]».

Lo primero que se puede objetar a lo propuesto es que, si verdaderamente ambos tratados repartían tierras y no mares, no solo esta aclaración habría resultado ociosa, si no que, una vez hecha, habría que haber hecho la misma aplicada a los navíos del rey de Portugal con respecto a la zona a aquel lado de la raya. Es decir, puede parecer que esta aclaración está motivada solo por la circunstancia del encerramiento de los puertos castellanos en una zona realmente restringida para la navegación portuguesa. Lo primero que se puede señalar al respecto es que, en cualquier caso, el tratado establece la libertad de navegación castellana por el Atlántico Este y por el Índico. Lo segundo es que la misma lógica dice que si la navegación tenía entonces una utilidad era la de poder ir de una costa a otra y que, quedando todas las tierras asignadas a Portugal dentro de este lado de la raya, la navegación de sus barcos por otro lado solo podía significar que pretendían ir a las costas asignadas a Castilla, y eso era ir contra lo establecido en el tratado. Es decir, es por el hecho de que se entendía que si estabas navegando era para ir a algún sitio, y que no había ningún sitio al que Portugal tuviera que acceder a través de «aguas castellanas», por lo que no se aclara que los portugueses pueden navegar por las «aguas castellanas» y sí se aclara lo contrario para los castellanos.

Sentado esto solo queda señalar, con respecto al tercer gran acuerdo luso-castellano, el de Zaragoza de 1529 que cierra la serie de tres que tratan del amistosísimo reparto de las tierras por descubrir que hacen Portugal y Castilla, es que fija una raya a levante de las Molucas que garantiza que estas quedan bajo soberanía portuguesa, pero solo estas, es decir, no es un verdadero antimeridiano del de Tordesillas, y que fue aceptado no solo por los reinos que lo acordaron, sino que fue respetado mucho más tarde por Holanda y por el Reino Unido. La primera lo hizo al ocupar la India portuguesa justo hasta el meridiano en cuestión, que es la razón por la que hoy en día la frontera de Indonesia por el este cruza de forma muy antinatural la isla de Nueva Guinea de norte a sur. La segunda lo hizo al comenzar su ocupación de Australia en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando hizo lo contrario, ocupó inicialmente solo la parte que correspondía a España según el tratado, formando el estado de Nueva Gales del Sur con su frontera oeste justo en el meridiano.

La hostilidad portuguesa

Para rematar este trabajo solo queda analizar las pretendidas acciones hostiles de Portugal contra la Armada de la Especiería de Magallanes que, de ser ciertas, echarían por tierra la tesis hasta aquí sostenida. Basándose en esas pretendidas acciones, en ciertas obras de ficción recientes, novelísticas o cinematográficas, a Portugal se le utiliza como malo de la película de una forma tan exagerada que solo se explica porque está muy extendida entre las obras historiográficas que tratan el tema una versión más moderada, pero todavía cargada de maldades portuguesas. Esta versión, según modalidades, incluye uno o varios de los siguientes elementos: intento de sabotaje de la preparación de la expedición en Sevilla; intento de asesinato de Magallanes; envío de armadas detrás de la de Magallanes para destruirla antes de que llegase a la Especiería o una vez en ella;

apresamiento arbitrario de la *Trinidad* y lo que quedaba de su tripulación al regreso a las Molucas después de su intento de retorno a España por el Pacífico; apresamiento arbitrario de tripulantes de la *Victoria* en su escala de regreso en la islas de Cabo Verde, e intento, infructuoso, de apresamiento de la propia *Victoria* en el mismo lance. De estos elementos algunos tienen una base cierta, pero mal entendida, otros están fundados en documentos inciertos, y otros son simplemente bulos.

Es absolutamente cierto que las autoridades portuguesas correspondientes apresaron a la *Trinidad* y su tripulación, e hicieron lo mismo con parte de la dotación de la *Victoria*, pero la realidad es que todo indica que esos apresamientos se hicieron bastante legalmente, aunque fuera solo para la interpretación portuguesa de los hechos. Esta interpretación se basa en que, para Portugal, su zona de demarcación incluía las Molucas. Siendo así, teniendo en cuenta que ambos barcos, la *Trinidad* y la *Victoria*, iban cargados de mercancía obtenida en ellas cuando fueron apresados o fueron detenidos los tripulantes, habían violado lo acordado en el tratado de Tordesillas. Hay que suponer que los castellanos no eran de la misma opinión. Debieron de pensar que las Molucas estaban en su demarcación, por lo que no habían hecho nada delictivo, pero el caso es que la actuación de los portugueses se ajustaba a la ley vigente, aunque fuera una interpretación parcial. Lo mismo hacían los castellanos en el caso inverso. Relata Cerezo en su obra *La cartografía náutica española en los siglos XV, XVI y XVII* cómo detuvieron en 1512 a una nave portuguesa en las Antillas por ese mismo motivo. Igual que con la *Victoria* y la *Trinidad*, la supuesta trasgresión se produjo en una zona en disputa, pues entonces ni siquiera se habían puesto ambos reinos de acuerdo en dónde estaba realmente el meridiano de Tordesillas. Menos aún podían estarlo con respecto al antimeridiano. Esto en cuanto al caso más cierto de los citados.

El envío de una armada en persecución de la de Magallanes al comienzo de la empresa no pasa de especulación. Existe la creencia de que Diego Barbosa envió una carta a su yerno Magallanes avisándole de que tal armada había salido en su busca, pero no existe confirmación documental de que sucediera. Las circunstancias del momento hacen bastante inverosímil esa historia, por lo que, en ausencia de esa confirmación, hay que rechazar que sucediera. Para empezar, es dudoso que tal carta pudiera llegar a Magallanes, que ya había salido de Sanlúcar cuando se la envió su suegro (se dice que le llegó en la breve escala que hizo en Tenerife). Más dudoso es que un reino tan avanzado como era Portugal, mandara una armada en busca de otra que le llevaba ventaja y una derrota desconocida. Si se hubieran anticipado a la salida de la armada a interceptar, todavía tendría alguna lógica, pero entonces la armada interceptadora se debería haber apostado en las Canarias precisamente. Más allá de las Islas Afortunadas las posibilidades de localizarla eran simplemente nulas en aquel tiempo. Lo que sí que debió de suceder es que el rey de Portugal avisara a sus capitanes y gobernadores en las Indias de que la armada de Magallanes había partido o iba a partir con destino a la Especiería y que no debían permitir que entrara a ella. Eso sí era perfectamente practicable y, como se ha dicho en el párrafo anterior, desde su punto de vista, enteramente legal y lógico.

El relato de Pigafetta introduce elementos adicionales a esta parte de la historia. Cuenta cómo un portugués al que llama Pedro Alfonso de Lorosa relató a los hombres de la armada de Magallanes que habían llegado a las Molucas, que un capitán llamado Tristán de Meneses les había contado que en Lisboa el rey Manuel había sabido de la partida de la armada de Magallanes y que había enviado contra ella sendas armadas que la esperaron infructuosamente en los cabos de Buena Esperanza y Santa María. Esta parte de la historia nos parece aún más inverosímil que la ya tratada del aviso de Diego Barbosa. En este caso hay que imaginarse el coste que implicaría mantener una armada a la espera en lugares donde los portugueses por entonces no tenían factoría en qué apoyarse. Como en el caso anterior, las fuentes además son claramente de poca fiabilidad, por lo que hay que rechazarlo por muy poco creíble. El relato de Meneses continuaba diciendo que, no habiendo interceptado con esas armadas al perseguido Magallanes, ordenó el rey a Sequeira, capitán general de las Indias, enviara una armada al Maluco para ejecutar la interpretación, pero este no pudo, por diversas circunstancias cumplir la orden. Al final todo quedó en que una carabela que se acercó a las Molucas andaba preguntando por ellos. Esta segunda parte corresponde a la idea ya mencionada, bastante lógica, de que no había por parte de Portugal otra intención que defender lo que considera suyo por un acuerdo con Castilla. Eso sí creemos el relato de Pigafetta, que en sí mismo es de limitada credibilidad.

Por último, las acciones sabotadoras en Sevilla y el intento de asesinato de Magallanes no pasan de ser conjeturas basadas en afirmaciones de muy poca fiabilidad. Los documentos ciertos que se alegan para demostrarlos no solo no lo hacen, sino que, leídos desapasionadamente, indican una relación muy amistosa. Uno es la carta, que publica Martín Fernández de Navarrete en la página 123 del tomo IV de su *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles ...*, que envió al rey de Portugal Álvaro da Costa, su embajador ante Carlos I, en la que le refiere sus intentos de que este despidiera a Magallanes de su servicio. Se debe señalar que, teniendo en cuenta que la situación de las islas de la Especiería era un secreto bien guardado por Portugal desde que las descubrió y que, muy probablemente Magallanes sabía de ellas, no deja de ser lógico que Portugal tratara de volverlo a su servicio, más que nada para evitar que conocimiento tan estratégico pasara a poder de Castilla. Según el texto de la carta, Carlos I dio garantías al embajador de que no habría perjuicio para Portugal en aquella empresa, y respondió que no debía quejarse de que empleara portugueses pues él mismo empleaba castellanos, lo cual, además, es otra prueba de lo que se ha dicho antes acerca de los intercambios entre ambos reinos. El otro documento, la carta que Navarrete publica en la pág. 153 de la obra mencionada, del factor Sebastián Álvarez también a Manuel I, frecuentemente presentada como soporte de la supuesta conspiración contra la vida de Magallanes, sencillamente no demuestra otra cosa que había entre los servidores del rey portugués una intención de conseguir que Magallanes volviera al servicio de este. Pero por más vueltas que se le da, no pasa de una cuestión parecida a la que sería hoy el pase de un jugador de un equipo de fútbol a otro de una liga distinta contra la voluntad del equipo original. Hay, por último, una prueba bastante firme de que se pensó en llegar

al asesinato que, en principio, contradice lo anterior. Es la descripción de lo deliberado por un consejo que reunió el rey Manuel en Sintra. Según la «*Crónica del felicísimo rey Manuel*» de Damían de Goes, el obispo de Lamego llegó a proponer que se diera muerte a Magallanes si por las buenas no quisiera volver al servicio de Portugal. Pero el caso es que no solo fue el único que llegó a ese extremo y, además, el rey decidió que no se hiciera nada. Naturalmente lo que cuenta Goes no está documentado en acta alguna, con lo que, además, puede no ser exacto y, aunque lo fuera y aunque se hubiera llegado a un grado mayor de decisión en ese sentido, la verdad es que en aquellos tiempos tal acción contra un individuo a caballo entre dos reinos, en definitiva, una acción táctica, se podía ejecutar en un ambiente de cooperación estratégica sin alterar esta en lo más mínimo.

En definitiva, creemos que todos estos lances se resumen en que Portugal, lógicamente, no podía obtener más que perjuicios del éxito de la misión de Magallanes, y reaccionó tratando muy moderadamente de impedir o dificultar la empresa, pero siempre dentro de la legalidad y sin afectar a su postura general de cooperación con Castilla.

La distorsión moderna

Hasta aquí hemos venido presentando, creemos que concluyentemente, las pruebas que demuestran la veracidad del epígrafe de este trabajo. No creemos, no obstante, que basten para cambiar la opinión de la mayoría de quienes tuvieran la idea contraria antes de comenzar su lectura. No lo creemos porque pensamos que los que han llegado a esa creencia, lo han hecho siguiendo a la gran mayoría de los historiadores y divulgadores de la historia que han producido obras sobre el tema en los últimos doscientos años. Esto por sí mismo es un argumento contra nuestra tesis porque, ¿qué otra razón que la averiguación de la verdad puede haber hecho a tantos respetables científicos y comunicadores sostener la idea de que España y Portugal



Mapa de Portugal de Álvaro Seco. 1560

andaban a la gresca en tiempo de Magallanes, que tenía un sentimiento de portuquesismo equivalente al que tienen los actuales ciudadanos portugueses? Curiosamente es muy sencillo aclarar la cuestión. Creemos firmemente que ha sido la corrección política la que les ha forzado de forma cada vez más firme a utilizar un determinado lenguaje que ha ido convenciendo a la opinión pública y, en última instancia, a ellos mismos, de que

esa es la realidad. Es la corrección política la que, a partir del reconocimiento de la independencia de Portugal en el siglo XVII, fuerza a pensar que Portugal nunca fue España. Han sido más de tres siglos de aplicación de esa norma, y los efectos son muy claros. Para muestra un botón, la de la profusa utilización que se hace hoy de la expresión “Península Ibérica” para referirse a lo que siempre fue Hispania y España. Nunca se utiliza en los textos anteriores a la independencia de Portugal, la de la Era Moderna. Solo a partir de esta se impone como una norma de corrección política para evitar que Portugal se sienta amenazado por su vecina España. Pero por mucho que esa corrección política tenga hoy algún sentido, no se debe trasladar a los tiempos en que esa amenaza no se podía sentir. Antes de aquella independencia y aún durante bastante tiempo después, para Portugal su vecino, siempre fueron León y Castilla, como se puede ver en el mapa de Álvaro Seco, el primero conocido que describe a Portugal separadamente de los otros reinos españoles. Otro botón: en enero de 1218 escribió el papa Honorio III una carta a Alfonso IX de León en la que le exortaba a entenderse con todos los reyes de España (Yspania en el latín de entonces). Sin embargo, la explicación en portugués de esa carta en los *Momumenta Henricina* (pag. 56), de 1960, a esos reyes se les llama peninsulares. Por último: en el texto del documento que contiene la descripción del interrogatorio al que sometió el capitán de la fortaleza de Malaca a dos hombres que habían salido de Molucas con Elcano de regreso a España y que habían desertado en Timor, en ningún momento se les denomina otra cosa que castellanos. Sin embargo, en el título de la ficha digital correspondiente del archivo de la Torre de Tombo³ se les llama españoles. Naturalmente estos ejemplos no son la excepción, sino la regla.

Conclusión

Los españoles del siglo XV y XVI llevaron a cabo una de las expansiones culturales más notables de la historia de la humanidad, quizá la mayor, que podemos con toda propiedad llamar el “Abrazo del Mundo”, pero algunos de sus descendientes, españoles y portugueses del siglo XXI, basándose en unos aspectos muy puntuales de la historia, andan a la greña por la paternidad de una de las piezas de aquella gran hazaña, sin darse cuenta que con ello están escamoteando su conjunto. La lectura desapasionada de las fuentes contemporáneas de quienes la llevaron a cabo no deja dudas de que la división del mundo por cristianizar que sancionó el papa Alejandro III, español a carta cabal, atribuía a España aquella tarea. Porque Portugal era entonces, y así se sentía, tan España como Aragón. Y por eso Fernando de Magallanes, con independencia de que hubiera nacido en uno u otro lugar de Portugal, era tan español como Juan Sebastián Elcano, y por eso fue, sin problema alguno, nombrado capitán general de una armada del rey de Castilla que lo era también de Aragón. Es la historia posterior a los hechos en cuestión la que, influyendo incorrectamente en las apreciaciones de historiadores que no vivieron aquella época, alimenta tóxicamente la polémica.

³ <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=3801974>.

Creemos que una buena forma de cerrar la cuestión es transcribir una parte de lo que acerca de la empresa de Magallanes y Elcano escribió Maximiliano Transilvano en su carta al cardenal arzobispo de Salzburgo y obispo de Cartagena pocos días después del regreso de la *Victoria* a Sevilla y dejar que cada cual la interprete como mejor sepa:

... los castellanos navegando contra el mediodía y volviendo hacia el poniente, y los portugueses yendo hácia el oriente pasando muchos grados adelante del trópico de Capricornio, hayan verificado, descubierto y hallado tantas y tan extrañas tierras; y finalmente, estos nuestros españoles que en esta nao agora volvieron, habiendo dado una vuelta al universo orbe, ...

Bibliografía citada

ÁLVAREZ PALENZUELA, Vicente Ángel, *Relations between Portugal and Castile in the Late Middle Ages – 13th-16th centuries*; e-journal of PORTUGUESE HISTORY. En línea: https://www.brown.edu/Departments/Portuguese_Brazilian_Studies/ejph/html/issue1/html/palenzuela_main.html.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo; *La Cartografía Náutica Española en los Siglos XIV, XV, y XVI*; Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1954, Madrid.

FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA MIRALLES Álvaro; *Imagen de los Reyes Católicos en la Roma pontificia*; En la España Medieval, 2005, Universidad de Navarra.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, et al; *Desvelando Horizontes*; Fundación del Museo naval, 2016, Madrid.

MELÓN Y RUIZ DE GORDEJUELA, Amando; Tomo VI de la *Historia de América* (A. Ballesteros); Salvat Editores, 1959, Barcelona.

SUAREZ FERNÁNDEZ, Luis; *La cuestión de derechos castellanos a la conquista de Canarias y el concilio de Basilea*; Biblioteca Universitaria de la Universidad de Las Palmas. En línea: <https://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/aea/id/1174>.

A VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES NO CONTEXTO DA RIVALIDADE LUSO-ESPANHOLA

Alexandre António da Costa Luís¹

Resumo

A partir dos finais do século XV e no decurso de Quinhentos, as relações de concorrência luso-espanholas ganharam outro fulgor, novos horizontes, inclusive um alcance planetário, tudo isto sem negarmos igualmente o surgimento de situações que propiciaram a colaboração entre estas duas potências. Com o presente estudo é, pois, nosso objetivo prioritário situar a viagem de Fernão de Magalhães no âmbito dessa rivalidade, focalizada, neste caso particular, em torno da disputa das Ilhas das Especiarias, sublinhando que a empresa conduzida pelo navegador português, realizada ao serviço de Espanha, não pode, independentemente dos interesses de ordem pessoal, ser dissociada da trajetória dos dois impérios ibéricos, dos atritos em eclosão, da lógica de crescimento que assentava na busca em aceder e dominar espaços que fossem fonte de prestígio, que fossem atrativos no campo económico, ou então que se destacassem pela sua valia estratégica na hora de assegurar o necessário funcionamento da entidade imperial. Refra-se que a própria expedição de Magalhães, ao contribuir, desde logo, para uma ideia mais exata da superfície oceânica da Terra (mormente do Pacífico), acabou por influir nas dinâmicas imperiais. É sabido que, por cá, a intervenção do rei D. João III, cada vez mais calculista, moderna e nacional, levou os oceanos a alcançarem uma avultada e interessante centralidade no seio da política imperial portuguesa.

Palavras-chave: Fernando de Magalhães; Geopolítica; Molucas; Monarquias Ibéricas; Política Imperial.

Abstract

From the late 15th century and during the course of the 16th century, the luso-spanish rivalry gained a new shine, new horizons, including a planetary reach, all this without denying the appearance of situations that facilitated the cooperation between these two powers. With the present paper, it is our main objective to place the voyage of Ferdinand Magellan in the scope of that rivalry, focused, in this particular case, around the dispute of the Spice Islands, underlining that the enterprise commanded by the Portuguese navigator on behalf of Spain, cannot be, independently of personal concerns, dissociated from the trajectory of the two Iberian empires, of the emerging friction, of the growth logic that rested in the search of access and dominion of spaces that were a

¹ Professor e Investigador. Universidade da Beira Interior / PRAXIS / CHSC. aluis@ubi.pt

source of prestige, attractive in the economic field, or that stood out by its strategical worth in times of assuring the needed functioning of the imperial entity. It is worth mentioning that Magellan's expedition, by contributing to a more exact notion of the oceanic surface of the Earth (mainly the Pacific) ended up joining the imperial dynamics. It is known that the intervention of king D. João III, each time more calculating, modern and national, took the oceans to achieve a great and interesting centrality within Portuguese imperial policy.

Key words: Ferdinand Magellan; Geopolitics; Moluccas; Iberian Monarchies, Imperial Policy.

Por ocasião dos finais do século XIV, isto é, nas vésperas do arranque dos Descobrimentos, só perto de um quarto do real tamanho do orbe era conhecido, e esse conhecimento encontrava-se sobretudo em mãos do Islão. Com efeito, durante várias centúrias, é o Islão que ocupa uma posição dominante no globo, beneficiando do facto de haver edificado uma “civilização mundial, multiétnica, multirracial, internacional, pode mesmo dizer-se intercontinental”². Nessa altura, é ele, como ensina Fernand Braudel, “que põe em contacto as grandes áreas culturais em que se divide o Velho Mundo: o Extremo-Oriente, a Europa, a África Negra. Nada se passa que ele não consinta ou, a que pelo menos, não feche os olhos. É o intermediário”³.

A partir dos séculos XV e XVI, o mundo começou a registar, com todos os reflexos económicos, políticos e culturais daí oriundos, uma incontornável “Revolução Espacial”, fruto, citando palavras apropriadas de Luís Filipe Barreto, da “explosão planetária do extremo ocidente da Europa”⁴. Trata-se, como especifica este autor, de uma “abertura dos Mundos ao Mundo, iniciada pelos Portugueses e Espanhóis”⁵, que constituíam então, no dealbar da Época Moderna, os grandes protagonistas dos Descobrimentos, da expansão ultramarina e da construção de impérios dispersos por vários mares e continentes.

No equador de Quinhentos, existia assim, muito graças à ação dos mareantes ibéricos e do facto, sublinhe-se, de terem feito do Atlântico a grande “autoestrada” de desencravamento do mundo, um conhecimento bastante próximo da verdadeira dimensão do globo. Entre os dados revolucionários alcançados pelo universo euro-cristão, e para os quais a notável viagem magalhânica deu singular e expressivo contributo, retenha-se, por exemplo, a proeza de se ter chegado a uma ideia mais exata da superfície oceânica do planeta, tomando gradual consciência do predomínio do lençol azul. Aliás, através dos Descobrimentos, revelou-se que “todos os mares da Terra”, com algumas pequenas exceções, “se encontravam interligados”⁶, transformando assim os campos do comércio, das comunicações e das dinâmicas de locomoção, bem como ajudando ao alargamento do banco de dados (dão-se a conhecer aos Europeus novas terras, populações, animais,

² Bernard Lewis, *O Médio Oriente e o Ocidente. O Que Correu Mal?*, Lisboa, Gradiva, 2003, p. 12.

³ Fernand Braudel, *Gramática das Civilizações*, Lisboa, Teorema, 1989, pp. 73-74.

⁴ Luís Filipe Barreto, “O Sentido da Expansão Portuguesa no Mundo (Séculos XV-XVII)”, *Administração. Revista da Administração Pública de Macau*, n.º 36, vol. X, 1997-2.º, p. 367 (pp. 367-381).

⁵ Idem, *ibidem*.

⁶ J. H. Parry, *A Descoberta do Mar*, Lisboa, Dinalivro, 2002, contracapa.

plantas...) e à óbvia renovação do saber (corrige-se ou refuta-se, numerosas vezes, o legado proveniente de autores da Antiguidade Clássica ou do período medieval), ao mesmo tempo que se processava a emergência da Época Moderna.

Face a esta progressiva apreensão da sua real extensão, os oceanos viram necessariamente a sua importância, tanto estratégica como económica, reforçada, o que se refletiu inclusivamente nas políticas imperiais, como, por cá, tão bem ilustra o desempenho de D. João III. Assim, no decurso do seu reinado, onde vingia uma intervenção cada vez mais calculista, moderna e nacional, o Piedoso arquitetou e dirigiu larga fatia da sua ação, em termos prioritários, para o controlo dos oceanos e suas rotas⁷, pois concedeu a este desiderato uma superior centralidade no âmbito da política imperial portuguesa, maximizando um império marcadamente pluriocênico e potenciando o mar como grande cimento ou força unificadora desse mesmo império, voltado, cada vez mais, para a satisfação das necessidades específicas do reino. Dito isto, D. João III, que, como adverte João Paulo Oliveira e Costa, “já crescera e formara a sua personalidade no mundo moderno e global, dado a conhecer pelas Descobertas”⁸, libertou os oceanos de uma certa perceção tradicional, que teimara ainda em persistir no tempo do seu pai, o rei D. Manuel I, que os avaliara como instrumentos ao serviço dos desígnios da Grande Cruzada mediterrânica e, por conseguinte, do sonho da recuperação da Terra Santa.

Diogo Cão, Bartolomeu Dias, Cristóvão Colombo, Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral e Fernão de Magalhães integram, indubitavelmente, a lista dos grandes navegadores europeus dos séculos XV e XVI, formando uma plêiade de descobridores que possibilitou o avanço daquilo que muitos hoje qualificam de mundialização e outros de globalização.

A respeito de Diogo Cão, Bartolomeu Dias e Vasco da Gama, importa reparar que foram selecionados pelos reis de Avis para assumirem o papel de agentes executores de uma política régia, ou seja, de uma política oficial de Estado que visava alcançar a Ásia das especiarias por intermédio de uma rota oriental⁹. Como é do conhecimento geral, D. João II investiu fortemente no plano das Índias, dando-se, sob o seu governo, passos decisivos na circum-navegação do continente africano. Acontece, contudo, que este projeto-âncora estava longe de gozar de unanimidade no Conselho de Estado, pelo que foi continuado autocraticamente pelo sucessor do Príncipe Perfeito, o rei

⁷ Sobre este assunto, cf. João Paulo Oliveira e Costa, “Parte II – O Império Marítimo”, in João Paulo Oliveira e Costa (coord.), José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2014, p. 130 (pp. 99-200).

⁸ João Paulo Oliveira e Costa, *Mare Nostrum. Em Busca de Honra e Riqueza*, Lisboa, Temas e Debates – Círculo de Leitores, 2013, p. 195.

⁹ Sobre esta matéria, cf., entre outros, José Manuel Garcia, *D. João II vs Colombo – Duas Estratégias Divergentes na Busca das Índias*, Vila do Conde, QuidNovi, 2012, p. 6; idem, “Fernão de Magalhães Visto pelos Cronistas Portugueses do Século XVI”, in *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, p. 327 (pp. 323-328).

D. Manuel I, que “não prescindiu da honra, do proveito, da fama e da glória que a posse da Índia lhe poderia proporcionar”¹⁰.

Quanto a Cabral, esteve ao serviço da política oriental da monarquia portuguesa, liderando a segunda armada que atingiu a Índia. Retenha-se que, por meio da viagem cabralina, se uniu pela primeira vez a Europa, a América do Sul, a África e a Ásia.

Em relação a Cristóvão Colombo e a Fernão de Magalhães, urge, por sua vez, reportar que conceberam os seus projetos em território português por iniciativa pessoal. Ao familiarizarem-se com os ambientes das navegações lusíadas, foi-lhes possível compilar informação e arranjar perícias que despertaram os seus desígnios e alimentaram o seu ânimo. Sublinhe-se, entre outros apontamentos, que beneficiaram da escola de navegação que constituiu as suas andanças pelas rotas e domínios ultramarinos de Portugal, uma experiência que permitiu a aquisição de novas competências técnicas.

Durante a sua permanência por cá, Colombo reuniu notícias sobre as expedições marítimas e os meios insulares portugueses. Acabou, aliás, por percorrer os circuitos lusitanos quer da Guiné quer do Atlântico Ocidental, recolhendo dados sobre o avanço das descobertas e acumulando aptidão náutica. Todos estes aspetos contribuíram não só para a maturação do seu projeto de navegar em direção ao ocidente, designadamente em busca do esplendoroso Oriente, de uma chegada à Índia, ao Cataio (China) e ao Cipango (Japão), como também o ajudaram, mais tarde, a concretizar a viagem de 1492 que fez dele o descobridor da América e a ganhar um lugar especial nos anais da História. Como é sabido, face à resposta negativa que lhe deu D. João II, Colombo decidiu abandonar o território português e oferecer os seus préstimos aos Reis Católicos. Estes monarcas optaram por conceder o seu apoio, visto que, como bem sintetiza Paulo Jorge de Sousa Pinto, “a proposta de Colombo era a única via para conseguirem alcançar as Índias sem violar o Tratado de Alcáçovas, que lhes havia vedado o espaço a sul das Canárias. A navegação para ocidente era, assim, uma espécie de última tábua de salvação para as ambições ultramarinas de Isabel e Fernando, no processo de competição com Portugal em que estavam em clara desvantagem”¹¹.

Por seu turno, Magalhães esteve ao serviço da Coroa portuguesa na Índia, para onde partiu em 1505, integrado na armada do vice-rei D. Francisco de Almeida (1505-1509). Participou então em várias expedições, batalhas e conquistas, isto é, em alguns dos acontecimentos mais relevantes que decorreram depois da viagem do Gama, com vista à expansão e consolidação da presença lusa no Oriente. Entre outros factos, “foi um dos primeiros portugueses a ir em 1509 a Malaca e em 1512 às Molucas do Sul, tendo então descoberto o oceano Pacífico, regiões onde depois quis voltar por ocidente”, conforme escreve José Manuel Garcia¹². Durante estes diferentes episódios, angariou, seguramente, preciosos dados e reforçou a lista das suas competências. Após ter retor-

¹⁰ João Marinho dos Santos e José Manuel Azevedo e Silva, *Vasco da Gama. A Honra, o Proveito, a Fama e a Glória*, Porto, Editora Ausência, 1999, p. 37.

¹¹ Paulo Jorge de Sousa Pinto, *Os Portugueses Descobriram a Austrália? 100 Perguntas Sobre Factos, Dúvidas e Curiosidades dos Descobrimentos*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013, p. 87.

¹² José Manuel Garcia, *Fernão de Magalhães – Herói, Traidor ou Mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Lisboa, Manuscrito, 2019, p. 261.

nado a Portugal em 1513, Magalhães partiu para Marrocos, tomando parte na conquista de Azamor. Acrescente-se que, na hora de assinalar a sua decisão de traçar o destemido projeto de navegação para as Molucas pela via ocidental, não podemos menosprezar o papel das informações que escrevera Francisco Serrão de Ternate para Magalhães, com quem “jaa na India & em Malaca tinha particular amizade, de pousarẽ ambos”¹³. As suas aliciantes palavras instigavam o nosso protagonista a ir ter com ele e, consequentemente, a fazer fortuna. Com efeito, Francisco Serrão falava em “outro nouo mudo mayor & mais remoto & rico do que descobrira o Almirante dom Vasco da Gamma”¹⁴. Magoado com D. Manuel I, que rejeitava recompensá-lo nos moldes que acreditava merecer, Magalhães, que Damião de Góis qualifica de “homem de boa casta”¹⁵, deixou o seu país natal em 1517 e instalou-se em Sevilha.

Enfim, tanto Colombo, indicado como genovês pela versão tradicional, como Magalhães, um português nascido muito provavelmente no Porto¹⁶, ambos, frise-se, com personalidades ambiciosas, acabaram por procurar atingir as suas aspirações prestando serviço aos monarcas de Castela. Note-se que, após o aval destes últimos, Isabel e Fernando em relação ao primeiro e Carlos V no tocante ao segundo, os dois navegadores viram os seus planos elevados ao estatuto de missões de Estado. A sua atuação sob bandeira espanhola ajuda a ilustrar que a construção dos impérios não está fechada ao contributo de elementos estrangeiros, inclusive na condição de protagonistas. Também denuncia o carácter internacional que a marinha afeta aos Descobrimentos apresentava naquela época. Com efeito, muitos mareantes portugueses e gente de outras nacionalidades serviam os reis de Castela, tal como muitos castelhanos, juntamente com outros estrangeiros, serviam os reis de Portugal.

Especifique-se que a proposta de Cristóvão Colombo de chegar ao continente asiático rumando a ocidente não se revelava em si uma impossibilidade, em virtude do planeta Terra ostentar efetivamente uma forma esférica, conceção que já distintos autores da Antiguidade haviam advogado. Ora, como é óbvio, igual raciocínio deve ser aplicado à opinião expressa pelo cosmógrafo florentino Paolo del Pozzo Toscanelli ao cónego da Sé de Lisboa e conselheiro de D. Afonso V, Fernão Martins, corria o ano de 1474¹⁷. Consultado pelos governantes portugueses, que já então procuravam aferir qual era o melhor trajeto para aceder às especiarias asiáticas, à Índia *stricto sensu*, o cotado humanista italiano sustentava justamente a tese, que Colombo, pouco depois, abraçou com forte convicção, de que, para alcançar o Oriente, era preferível navegar para oeste pelo

¹³ João de Barros, *Ásia*, terceira década, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, reedição de 1992, Livro Quinto, cap. VI, fo.140.

¹⁴ Idem, *ibidem*.

¹⁵ Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, parte IV, nova edição conforme a primeira de 1566, Coimbra, por ordem da Universidade, 1955, cap. XXXVII, p. 94.

¹⁶ Sobre esta matéria, cf., nomeadamente, José Manuel García, *Fernão de Magalhães – Herói, Traidor ou Mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, pp. 26-45 e p. 262.

¹⁷ A respeito da carta de Toscanelli, cf., pelo menos, Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 3.ª ed., Porto, Vertente, 1983, pp. 251-256; Luís Filipe F. R. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, Linda-a-Velha, Difel, 1994, pp. 144-145; José Manuel García, *D. João II vs Colombo – Duas Estratégias Divergentes na Busca das Índias*, pp. 31-34.

Atlântico, na medida em que compunha, segundo o seu entendimento, uma via menos complicada e mais curta do que a oriental, que implicava o titânico esforço de explorar metodicamente a costa de África em busca de uma ligação para o Índico. Porém, tanto o pensamento colombino como o toscaneliano avaliavam defeituosamente a real dimensão do globo, já que os seus promotores estavam convencidos de que o perímetro da Terra era muito mais pequeno e que, por isso mesmo, o ato de viajar seguindo em direitura rumo ao poente formava o percurso menos longo para chegar à Índia. Por conseguinte, o grande erro de Colombo, que os anos vindouros denunciaram, radicou, em especial, no facto de confundir, aquando da descoberta europeia da América, este continente com o Extremo Oriente, bem como de desconhecer a existência do imenso Pacífico. Ora, numa época em que sucedia entre Portugal e Castela uma corrida ao descobrimento de um caminho marítimo para as Índias, com as duas potências peninsulares a seguirem conceções geográficas e estratégicas diferentes, é lícito afirmar que o sucesso de Vasco da Gama em 1498 correspondeu, em larga medida, ao descrédito de Cristóvão Colombo¹⁸.

No tocante a Fernão de Magalhães, tentou demonstrar que as ilhas produtoras do valioso cravo, as Molucas, se localizavam na parte castelhana instituída em Tordesilhas, quando, em boa verdade, se situavam na esfera de exploração portuguesa, pelo que a tese professada por este veterano do Oriente não estava correta. De qualquer forma, e apesar deste lapso na determinação da longitude das Ilhas das Especiarias, o viajante Magalhães acabou, na prática, por concluir o sonho de Colombo¹⁹, tornando-se, desta feita, uma espécie de Vasco da Gama de Espanha, visto que, ao ultrapassar quer a barreira americana quer a do enigmático Pacífico, conseguiu, por fim, atingir a Ásia, mas obviamente através da via ocidental. Ou seja, o navegador português enganou-se na longitude das Molucas, “mas não na forma de as atingir nem na comunicabilidade dos mares”²⁰. Cabe-lhe, de resto, o mérito extraordinário de ter exposto vastas zonas do planeta até então desconhecidas, isto é, ignotas da Cristandade, demonstrando que estamos, sem dúvida, perante “um dos mais importantes descobridores de todos os tempos”²¹, que teve de enfrentar inúmeras peripécias, inclusive atos de indisciplina de uma tripulação desconfiada e receosa. Quando se fala em eventos que ajudaram a desnudar mistérios e a dar um salto gigantesco no conhecimento do mundo, é obrigatório referenciar a viagem que primeiro idealizou e depois, como é sabido, dirigiu entre 1519 e 1521, correspondendo à parte mais inovadora do périplo marítimo que viria a ser ultimado em 1522.

¹⁸ Cf. Alfredo Pinheiro Marques, “O Sucesso de Vasco da Gama e a Desgraça de Cristóvão Colombo”, in Ana María Carabias Torres (ed.), *Las Relaciones entre Portugal y Castilla en la Época de los Descubrimientos y la Expansión Colonial*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, 1994, pp. 181-194.

¹⁹ Cf., por exemplo, José Manuel García, “Fernão de Magalhães Visto pelos Cronistas Portugueses do Século XVI”, in *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, p. 327.

²⁰ Maria do Rosário Themudo Barata, “Fernão de Magalhães e as Contingências da Razão”, in *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, p. 384 (pp. 381-395).

²¹ José Manuel García, *Fernão de Magalhães – Herói, Traidor ou Mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, p. 269.

O empreendimento levado a cabo por Magalhães contribuiu para a revelação da parte austral do continente americano, a sul do Rio da Prata; do Estreito de Magalhães, que tornava possível a navegação atando os oceanos Atlântico e Pacífico (embora as dificuldades em matéria de navegação à vela nesse estreito tenham feito com que fosse pouco utilizado no futuro²²); da área sul do litoral chileno e da vastidão do Pacífico²³. Anotemos ainda a proeza de Magalhães ter tocado as Filipinas, onde viria, por sinal, a perecer num recontro com indígenas. Depois da sua morte, a empresa foi concluída por Sebastião de Elcano, que regressou ao continente europeu pelo caminho português do Índico e do Cabo da Boa Esperança, por ser o mais favorável. Em consequência disso, esta expedição, que antes se anunciara de ida e volta pelo oceano Pacífico, passou a gozar do estatuto de primeira viagem de circum-navegação do globo concretizada de maneira consecutiva. É que, segundo a perspectiva recentemente defendida por José Manuel Garcia, “o primeiro homem a abraçar a esfera do mundo” foi Fernão de Magalhães²⁴. Nas palavras deste historiador, “Magalhães ao ter feito a primeira metade da sua viagem em torno da Terra, entre 1505 e 1512, é como se estendesse o braço direito para oriente, e ao fazer a segunda metade dessa viagem, entre 1519 e 1521, é como se lançasse o braço esquerdo para ocidente. Ele conseguiu assim que as suas mãos se viessem a encontrar por duas vias diferentes num rodeio ao globo terrestre que terminou nas Molucas e nas Filipinas”²⁵. Enfim, por tudo o que foi acima dito, “no rol dos portugueses que deixaram nome na história universal não pode omitir-se o nome de Fernão de Magalhães”²⁶, independentemente de ter realizado o seu périplo marítimo ao serviço de Espanha.

Apesar do relevante papel espanhol nas navegações oceânicas que revelaram terras e mares desconhecidos e que conduziram à dilatação planetária do Ocidente, o “pioneirismo temporal” nesta matéria deve ser claramente atribuído a Portugal²⁷. Com efeito, sem cairmos em manifestações de natureza ufanista, não podemos negar a função dianteira, de vanguarda, exercida pelo nosso país no âmbito dos Descobrimentos e da expansão ultramarina. Citando o saudoso Salvador Dias Arnaut, “Portugal, de fronteiras fixadas pelo tratado de Alcanices de 1297, quis ser maior. Seguiu o rumo leste – e foi infeliz. Mas, caso curioso, a tremenda crise que se seguiu a esse insucesso fez tomar a Nação plena consciência dos seus males e do remédio para eles – e a expansão vai fazer-se agora, sim, mas para sul, para o ultramar”²⁸. Deste modo, retiradas as devidas ilações das guerras

²² Cf. José Manuel Malhão Pereira, “Da Viagem de Fernão de Magalhães ao Estabelecimento da *Rota da Especiaria de Espanha* – Factores Náuticos e Meteorológicos”, in *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, p. 351 (pp. 343-361).

²³ Cf. José Manuel Garcia, *Fernão de Magalhães – Herói, Traidor ou Mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, p. 270.

²⁴ Idem, *ibidem*, p. 11.

²⁵ Idem, *ibidem*.

²⁶ Joaquim Veríssimo Serrão, *Portugal e o Mundo nos Séculos XII a XVI*, Lisboa/São Paulo, Editorial Verbo, 1994, p. 151.

²⁷ Luís Filipe Barreto, “O Sentido da Expansão Portuguesa no Mundo (Séculos XV-XVII)”, *Administração. Revista da Administração Pública de Macau*, n.º 36, vol. X, pp. 370-371.

²⁸ Salvador Dias Arnaut, “Introdução” à *Crónica de D. Fernando*, de Fernão Lopes, Porto, Livraria Civilização – Editora, s.d., p. XXII (pp. VII-XXIV).

do tempo de D. Fernando e da longa guerra da Independência que decorreu no reinado de D. João I, “nos séculos XV e XVI, [...] a Nação Portuguesa, tocada por uma «febre» de nomadismo, que fez os homens saírem do torrão pátrio em busca de honra, proveito, fama e glória, singularizou-se por enfrentar os perigosos oceanos do Orbe. Efetivamente, Portugal [...] selecionou os mundos do além-mar como recintos privilegiados de obtenção de riqueza/recursos para o seu crescimento e desenvolvimento e como garantia de conservação da independência nacional, entre outros fins. Os Portugueses, envolvidos num quadro ideológico em estruturação, por meio do qual a Nação Lusa tendia a figurar como novo Povo Eleito de Deus, e apoiando-se em avultada medida no gradual adensamento da experiência conquistada no mar e no perseverante exercício de fomento de técnicas decisivas, lançaram-se numa espiral de movimento, concretizando inúmeras viagens que permitiram, entre outros efeitos, ultrapassar difíceis obstáculos encontrados no terreno, com ênfase para a barreira física e mental da distância que separava variados impérios, reinos, civilizações e culturas”²⁹.

Com os Portugueses fortemente empenhados na expansão marítima, registou-se inequivocamente a afirmação do poderio naval do país por distintos mares do planeta. É que, pela sua hegemonia no ato de flutuar pelas avenidas oceânicas, muito graças à novel tecnologia naval, ao arcabouço náutico, às táticas selecionadas e ao uso sistemático da artilharia, as armadas nacionais transportavam a força e o prestígio do reino (e respetiva civilização) para longínquas regiões e espaços de litígio. Vale a pena recordar palavras dirigidas por Afonso de Albuquerque, governador da Índia (1509-1515), ao rei D. Manuel I: “[...] dias avia que per todo ho estreito era sabyda nosa emtrada e avisado lugar, em tall maneira qe certefico a vosa alteza, que barco nem almadia numca navegou ho mar, nem as aves nam pousavam no mar, tam asombrado foy o mar roxo com nosa emtrada e tam ermo [...]”³⁰. Adite-se que D. Manuel I foi, por exemplo, apelidado de “senhor da navegação” (veja-se o título régio)³¹, de “Rei do Mar”³² ou de “governador do

²⁹ Alexandre António da Costa Luís, “Língua e Formação do Império Português (Séculos XV-XVI)”, in Alexandre António da Costa Luís, Carla Sofia Gomes Xavier Luís e Paulo Osório (org.), *A Língua Portuguesa no Mundo: passado, presente e futuro*, Lisboa, Edições Colibri e Universidade da Beira Interior, com o apoio da Academia das Ciências de Lisboa, Academia Brasileira de Letras, Universidade de Toronto, Instituto Politécnico de Macau e Associação Internacional dos Colóquios da Lusofonia, 2016, p. 24 (pp. 17-46).

³⁰ Carta de Afonso de Albuquerque a el-rei D. Manuel I, datada de 4 de dezembro de 1513, in *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, direção de Raymundo Antonio de Bulhão Pato, tomo I, Lisboa, Typografia da Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1884, p. 220.

³¹ Cf., por exemplo, carta de el-rei D. Manuel I ao *Cardeal Protetor*, de 28 de agosto de 1499, in *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente, Índia*, coligida e anotada por António da Silva Rego, vol. I, Lisboa, Fundação Oriente e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1991, doc. 2, p. 6; *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho*, prefácio, notas e anexos por A. Fontoura da Costa, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, pp. 198-201.

³² Gil Vicente, *A Farsa chamada Auto da Fama*, in *Copilaçam de Todallas Obras de Gil Vicente*, introdução e normalização do texto de Maria Leonor Carvalhão Buescu, vol. II, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1984, p. 367.

grande mar”³³. Epítetos deste género ajudaram forçosamente a sustentar uma imagem de marca, participante da liturgia portuguesa do poder e declaradamente difundida junto dos outros povos: “[...] em que lhe fazya saber que fose certo que Vosa Alteza era senhor do Mar Oucyano e asy da tera da Imdia que ja Vosa Alteza tynha feyto nella sete fortalezas e que todo ho navio da Imdea asy mouro como hymdio nom amdava por ho mar sem Vosa Alteza e com vosa bamdeyra e de ho acharem sem isto loguo era tomado e metydo debayxo d’agua”³⁴. O Felicíssimo aparece, aliás, graficamente representado na condição de Imperador do Mar, designadamente numa célebre gravura da *Carta Marina Navigatoria*, de Waldseemüller, datada de 1516³⁵.

Realmente, apesar de determinadas reservas que possam gerar as suas pesquisas, adiante-se que, em 1988, dois especialistas de Ciência Política, George Modelski e William Thompson, sugeriram uma nova perspetiva da evolução do poder naval do término do século XV ao tempo atual, indicando a constituição, até ao presente, de quatro grandes potências navais, designadamente Portugal, Holanda, Inglaterra e Estados Unidos, assim ordenados. Portanto, estes dois investigadores assinalaram Portugal “como primeira grande potência naval da Era Moderna”³⁶.

Ora, sem surpresa, no decurso do seu processo expansionista no além-mar, particularmente à medida que Portugal ia concretizando novas descobertas, conquistas e colonizações, reforçando o seu prestígio na cena internacional, e os navegadores lusos iam achando regiões dotadas de atrativas riquezas, o reino confrontou-se com o aparecimento de competidores, com destaque maior para Castela. Isto é, por vezes assistiu-se à prossecução por parte destes dois países ibéricos de certos projetos de exploração e de domínio que foram incidindo, ou pretenderam incidir, sobre os mesmos espaços, gerando desta forma contenda, em certos casos bastante acesa, sem com isto negarmos também a ocorrência de situações de intercâmbio nas ciências náuticas ou de complementaridade no quadro das relações luso-castelhanas. Portanto, a velha rivalidade peninsular entre Portugueses e Castelhanos acabou por ser transportada para os palcos ultramarinos. No tocante, por exemplo, ao Norte de África, primeira grande frente da expansão que, retemha-se, “não conseguiu impor-se como vector permanente da política portuguesa senão com a Casa de Avis”³⁷, não se pode menosprezar a preocupação que foi causando junto

³³ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*, introdução e anotações históricas pelo académico de número Damião Peres, 3.^a ed., Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1954, prólogo, p. 16.

³⁴ Carta para el-rei na qual se fala da viagem que Lopo Fernandes fez a Marrocos (1506?), in *As Gavetas da Torre do Tombo*, V, GAV. XV, Maços 16-24, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1965, p. 261.

³⁵ Cf. Luís Filipe F. R. Thomaz, “L’Idée Impériale Manuéline”, in Jean Aubin (dir.), *La Découverte, le Portugal et l’Europe. Actes du Colloque*, Paris, les 26, 27 et 28 mai 1988, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, 1990, pp. 45 e 47 (pp. 35-103); João Paulo Oliveira e Costa, *D. Manuel I*, Lisboa, Círculo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2005, pp. 217-218.

³⁶ Francisco Contento Domingues, “O Poder Naval Português: um conceito em discussão”, in *O Poder do Estado no Mar e a História. Actas do XI Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2013, p. 40 (pp. 35-52).

³⁷ Luís Filipe F. R. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, p. 58.

das autoridades lusíadas o facto da monarquia castelhana buscar, através das suas ofensivas diplomáticas e psicológicas, “obter uma proclamação da Santa Sé que a declarasse como a única herdeira do legado visigodo e, consequentemente, a única Coroa hispânica com direito a fazer conquistas em África”³⁸.

Olhando para horizontes geográficos e temporais mais amplos, na era de Quatrocentos, esta competição luso-castelhana teve sobretudo como pano de fundo o espaço atlântico, então gradualmente desbravado. Foi aí onde mais se fez ressentir. Refra-se, todavia, que os dirigentes portugueses foram em regra expeditos nas ações diplomáticas, desde logo junto de Roma. Procuraram atrair, o mais possível e graças aos serviços prestados, a afeição do líder e poder arbitral da Cristandade, o papa, tentando com isso tirar partido do crédito político que ainda poderia encerrar a teoria medieval do Papado como “*dominus orbis*”. No entanto, em bom rigor, os tempos eram outros e não se deve exagerar a eficácia deste tipo de suporte. Ostentava a sua relevância, sem dúvida, mas a tendência era tornar-se cada vez mais antiquado. De qualquer modo, de entre a vasta lista de documentos, veja-se, notoriamente, a bula *Romanus Pontifex*, de 8 de janeiro de 1455³⁹, que, entre outros aspetos, traça uma síntese da obra expansionista levada a cabo por D. Henrique desde a tomada de Ceuta por D. João I. Por meio deste instrumento diplomático, o papa Nicolau V concedia à Coroa portuguesa e ao infante D. Henrique a conquista, ocupação e apropriação de todas as terras, portos, ilhas e mares da África, desde os cabos Bojador e Não até à Guiné, inclusivamente, e toda a costa meridional até ao seu extremo, e proibia, sob pena de excomunhão, célebre arma espiritual do poder pontifício, qualquer outra nação de neles se intrometer ou de navegar para tais paragens. Por seu intermédio, “a Santa Sé como que ratificava [...] a carta emitida pelo infante D. Pedro a 22 de Outubro de 1443”⁴⁰, a qual, vendo bem, refletira, da parte da Coroa lusa, uma proclamação unilateral de soberania sobre as águas a sul do Bojador. À luz do teor da *Romanus Pontifex*, também se compreende que tenha havido quem chamasse a este diploma de “magna-carta jurídica da criação do Império Ultramarino Português”⁴¹.

Aclare-se que, mesmo que tenha passado a apresentar um sentido cada vez mais obsoleto, devemos ter o bom senso de considerar que o apoio avançado pela Santa Sé aos Portugueses permitiu reforçar, do ponto de vista ideológico e até psicológico, a especificidade dos de Avis em relação às restantes casas reais europeias. Em determinados momentos, serviu inclusivamente para golpear o mito da superioridade castelhana e auxiliou a progressiva irrupção do sentimento imperial entre nós, dado que as bulas excluía os outros reinos cristãos da expansão ultramarina, ficando, deste modo, inibidos de lançar

³⁸ João Paulo Oliveira e Costa, *Episódios da Monarquia Portuguesa*, Lisboa, Temas e Debates, 2013, p. 138.

³⁹ In *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993, doc. 15, pp. 60-73 (tradução portuguesa do Dr. José Saraiva).

⁴⁰ João Paulo Oliveira e Costa, “Parte I – Os Primórdios”, in João Paulo Oliveira e Costa (coord.), José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2014, p. 60 (pp. 15-98).

⁴¹ P.^o António Brásio, “Evangelização Ultramarina”, in *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, s.d., p. 487 (pp. 485-489). Cf., igualmente, Charles R. Boxer, *O Império Marítimo Português (1415-1825)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2002, p. 37.

mão sobre o mundo desconhecido. É digno de nota que, na *Romanus Pontifex*, Nicolau V tenha avaliado os líderes portugueses como “atletas da fé cristã e seus intrépidos campeões”⁴². A partir das viagens colombinas, a Espanha juntou-se claramente a Portugal na liderança da expansão europeia. Não causa assim estranheza o reparo de António Vasconcelos de Saldanha, alertando que as bulas tinham “um significado especial para os Reis de Espanha e Portugal: no próprio acto da sua concessão os Papas proclamavam ao orbe cristão a preeminência ética e religiosa dos monarcas hispânicos sobre os restantes”⁴³.

Em larga medida, as autoridades lusíadas souberam igualmente acautelar os seus interesses durante as duras negociações estabelecidas com Castela. O reinado de D. João II, o famoso Príncipe Perfeito, constitui uma referência nesse capítulo⁴⁴. Os Portugueses também se mostraram com frequência competentes nas operações de vigilância, ou melhor, na guerra, quando esta eclodia no terreno. No fundo, um conjunto de fatores permitiu-lhes chegar ao começo do consulado de D. Manuel I numa posição vantajosa, pois gozavam de uma situação hegemónica sobre extensas áreas do Atlântico, com particular destaque para a região austral, e, consequentemente, estavam em condições de ganhar a corrida ao Oriente.

Nesta competição em torno do achamento de um caminho marítimo para a Índia, apesar de Portugal, nos finais de Quatrocentos, ocupar a *pole position*, percebe-se facilmente que o trajeto que levou o país a desfrutar deste panorama favorável não esteve isento de dificuldades. No âmbito do século XV, para além da existência de algumas ameaças menores à progressão ultramarina lusíada, como a inglesa e a francesa, os Portugueses sofreram, de maneira cada vez mais preocupante, o crescente desenvolvimento da concorrência empreendida pelos seus vizinhos peninsulares. Para Portugal, tornou-se necessário enfrentar as reivindicações do rei D. João II de Castela, que incidiam não só sobre as Canárias⁴⁵, mas também englobavam a conquista do Norte de África e da Guiné⁴⁶. Foi também relevante tirar partido da debilidade evidenciada por Henrique IV. Foi, outrossim, indispensável bloquear com determinação, nas águas africanas, os propósitos expansionistas acalentados por Isabel, os quais chocavam com as pretensões monopolizadoras declaradas por Portugal. O Tratado de Alcáçovas, de 4 de setembro de 1479, ratificado pelos reis de Castela e Aragão no ano seguinte, em Toledo, e ao qual Sisto IV concedeu a chancela papal por meio da bula *Aeterni Regis clementia*,

⁴² *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. I, doc. 15, p. 66.

⁴³ António Vasconcelos de Saldanha, “Conceitos de *Espaço e Poder* e seus Reflexos na Titulação Régia Portuguesa da Época da Expansão”, in Jean Aubin (dir.), *La Découverte, le Portugal et l'Europe. Actes du Colloque*, Paris, les 26, 27 et 28 mai 1988, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, 1990, p. 110 (pp. 105-129).

⁴⁴ A respeito desta matéria, cf., por exemplo, Alexandre António da Costa Luís, “A Última Grande Conquista do Rei D. João II: o Tratado de Tordesilhas (1494)”, *Revista de Estudos Cabo-Verdianos*, [História], n.º Edição Especial, *Atas II Encontro Internacional de Reflexão e Investigação*, Praia, Santiago, Cabo Verde, Edições Uni-CV, dezembro de 2014, pp. 125-134.

⁴⁵ Cf. *Monumenta Henricina*, vol. XI, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Coimbra, 1970, doc. 138, pp. 172-179.

⁴⁶ Cf. *ibidem*, vol. XI, doc. 236, pp. 339-345.

de 21 de junho de 1481⁴⁷, expressa, ainda que temporariamente, o êxito português nesse desiderato. No concreto, através do citado Tratado, Portugal desistia oficialmente das “yslas de Canaria gañadas o por gañar”⁴⁸, que serviram de moeda de troca, e ficava com o direito de conquista do reino de Fez, a posse dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, cabendo-lhe, ademais, o descoberto e o que viesse a ser descoberto a partir do arquipélago canário “pera baxo contra Guínea”⁴⁹, o que equivale a dizer que garantia a exclusividade do avanço pela costa ocidental de África. O país olhava então para o Atlântico como o seu *Mare Nostrum*. Por isso mesmo, depois da guerra de 1475-1479, as autoridades portuguesas cuidaram de emitir a célebre carta régia de 6 de abril de 1480, que se escudava no Tratado de Alcáçovas e atribuía poderes ao príncipe D. João, futuro D. João II, que iniciara em 1474 o seu governo ultramarino, para compor um regimento que fornecesse aos capitães das suas caravelas não só a missão de capturar todos os navios armados pelos Castelhanos, Aragoneses e outros estrangeiros que se atrevessem a transgredir os limites fixados, mas também a incumbência de lançar as respetivas tripulações ao mar “pera que mouram logo naturallmente”, lê-se no documento⁵⁰. Atos tão violentos como os prescritos em 1480 destinavam-se nitidamente a gerar o medo entre os rivais e, por conseguinte, a provocar a sua desistência. Medidas desta envergadura, de elevada intransigência, procuravam, taxativamente, acautelar os interesses portugueses, onde figurava já, pelo menos desde a década de 70 do século XV, a chegada à Índia das especiarias. A ereção do castelo de São Jorge da Mina, em 1482, também ajudava a confirmar a superioridade portuguesa no mundo afro-atlântico.

Concorrendo com veemência para a projeção do poderio português no além-mar temos, igualmente, a relevante carta régia de 4 de maio de 1481, que confirma doações anteriores. Por seu intermédio, o rei D. Afonso V revela que é, ao lado do filho, um apologista da “Guerra”, da “Justiça” e da “Fazenda”, tanto mais que estas três coordenadas não deixam de operar como sustentáculos do enraizamento do exclusivo lusitano nas terras e mares descobertos, isto é, como facetas da proteção das rotas e das bases de apoio ao comércio africano e atlântico, em volta do qual, pode dizer-se, gira a nascente entidade imperial portuguesa, de origem quatrocentista⁵¹. Documentemos com o seguinte trecho: “[...] guerra por que muitas vezes he necessario de se estes traustos defemderem per armas fazendo armadas contra os que a eles querem hir e em elles sem licemça

⁴⁷ In *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. I, doc. 129, pp. 275-284. Cf., igualmente, *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História*, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988, doc. 153, pp. 222-229 (versão latina), doc. 154, pp. 230-238 (versão portuguesa do Dr. Vasco Fernandes de Lucena).

⁴⁸ *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. I, doc. 111, p. 244.

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ *Ibidem*, vol. I, doc. 115, p. 253.

⁵¹ Cf. Alexandre António da Costa Luís, “Uma Potência em Ascensão: Portugal à luz do discurso proferido por D. Garcia de Meneses perante o papa Sisto IV (1481)”, in André Barata, António Santos Pereira e José Ricardo Carvalheiro (org.), *Representações da Portugalidade*, Alfragide, Caminho, 2011, pp. 243-254 (pp. 243-263); Aurélio de Oliveira, “Destinos do Império: da construção ao apogeu e à decadência”, in *Janus 99-2000. Anuário de Relações Exteriores*, Lisboa, Público e Universidade Autónoma de Lisboa, 1999, p. 60 (pp. 60-61).

resgatar justiça por que aquelles que contra as leix fectas pera boom rregimento e sosti-meento dos dictos tractos vão ajam de seer pugnidos per justiça fazemda por que dos dictos tractos se ha renda e proueito ao quall se deue dar ordem per que se comserue e acrecemte”⁵². No fundo, com a Coroa cada vez mais empenhada em manter o controlo do país sobre a riqueza oriunda do ultramar, já que a tendência era não só esta última compor o núcleo duro da economia portuguesa, como ainda a cobiça estrangeira medrar significativamente, compreende-se a integração da “Guerra”, da “Justiça” e da “Fazenda” numa “estratégia estatal”⁵³. Note-se, aliás, que estas três linhas de força acabarão por preparar o vindouro manuseamento de outros três conceitos operativos ou programáticos, “Conquista”, “Navegação” e “Comércio”, pilares quinhentistas da instalação do Império no Oriente.

É indesmentível que a expansão marítima estava a transformar-se, a olhos vistos, no principal eixo da vida nacional e no mais caro projeto de poder, pelo que ficam, também, na retina episódios que ilustram o salto tecnológico dado por Portugal como potência naval. Em relação, por exemplo, ao pujante reinado de D. João II (1481-1495), anotemos certos apontamentos descritos por Garcia de Resende. Veja-se o capítulo intitulado “De como el Rey em Setuuel inuentou, e achou em carauellas e nauios pequenos trazer bombardas grossas”⁵⁴, e sublinhe-se, de igual modo, o caso em que “mandou el Rey fazer huma nao de mil toneis, a mais forte, e melhor acabada, e a mayor, que nunca ate entam fora vista, de tam grossa, forte, e basta liança, e tam grosso tauoado, que a artelharia a não podia passar, e tinha tantas bombardas grossas, e outras artelharias, que foy muyto fallado nella em muytas partes”⁵⁵.

Porém, seria uma ingenuidade acreditar que Castela ficaria circunscrita à viela em que o Tratado de Alcáçovas-Toledo a prendia. Com efeito, mais cedo ou mais tarde, sobretudo depois de alcançar a paz e a estabilidade no quadro doméstico, haveria de transpor essa barreira, gerando outra(s) onda(s) de sobressalto para o lado português. Portanto, urge salientar que a hegemonia que havia conquistado Portugal no Atlântico, refletido, como vimos, no conteúdo do Tratado de Alcáçovas, não impediu Castela de lograr posteriormente uma posição de superior relevo no mundo ultramarino, muito graças à persistência de Cristóvão Colombo em buscar a Ásia pela via ocidental, atraindo para a sua causa os Reis Católicos. Portugal foi então obrigado a partilhar o mar oceano com o velho vizinho peninsular, embora prosseguisse como o reino europeu que dispunha da supremacia no palco do Atlântico.

Abrindo aqui um parêntese, é importante notar, conforme apança Eduard Escartín, que “el matrimonio de Isabel de Castilla y Fernando de Aragón produjo la unión

⁵² *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. I, doc. 128, p. 272.

⁵³ Aurélio de Oliveira, *Nos Caminhos do Atlântico (1400-1500)*, Braga, 1999, p. 97. Num passado um pouco mais distante, também Damião Peres dedicou alguma atenção a este assunto da “Guerra”, “Justiça” e “Fazenda” (cf. *História dos Descobrimentos Portugueses*, p. 119).

⁵⁴ Garcia de Resende, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, reimpressão fac-similada da nova edição conforme a de 1798, prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1973; nova ed. 1991, cap. CLXXXI, p. 255.

⁵⁵ Idem, *ibidem*, cap. CXLVII, p. 214.

de las dos Coronas. De esta unión dinástica surgirá progresivamente la España moderna [...]. El acierto de los Reyes Católicos residió en saber aunar en una política común las trayectorias políticas e institucionales de sus Estados respectivos. Para ello utilizaron dos instrumentos: robustecer la autoridad real y dar importancia internacional al conjunto castellano-aragonés. Conjunto cada vez más considerado en el exterior como la monarquía hispánica o España”⁵⁶.

Claro está, o regresso de Colombo da sua viagem inaugural ao serviço dos Reis Católicos, corria o ano de 1493, acabou por gerar nova situação de litígio entre os monarcas portugueses e espanhóis em redor das respetivas zonas de influência no além-mar, com D. João II a reivindicar, ao abrigo do Tratado de Alcáçovas, as terras descobertas por aquele navegador. Citando Rui de Pina, o rei de Portugal opinava “que o dicto descobrimento era fecho dentro dos mares, e termos de seu Senhorio de Guínee”⁵⁷. Tamanha contenda só viria a ser ultrapassada com a assinatura do Tratado de Tordesilhas, de 7 de junho de 1494, convénio que é, pois, resultado desta sensível corrida ao Oriente. Como é sabido, graças a tal instrumento diplomático, D. João II conseguiu defender os direitos lusos comprometidos pelas bulas alexandrinas de 1493, que sofriam, ademais, de imprecisão geográfica. Afinal, na sequência do retorno de Colombo e da subsequente e controversa atuação de Alexandre VI, por exigência das autoridades portuguesas, colocou-se de lado a arbitragem do sumo pontífice. Assim, as duas potências ibéricas resolveram fomentar um conjunto de negociações diretas, sem mediação papal, com vista à demarcação das suas respetivas áreas de influência, fixando-as de modo mais consensual e sanando, desta feita, o conflito. Por esta via, suprimia-se a ameaça de guerra que pairava no ar entre Portugal e Espanha e que os monarcas peninsulares não desejavam que viesse a eclodir⁵⁸. Trabalhou-se, bilateralmente, num consenso duradouro que regulasse os empreendimentos ultramarinos ibéricos, “sobretudo a partilha de mares aos quais se associam determinadas terras”⁵⁹. De facto, na procuração que D. João II entregou aos seus embaixadores de Tordesilhas, afirmava o rei que “por se buscar e conseruar maior paz e mais firme concordia e asesegro Que o mar em que as ditas ilhas stam e foram achadas se parta e demarque antre nos [...]”⁶⁰.

Portanto, depois de várias peripécias e conversações, a solução encontrada foi o Tratado de Tordesilhas, onde, diga-se muito sucintamente, “os mesmos interessados ficaram em posição igualitária no que concerne à extensão das respectivas áreas de domínio possível: para Castela o espaço a ocidente de uma raia ou linha direita marcada de pólo a

⁵⁶ Eduard Escartín, “Las Monarquías Hispánicas”, in P. Molas, J. Bada, E. Escartín, F. Sánchez Marcos, V. Gual e M. A. Martínez, *Manual de Historia Moderna*, Barcelona, Editorial Ariel, S. A., 1.ª edição 1993, 1.ª reimpressão 1998, p. 192 (pp. 192-206).

⁵⁷ Rui de Pina, *Chronica d’El Rei Dom João II*, in *Collecção de Livros Ineditos de Historia Portugueza...*, tomo II, Lisboa, Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1792, cap. LXVI, p. 178.

⁵⁸ Sobre a posição adotada por Isabel, cf., por exemplo, Manuel Fernández Álvarez, *Isabel la Católica*, Barcelona, Espasa, 4.ª impressão 2013, pp. 469-470.

⁵⁹ José Manuel Azevedo e Silva, “A Fronteira do Real e do Imaginário no Tratado de Tordesilhas”, *Vértice*, n.º 63, Lisboa, novembro-dezembro 1994, p. 8 (pp. 7-10).

⁶⁰ *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*, vol. III, doc. 292, p. 435.

pólo”⁶¹, a “trezentas e setenta leguas de las yslas del cabo verde hacia la parte del poniente por grados o por outra manera”⁶². Por seu turno, materializando uma espécie de ordem bipolar, Portugal arrecadou “o outro hemisfério”⁶³. É importante precisar que o Tratado de Tordesilhas fazia “não só a divisão do real, mas, sobretudo, a partilha do imaginário”⁶⁴.

Desta forma, não é difícil perceber, até pelas expectativas messiânicas então criadas ou robustecidas após o suposto êxito de Colombo, numa época em que o bloco Castela-Aragão também aumentara o seu prestígio graças à conquista de Granada, que os Reis Católicos nunca admitiriam outra saída do diferendo com Portugal que não fosse a validação do direito de acesso às suas alegadas “Índias”. Mesmo assim, não é excessivo esclarecer que o Tratado de Tordesilhas, onde se processava uma partilha do Atlântico que buscava garantir para as potências assinantes o monopólio do caminho marítimo que entendiam ser o melhor e o mais célere para arribar à Ásia, se revelou, à luz deste prisma (mas também ao nível da salvaguarda de outros interesses estratégicos), um valioso triunfo português, dado que Vasco da Gama, não muito tempo depois, atingiu a Índia por intermédio da circum-navegação de África, trajeto cujo exclusivo tinha sido atribuído pelo mencionado convénio a Portugal e que possibilitou, no fundo, chegar primeiro ao Oriente. É-nos útil recordar que, alguns anos mais tarde, concretamente em 1506, o papa Júlio II confirmou o Tratado de Tordesilhas por meio da bula *Ea quae pro bono pacis*.

Como sinal da vitória portuguesa sobre os rivais castelhanos e outros povos europeus na corrida ao continente asiático, mas também como expressão do crescimento das ambições lusíadas, aos numerosos títulos empregues pelo seu antecessor, D. Manuel I acrescentou, no verão de 1499, logo após o retorno de Vasco da Gama do Oriente, os de “Senhor [...] da conquista e da navegação e comercio da Ethiopia, Arabia, Persia e India”⁶⁵. A nova e original titulação régia, ao enriquecer a liturgia portuguesa do poder, servia para monumentalizar o acesso à Índia, elevando o nível de prestígio internacional da monarquia encabeçada por D. Manuel I. Politizava o espaço geográfico, ainda mal percecionado, como traduzia as principais linhas programáticas do processo expansionista manuelino para a referida zona. Afinal, com a chegada a Calecut, supunha-se que os Portugueses tinham alcançado a região mais rica e cobiçada do planeta, pelo menos segundo o imaginário dominante na época e partilhado pelo próprio Venturoso em carta régia de 10 de janeiro de 1500, onde é manifesto o seu júbilo de cunho imperial: “[...] na quall vyagem [a primeira de Vasco da Gama] nos elle asi servio [...] e em fim de sseu descobrimento Achou e descobrio A Imdia que per todollos escriptores que o mundo

⁶¹ João Marinho dos Santos, “Tordesilhas e o Modelo do Império Português”, *Vértice*, n.º 63, Lisboa, novembro-dezembro 1994, p. 19 (pp. 19-24).

⁶² *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*, vol. III, doc. 293, p. 442.

⁶³ João Marinho dos Santos, “Tordesilhas e o Modelo do Império Português”, *Vértice*, n.º 63, p. 19.

⁶⁴ José Manuel Azevedo e Silva, “A Fronteira do Real e do Imaginário no Tratado de Tordesilhas”, *Vértice*, n.º 63, p. 7.

⁶⁵ Ver nota n.º 30.

screpveram sobre todas as provencias delle esta de rica poseram A qual todollos emperadores e grandes Rex que no mundo foram sobre todas esta desejarõ [...]”⁶⁶.

Acontece, porém, que nem tudo era um mar de rosas para o lado português. De facto, importa frisar que “no tratado de Tordesilhas [...] nada se especifica acerca de um eventual contra-meridiano que delimitasse a posse dos territórios no Oriente”, lembra Isabel M. R. Mendes Drumond Braga⁶⁷. Todavia, acrescenta esta historiadora, “a chegada de Vasco da Gama à Índia terá feito aparecer tal ideia [...]”⁶⁸. Questões posteriores, referentes a certos lugares asiáticos de que se soube na Península Ibérica a valia que apresentavam, acabaram por fazer com que esta ideia evoluísse na corte portuguesa no meio de um clima de inquietação, especialmente a partir dos episódios ou momentos em que os Castelhanos, socorrendo-se das cláusulas estabelecidas em Tordesilhas, passaram a reivindicar Malaca e as ilhas de Maluco (Molucas).

Convencionava-se que a linha imaginária fixada em 1494, para dividir o Atlântico em zonas de influência castelhana e portuguesa, era completada a oriente pela linha oposta de demarcação (ou seja, a linha de Tordesilhas continuava em redor do mundo), pelo que o desafio de saber em que hemisfério se localizavam terras ricas como a cidade de Malaca ou as ilhas de Maluco, se no de Castela ou no de Portugal, só podia despoletar mais ondas de discórdia entre as duas potências ibéricas protagonistas da expansão ultramarina.

Na verdade, depois de ter sido firmado o Tratado de Tordesilhas, ficaram variados assuntos pendentes, uns de maior complexidade ou ambiguidade do que outros. Por exemplo, urgia saber a partir de que ilha do arquipélago de Cabo Verde se deveriam medir as 370 léguas para ocidente. Ora as indefinições transportadas pelo Tratado não travavam as ambições dos povos peninsulares, bem pelo contrário. No caso dos Castelhanos, o tempo foi passando, e mesmo depois do forte desgosto provocado pela viagem gâmica, bem como pelo reconhecimento do equívoco de Colombo, sentiam-se com margem de manobra suficiente para não desistir de arribar ao magnético Oriente por intermédio de um eventual circuito ocidental. Faziam, por isso, da ligação direta entre o Atlântico e o Pacífico, um oceano de que tomaram consciência, um dos alvos preferenciais da sua política de expansão. De facto, “a exploração da América não extingue os sonhos asiáticos dos Espanhóis, que, muito antes de conhecerem a dimensão do continente que haviam abordado, pensam em contorná-lo”, realça Antoine Roulet⁶⁹.

Percebe-se facilmente que as dúvidas em torno da configuração das terras no Atlântico Ocidental demoraram algum tempo a ser dissolvidas. Porém, “a verdade é que,

⁶⁶ In João Marinho dos Santos e José Manuel Azevedo e Silva, *Vasco da Gama. A Honra, o Proveito, a Fama e a Glória*, doc. 18, p. 244.

⁶⁷ Isabel M. R. Mendes Drumond Braga, *Um Espaço, Duas Monarquias (Interrelações na Península Ibérica no Tempo de Carlos V)*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa e Hugin Editores, 2001, p. 120.

⁶⁸ Idem, *ibidem*.

⁶⁹ Antoine Roulet, “As Primícias de uma Globalização Ibérica”, in Guillaume Hanotin (dir.), *A Península Ibérica e o Mundo – dos Anos 1470 aos Anos 1640*, Lisboa, Edições Texto & Grafia, 2015, p. 41 (pp. 19-43).

porque a Terra é redonda, os Portugueses sabem que qualquer esforço espanhol de avanço para oeste acabaria, mais dia menos dia, por alcançar o Extremo Oriente⁷⁰. Isto é, como dominava nas elites a concepção da esfericidade da Terra, subsistiu em Portugal, junto do círculo régio, o temor de que os Castelhanos estivessem prestes a atingir a Ásia Oriental, na medida em que se temia que no Atlântico tropical não houvesse uma linha ininterrupta de terra firme, possibilitando, deste modo, uma passagem ou rota marítima para oeste até ao continente asiático⁷¹. Esta hipótese explica o surgimento de episódios mais azedos entre as duas cortes ibéricas.

Não admira, pois, que D. Manuel I tenha revelado certa urgência em que os seus súbditos chegassem a Malaca, uma das maiores encruzilhadas dos mares asiáticos, a grande escápula comercial de todo o Sueste da Ásia, logo claramente uma das cabeças ou cidades-mundo do Oriente. Entre outros motivos, o monarca português visava precisamente evitar que os Castelhanos se antecipassem. Em 1506, o rei deu ordens a D. Francisco de Almeida que cuidasse do célere descobrimento de Malaca e que edificasse uma fortaleza na zona. Tais ações destinavam-se, desde logo, a materializar no terreno a prioridade portuguesa e, assim, a assegurar que o país estivesse numa posição vantajosa quando os concorrentes peninsulares viessem a atingir as águas da Malásia, deparando-se com factos consumados: “[...] por ser tomada primeiro por nós a posse, que, nestas cousas, daa muito direito”, indica o Venturoso ao seu vice-rei da Índia⁷². Depois de algum atraso na execução da política régia referente a estas paragens, os Portugueses alcançariam Malaca em 1509, através da armada enviada de Lisboa para o efeito e capitaneada por Diogo Lopes de Sequeira. As forças lusas viriam a tomar este empório em 1511, lutando, por conseguinte, pela integridade do seu hemisfério de exploração. Sem dúvida, “a posse de Malaca era uma nítida inscrição manuelina do poder que detinha a coroa portuguesa nos mares orientais”, frisa Ana Paula Avelar⁷³. A glória de submeter este cobiçado entreposto comercial coube ao governador e Leão dos Mares Afonso de Albuquerque, responsável por assinaláveis transformações na Índia portuguesa e, em larga medida, pela euforia imperialista que então se vivia⁷⁴. Entre outros resultados, “a conquista de Malaca fez duplicar a área oceânica abrangida pelo império português e abriu-lhe os caminhos da Insulíndia e da China”⁷⁵. Ou seja, nos anos que se seguiram, entrou-se numa nova

⁷⁰ Serge Gruzinski, *A Águia e o Dragão. Portugueses e Espanhóis na Globalização do Século XVI*, Lisboa, Edições 70, 2015, pp. 79-80.

⁷¹ Cf. João Paulo Oliveira e Costa, *Mare Nostrum. Em Busca de Honra e Riqueza*, pp. 148-149.

⁷² Carta do rei D. Manuel I para D. Francisco de Almeida, datada do ano de 1506, in *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, direção de Raymundo Antonio de Bulhão Pato, tomo III, Lisboa, Typografia da Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1903, p. 270.

⁷³ Ana Paula Avelar, “Representações de Fernão de Magalhães na Cronística da Expansão”, in *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, p. 311 (pp. 305-321).

⁷⁴ A respeito desta incontornável figura da expansão portuguesa, cf., por exemplo, Alexandre António da Costa Luís, “Afonso de Albuquerque e a Construção do Estado/Império Português da Índia”, *Revista de Estudos Lusófonos, Língua e Literatura dos Colóquios da Lusofonia*, n.º 0, Associação Internacional dos Colóquios da Lusofonia, 2015, pp. 3-18.

⁷⁵ Luís Filipe F. R. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, p. 294.

etapa de descoberta e exploração de distintas regiões e mares. No tocante às Molucas, os contactos inaugurais com estas ilhas foram instituídos ainda sob o resguardo de Afonso de Albuquerque.

Nessa época, a falta de meios técnicos que medissem a longitude com exatidão era um problema. Por isso, é bom sublinhar que, em 1512, continuava a haver em Espanha quem defendesse que Malaca caía dentro da demarcação de Castela. De qualquer modo, as notícias que chegavam a Portugal nesse ano e que apregoavam que os Castelhanos se preparavam para enviar uma armada a Malaca⁷⁶, na qual devia participar o piloto João Dias de Solis, um dos advogados daquela tese, não se confirmaram na prática, visto que o projeto foi suspenso⁷⁷. Na verdade, a chegada castelhana à Ásia ficou adiada por mais alguns anos. No entanto, façanhas como a de Vasco Nuñez de Balboa, que, em 1513, atravessou o istmo do Panamá e atingiu o Pacífico, demonstrando que existia um oceano para oeste do Novo Mundo, só podiam favorecer a ideia de se alcançar a Ásia por essa via. Tratava-se de um incentivo para que sucedesse um incremento de esforços no sentido de descobrir um estreito ou um canal que possibilitasse às embarcações espanholas transitar do Atlântico para o Pacífico e continuar a progredir em direção ao ocidente, rumo ao Cipango e ao Cataio. Seja como for, Portugal permaneceu, ainda durante algum tempo, a única potência cristã da Europa a navegar até ao vasto palco asiático, aproveitando para avançar claramente na estruturação do Estado da Índia e para revelar aos próprios Orientais que os dias em que o representante máximo do rei português tinha por capital “o convés da sua nau”⁷⁸, conforme havia sucedido com Francisco de Almeida, se haviam esfumado definitivamente.

No que diz respeito ao futuro do Império Português no Oriente, o perigo vindo dos rivais peninsulares começou a adquirir contornos muito mais sérios quando Fernão de Magalhães, revoltado com o tratamento que D. Manuel I lhe concedera (a questão da moradia jogou aqui um papel de relevo, com Magalhães a considerar-se mal pago pelo rei), resolveu colocar os seus préstimos ao serviço de Espanha, para onde foi em 1517. Assim, Carlos I, que em 1519 é eleito imperador do Sacro Império Romano-Germânico, tornando-se Carlos V, recebeu o navegador português, o qual lhe propôs armar uma expedição, asseverando que as ricas ilhas de Maluco não se situavam na parte portuguesa. A perspectiva de conseguir um importante caudal de riquezas com esta navegação convenceu o rei de Castela. Dito isto, tal como vários historiadores têm realçado, “o empreendimento levado a cabo por Fernão de Magalhães enquadra-se no contexto da rivalidade luso-espanhola pelo domínio de zonas onde se obtinham largos benefícios económicos”⁷⁹.

⁷⁶ Cf. carta de João Mendes de Vasconcelos a el-rei D. Manuel I a respeito da repartição das terras do ultramar, entre Portugal e Castela, Logronho, 30 de agosto de 1512, in *As Gavetas da Torre do Tombo*, IV, GAV. XV, Maços 1-15, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1964, pp. 319-320.

⁷⁷ Cf. Isabel M. R. Mendes Drumond Braga, *Um Espaço, Duas Monarquias (Interrelações na Península Ibérica no Tempo de Carlos V)*, p. 122.

⁷⁸ Luís Filipe F. R. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, p. 213.

⁷⁹ José Manuel Garcia, *A Viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*, Barcarena, Editorial Presença, 2007, p. 12; idem, *Fernão de Magalhães – Herói, Traidor ou Mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, p. 270.

Ou seja, é inevitável situar a viagem magalhânica no âmbito dessa rivalidade, focalizada, neste caso particular, em torno da disputa das Ilhas das Especiarias, sublinhando que a empresa conduzida pelo navegador luso, realizada sob bandeira espanhola, não pode, independentemente dos interesses de ordem pessoal que subsistiam, até de levantamento contra a ingratidão régia ou as injustiças da vida, ser dissociada da trajetória dos dois impérios ibéricos e da abertura de atritos resultantes do natural impulso registado em termos de extensão da influência e do poder, da lógica de crescimento que assentava na busca em aceder e dominar espaços que fossem fonte de prestígio, que fossem atractivos no campo económico, ou então que se destacassem pela sua valia estratégica na hora de assegurar o necessário funcionamento da entidade imperial.

Aliás, como bem observa Giuseppe Marcocci, importa ter presente que “a controvérsia pela jurisdição das Molucas foi uma espécie de banco de experimentação decisivo para as ambições imperiais de Portugal”⁸⁰. Afinal, acrescenta este autor, “a urgência material representada pela necessidade de impedir que, seguindo o caminho ocidental, a Espanha tivesse acesso ao comércio das especiarias orientais, não deve fazer esquecer o facto de que, durante quase toda a década de 20 de Quinhentos, a corte portuguesa esteve empenhada num intenso confronto diplomático com a mais potente monarquia europeia do tempo, com o objectivo de ver delimitadas a seu favor com exactidão as fronteiras geográficas da «conquista»”⁸¹.

Como é do conhecimento geral, com Fernão de Magalhães participaram, na viagem ou partida para Sevilha, outras figuras portuguesas que estavam igualmente ressentidas com o esquecimento régio ou que simplesmente pretendiam colaborar na empresa. Seduzido com a hipótese de arrecadar mais uma fonte de receita, nada menos do que o próspero comércio das especiarias das Molucas, o rei de Castela e Aragão acabou, como se disse anteriormente, por conceder a sua anuência⁸², mas com a condição de não se navegar, nem comerciar na área reservada a Portugal. Aliás, Damião de Góis fala-nos “de quomo Fernam de magalhães deu a entender a elRei dom Carlos que has ilhas de Maluquo, & banda caiam na sua demarcação, & que iria a ellas sem tocar nos limites da navegação de Portugal”⁸³. O próprio monarca espanhol garantiu, em carta enviada ao Venturoso, datada de 28 de fevereiro de 1519, que a sua armada com destino à Índia não lesaria os interesses lusos⁸⁴. Acrescente-se que Magalhães logrou a chefia da expedição por deter, obviamente, a paternidade do projeto, mas também devido a um dado

⁸⁰ Giuseppe Marcocci, *A Consciência de um Império. Portugal e o seu Mundo (Sécs. XV-XVII)*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2012, p. 114.

⁸¹ Idem, *ibidem*.

⁸² Cf., por exemplo, contrato e assento (traslado dos) feitos por el-rei de Castela com Fernão de Magalhães, (Sevilha, 14 de maio de 1518), in *As Gavetas da Torre do Tombo*, IX, GAV. XVIII, Maços 7-13, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971, pp. 516-528.

⁸³ Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, parte IV, cap. XXXVII, p. 94.

⁸⁴ In *As Gavetas da Torre do Tombo*, VIII, GAV. XVIII, Maços 1-6, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1970, p. 554.

que não deve ser ocultado: “el mayor avance de la náutica y la formación de los marinos portugueses”⁸⁵.

É óbvio que D. Manuel I, ao saber da missão que se projetava no país vizinho, intentou demover o rei de Espanha. Não teve êxito. Tomou então várias medidas, de entre as quais o envio de forças para o Oriente não só com a incumbência de erigir uma fortaleza nas Molucas, mas também com a tarefa de intercetar a armada espanhola. Por conseguinte, a viagem de Magalhães, que se celebrou, entre outras razões, por ter permitido que se obtivesse uma melhor noção do oceano Pacífico, logo da verdadeira extensão do planeta, “foi realizada no contexto da disputa luso-espanhola sobre a linha de Tordesilhas do outro lado do mundo e sobre o lado de que ficavam as Ilhas das Especiarias”, como pedagogicamente recorda Paulo Jorge de Sousa Pinto⁸⁶. Assim, com a concretização deste périplo marítimo, iniciado “com cinco vellas” em 1519⁸⁷ e terminado em 1522, após o falecimento de Fernão de Magalhães nas Filipinas no ano anterior, por Sebastião de Elcano, sucedeu irremediavelmente o impulsionar da reivindicação das ilhas Molucas por parte do imperador Carlos V, o que contribuiu para a tendência de mundialização que registava o tabuleiro onde se jogava a rivalidade luso-castelhana. A questão das Molucas, consequência do Tratado de Tordesilhas e alimentada pela atuação de Magalhães, integra o topo da lista dos acontecimentos que fizeram com que a concorrência entre Portugal e Espanha tivesse uma amplitude praticamente global, na medida em que concorreu para estender aos antípodas, não de uma forma platónica mas sim bem real, tal competição na busca do domínio e usufruto das terras mais ricas. Como se disse, os Portugueses, perante a pressão castelhana, sentiram a necessidade de deslocar meios militares para a área de expansão em disputa, de promover alianças. Mas a introdução de vasos espanhóis nas águas das Molucas não constituía apenas uma ameaça para os planos de exclusividade lusíada no comércio do cravo, questionando, portanto, o predomínio português nessas paragens, também existia, em caso de agravamento da situação, a hipótese de compor um perigo ainda mais vasto, podendo desabar sobre a intervenção de Portugal nos mares de Malaca e da Índia.

Refira-se, no entanto, que a empresa magalhânica gerou um contencioso entre duas figuras que haviam estabelecido uma aliança pessoal, D. Manuel I e Carlos V. Com efeito, o monarca português recuperara a sua autoridade muito graças ao entendimento com Carlos V, selado por via de um casamento, pois o Venturoso, viúvo desde a morte de D. Maria em 1517, casou com a noiva do filho, D. Leonor, irmã do Áustria. Por seu turno, D. Manuel I assumiu-se como o garante do poder hispânico de Carlos, facto bem

⁸⁵ Luis Arias González, Agustín Vivas Moreno, Higinio Martín González e Azucena Pérez Paniagua, “Tensiones entre Castellanos y Portugueses en la Primera Vuelta al Mundo (1519-1522)”, in Ana María Carabias Torres (ed.), *Las Relaciones entre Portugal y Castilla en la Época de los Descubrimientos y la Expansión Colonial*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, 1994, p. 312 (pp. 311-316).

⁸⁶ Paulo Jorge de Sousa Pinto, *Os Portugueses Descobriram a Austrália? 100 Perguntas Sobre Factos, Dúvidas e Curiosidades dos Descobrimentos*, p. 101.

⁸⁷ António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, 4.^a ed., Porto, Livraria Civilização Editora, 1987, p. 119.

visível por ocasião da crise dos *Comuneros*, em 1520-1521⁸⁸. Seja como for, o diferendo opunha líderes que encabeçavam impérios com influência na ordem internacional e que ainda estavam em notória fase de crescimento. Aliás, por estarem em pleno processo de avanço, o português para nascente, e o espanhol, por sua vez, a avançar para oeste, acabaram por chocar. Sem dúvida que Carlos V não era um monarca qualquer: era o rei mais poderoso da Europa, imperador e campeão da Cristandade católica. Citando Krishan Kumar, “Carlos era verdadeiramente – como se dizia do seu antepassado Frederico II, imperador romano-germânico – *stupor mundi*, a «maravilha do mundo»”⁸⁹. Porém, D. Manuel I, que nunca adotou oficialmente o título de imperador, nem mesmo em relação às Índias, apesar dos convites que recebeu para o efeito, vindos, por exemplo, de vultos como o vice-rei D. Francisco de Almeida⁹⁰, tinha ascendente sobre vários reis que lhe pagavam tributo (páreas), pelo que formava um rei de reis, logo era um imperador de facto, que dispunha, ademais, de diversos oficiais a agirem em quatro continentes e três oceanos. Dirigia, no fundo, um vasto império marítimo, alicerçado no domínio de rotas que rasgavam muitos mares do planeta e suportadas por espaços insulares e por portos localizados nas orlas costeiras dos continentes europeu, africano, americano e asiático. Quando se olha para D. Manuel I, descortina-se que o seu pensamento e os correspondentes atos eram, não raramente, dominados pela crença de que compunha um rei eleito pela Providência, fadado a ter um papel acima dos restantes governantes, tanto mais que se julgava predestinado a cumprir antigas profecias bíblicas e a levar ao aniquilamento do Islão e à restituição da Terra Santa à Cristandade⁹¹. A euforia manuelina registou altos e baixos, em função dos êxitos e reveses vividos. No entanto, nesta fase derradeira do seu reinado, é legítimo afirmar que encontramos o Venturoso novamente a reativar a sua política centralizadora e, uma vez mais, a sonhar com planos messiânicos de cruzada, sobretudo depois de lhe chegar a informação da descoberta do célebre Preste João. D. Manuel I viria, contudo, a morrer em 1521.

No ano seguinte, Carlos V, que reunia sob o seu comando várias das principais coroas da Cristandade, para além dos anexos americanos, em nítida fase de dilatação, e de possessões em África, viu, por fim, regressarem ao território espanhol os sobreviventes da armada magalhânica. Diga-se que não é descabido pensar que a expedição de Magalhães, ultimada por Elcano, ao abrir ao imperador as portas da Ásia, mormente a possibilidade de usufruto das emblemáticas Ilhas das Especiarias, e ao completar a circum-navegação do globo, terá, efetivamente, ajudado a alimentar a ideia de monarquia universal e a projetar Carlos como *Dominus Mundi*, Senhor do Mundo, que cuidaria da paz e da

⁸⁸ Cf. João Paulo Oliveira e Costa, “Parte II – O Império Marítimo”, in João Paulo Oliveira e Costa (coord.), José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, *História da Expansão e do Império Português*, p. 122.

⁸⁹ Krishan Kumar, *Visões Imperiais. Cinco Impérios que mudaram o Mundo*, Lisboa, Edições 70, 2017, pp. 205-206.

⁹⁰ Cf. Joaquim Candeias Silva, *O Fundador do “Estado Português da Índia” D. Francisco de Almeida 1457(?)–1510*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996, doc. 18, p. 317, e doc. 30, p. 343.

⁹¹ Cf., especialmente, Luís Filipe F. R. Thomaz, “L’Idée Impériale Manuéline”, in Jean Aubin (dir.), *La Découverte, le Portugal et l’Europe. Actes du Colloque*, pp. 35-103.

felicidade. Adiante-se que o ritmo da expansão espanhola acelerou claramente no tempo de Carlos V. Os anos de 1519-1522 foram particularmente férteis em eventos surpreendentes. A viagem de Magalhães insere-se nesta dinâmica. De resto, quando se faz um balanço ao reinado de Carlos V, segundo Magdalena Rodríguez Gil, “se puede decir que el imperio español oceánico y americano queda hecho com este monarca”⁹².

Ora, com o desaparecimento de D. Manuel I, o conflito político em torno da questão de Maluco é herdado por D. João III, que, pouco depois da sua chegada ao trono, se vê confrontado com o desafiante impacto do retorno de Elcano e seus companheiros ao reino vizinho, pelo que o rei português se sentiu obrigado a esgrimir, com forte insistência, o argumento da precedência na chegada e no trato. As dificuldades que subsistiam entre as duas monarquias ibéricas em encontrar uma solução para os problemas resultantes da viagem de Magalhães eram, todavia, persistentes. O litígio, envolvendo aspetos jurídicos e técnicos, perduraria ainda durante alguns anos, até que as coroas de Portugal e de Castela rubricaram o Tratado de Saragoça, no ano 1529. Seguia-se, com as devidas diferenças, um modo de entendimento já cultivado quer por ocasião de Alcáçovas, quer de Tordesilhas, assente na produção de um instrumento diplomático que anulasse focos de turbulência nas relações peninsulares e criasse condições pacíficas de convivência no quadro de uma espécie de condomínio mundial ibérico. Não é inadequado opinar que triunfou, à luz das condições da época, o bom senso, com ambos os lados a arrecadarem ganhos com este convénio, embora, em termos práticos, não fosse possível evitar, a cem por cento, a ocorrência de transgressões.

Muito sucintamente, Castela admitiu a sua dificuldade em explorar economicamente as ilhas em apreço, visto que, como se compreende, não lhes podia chegar pela Rota do Cabo, pertencente a Portugal, e porque a navegação pelo Estreito de Magalhães não se mostrava a mais favorável à constituição de um circuito comercial⁹³. Aliás, por esses anos, sobrava o problema de achar uma rota viável de retorno e esta dura situação obstaculizava a instalação, pela via do continente americano, de uma rota das especiarias que fosse rival da Rota do Cabo. Outras situações enfraqueciam igualmente a posição de Castela, figurando entre as maiores pechas o facto de não dominar Malaca, principal centro comercial da Ásia do Sudeste e com o qual as ilhas de Maluco estavam estreitamente ligadas, sendo de reiterar que “o comércio entre Malaca e Maluco fazia parte de um sistema mais vasto de comércio pan-asiático”⁹⁴. Indo mais longe na nossa exposição, registre-se a circunstância “de os espanhóis não terem acesso aos mercados fornecedores de panos indianos indispensáveis ao comércio de especiarias da Insulíndia nem terem

⁹² Magdalena Rodríguez Gil e Remedios Morán Martín, “La Hegemonía Mundial de los Estados Ibéricos (Siglos XV-XVI). España”, in Hipólito de la Torre Gómez (ed.), *España y Portugal (Siglos IX-XX). Vivencias Históricas*, Madrid, Editorial Síntesis, d.l. 1998, p. 79 (pp. 68- 94).

⁹³ Cf. João Paulo Oliveira e Costa, “Parte II – O Império Marítimo”, in João Paulo Oliveira e Costa (coord.), José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, *História da Expansão e do Império Português*, p. 133.

⁹⁴ Luís Filipe F. R. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, p. 564.

acesso aos mercados asiáticos que mais as consumiam”⁹⁵. Por sua vez, Portugal, ciente do que estava em causa em matéria de segurança e valia do Império, da necessidade de tudo fazer para evitar a ocorrência de um curto-circuito ao nível do seu funcionamento, adquiriu, por 350 000 ducados de ouro, o direito de conservar as Molucas no âmbito do Estado da Índia. Mas isto também equivale a dizer que Castela recebeu uma volumosa compensação monetária por uma zona de complicado acesso, cujo comércio ela podia, muito melhor do que Portugal, dispensar. Ou seja, Carlos V, a braços com dívidas e juros astronómicos, ao vender ao rei luso e aos seus sucessores “todo o direito, acção, domínio, propriedade e posse, que por qualquer modo pudesse ter para navegar e comerciar em Moluca, ilhas, lugares, terras e mares adjacentes ... pelo preço de trezentos e cinquenta mil ducados d’ouro”⁹⁶, obteve uma larga quantia de dinheiro, de que tanto precisava para custear as suas aventuras militares. Mas igualmente por via deste negócio, juntamente com a política matrimonial seguida, o imperador estabelecia condições propícias à paz na Península Ibérica, da qual também esperaria retirar benefícios para a sua política externa onde, na verdade, a preferência ia para as questões europeias. Sem dúvida que o rei de Portugal também possuía expetativas parecidas com o acordo das Molucas, mas, neste caso, a prioridade radicava nas questões relacionadas com a componente marítima. Na ótica de Jorge Borges de Macedo, “D. João III exprime, pois, na sua política externa, cada vez mais uma linha de força que dá prioridade ao poder naval, à independência ou neutralidade peninsular (melhor se diria vigilância peninsular), à defesa das rotas e à diminuição sistemática de quaisquer riscos de confrontação armada, ou mesmo institucional”⁹⁷. E o autor conclui: “com D. João III, a política externa portuguesa tornava-se basicamente marítima”⁹⁸.

Por outras palavras, no decurso do reinado do Piedoso, em que a conjuntura internacional está em franca transformação, assistindo-se, por exemplo, ao aumento da pressão sobre as rotas e os lugares dominados pelos Portugueses, quer no universo atlântico, quer no asiático, devido à incontornável afirmação mundial de alguns poderosos impérios, como o de Carlos V e o dos Turcos Otomanos, ao desenvolvimento das ambições ultramarinas francesas e ao pujante avanço dos Xarifes do Suz, D. João III incrementou uma política dotada de tons cada vez mais pragmáticos, nacionais e modernos, rompendo, desde logo, com os projetos de cruzada do pai, pois a primazia recaía agora na componente económica e não nos impulsos ideológicos. Como se percebe, naquela época, vários impérios vivenciaram um período de nítida expansão, alargando significativamente os seus limites territoriais e o raio de intervenção, o que provocou um inevitável embate entre formações imperiais. O Piedoso foi obrigado a enfrentar os exigentes desafios gerados pela gigantesca

⁹⁵ Manuel Marques Lobato, “Os Portugueses em Malaca e na Ásia do Sueste”, *Revista Militar*, n.º especial, *Presença Portuguesa no Oriente*, Lisboa, n.º 2364 e n.º 1 de 1999, p. 178 (pp. 159-197).

⁹⁶ José Calvet de Magalhães, *Breve História Diplomática de Portugal*, 2.ª ed., Mem Martins, Publicações Europa-América, d.l. 1991, pp. 47-48.

⁹⁷ Jorge Borges de Macedo, *História Diplomática Portuguesa. Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, vol. I, 2.ª ed. revista e ilustrada, Lisboa, Tribuna, edição em colaboração com o Instituto de Defesa Nacional, 2006, p. 126.

⁹⁸ Idem, *ibidem*.

dispersão geográfica das zonas de influência portuguesas e onde, aqui e ali, se processava o perigoso crescimento da concorrência estrangeira, pelo que o monarca, ciente da gravidade da situação e dos recursos limitados disponíveis, teve que fazer escolhas, nem sempre fáceis e muito menos consensuais, como foi o caso do abandono de praças em Marrocos. No que diz respeito à aquisição das Molucas, este episódio demonstra a centralidade que tal região ocupava no seio da política expansionista de D. João III, claramente dedicado à missão de garantir o controlo do comércio das especiarias e, portanto, das suas rotas. Por outro lado, no tocante ao Brasil, arrancou com a colonização sistemática⁹⁹. Em suma, tínhamos um monarca apostado em salvaguardar os espaços do Império que considerava, em termos económicos e estratégicos, mais importantes para os interesses portugueses.

Bibliografia

ARIAS GONZÁLEZ, Luis, VIVAS MORENO, Agustín, MARTÍN GONZÁLEZ, Higinio e PÉREZ PANIAGUA, Azucena, “Tensiones entre Castellanos y Portugueses en la Primera Vuelta al Mundo (1519-1522)”, in Ana María Carabias Torres (ed.), *Las Relaciones entre Portugal y Castilla en la Época de los Descubrimientos y la Expansión Colonial*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, 1994, pp. 311-316.

ARNAUT, Salvador Dias, “Introdução” à *Crónica de D. Fernando*, de Fernão Lopes, Porto, Livraria Civilização – Editora, s.d., pp. VII-XXIV.

AVELAR, Ana Paula, “Representações de Fernão de Magalhães na Cronística da Expansão”, in *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 305-321.

BARATA, Maria do Rosário Themudo, “Fernão de Magalhães e as Contingências da Razão”, in *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 381-395.

BARRETO, Luís Filipe, “O Sentido da Expansão Portuguesa no Mundo (Séculos XV-XVII)”, *Administração. Revista da Administração Pública de Macau*, n.º 36, vol. X, 1997-2.º, pp. 367-381.

BARROS, João de, *Ásia*, terceira década, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, reedição de 1992.

BOXER, Charles R., *O Império Marítimo Português (1415-1825)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2002.

⁹⁹ Charles R. Boxer, *O Império Marítimo Português (1415-1825)*, p. 100.

BRAGA, Isabel M. R. Mendes Drumond, *Um Espaço, Duas Monarquias (Interrelações na Península Ibérica no Tempo de Carlos V)*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa e Hugin Editores, 2001.

BRÁSIO, P.^o António, “Evangelificação Ultramarina”, in *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, s.d., pp. 485-489.

BRAUDEL, Fernand, *Gramática das Civilizações*, Lisboa, Teorema, 1989.

Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam, direção de Raymundo Antonio de Bulhão Pato, tomo I, Lisboa, Typografia da Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1884.

Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam, direção de Raymundo Antonio de Bulhão Pato, tomo III, Lisboa, Typografia da Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1903.

COSTA, João Paulo Oliveira e, *Episódios da Monarquia Portuguesa*, Lisboa, Temas e Debates, 2013.

COSTA, João Paulo Oliveira e, *D. Manuel I*, Lisboa, Círculo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2005.

COSTA, João Paulo Oliveira e, *Mare Nostrum. Em Busca de Honra e Riqueza*, Lisboa, Temas e Debates – Círculo de Leitores, 2013.

COSTA, João Paulo Oliveira e, “Parte I – Os Primórdios”, in João Paulo Oliveira e Costa (coord.), José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2014, pp. 15-98.

COSTA, João Paulo Oliveira e, “Parte II – O Império Marítimo”, in João Paulo Oliveira e Costa (coord.), José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2014, pp. 99-200.

Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988.

Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente, Índia, coligida e anotada por António da Silva Rego, vol. I, Lisboa, Fundação Oriente e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1991.

DOMINGUES, Francisco Contente, “O Poder Naval Português: um conceito em discussão”, in *O Poder do Estado no Mar e a História. Actas do XI Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2013, pp. 35-52.

ESCARTÍN, Eduard, “Las Monarquías Hispánicas”, in P. Molas, J. Bada, E. Escartín, F. Sánchez Marcos, V. Gual e M. A. Martínez, *Manual de Historia Moderna*, Barcelona, Editorial Ariel, S. A., 1.^a edição 1993, 1.^a reimpressão 1998, pp. 192-206.

FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel, *Isabel la Católica*, Barcelona, Espasa, 4.^a impressão 2013.

GALVÃO, António, *Tratado dos Descobrimientos*, 4.^a ed., Porto, Livraria Civilização Editora, 1987.

GARCIA, José Manuel, *Fernão de Magalhães – Herói, Traidor ou Mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Lisboa, Manuscrito, 2019.

GARCIA, José Manuel, “Fernão de Magalhães Visto pelos Cronistas Portugueses do Século XVI”, in *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 323-328.

GARCIA, José Manuel, *D. João II vs Colombo – Duas Estratégias Divergentes na Busca das Índias*, Vila do Conde, QuidNovi, 2012.

GARCIA, José Manuel, *A Viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*, Barcarena, Editorial Presença, 2007.

As Gavetas da Torre do Tombo, IV, GAV. XV, Maços 1-15, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1964.

As Gavetas da Torre do Tombo, V, GAV. XV, Maços 16-24, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1965.

As Gavetas da Torre do Tombo, VIII, GAV. XVIII, Maços 1-6, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1970.

As Gavetas da Torre do Tombo, IX, GAV. XVIII, Maços 7-13, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971.

GÓIS, Damião de, *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, parte IV, nova edição conforme a primeira de 1566, Coimbra, por ordem da Universidade, 1955.

GRUZINSKI, Serge, *A Águia e o Dragão. Portugueses e Espanhóis na Globalização do Século XVI*, Lisboa, Edições 70, 2015.

KUMAR, Krishan, *Visões Imperiais. Cinco Impérios que mudaram o Mundo*, Lisboa, Edições 70, 2017.

LEWIS, Bernard, *O Médio Oriente e o Ocidente. O Que Correu Mal?*, Lisboa, Gradiva, 2003.

LOBATO, Manuel Marques, “Os Portugueses em Malaca e na Ásia do Sueste”, *Revista Militar*, n.º especial, *Presença Portuguesa no Oriente*, Lisboa, n.º 2364 e n.º 1 de 1999, pp. 159-197.

LUÍS, Alexandre António da Costa, “Afonso de Albuquerque e a Construção do Estado/Império Português da Índia”, *Revista de Estudos Lusófonos, Língua e Literatura dos Colóquios da Lusofonia*, n.º 0, Associação Internacional dos Colóquios da Lusofonia, 2015, pp. 3-18.

LUÍS, Alexandre António da Costa, “Língua e Formação do Império Português (Séculos XV-XVI)”, in Alexandre António da Costa Luís, Carla Sofia Gomes Xavier Luís e Paulo Osório (org.), *A Língua Portuguesa no Mundo: passado, presente e futuro*, Lisboa, Edições Colibri e Universidade da Beira Interior, com o apoio da Academia das Ciências de Lisboa, Academia Brasileira de Letras, Universidade de Toronto, Instituto Politécnico de Macau e Associação Internacional dos Colóquios da Lusofonia, 2016, pp. 17-46.

LUÍS, Alexandre António da Costa, “Uma Potência em Ascensão: Portugal à luz do discurso proferido por D. Garcia de Meneses perante o papa Sisto IV (1481)”, in André Barata, António Santos Pereira e José Ricardo Carvalheiro (org.), *Representações da Portugalidade*, Alfragide, Caminho, 2011, pp. 243-263.

LUÍS, Alexandre António da Costa, “A Última Grande Conquista do Rei D. João II: o Tratado de Tordesilhas (1494)”, *Revista de Estudos Cabo-Verdianos*, [História], n.º Edição Especial, *Atas II Encontro Internacional de Reflexão e Investigação*, Praia, Santiago, Cabo Verde, Edições Uni-CV, dezembro de 2014, pp. 125-134.

MACEDO, Jorge Borges de, *História Diplomática Portuguesa. Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, vol. I, 2.^a ed. revista e ilustrada, Lisboa, Tribuna, edição em colaboração com o Instituto de Defesa Nacional, 2006.

MAGALHÃES, José Calvet de, *Breve História Diplomática de Portugal*, 2.^a ed., Mem Martins, Publicações Europa-América, d.l. 1991.

MARCOCCI, Giuseppe, *A Consciência de um Império. Portugal e o seu Mundo (Sécs. XV-X-VII)*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2012.

MARQUES, Alfredo Pinheiro, “O Sucesso de Vasco da Gama e a Desgraça de Cristóvão Colombo”, in Ana María Carabias Torres (ed.), *Las Relaciones entre Portugal y Castilla en la Época de los Descubrimientos y la Expansión Colonial*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, Sociedad V Centenário del Tratado de Tordesillas, 1994, pp. 181-194.

Monumenta Henricina, vol. XI, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Coimbra, 1970.

OLIVEIRA, Aurélio de, *Nos Caminhos do Atlântico (1400-1500)*, Braga, 1999.

OLIVEIRA, Aurélio de, “Destinos do Império: da construção ao apogeu e à decadência”, in *Janus 99-2000. Anuário de Relações Exteriores*, Lisboa, Público e Universidade Autónoma de Lisboa, 1999, pp. 60-61.

PARRY, J. H., *A Descoberta do Mar*, Lisboa, Dinalivro, 2002.

PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, introdução e anotações históricas pelo académico de número Damião Peres, 3.^a ed., Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1954.

PEREIRA, José Manuel Malhão, “Da Viagem de Fernão de Magalhães ao Estabelecimento da Rota da Especiaria de Espanha – Factores Náuticos e Meteorológicos”, in *Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 343-361.

PERES, Damião, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 3.^a ed., Porto, Vertente, 1983.

PINA, Rui de, *Chronica d'El Rei Dom João II*, in Collecção de Livros Ineditos de Historia Portugueza..., tomo II, Lisboa, Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1792.

PINTO, Paulo Jorge de Sousa, *Os Portugueses Descobriram a Austrália? 100 Perguntas Sobre Factos, Dúvidas e Curiosidades dos Descobrimentos*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013.

Portugaliae Monumenta Africana, vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993.

RESENDE, Garcia de, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, reimpressão fac-similada da nova edição conforme a de 1798, prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1973; nova ed. 1991.

RODRÍGUEZ GIL, Magdalena e MORÁN MARTÍN, Remedios, “La Hegemonía Mundial de los Estados Ibéricos (Siglos XV-XVI). España”, in Hipólito de la Torre Gómez (ed.), *España y Portugal (Siglos IX-XX). Vivencias Históricas*, Madrid, Editorial Síntesis, d.l. 1998, pp. 68-94.

Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho, prefácio, notas e anexos por A. Fontoura da Costa, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.

ROULLET, Antoine, “As Primícias de uma Globalização Ibérica”, in Guillaume Hanotin (dir.), *A Península Ibérica e o Mundo – dos Anos 1470 aos Anos 1640*, Lisboa, Edições Texto & Grafia, 2015, pp. 19-43.

SALDANHA, António Vasconcelos de, “Conceitos de Espaço e Poder e seus Reflexos na Titulação Régia Portuguesa da Época da Expansão”, in Jean Aubin (dir.), *La Découverte, le Portugal et l'Europe. Actes du Colloque*, Paris, les 26, 27 et 28 mai 1988, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, 1990, pp. 105-129.

SANTOS, João Marinho dos, “Tordesilhas e o Modelo do Império Português”, *Vértice*, n.º 63, Lisboa, novembro-dezembro 1994, pp. 19-24.

SANTOS, João Marinho dos e SILVA, José Manuel Azevedo e, Vasco da Gama. *A Honra, o Proveito, a Fama e a Glória*, Porto, Editora Ausência, 1999.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *Portugal e o Mundo nos Séculos XII a XVI*, Lisboa/São Paulo, Editorial Verbo, 1994.

SILVA, Joaquim Candeias, *O Fundador do “Estado Português da Índia” D. Francisco de Almeida 1457(?)–1510*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996.

SILVA, José Manuel Azevedo e, “A Fronteira do Real e do Imaginário no Tratado de Tordesilhas”, *Vértice*, n.º 63, Lisboa, novembro-dezembro 1994, pp. 7-10.

THOMAZ, Luís Filipe F. R., *De Ceuta a Timor*, Linda-a-Velha, Difel, 1994.

THOMAZ, Luís Filipe F. R., “L’Idée Impériale Manuéline”, in Jean Aubin (dir.), *La Découverte, le Portugal et l'Europe. Actes du Colloque*, Paris, les 26, 27 et 28 mai 1988, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, 1990, pp. 35-103.

VICENTE, Gil, *A Farsa chamada Auto da Fama*, in *Copilaçam de Todalas Obras de Gil Vicente*, introdução e normalização do texto de Maria Leonor Carvalhão Buescu, vol. II, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1984.

FERNÃO DE MAGALHÃES: O PRIMEIRO HOMEM QUE NAVEGOU TODOS OS OCEANOS

José Manuel Garcia¹

Resumo

O projeto proposto por Magalhães a Carlos I (futuro Carlos V) visava chegar às ilhas de Maluco por ocidente, que, segundo ele, estariam no hemisfério espanhol determinado pelo Tratado de Tordesilhas. Tal projeto foi aprovado pelo rei de Castela que acreditou na convicção de Magalhães de haver no sul da América uma ligação entre o oceano Atlântico e o “mar do Sul”. Tal passagem foi descoberta no chamado estreito de Magalhães o que permitiu de seguida ao grande navegador atravessar com grande ousadia todo o vasto oceano “nunca de antes navegado” a que chamou Pacífico. Magalhães provou assim experimentalmente que era possível percorrer toda a Terra por via marítima, pois ele já atravessara com os portugueses os oceanos Atlântico e Índico entre 1505 e 1512, tendo, entretanto, entrado em contacto com o oceano Pacífico pelo seu lado asiático. Magalhães percorreu todos os mares que separavam os continentes.

O nosso propósito visa proceder a uma reflexão crítica e abrangente que seja reveladora da maneira como foi possível a um homem com uma tenacidade inabalável e uma grande sabedoria da Arte de Navegar realizar viagens marítimas que permitiram alcançar o conhecimento do nosso planeta tal como ele é.

Palavras-chave: Fernão de Magalhães; Navegação; Circum-navegação; Molucas.

Abstract

The project presented by Magellan to Charles I (future Charles V) aimed at arriving to the Moluccas by sailing west. According to Magellan, those islands would be in the Spanish hemisphere as determined by the Treaty of Tordesillas. The king of Castille, who believed in the conviction of Magellan that there would be a passage in South America, connecting the Atlantic Ocean and the “southern sea”, approved such project. The passage was discovered in the so-called Strait of Magellan, which allowed the great navigator to traverse the entire vast ocean “never before sailed” to which he called Pacific. Magellan thus proved experimentally that it was possible to traverse the entirety of Earth by maritime route, for he had crossed the Atlantic and Indian Oceans with the Portuguese between 1505 and 1512, having, meanwhile, made contact with the Pacific Ocean by its asian side. Magellan sailed all the seas that separated the continents.

¹ Historiador, Academia de Marinha / Gabinete de Estudos Olisiponenses. jgarcia@sapo.pt

Our purpose aims to undertake a critical and broad reflection revealing of the form that made possible to a man with unshakable tenacity and great wisdom in the Art of Sailing to accomplish maritime voyages that allowed reaching the knowledge of our planet as it is.

Key words: Ferdinand Magellan; Navigation; Circumnavigation; Moluccas.

A valorização do papel que Fernão de Magalhães desempenhou na História da Humanidade resulta do facto de ter sido o primeiro homem a realizar uma volta ao mundo, permitindo assim que a Terra passasse a ficar conhecida tal como ela é. Tão admirável feito resultou do facto de ele ter conseguido navegar todos os oceanos. É através desta conceção que podemos apreender a enorme importância desta figura, sendo que para o conseguir temos de a inserir num processo que demorou dezasseis anos, pois decorreu em duas fases situadas entre 1505 e 1521, as quais iremos analisar de seguida. Foi durante a segunda dessas fases que Magalhães mais se notabilizou pois ela corresponde à famosa e original viagem de circum-navegação do globo terrestre feita de seguida, isto é, ininterruptamente durante os pouco menos de três anos que vão de 20 de setembro de 1519 a 6 de setembro de 1522, tendo sido levada a cabo por iniciativa e direção inicial de Fernão de Magalhães e concluída por Juan Sebastián Elcano.

O essencial da problemática histórica que aqui tratamos passa pelo entendimento da noção de ter sido na conjuntura que vai de 1505 a 1522 que, por duas formas, se deu a primeira volta ao mundo. A primeira dessas formas foi indireta e corresponde às viagens marítimas que Magalhães fez com os portugueses entre 1505 e 1513, enquanto a segunda forma foi direta e efetuada durante a grande viagem que ele fez ao serviço de Espanha entre 1519 e 1521. Tendo sido ambas as formas protagonizadas por Magalhães o que importa esclarecer, frisar e concluir é ter sido então que foi feita a primeira circum-navegação do nosso planeta².

A perceção da matéria aqui equacionada já foi bem esclarecida e afirmada por eminentes historiadores de entre os quais nos limitamos a destacar Queirós Veloso, que escreveu “pode legitimamente afirmar-se que o grande navegador deu a volta ao mundo”,³ e Samuel Eliot Morison, que afirmou “*The fact that Magellan sailed with Abreu as far as Ambon and Banda justifies us in naming him as the first person of any race to circumnavigate the globe*”⁴.

É no sentido de aprofundar o teor de tão lúcidas expressões que iremos apresentar as nossas considerações começando por realçar o facto muito relevante e nunca de mais sublinhado, pois é muitas vezes referido erradamente: o objetivo de Magalhães ao iniciar em 1519 a sua grande viagem não passava por dar uma volta à Terra de forma contínua. O que ele queria fazer era tão simplesmente (e não era pouco) ir de Espanha às Molucas

² Abordámos esta questão em *Fernão e Magalhães - Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Queluz de Baixo, Manuscrito, 2019.

³ *Fernão de Magalhães: a vida e a viagem*, Lisboa, Edições Ocidente, 1941, pp. 95-96.

⁴ *The european discovery of America: the southern voyages, a. D. 1492-1616*, Nova Iorque, Oxford University Press, 1974, p. 317.

rumando a ocidente e provar que tais ilhas pertenciam a Castela, voltando depois pelo mesmo caminho. Para esse efeito ele teria de atravessar o oceano Pacífico à ida e à vinda, pois viajar sempre em direção a ocidente era uma disposição que lhe estava terminantemente interdita, quer pelo seu novo rei Carlos I, a quem passara a obedecer, quer por D. Manuel, o seu anterior soberano “natural”, do qual se afastara em 1517 por dele se sentir “despedido”, como ele próprio afirmou⁵. Com efeito Magalhães e os seus companheiros estavam proibidos tanto pelo monarca que enviou a sua expedição como, obviamente, pelo rei português, de passar pela parte do mundo que compreendia o oceano Índico, pois era senhoreada por Portugal em exclusivo, de acordo com o estabelecido em 1494 no Tratado de Tordesilhas.

Afigura-se-nos necessário observar, contudo, que Magalhães entenderia estar a completar uma volta ao mundo de forma indireta caso chegasse às Molucas, ou perto delas, pela nova via que se propunha abrir rumando a ocidente. Tal realidade pode deduzir-se de uma sua afirmação feita em 1516 em resposta à carta que em 1514 Francisco Serrão lhe enviara das Molucas aliciando-o a ir ter com ele para ali enriquecer, a qual iremos citar mais à frente. A possibilidade que lhe foi proposta nessa carta entusiasmou Magalhães e constituiu um dos principais fundamentos da génese do seu projeto de voltar às Molucas onde havia estado, o que teve de fazer pelos domínios ocidentais de Castela, visto D. Manuel não o ter autorizado a fazê-lo pela via portuguesa oriental que passava pela Índia e Malaca⁶. A afirmação de Magalhães a que aludimos e queremos enfatizar constitui a chave para perceber o seu projeto tendo sido registada por João de Barros quando citou a resposta que em 1516 ele deu à mencionada proposta de Francisco Serrão:

prazendo a Deus, cedo se veria com ele [nas Molucas]; e que, quando não fosse per via de Portugal [por oriente], seria per via de Castela [por ocidente], porque em tal [mal] estado andavam suas cousas [com D. Manuel]; portanto que o esperasse lá [nas Molucas]⁷.

A comprovar o rigor destas indicações temos o facto de Gonzalo Gómez de Espinosa e Ginés de Mafra terem declarado a 15 de maio de 1527 que Francisco Serrão estava nas Molucas “*esperando al dicho Magallenes*”⁸. A mesma afirmação foi referida também

⁵ *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile*, edição de José Toribio Medina, tomo I, Santiago de Chile, Imprenta Ercilla, 1888 p. 23 e José Manuel Garcia, *Fernão e Magalhães - Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Queluz de Baixo, Manuscrito, 2019, p. 123. Cf. também no mesmo sentido a afirmação feita por Fernando Oliveira reproduzida em José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, pp. 197-198.

⁶ José Manuel Garcia «Em torno da génese do projeto da grande viagem de Fernão de Magalhães», *Memórias* 2019, volume XLIX, Lisboa, Academia de Marinha, 2020. pp. 141-160.

⁷ *Terceira decada da Asia de Ioam de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Lisboa, João de Barreira, 1563, parte V, capítulo 8.

⁸ *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile*, edição de José Toribio Medina, tomo II, Santiago de Chile, Imprenta Ercilla, 1888, pp. 125 e 131.

por Ginés de Mafra na sua descrição da viagem que fez com Magalhães quando mencionou o facto de em 1521 o português Pedro de Lourosa lhe ter comunicado em Tidore, nas Molucas, que “*habia poco que era muerto un Francisco Serrano, el cual decia esperaba en aquella tierra de Maluco á Magallanes*”⁹.

Francisco Serrão acabou por ser envenenado em Ternate talvez em março de 1521, numa conjuntura em que aquele seu amigo estava a chegar às Filipinas, o que aconteceu a 16 de março desse ano¹⁰.

As citadas palavras de Magalhães revelam com eloquência o facto de que para poder chegar de novo às Molucas ele teria pensado que precisava de concluir indiretamente uma circum-navegação do globo terrestre pois teria de navegar para ocidente atravessando assim o resto dos oceanos que lhe faltava percorrer.

Entre 1516 e 1517, Magalhães acabou por reconhecer que já não poderia voltar àquelas ilhas da mesma forma que em 1512 lá fôra por uma via oriental pois entendeu que não ia ser autorizado a fazê-lo por D. Manuel. Este rei era a única autoridade que tinha poder para conceder a possibilidade de fazer uma tal viagem por oriente, tendo sido precisamente a 9 de abril de 1517 que ele a mandou fazer a D. Tristão de Meneses, pois foi então que o enviou às Molucas pela carreira da Índia, lá tendo chegado em 1519¹¹.

Segundo João de Barros o monarca português acabara por criar “um entejo” (aversão) a Magalhães, na sequência de intrigas que contra ele haviam sido movidas como resultado de um caso de alegada corrupção ocorrida em Azamor em 1514¹².

Face à frustração do intento manifestado por Magalhães em ir ter com o seu amigo às Molucas e sentindo-se também “agravado” por D. Manuel visto não lhe querer aumentar a sua “moradia”, como ele pedia, decidiu vingar-se do rei provando que aquelas ilhas eram de Castela. Nesse sentido ele propôs-se ir à descoberta de uma nova via ocidental que permitisse lá chegar, a qual admitiu poder ser mais fácil de percorrer por ocidente do que a seguida pelos portugueses pelo oriente.

Magalhães ao planear a realização da sua viagem às Molucas por ocidente calculou que dois anos seriam suficientes para lá ir e voltar, o que, como se veio a verificar, foi um erro, face aos quase três anos que acabou por durar a viagem completa. Note-se que dois anos fôra o tempo que Vasco da Gama demorara a fazer a sua viagem em que descobriu um caminho marítimo de ida e volta entre Portugal e a Índia (1497-1499)¹³.

É de ponderar que Magalhães à partida não podia imaginar ter de demorar mais de nove meses só para ir do Rio da Prata, onde chegou a 10 de fevereiro de 1520, até

⁹ «*Libro que trata del descubrimiento y principio del estrecho que se llama de Magallanes*», edição de Antonio Blázquez y Delgado-Aguilera, Madrid, 1920, p. 210.

¹⁰ Sobre a morte de Francisco Serrão cf. o que escrevemos em *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, p. 82-98.

¹¹ *Idem, ibidem*.

¹² Sobre a conjuntura da vida de Magalhães entre em Azamor e Lisboa cf. o que escrevemos em *Fernão e Magalhães - Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Queluz de Baixo, Manuscrito, 2019, p. 97-107.

¹³ Sobre esta viagem cf. *A viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*, coordenação de José Manuel Garcia, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.

conseguir entrar no oceano Pacífico, a 28 de novembro de 1520. É ainda de considerar que só desde a saída de Cebu, nas Filipinas, a 1 de maio de 1521, até à chegada a Tidore, nas Molucas, a 8 de novembro de 1521, o resto da armada de Magalhães demorou mais de seis meses a fazer esse curto trajeto.

Vinte anos depois do sucesso alcançado por Vasco da Gama ao lograr concretizar o seu desígnio ao serviço de D. Manuel, Magalhães para conseguir chegar à Ásia por ocidente teve primeiro de passar a obedecer a Carlos I, rei de Castela. Uma tal mudança de obediência não era interdita, tal como não o era haver castelhanos ao serviço do rei de Portugal, mas o que D. Manuel não pensou foi que ao autorizar Magalhães a sair do seu reino, deixando assim de o servir, ele se propusesse executar para Castela um tão danoso projeto aos seus interesses exclusivistas e muito proveitosos do comércio das especiarias nas longínquas Molucas.

Ao assumir a sua atitude de rebeldia Magalhães sabia obviamente que nunca poderia pensar em viajar pelo lado português do mundo na volta da sua expedição, pois tal ato estava-lhe proibido. Esta interdição era-lhe aliás imposta não apenas pelo rei de Portugal mas também pelo rei de Castela, pois ambos respeitavam o que havia sido estabelecido em 1494 no Tratado de Tordesilhas.

Magalhães só foi autorizado a realizar o seu tão ambicioso projeto desde que não passasse pelos “*mares*” portugueses quer para ir quer para voltar das Molucas, neles se destacando naturalmente o Índico. Com efeito o rei de Castela repetiu por várias vezes tal ordem dada a Magalhães tendo declarado nomeadamente e de uma forma tão explícita como oficial e incisiva na carta que enviou a D. Manuel a 28 de fevereiro de 1519 e aqui traduzimos para português:

o primeiro capítulo e mandamento nosso que levam os ditos capitães é que guardem a demarcação e que não toquem de nenhuma maneira e sob graves penas nas *partes, e terras e mares* que pela demarcação a vós vos estão assinaladas e vos pertencem e assim o guardarão e cumprirão; e disto não tenhais nenhuma dúvida¹⁴.

Carlos I excluía do âmbito de tal proibição a ida às Molucas, pois considerava pertencerem-lhe, de acordo com o que Magalhães lhe declarara e tencionava provar, indo e vindo para esse efeito unicamente pelos seus domínios ocidentais.

Cabe assinalar que Magalhães teve o grande mérito de idealizar e concretizar a parte mais notável, original e difícil da viagem de descobrimento que planeou e chefou entre 1519 e 1521, tendo sido o responsável, ao fazê-lo, por revelar grandes áreas do planeta até aí desconhecidas dos europeus. Basta dizer que à sua conta ele descobriu 20 000 km, isto é, metade da circunferência da esfera terrestre. Com efeito essa é a distância medida no Equador entre as longitudes de Montevideu, no Rio da Prata (56° 10' O), onde começou os seus descobrimentos, e a ilha de Cebu (123° 51' E) nas Filipinas, onde os acabou.

¹⁴ José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, p. 156.

A chave do sucesso do projeto de Magalhães foi ter provado a sua hipótese e crença de que havia no extremo sul da América uma ligação entre o oceano Atlântico e o oceano Pacífico, a qual descobriu graças à sua enorme tenacidade, sacrifício e capacidade de chefia. Tal revelação foi o facto mais decisivo da sua grande viagem, o qual se articula com o feito de ter logrado percorrer de seguida e assim descobrir toda a vastidão do oceano Pacífico.

Ao conceber em Lisboa entre 1516 e 1517 o projeto de viagem às Molucas por uma via ocidental, Magalhães estava ciente de que teria de passar pelo oceano a que viria a dar o nome de Pacífico, cuja enorme amplidão conseguiu calcular pela primeira vez com bastante aproximação¹⁵. Este facto ficou registado desde logo no planisfério feito em 1519 por Jorge Reinel e Pedro Reinel de acordo com as suas ideias (cf. mapa 1). É de enaltecer a correção deste mapa em contraste com mapas do mundo que se haviam divulgado na Europa desde 1507, com destaque para os de Martin Waldseemüller, nomeadamente a sua *Carta marina* impressa em 1516. Com efeito basta ver que esta última obra, apesar de registar influências portuguesas, é bastante mais imperfeita do que o referido planisfério traçado de 1519, no qual já se vê a representação de um enorme Pacífico, que naquele mapa de 1516 não aparece.

A autoria do planisfério de 1519, cujo valor aqui realçamos, está comprovada pelas indicações fornecidas pelo feitor português em Sevilha, Sebastião Álvares, na sua carta dirigida a D. Manuel que datou de 18 de julho de 1519 quando ao referir-se aos planos de Magalhães diz que:

A rota que se diz que hão de levar é direitos ao cabo Frio, ficando-lhe o Brasil à mão direita; até passar a linha da partição; e dali navegar ao eloeste e loesnoeste direitos a Maluco. A qual terra de Maluco eu vi assentada na poma e carta que cá fez o filho de Reinel, a qual não era acabada quando cá seu pai veio por ele; e seu pai acabou tudo e pôs estas terras de Maluco. E per este padrão se fazem todalas cartas, as quais faz Diogo Ribeiro e faz as agulhas, quadrantes e esferas; porém não vai na armada, nem quer mais que ganhar de comer per seu engenho. Desde este cabo Frio [na realidade queria referir-se ao cabo de Santa Maria] até às ilhas de Maluco per esta navegação não há nenhunas terras assentadas nas cartas que levam¹⁶.

É curioso observar que a afirmação da autoria do mapa tal como aqui está expressa aponta para Jorge Reinel indicando-o apenas como filho de [Pedro] Reinel, sem mencionar o seu nome, Jorge, o que corresponde à mesma forma de lhe atribuir essa autoria que surge numa “*Relación detallada de los gastos hechos para la armada de Magallanes*” preparada com registos que vão de 19 de agosto de 1518 a 20 de setembro de 1519. Num deles lê-se em transcrição paleográfica: “*Qa Q DIO EL CAPITAN MAGALLAYNS por*

¹⁵ José Manuel Garcia, «Em torno da génese do projeto da grande viagem de Fernão de Magalhães», Memórias 2019, volume XLIX, Lisboa, Academia de Marinha, 2020. pp. 141-160.

¹⁶ José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, p. 162.

vn plano esférico q dio al rey n. s. q lo hiziero el hijo de po renel y su padre doze dos. - IIII U D", que traduzimos: "Quantia que deu o capitão Magalhães por um planisfério que deu ao rei nosso senhor que o fizeram o filho de Pedro Reinel e seu pai doze ducados - 4500 [maravedis]". Através de tão eloquentes dados fica provado que o planisfério dado por Magalhães a Carlos I é aquele a que nos temos estado a referir, visto não poder ser outro senão este, o qual foi feito por Jorge Reinel, cartógrafo a que neste documento se dá destaque, embora também sem indicar o seu nome - Jorge - pois regista-se apenas como filho do mais famoso Pedro Reinel, que, como vimos, o acabou de fazer¹⁷.

Tal mapa era destinado a ser levado por Magalhães na grande viagem que estava a acabar de organizar e também para dele se fazer uma cópia luxuosamente iluminada a entregar a Carlos I, a qual custou 12 ducados (tantos quantos foram pagos pelo famoso planisfério dito de Cantino de 1502). É a referida cópia que é conhecida (cf. mapa 1) e a ela nos voltaremos a referir por mostrar muito claramente os pontos de vista de Magalhães sobre a forma como via o mundo, estando em coincidência com o teor do que deixou escrito numa sua notável "lembrança" dirigida ao imperador sobre esse assunto¹⁸.

Pelo planisfério de 1519 bem se vê que Magalhães admitia que viria a ser o primeiro a demonstrar na prática que no nosso planeta a sua parte marítima é maior que a terrestre, assunto que até à realização da sua viagem estava por esclarecer. Tal facto ficou bem evidenciado nos planisférios espanhóis e portugueses que se fizeram depois de Elcano ter regressado a Sevilha em 1522 e estão na sequência do modelo de 1519 que temos estado a apontar¹⁹.

Magalhães vinha a traçar a rota da sua viagem no planisfério que levou e a 29 de março de 1521 mostrou ao rei de Limasava, nas Filipinas, como o referiu Antonio Pigafetta:

*poi lo condusse supra la tolda de la nave, che hè in cima de la popa, et fece portare la sua carta de navigare e la bussola, e li disse per l'interprete como trovò lo stretto per vegnire a lui et quante lune sonno stati senza vedere terra: se maraviglio*²⁰, isto é, "Em seguida conduziu-o à coberta que assenta sobre a popa e mandou trazer a sua carta de marear e a bússola, e disse-lhe, pelo intérprete, como encontrou o estreito que lhe permitiu chegar até ali, e quantas luas esteve sem ver terra, o que o maravilhou".

¹⁷ *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, tomo II, Barcelona: Compañía General de Tabacos, 1919, p. 187.

¹⁸ Sobre este mapa cf. Armando Cortesão. *Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI*, volume I, Lisboa, Seara Nova, 1935, p. 272-278; Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota. *Portugaliae monumenta cartographica*, volume I, Lisboa, 1960, p. 37-38, estampa 12 e sobretudo Max Justo Guedes, "O planisfério de Jorge Reinel (1519) e as ideias geográficas de Fernão de Magalhães", *Mare liberum*, 15, Lisboa: 1998, pp. 7-16.

¹⁹ Antonio Sánchez Martínez, *La espada, la cruz y el padron: soberania, fe y representacion en el mundo iberico (1503-1598)*, Madrid, C.S.I.C., 2013, pp. 177-222.

²⁰ *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*, texto critico e commento a cura di Andrea Canova, Pádua, Antenore, 1999, p. 215.

Considerando que Pigafetta elogiou a capacidade de Magalhães “cartear” como ninguém e que este ia registando a rota no seu planisfério, como o mostrou ao referido rei, devemos admitir por certo que ao chegar às Filipinas ele se terá apercebido da dimensão aproximada do globo terrestre e constatado que tinha então dado uma volta ao mundo. Com efeito ele tinha-o acabado de percorrer em toda a sua redondeza por via marítima sendo credível que tenha obtido tal noção, mesmo que seja de reconhecer friamente que nem ele nem os seus companheiros de viagem se preocupassem aparentemente com a apreensão de tal facto, pois o seu empenho explícito era apenas o de ir até às Molucas e determinar a sua posição. Ainda assim admitimos que tal consciência pudesse ter existido e fosse expressa em 1524 por Pigafetta, segundo a interpretação que propomos de uma passagem pouco clara que se encontra na sua relação da viagem de Magalhães.

Pigafetta e a primeira volta ao mundo de Magalhães

As palavras de Pigafetta que aqui merecem a nossa reflexão foram por ele escritas no âmbito da homenagem que fez ao valor de Magalhães e reproduzimo-las de seguida na sua versão italiana, por ser a mais antiga e fiel, a qual acompanhamos da sua tradução portuguesa.

<i>la fama d'uno sì generoso capitano non debia essere extinta ne li tempi nostri. Fra le altre virtù, che eranno in lui, era lo più costante in una grandissima fortuna, che mai alguno altro fosse: supportava la fame più che tucti li altri e, più iustamente che homo fosse al mondo, carteava e navigava, e, se questo fu il vero, se vede apertamente ninguno altro havere avuto tanto ingenio, ni ardire de saper dare una volta al mondo como ià cazi lui haveva dato</i>²¹.	a fama de um tão generoso capitão não devia ser extinta nos nossos tempos. Entre as outras virtudes que nele havia, era o mais constante numa grande <i>fortuna</i> (sorte), mais do que nenhum outro: suportava a fome mais do que todos os outros, e mais justamente que qualquer outro homem no mundo carteava e navegava e que isto fosse verdadeiro vê-se claramente, nenhum outro teve tanto engenho nem arrojo de saber dar uma volta ao mundo como ele já quase a havia dado.

²¹ Cf. entre outras transcrições deste texto a versão publicada em *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*, texto critico e commento a cura di Andrea Canova, Pádua, Antenore, 1999, p. 245. A versão francesa antiga do texto aqui citado pode ler-se em *Le voyage de Magellan (1519-1522) la relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*, edição de Xavier de Castro, 2.^a edição, Paris, Chandeigne, 2010, p. 167: “Car entre ses autres vertus, il était le plus constant en une très grande fortune et grosse affaire que jamais ne fut un autre. Il supportait la faim plus que tous les autres. Il naviguait et faisait des cartes marines, et il est ouvertement vrai que jamais aucun autre n'avait eu tant d'engin, hardiesse, ni savoir de circur une fois le monde comme il y avait déjà donné ordre”.

O significado deste texto afigura-se difícil de apurar com a segurança que desejaríamos pois não vemos que possa ser seguido numa perspetiva literal. Com efeito é um facto óbvio que Magalhães ao chegar às Filipinas em 1521 não tinha então “quase” dado uma volta ao mundo pois, por um lado, ele estava então a perto do meio caminho de uma tal volta, visto ter morrido nas Filipinas muito longe de Espanha, e, por outro lado, ele não queria nem podia dar tal volta. Mesmo admitindo a hipótese, que não temos por credível, de Magalhães ter decidido nas Filipinas desobedecer à proibição que lhe foi imposta e querer dar uma volta ao mundo de seguida, ele sabia que então não a tinha “quase” dado, por faltar ainda muito caminho a percorrer. É por isso que não se pode seguir literalmente Pigafetta ao dizer que “quase a havia dado”.

De entre as hipóteses que se podem colocar para perceber tal frase a que preferimos é a de que, no contexto da vontade de celebração e enaltecimento do nome de Magalhães quando o evocou na sua morte, Pigafetta estivesse aparentemente a exagerar o seu discurso ao dizer que ele quase teria dado uma volta ao mundo, para assim lhe dar a glória de ter sido o responsável por se ter dado essa volta, já que não a quis atribuir a Elcano, tanto mais que nem sequer o mencionou na sua obra. Por certo ele pensou então honrar Magalhães com tal atribuição mas consideramos que o fez pela forma que preferimos adotar, isto é, na aceção que vai no sentido da noção que vimos defendendo, mesmo que tenhamos de admitir fazê-lo sem a certeza que desejaríamos ter. É assim que sugerimos a possibilidade de Pigafetta estar a querer significar com tal frase que Magalhães ao chegar às Filipinas revelou o “saber” resultante de “quase” ter conseguido dar essa volta ao mundo, por anteriormente já ter dado a outra metade da volta quando em 1512 fôra às Molucas com os portugueses. Teria sido por isso que Pigafetta escreveu que Magalhães em 1521 ao chegar às Filipinas considerava já quase ter dado essa volta ao mundo, pois soube estar próximo das Molucas, onde queria chegar e já havia estado, permitindo assim completar na prática uma tal volta ao mundo. Vai igualmente no sentido da interpretação que aqui damos do teor desta frase uma nota de Ramón Alba na tradução espanhola do texto de Pigafetta onde afirmou muito criteriosamente que: “*Magallanaes no dio más que mitad de la vuelta al mundo: pero Pigafetta dice con razón que la dio casi entera, porque ya había hecho con anterioridad lo que faltaba de la ruta desde las islas Molucas a Europa por el Cabo de Buena Esperanza*”²².

Magalhães e a determinação das longitudes e latitudes das Filipinas e das Molucas

A questão de Magalhães ter percebido que conseguira dar uma volta ao mundo passa por um ponto fundamental que é o de esclarecer o facto de ele ter sabido aproximadamente quer a localização das Filipinas, quando lá chegou, quer a das Molucas, e de então se ter apercebido que ambos os arquipélagos estavam em longitudes semelhantes.

²² *La primera vuelta al mundo*, edição de Ramón Alba, 3.^a edição, Madrid, Miraguano Ediciones; Ediciones Polifeno, 2018, p. 258.

Na problemática fundamental que aqui equacionamos é determinante sabermos que Magalhães em Cebu obtivera informações sobre a localização das Molucas, o que foi afirmado perentoriamente por Pigafetta ao registar a informação de que “*quivi, inanzi che morisse lo capitano generale, havessemo nova de Malucho*”²³. Este depoimento revela que em Cebu, “Antes de falecer o capitão-mor recebemos ali notícias de Maluco”. No mesmo sentido desta afirmação vai a que foi feita por Fernando Oliveira ao escrever sobre a viagem, certamente com base num texto de Gonzalo Gómez de Espinosa. Segundo este autor quando deixaram Cebu as duas naus sobreviventes da armada de Magalhães “se partiram daqui em busca das ilhas de Maluco, as quais já tinham por nova que estavam perto dali”²⁴.

Magalhães obtivera assim a ideia da localização das Molucas e seria aliás muito estranho que numa cidade como Cebu, onde o comércio tinha algum peso, não se soubesse onde estavam situadas as vizinhas ilhas das Molucas. Uma das pessoas que sabia de tal situação era por certo o bem informado e influente comerciante muçulmano do Sião (Tailândia) que ali estava e contactou com Magalhães, o qual conhecia as atividades dos portugueses no Oriente, pelo que não vemos como é que poderia desconhecer quer a localização de tais ilhas, tão importantes para o comércio regional, quer a surpreendente presença nelas daqueles estrangeiros.

Sabendo-se em Cebu que as Molucas eram o objetivo de Magalhães e considerando as muito boas relações estabelecidas entre o rei de Cebu e o capitão-mor da armada só se pode admitir que nessa povoação lhe tivesse sido comunicada a localização aproximada das Molucas, o que, com vimos, foi confirmado e se demonstra pelo facto do próprio Pigafetta ter registado que em Cebu Magalhães já havia recebido notícias, “*nova*”, de tais ilhas, sendo que a palavra “nova” foi repetida por Fernando Oliveira.

Quanto à longitude aproximada das Filipinas há a salientar o facto de Magalhães a ter sabido devido aos cálculos que então haviam sido feitos para a sua determinação e ficaram registados no diário escrito por Francisco Albo, a principal fonte técnica sobre a viagem. Ai se registaram as longitudes então calculadas pois tratava-se de uma das principais preocupações da expedição que fôra realizada na convicção de que seria possível determinar corretamente a posição das Molucas, mesmo sabendo-se das grandes dificuldades em o conseguir²⁵. É de assinalar o contraste entre as mais rigorosas medidas das longitudes fornecidas por esse técnico com as registadas por Pigafetta na sua obra, as quais lhe foram fornecidas não sabemos por quem, pois ele não as sabia determinar. Os registos de longitudes fornecidos por Pigafetta patenteiam erros muito superiores aos cometidos por aquele piloto grego e resultam de deturpações originadas por motivos

²³ *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*, testo critico e commento a cura di Andrea Canova, Pádua, Antenore, 1999, p. 249.

²⁴ José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, p. 206.

²⁵ Cf. nomeadamente Henrique Leitão, «Prefácio. Magalhães, ou a expedição da longitude», in Stefan Zweig, *Fernão de Magalhães: a biografia*, Volume 1, Óbidos / Lisboa, Alêtheia Editores / Expresso, 1919, p. 9-18.

políticos visando afirmar a falsidade de as Molucas estarem na parte do mundo pertencente aos castelhanos²⁶.

Através dos dados registados no mencionado diário podemos saber que em março de 1521 se logrou estabelecer com a objetividade possível a longitude então atingida pela armada, a qual se verifica ser bastante correta e credível. Quando Magalhães chegou às Filipinas e passou pela ilha de Saluan (10° 46' N; 125° 58' E) Albo escreveu:

*A los 16 del dicho [mês de março] vimos tierra i fuimos a ella al Noroeste i vimos que salia la tierra al Norte i había en ella muchos baxios i tomamos otro bordo del Sur i fuimos a dar en otra Isla pequeña i allí surgimos i esto fue el mismo día i esta Isla se llama Suluan i la primera se llama Yunagán i aquí vimos unas canoas i fuimos a ellas i ellas huyeron i esta isla está en 9° 2/3 de la parte del Norte i están en longitud de la Línea meridiana 189° hasta estas primeras islas del Archipiélago de San Lazaro*²⁷.

Verifica-se, pois, que Magalhães, ao descobrir as Filipinas, sabia estar a uma latitude de 9° 2/3 N e a uma longitude de 189° oeste do meridiano de demarcação do Tratado de Tordesilhas. Esta última indicação, que ainda poderá ter sido apurada por um especialista com a categoria do sábio cosmógrafo da armada Andrés de San Martín, revela um erro de apenas mais 2°. Com efeito essa ilha está a 187° oeste dessa linha meridiana da demarcação situada a cerca de 47° O passando a oriente de Belém do Pará²⁸. Ao concluirmos sobre o que é essencial apurar nesta questão verificamos o facto de Albo ter assumido que se havia passado os 180° da parte do mundo que cabia a Castela.

Temos ainda de verificar que Cebu se situa a 10° 20' N; 123° 54' E enquanto Ternate, a ilha mais rica em cravinho das Molucas do Norte, fica a 0° 54' N e 127° 20' E. pelo que se constata estarem tais ilhas a longitudes semelhantes e separadas em latitude por apenas uns 10°, isto é, cerca de 1100 km em linha reta e uns 1400 km de navegação. Tal distância não era grande e difícil de percorrer para quem atravessara todo o Pacífico, sabia navegar bem em latitude e determinara que as Molucas estavam junto ao equador. Este último facto já lhe teria sido apontado em Cebu e de qualquer forma já o sabia desde há muito tempo pois declarou-o nas seguintes palavras da “lembrança” que deixou a Carlos V em 1519 antes de ter iniciado a sua viagem e servem de complemento informativo e ajustado ao conteúdo do belo planisfério dos Reinéis de 1519 que ofereceu a esse monarca:

²⁶ Cf. Rolando A. Laguarda Trias, em “Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes y del primer viage de circunnavegación” in *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do 2.º colóquio luso-espanhol de história ultramarina*. Actas, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 169-174.

²⁷ *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile*, edição de José Toribio Medina. tomo I, Santiago de Chile: Imprenta Ercilla. 1888, p. 226.

²⁸ Cf. Rolando A. Laguarda Trias, em “Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes y del primer viage de circunnavegación” in *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do 2.º colóquio luso-espanhol de história ultramarina*. Actas, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, p. 170 e *Le voyage de Magellan (1519-1522) la relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*, edição de Xavier de Castro, 2.ª edição, Paris, Chandeigne. 2010, p. 390 e 664.

Item. As ilhas de Maluco são cinco, convém a saber: as três que estão mais achegadas à segunda linha da demarcação, que estão todas norte e sul, há dois graus e meio de longitude e a ilha do meio está debaixo da Equinocial.

Item. As outras duas ilhas estão da maneira das duas primeiras, que é norte e sul, e a quatro graus a oriente da segunda linha, convém a saber, dois ao norte da Equinocial e dois ao sul da Equinocial, assentadas pelos pilotos portugueses que as descobriram²⁹.

De realçar esta referência aos “pilotos portugueses que as descobriram” indicando assim que havia escrito estas indicações com base nas informações que recolhera junto deles, por os ter conhecido pessoalmente quando com eles esteve em Malaca e nas Molucas do Sul entre 1511 e 1513. Sobre a latitude dessas ilhas perto do Equador tal conceção é correta mas quanto à da longitude indicada admitimos que Magalhães a tivesse assumido inicialmente à sua maneira para a colocar no lado espanhol, tendo verificado ao chegar ao Oriente que afinal se enganara.

Há a assinalar neste sentido a circunstância muito estranha do prolongamento por quarenta e três dias da estada de Magalhães nas Filipinas quando no tempo em que lá esteve e antes de lá chegar ser possível fazer já desde Guam a navegação para o equador, isto é, em direção às Molucas, onde deveria ir, além de que já estava muito atrasado para fazer essa viagem. É de considerar haver nos meses de março e abril nas regiões entre as Filipinas e as Molucas condições atmosféricas favoráveis a permitir que navios à vela contassem com ventos para os levar para sul e assim chegarem às “ilhas do cravo”.

A interpretação mais razoável para explicar que Magalhães não tivesse querido rumar às Molucas reside, pois, na circunstância de ele se ter apercebido que estas ilhas estavam afinal na parte portuguesa do mundo³⁰.

As viagens de Magalhães por todos os oceanos

Ao equacionarmos previamente todas estas questões essenciais tivemos em vista fundamentar a abordagem que fazemos de seguida onde patenteamos como Magalhães percorreu pela primeira vez todos os oceanos. Nesse sentido iremos mostrar os trajetos que ele seguiu em amplos espaços visto terem sido essas viagens feitas com tenacidade, persistência e sacrifício que lhe permitiram abraçar o mundo, numa alegoria que nos

²⁹ José Manuel García, *Fernão e Magalhães - Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Queluz de Baixo, Manuscrito, 2019, p. 166.

³⁰ As perspetivas que aqui expomos foram apresentadas nomeadamente por Rolando A. Laguarda Trias, em “Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación”, in *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do 2.º colóquio luso-espanhol de história ultramarina*. Actas, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 172-173; *Le voyage de Magellan (1519-1522): la relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*, edição de Xavier de Castro, 2.ª edição, Paris, Chandeigne, 2010, p. 408, e Luís Filipe F. R. Thomaz, *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer; seguido de Um Museu dos Descobrimentos: porque não?*, Lisboa, Gradiva, 2018, p. 92.

agrada referir para caracterizar a realidade que o imortalizou ao ter dado uma volta ao mundo indireta, primeiro por oriente e depois por ocidente (cf. mapa 2).

Para compreender cabalmente o significado da figura de Magalhães é necessário dominar um diálogo entre a História e a Geografia tendo em conta os conhecimentos da sua época conjugados com os da atualidade. Devemos e podemos assim acompanhar Magalhães recuando ao tempo em que viveu situando-nos nos espaços que contactou.

Os itinerários de Magalhães distribuem-se em múltiplas etapas e escalas que são divisíveis em duas grandes fases num processo iniciado em Lisboa a 25 de março de 1505 e terminado com a sua morte em Mactan a 27 de abril de 1521.

Na sua última, mais famosa e longa viagem marítima entre 1519 e 1521 Magalhães percorreu uns 35 000 km, desde que saiu de Sevilha até chegar às Filipinas, permitindo-lhe assim provar experimentalmente que era possível percorrer toda a Terra por via marítima. Com efeito ele atravessara então ao serviço de Castela os oceanos Atlântico e Pacífico depois de já ter cruzado anteriormente entre 1505 e 1513 ao serviço de Portugal os oceanos Atlântico e Índico, entrando ainda em contacto com o oceano Pacífico pelo seu lado asiático ao chegar às Molucas em 1512. Tinha então navegado uns 30 000 km desde que deixara Lisboa (cf. mapa 2).

Seguindo a forma aqui sumariada verificamos que Magalhães atravessou todos os mares tendo transformado as suas naus em pontes simbólicas que contribuíram para permitir que os homens comunicassem com todas as partes da Terra e compreendessem que nelas a humanidade é una na sua diversidade.

Primeira parte das viagens oceânicas de Magalhães à volta do mundo: de Lisboa às Molucas

Em 1505, Magalhães começou as suas aventuras marítimas ao partir de Lisboa rumo ao Oriente, de onde regressou em 1513. A questão primordial que importa começar por apurar é a de saber qual foi então o alcance máximo das suas viagens neste período. Para o percebermos vamos analisar os registos coevos que o permitem esclarecer cabalmente.

Ao avaliarmos a experiência de Magalhães na Ásia começamos por citar uma frase que não tem sido considerada: “(...) *Ferdinandus Magellanus Portugallen. uir clarus, et qui multis annis Portugallen. nauium praefectus, oras totius orientis peragrarat*”, que em português se pode traduzir como “(...) o português Fernão de Magalhães, homem nobre, e que foi durante muitos anos capitão de navios portugueses, percorrerá as costas de todo o Oriente”³¹. Estas palavras foram escritas por Maximiliano Transilvano (c. 1490-1538) na sua famosa carta de 24 de outubro de 1522 dirigida a Matthäus Lang von Wellenburg, arcebispo de Salzburgo, a qual foi impressa pela primeira vez em janeiro de 1523

³¹ Apresentamos a tradução portuguesa deste texto que nos foi facultada amavelmente por Gil Teixeira e Ricardo Nobre a quem muito agradecemos. Cf. ainda *Fernão de Magalhães: a primeira viagem à volta do mundo contada pelos que nela participaram*, introdução e seleção de Neves Águas, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1987, p. 283.

em Colónia com o título *De Moluccis insulis*. Trata-se de um testemunho que revela quão bem o seu autor identificou os enormes conhecimentos de Magalhães alcançados durante as suas viagens com os portugueses. Foi esse saber que, depois de ter sido devidamente validado e comprovado em Portugal, valeu a Magalhães a rápida aprovação do seu projeto pelo rei Carlos I de Castela e o seu conselho talvez a 2 de março de 1518 em Valholid³². O facto de Maximiliano, como secretário deste rei, afirmar que Magalhães “percorrerá as costas de todo o Oriente” revela haver em Magalhães um conhecimento da Ásia expresso não de uma forma vaga mas real, por experimental, mostrando assim que ele percorreu em toda a sua plenitude as áreas mais longínquas até onde navegavam os portugueses, pois só assim se entende a afirmação que ele aí fez. Por tal motivo as navegações de Magalhães não se limitaram a Malaca, pois fôra até à última das regiões conhecidas nos mares do Oriente: as Molucas. Tal facto está em plena convergência com a frase de Pietro Martire d’Anghiera (1457-1526) segundo a qual “(...) *data fuit, uti meminisse oportet, Fernando Magagliano Portugalensi, a suo rege transfuga, de Maluchis insulis aromatum nutricibus perquirendis cura, quod is in Cochineis, Canenoreis, Colocuteis, Chersonesis, alias Malacheis nundinis septennio versatus: ubi nam iacerent insulae sciebat*” e em tradução portuguesa “(...) fora dado, como é bom lembrar, ao português Fernão de Magalhães, que abandonou o seu rei, o encargo de indagar bem sobre as ilhas Molucas, geradoras de especiarias; porque este se ocupou durante sete anos de negócios em Cochim, Cananor, Calecut, Quersoneso (Malaca) conhecia onde estavam situadas as ilhas”³³. Estas palavras foram escritas em 1522 e publicadas postumamente em Alcalá de Henares em 1530 na obra com o título *De orbe novo* sendo de relevar relativamente às Molucas a afirmação de que Magalhães “conhecia onde estavam situadas as ilhas” aqui em causa. Tal referência permite deduzir que o conhecimento das Molucas por Magalhães derivava do facto de que “percorrerá as costas de todo o Oriente”, como atrás vimos, e assim as ter observado.

Esta mesma realidade foi registada explicitamente pelo cronista Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés (1478-1557) ao afirmar que: “*Fernando de Magallanes, diestro en las cosas de la mar, y que por vista de ojos tenia mucha noticia de la India Oriental, y de las islas del Maluco y Espeçieria*”³⁴. Esta frase tem de ser salientada pois ao ser expressa de uma forma tão incisiva só podia resultar do conhecimento pessoal que ele tinha da realização das viagens de Magalhães, sem que para a escrever tivesse de se basear em qualquer testemunho escrito anteriormente, não se podendo admitir a possibilidade de a ter inventado, pois trata-se de um esclarecimento bem específico. De considerar o facto de estarmos perante um autor coevo de Magalhães e praticamente da sua idade, não sendo por isso

³² Demetrio Ramos Pérez, «Magallanes en Valladolid: la capitulación», in *A viagem de Fernão de Magalhães: a viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, p. 229.

³³ Apresentamos a tradução portuguesa deste texto que nos foi facultada amavelmente por Gil Teixeira e Ricardo Nobre a quem muito agradecemos. Cf. ainda *Le voyage de Magellan (1519-1522) la relation d’Antonio Pigafetta et autres témoignages*, edição de Xavier de Castro, 2.^a edição, Paris, Chandeigne, 2010, p. 921.

³⁴ *Libro XX dela segunda parte dela general historia delas Indias*. Valholid: Francisco Fernández de Cordova, 1557, capítulo I.

um cronista espanhol tardio de credibilidade mais ou menos duvidosa. Perante a declaração categórica aqui equacionada não vemos que se possa questionar a sua veracidade, a qual se revela sincera e feita para comprovar e reforçar a noção de que Magalhães tinha notícia das Molucas “por vista de olhos”, isto é, por experiência própria nelas vividas, pois havia visto essas ilhas (*las islas del Maluco y Espeçieria*) por nelas ter estado. Numa declaração tão simples e de passagem não era necessário acrescentar qualquer outra indicação para lá desta que o autor queria comunicar. A assegurar a autenticidade deste depoimento está a muito forte possibilidade deste autor ter conhecido pessoalmente Magalhães em 1518, pois ambos estiveram em Valhadolid pela mesma altura em que foram à corte de Carlos I. É igualmente de sublinhar que os já citados Maximiano Transilvano e Pietro Martire d’Anghiera também frequentavam a corte de Carlos I no tempo de Magalhães.

A garantir um facto tão seguro como é o da ida de Magalhães às Molucas em 1512 está igualmente a asserção feita nesse sentido por Fernão Lopes de Castanheda (1500-1559). Este escrupuloso e bem informado cronista português esteve no Oriente a partir de 1528 tendo durante dez anos aí recolhido criticamente informações históricas, trabalho que continuou a fazer em Portugal, depois de aqui ter regressado. Foi por isso que, recorrendo a fontes sólidas, ele pôde afirmar com toda a clareza sobre o descobrimento das Molucas que estas não eram de Carlos V por as ter mandado descobrir por Magalhães, visto:

haver mais de dez anos que as descobrira António de Abreu por mandado de Afonso de Albuquerque, governador que naquele tempo era das Índias por el-rei de Portugal, do que o mesmo Fernão de Magalhães fôra testemunha, e tendo certeza onde aquelas ilhas jaziam, por fazer traição a el-rei de Portugal fizera crer ao imperador serem de seu descobrimento, e fizera que as ia descobrir indo por outro caminho e navegação, onde houvera o fim que merecia, por ser traidor a seu senhor natural que era el-rei de Portugal e não o imperador³⁵.

Estas declarações tão explícitas como perentórias e bem fundamentadas, pois não as podia ter forjado, evidenciam a circunstância de Magalhães ter sido um dos companheiros de António de Abreu, pois de outra maneira não seria lógico nem possível que Castanheda afirmasse, sem sombra para dúvidas, que Magalhães “fôra testemunha” da primeira viagem à região das Molucas, sendo por tal motivo que tinha a “certeza” da localização de tais ilhas, como de facto a tinha e declarava sabe-la, ainda que à sua maneira, pois no fim da vida concluiria estar errado sobre a longitude que lhes atribuiu.

Todas estas expressões não permitem admitir a ideia de que Magalhães pudesse ter sabido da viagem feita por António de Abreu apenas através de informações indiretas. Com efeito a conjugação das palavras usadas por Castanheda - “testemunha” e “certeza” - não se ajustariam a um tal tipo de recolha de dados. As suas afirmações estão, pois, na linha do que assinalou Oviedo, ao referir que Magalhães tinha “notícia” das Molucas por

³⁵ *Ho sétimo livro da Historia do descobrimento & conquista da Índia. polos Portugueses*, Coimbra, João da Barreira, 1554, capítulo 42.

“vista de olhos”, isto é, por experiência própria, e de Pietro Martire d’Anghiera ao dizer que ele “conhecia a posição destas ilhas”, bem do que Maximiliano Transilvano declarou ao afirmar que ele “percorrera as costas de todo o Oriente”.

A reforçar e confirmar o rigor das indicações de todas as fontes atrás invocadas temos finalmente o testemunho fundamental e decisivo do eminente humanista português Fernando Oliveira (1507-1581?) que expressou de forma tão categórica como segura a afirmação da ida de Magalhães às Molucas no prefácio de uma obra que adaptou com a narrativa da viagem de Magalhães a qual se encontra num manuscrito da Biblioteca da Universidade de Leiden, Voss. Lat. F. 41, f. 239-254, a que já aludimos³⁶. Tal afirmação resultava por certo dos seus conhecimentos pessoais e dos contactos privilegiados que teve cerca de 1536 com o muito bem informado cronista João de Barros (1496-1570), por ter sido então professor dos seus filhos. É por isso que admitimos a possibilidade de ter sido por volta de um ano tão recuado como o de 1536 que escreveu nessa obra, a qual veio a rever cerca de 1570:

Antre os portugueses que *descobriram Maluco* foi um chamado Fernão de Magalhães, *natural da cidade do Porto*, em Portugal. Este era da geração dos Magalhães, gente honrada e nobre, e era criado del-rei em foro de moço da câmara, e homem entendido na arte da navegação e cosmografia, em especial pelo que aprendeu de um seu parente chamado *Gonçalo de Oliveira, em cuja companhia foi ter aquela terra*, do qual entendeu a verdade *do sítio daquelas terras*, porque era Gonçalo de Oliveira mui sabido nesta faculdade³⁷.

A análise das afirmações aqui formuladas, sem qualquer hesitação, revela a sua autenticidade começando pelo facto apontado e está muito bem apurado de Magalhães ser natural do Porto e acabando nessa outra afirmação que consiste na evidência de ele ter ido às Molucas do Sul em 1512. Fernando Oliveira não poderia estar a dizer no mesmo texto uma verdade e uma mentira, pois tal não é credível nem faria sentido.

Através destes considerandos pensamos ser de valorizar o depoimento de Fernando Oliveira, tanto mais que ele é corroborado pelos autores supracitados. Há que ter a clara noção de que as referências feitas por Fernando Oliveira são tão mais credíveis e reforça-

³⁶ Este texto foi publicado pela primeira vez por Marcus de Jong em *Um roteiro inédito da circum-navegação de Fernão de Magalhães*, Coimbra, Faculdade de Letras-Publicações do Instituto Alemão da Universidade de Coimbra, 1937; foi depois reeditado por Pierre Valière, *Le voyage de Magellan raconté par un homme qui fut en sa compagnie. Édition critique, traduction et commentaire du texte manuscrit recueilli par Fernando Oliveyra*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1976 (com tradução francesa); Neves Águas, *Fernão de Magalhães. A primeira viagem à volta do mundo contada pelos que nela participaram*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1987, p. 165-185; Francisco Contentes Domingues, «Relato da viagem de Fernão de Magalhães», in *As grandes viagens marítimas*, Lisboa, Publicações Alfa (coleção: *Biblioteca da Expansão Portuguesa*, nº 1, 1989, p. 99-126 e José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa, Editorial Presença, 2007, pp. 195-209.

³⁷ José Manuel Garcia. *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa, Editorial Presença, 2007, p. 197.

das na sua verosimilhança quanto apresentam pormenores que não poderiam ser obtidos de maneira nenhuma senão através do recurso a informações antigas e verdadeiras.

Tais pormenores não podiam por isso ser imaginados nem falsificados de qualquer forma que fosse, além de que Fernando Oliveira não tinha interesse ou vantagem em o fazer, se não soubesse ser verdade o que escreveu. De entre tais pormenores elucidativos e que se podem ter por mais relevantes a reforçar a autenticidade do depoimento de Fernando Oliveira conta-se a referência feita por duas vezes ao piloto Gonçalo de Oliveira. Este homem foi citado pelo autor que estamos a seguir quando, após indicar que “Antre os portugueses que descobriram Maluco foi um chamado Fernão de Magalhães”, explicou que a formação náutica por ele recebida resultou do “que aprendeu de um seu parente chamado Gonçalo de Oliveira, em cuja companhia [Fernão de Magalhães] foi ter àquela terra [as Molucas], do qual entendeu a verdade do sítio daquelas terras [a localização das Molucas], porque era Gonçalo de Oliveira mui sabido nesta faculdade”.

É de evidenciar o facto de que sobre Gonçalo de Oliveira apenas se sabe ter sido um dos pilotos portugueses responsáveis pela navegação da armada descobridora constituída pelos três navios comandados por António de Abreu, tendo ido inicialmente naquele cujo capitão era Francisco Serrão, o grande amigo de Magalhães. O seu nome está identificado unicamente por alusões feitas em fontes relativas à sua participação nesta viagem, enquanto sobre os outros dois pilotos portugueses que nela participaram, Luís Botim e Francisco Rodrigues, há mais registos documentais.

Devemos ainda repetir neste contexto que Magalhães na “lembrança” que entregou a Carlos V em 1519 se referiu à localização das Molucas evocando a forma como na cartografia elas estavam “assentadas pelos pilotos portugueses que as descobriram”. Esta referência aos pilotos que as descobriram tem de ser necessariamente uma alusão a informações fornecidas por Gonçalo de Oliveira, Francisco Rodrigues e Luís Botim, pois foram eles os pilotos que as descobriram, o que revela seguramente terem sido eles a facultar-lhe as indicações que registou. Um desses pilotos foi seguramente Gonçalo de Oliveira, que temos estado a mencionar, pois foi citado explicitamente por Fernando Oliveira. Neste contexto é de assinalar ainda a possível proximidade entre Gonçalo de Oliveira e Fernando Oliveira, revelada pela coincidência do mesmo apelido Oliveira, além de que Fernando Oliveira indicou Gonçalo de Oliveira como sendo “seu [de Fernão de Magalhães] parente”, ainda que não se saiba como tal poderia ser.

Quanto à denominação utilizada por Fernando Oliveira para mencionar as ilhas de Maluco (Molucas), onde Magalhães foi com Gonçalo de Oliveira, devemos ter em conta que ele as designa numa aceção genérica e ampla que corresponde quer à denominação desse extenso arquipélago indonésio usada na época de Magalhães quer à forma local ainda usada na atualidade - Maluku. Este facto não impede de considerar que, no século XVI, também se tivesse recorrido a uma perspetiva mais restrita das Molucas, em que se atribuiu tal nome ao conjunto das cinco pequenas ilhas das Molucas do Norte, que são Ternate, Tidore, Makiam, Moti e Bacan, às quais obviamente Magalhães não foi, pois apenas se deslocou com António de Abreu às Molucas do Sul.

A referida perspectiva restrita de ver as Molucas resultava da circunstância de ser nessas cinco ilhas das Molucas do Norte que se produzia o cravo (ou cravinho), uma das especiarias mais apreciadas e valiosas dessa época que tanto entusiasmou portugueses e castelhanos, estando por isso na base da expedição que tornou Magalhães famoso.

Voltando à questão da identificação das Molucas num sentido mais alargado deste arquipélago, a qual existia no tempo de Magalhães, basta referir para prova-lo dois exemplos entre os mais antigos que a fazem. O primeiro e de maior realce consiste na indicação registada com grande veemência por Francisco Rodrigues ao afirmar-se como um dos descobridores das Molucas ao declarar no seu livro, concluído em 1515, que fôra o “piloto-mor da primeira armada que descobriu *Bandam e Maluco*”³⁸. Tal menção revela perfeitamente como, desde o início, houve uma noção alargada de Molucas, em contraste com a aceção restrita das cinco ilhas do norte onde havia o cravo, às quais nem ele nem Magalhães foram. Na mesma linha do que afirmamos, destaque-se um segundo testemunho que se encontra no depoimento prestado por Garcia de Sá, um homem que estivera em Malaca e quando respondeu à inquirição sobre o descobrimento das Molucas que lhe foi feita de Tomar a 25 de agosto de 1523 não hesitou em afirmar categoricamente que: “António de Abreu chegou a Maluco”³⁹.

Perante tudo o que até aqui fomos explanando consideramos não ser sequer necessário recorrer às indicações fornecidas por Bartolomé Leonardo de Argensola, que também referiu a ida de Magalhães às Molucas, visto serem mais tardias e estarem contaminadas por algumas confusões, apesar de ele se revelar bem informado⁴⁰.

O apuramento da ida de Magalhães às Molucas do Sul em 1512 é particularmente importante porque representou o culminar da sua experiência asiática durante a qual procedeu à primeira parte da sua circum-navegação da Terra.

Só a ida de Magalhães às Molucas poderia justificar a fama de grande descobridor que ele tinha ao chegar a Sevilha a 20 de outubro de 1519, como o afirmou perentoriamente o influente feitor da casa da Contratação de Sevilha Juan de Aranda ao esclarecer a 6 de novembro de 1518 as relações que desde 1517 mantivera com o grande navegador. Ele asseverou no depoimento então prestado:

*(...) estando en esta ciudad [de Sevilha em 1517] el comendador Magallans el dicho Magallans dijo a este que depona que sabia mucho de las cosas del altura e que había descubierto mucha tierra é que este testigo estaba informado de portugal quel dicho Magallans sabia mucho de navegar é que por esto escribio al gran chanciller de como este hombre estaba en esta ciudad e sabia mucho, que le enviasen cedula de su alteza para que fuese alla (...)*⁴¹.

³⁸ José Manuel Garcia, *O livro de Francisco Rodrigues: o primeiro atlas do mundo moderno*, Editora da Universidade do Porto, 2008, p. 42.

³⁹ *As gavetas da Torre do Tombo*, volume III, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, p. 27.

⁴⁰ *Conquista de las islas de Maluco*, Madrid, Alonso Martín, 1609, p. 6.

⁴¹ *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, tomo I, Barcelona: Compañia General de Tabacos, 1918, 242.

Estas indicações são essenciais para atestar que Magalhães ao chegar a Espanha afirmava o seu muito saber náutico e sobretudo “que havia descoberto muita terra”. Tais palavras, que foram devidamente comprovadas por Aranda através de informações que mandou recolher em Lisboa, resultam do facto de ele ter participado em 1512 no descobrimento das longínquas ilhas Molucas e não apenas na ida a Malaca em 1509 e 1511. Com efeito esta cidade já era conhecida e dificilmente se diria integrar no conceito de ter sido uma das terras descobertas por Magalhães, ao contrário do que acontecia com as Molucas, ilhas onde nunca nenhuma europeu até então havia ido.

Esse muito saber e a localização destas ilhas, feitas à sua maneira, são reveladas plenamente por Magalhães no planisfério a que já aludimos como tendo sido por ele encomendado em 1519 a Jorge Reinel e Pedro Reinel, tendo sido feito em correspondência com a forma como ele via o mundo (cf. mapa 1).

Sobre a participação de Magalhães na tão relevante jornada descobridora às Molucas em 1512 há que reafirmar ter sido apontada nas referências explícitas já indicadas não havendo qualquer menção a refutá-la. João de Barros que apenas se refere genericamente à muita experiência de navegação oriental de Magalhães não mencionou explicitamente tal ida pois essa e outras omissões são apenas isso mesmo e também porque o navegador não se distinguiu durante a viagem, como aliás esse cronista não fala de mais ninguém além das pessoas indicados na carta de Afonso de Albuquerque que mais à frente iremos citar. Também Gaspar Correia e António Galvão não referem o nome de Magalhães como tendo ido nessa viagem certamente porque a desconhecaram, tanto mais que nem sequer referiram a ida de Magalhães por duas vezes a Malaca, sendo que a sua ida a Malaca em 1511 só foi mencionada e de passagem por João de Barros.

Tendo focado as questões mais importantes e decisivas do alcance das viagens oceânicas de Magalhães durante a sua experiência de navegação oriental com os portugueses há agora que recapitular rapidamente quais foram tais viagens⁴².

A experiência asiática e africana de Magalhães

A primeira grande viagem efetuada por Magalhães iniciou-se a 25 de março de 1505, quando embarcou em Lisboa na armada de D. Francisco de Almeida, e terminou a 1 de novembro de 1505, quando ela chegou a Cochim, na Índia. Ele cursou então a carreira da Índia aberta por Vasco da Gama entre 1497 e 1499, a qual desde então foi percorrida anualmente pelos portugueses. Entretanto Magalhães fez escalas em territórios africanos como Portudal, a sul de cabo Verde (no Senegal), bem como Quíloa (na Tanzânia) e Mombaça (no Quênia), passando depois por locais indianos como a ilha de Angediva e as cidades de Onor e Cananor.

Magalhães voltou a percorrer o Índico ocidental com Nuno Vaz Pereira desde que em Novembro de 1506 chegou a Melinde, vindo de Cochim, até 9 de setembro de 1507,

⁴² Sobre o assunto cf. o que escrevemos em *Fernão e Magalhães - Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Queluz de Baixo, Manuscrito, 2019, pp. 46-84.

quando partiu de Sofala para regressar àquela cidade indiana, depois de ter passado por Quíloa e a ilha de Moçambique.

Os percursos de Magalhães na Índia situam-se entre Cochim e Diu, tendo estado em frente desta cidade a 3 de fevereiro de 1509, quando aí participou na grande batalha naval então travada contra os muçulmanos. Tendo regressado a Cochim, onde estava a 30 de julho de 1509, Magalhães embarcou na armada de Diogo Lopes de Sequeira que partiu para Malaca a 18 de agosto de 1509, aí tendo chegado a 11 de setembro, depois de ter passado por Pedir e Pacém na ilha de Samatra. Magalhães teve um papel relevante nesta primeira viagem portuguesa a Malaca, até que dali partiu talvez em inícios de dezembro de 1509 de regresso à Índia.

Magalhães chegou a Cochim em janeiro de 1510 e logo partiu para Lisboa mas a viagem então iniciada foi interrompida pouco tempo depois porque o navio onde seguia naufragou nos baixos de Pádua, a norte das ilhas Laquedivas, onde teve de esperar por socorro. Este veio de Cananor para onde ele foi de seguida e de onde terá ido até Goa, cuja primeira ocupação portuguesa ocorreu a 1 de março de 1510.

A 6 e 7 de setembro de 1510 Magalhães estava em Cananor e depois, a 2 e 10 de outubro de 1510, em Cochim, de onde terá partido para Goa onde participou na sua segunda conquista, ocorrida a 25 de novembro de 1510.

Em Abril de 1511, Magalhães partiu com Afonso de Albuquerque de Goa para uma segunda ida a Malaca. Ele atravessou então pela segunda vez o Índico Oriental e voltou a passar por Samatra, antes de chegar a Malaca a 1 de julho de 1511. Aí Magalhães participou na sua conquista, a qual foi concluída a 15 de agosto de 1511.

Magalhães na descoberta de terras e mares do Pacífico

Aquela que foi a etapa mais importante e inovadora de entre as viagens marítimas realizadas por Magalhães na fase da sua vida aqui considerada é a que corresponde à ida de Malaca às Molucas, quando os portugueses descobriram estas ilhas. Como já atrás realçamos Magalhães foi então um dos primeiros europeus a chegar na Idade Moderna ao oceano Pacífico pela sua margem asiática, ao ter ido aí em 1512 pela primeira vez ao sul das Molucas na armada chefiada por António de Abreu⁴³. Há a assinalar, contudo, que a consciência da descoberta desse oceano só foi assumida a 25 de setembro de 1513 quando Vasco Núñez de Balboa o avistou da costa ocidental do Panamá e então lhe pôs o nome de “*Mar del Sur*”.

Devido à importância e originalidade da grande viagem marítima em que Magalhães foi de Malaca à descoberta das Molucas e porque este tema nem sempre tem sido bem divulgado vamos de seguida apontar o essencial de como foi alcançado o conhecimento de uma parte do mundo que corresponde atualmente à Indonésia o qual se

⁴³ Nestas observações não temos em conta o facto de ter havido europeus que durante a Idade Média avistaram o Pacífico a partir da China.

iniciou por volta de 5 de novembro de 1511 em Malaca e aí terminou com o regresso da expedição talvez em setembro de 1512⁴⁴.

Afonso de Albuquerque referiu-se a essa expedição com entusiasmo e detalhadamente na carta que de Cochim enviou a D. Manuel com a data de 1 de abril de 1512 onde diz:

a nau *Sabaia* e a nau *Santa Catarina* e a caravela latina são carregadas de mercadorias às ilhas do cravo, carregar do cravo; vai nelas por capitão-mor António de Abreu; sotacapitão Francisco Serrão, vai na caravela latina Simão Afonso, vai por feitor das naus João Freire, criado da senhora rainha vossa irmã, vai por escrivão Diogo Borges, criado de vossa alteza: partiram no mês de novembro, dous meses e meio antes que eu partisse; levam dous pilotos da terra e três portugueses, é um Gonçalo de Oliveira e o outro Luís Botim e o outro Francisco Rodrigues, homem mancebo que cá andava, de mui bom saber, e sabe fazer padroões; iam bem fornecidos de mantimentos e de artilharia, e em todos três navios cento e vinte homens brancos e vinte escravos cativos pera a bomba, com muitas bandeiras e boas velas e bons aparelhos, calafates, estopa e breu.

Praza a Nosso Senhor que os queira levar e trazer a salvamento, e com fundamento de irem à ilha de Banda, ilha das maçãs e nozmoscada, e daí irem espalmar a um cabo que se chama *Ambam* (Amboino), de uma ilha grande que está quatro dias de caminho das ilhas do cravo; reconhece a maré ali muito, e isto se lhe cumprisse⁴⁵.

Sabendo-se que Afonso de Albuquerque deixou Malaca a 20 de janeiro de 1512, verifica-se que a expedição às Molucas teria partido por volta do dia 5 de novembro de 1511. É de considerar que se deveria ter esperado mais algum tempo para a sua partida afim de se aproveitar melhor as condições atmosféricas para fazer a viagem mas a ânsia em a mandar fazer terá levado o governador a ordenar a sua partida mais cedo do que devia.

Afonso de Albuquerque refletiu no texto acima citado informações que recolhera em 1511 num mapa das regiões do Oriente mais longínquo que foram traçadas por um piloto de Java ao qual se referiu elogiosamente e do qual se conhece uma cópia adaptada por Francisco Rodrigues, que a incluiu num atlas integrado no livro que enviou para Portugal em inícios de 1516⁴⁶. Tendo em conta os contactos que Magalhães estabeleceu no Oriente e em Lisboa entre 1511 e 1517 ele poderá ter visto uma cópia do importante mapa aqui em causa.

O governador do Estado da Índia soube do resultado da expedição de António de Abreu ainda em 1513, mas de Francisco Serrão, que em 1512 e depois de muitas peripécias acabou por chegar a Ternate, só teve notícia em 1515, quando soube que: “era vivo e

⁴⁴ Sobre esta viagem cf. o que escrevemos em *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Editorial Presença, 2007, pp. 38-48.

⁴⁵ *Cartas de Afonso de Albuquerque*, tomo I, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1884, p. 68.

⁴⁶ José Manuel Garcia, *O livro de Francisco Rodrigues: o primeiro atlas do mundo moderno*, Editora da Universidade do Porto, 2008.

estava em poder das ilhas do cravo, e governava o rei e a terra toda, e que [em 1514] viera à ilha de Banda falar com os navios de vossa alteza, e que se tornara outra vez a Maluco”⁴⁷. Também foi só em meados de 1515 que em Lisboa se soube que ele era vivo através de cartas escritas em 1514, uma das quais foi dirigida a Magalhães.

Pela citada missiva que Afonso de Albuquerque escreveu a 1 de abril de 1512 verificamos serem muito poucas as pessoas nela mencionadas, as quais são aliás as únicas conhecidas entre as que fizeram a descoberta das Molucas do Sul para lá de mais algumas referências a companheiros de Francisco Serrão na sua ida a Ternate.

Da longa viagem à descoberta das Molucas apenas registamos que os portugueses, depois de terem deixado Malaca, seguiram em direção a Java indo depois até às ilhas de Buru, Ambon e Seram, procedendo assim ao reconhecimento das Molucas do Sul. Depois de a armada ter deixado a povoação de Gule Gule, em Seram, onde invernou, partiu para as ilhas de Banda, onde carregou cravo, noz-moscada e maçã regressando de seguida a Malaca, visto que parte do objetivo da viagem havia sido alcançado e também porque, alegadamente, o tempo já não lhes era favorável para irem às Molucas do Norte - as “ilhas do cravo”.

No início da viagem de volta a Malaca os navios foram surpreendidos por uma tempestade e o junco onde ia Francisco Serrão naufragou em Nusa Penju (ilha das Tartarugas), de onde, depois de muitas peripécias, ele acabou por ser levado para Ternate com mais uns oito companheiros. Desde 1512 Serrão radicou-se nessa ilha onde assumiu um grande ascendente sobre o sultão local favorecendo de seguida o abastecimento de especiarias aos portugueses. Os dois outros navios da armada de António de Abreu, num dos quais vinha Magalhães, terão chegado a Malaca talvez por volta do mês de setembro de 1512.

Sobre o regresso de Magalhães a Lisboa

Alguns autores, de entre os quais o mais famoso foi Stefen Zweig, divulgaram a ideia de que Magalhães teria ido às Molucas por já estar em Lisboa em 1512⁴⁸. Tais erros foram muito divulgados e nem sempre têm sido devidamente corrigidos pelo que é importante fazê-lo, na medida em que Magalhães foi às Molucas e só regressou a Lisboa em 1513. Quanto à ida às Molucas já esclarecemos o assunto faltando agora mostrar as circunstâncias em que Magalhães deixou Malaca e rumou a Lisboa em 1513. É nesse sentido que vamos analisar as fontes históricas que se referem a uma tão longa como importante viagem para a história de Magalhães, a qual é tão mais relevante quanto permite reforçar a negação da afirmação que chegou a ser feita de que Magalhães não poderia ter ido às Molucas em 1512 por nesse ano já estar em Lisboa.

A presença de Magalhães em Lisboa em 1512 é uma indicação absolutamente falsa não apenas porque se baseia numa referência feita a um seu homónimo, filho de um

⁴⁷ *Cartas de Afonso de Albuquerque*, tomo I, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1884, p. 372.

⁴⁸ *Magalhães, o homem e o seu feito*, 2.ª edição, [S.l.], Assírio & Alvim, 2017, pp. 53-57 (sendo que a primeira edição portuguesa é de 1938).

Pedro de Magalhães, sendo o nosso Fernão de Magalhães filho de Rui de Magalhães⁴⁹, mas sobretudo porque também não tem em conta o facto de pessoas que participaram na conquista de Malaca e a notícia desse evento só chegaram a Lisboa em 1513, o mesmo acontecendo aliás com a novidade da descoberta das Molucas⁵⁰. Ora sabemos muito bem que Magalhães regressou a Lisboa ao ritmo das monções em 1513 num navio chamado *Santa Cruz* que saíra de Malaca integrado numa armada de três navios que daí partiu a 11 de janeiro de 1513 e chegou a Cochim a 10 de fevereiro de 1513, de onde, naquele navio, logo seguiu para Lisboa⁵¹.

A vinda de Magalhães na *Santa Cruz* está provada na afirmação de tal facto expressa na carta de sentença de D. Manuel passada a 5 de junho de 1516 na qual se afirma de forma terminante que:

tornando ele autor [Fernão de Magalhães] como de feito tornara a risco da nau *Santa Cruz*, de que era capitão Jorge Lopes, a qual nau em que ele autor tornara sobre si, a risco, o qual viera a salvamento a estes reinos de Portugal com toda sua carga⁵².

Sobre a *Santa Cruz* aqui em causa, navio que foi referenciado de várias formas, o que na altura acontecia algumas vezes, podemos precisar algumas informações começando pela indicação de ter sido um dos quatro que integrara a armada financiada por mercadores que em 1510 D. Manuel enviou de Lisboa para Malaca sob a direção de Diogo Mendes de Vasconcelos.

Afonso de Albuquerque alterou os comandos dos navios dessa armada depois de Diogo Mendes de Vasconcelos se ter revoltado em Goa em 1510 contra a sua autoridade, por querer ir a Malaca sem o seu consentimento. Tal facto pode ler-se numa carta de Afonso de Albuquerque de 1 de abril de 1512 onde escreveu que: “quando os prendi (aos capitães desses navios), dei as capitânias das naus, a Fernão Peres a *Trindade*, e a Gaspar de Paiva *Santo António*, e a Dom João a *Conceição* e a caravela a James Teixeira”⁵³. Este último navio, então denominado caravela, era a *Santa Cruz*, sendo de novo mencionado por Afonso de Albuquerque na sua carta datada de 20 de agosto de 1512 onde registou que ao deixar Malaca a 20 de janeiro de 1512: “as duas (naus) dos mercadores e a caravela

⁴⁹ António Baião, «Fernão de Magalhães: dados inéditos para a sua biografia», *Arquivo histórico português*, volume III, Lisboa, 1905, p. 305.

⁵⁰ José Manuel García, *O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2017, p. 438.

⁵¹ Cf. as criteriosas observações sobre esta conjuntura assinaladas por Veloso, Queirós (1941). *Fernão de Magalhães: a vida e a viagem*. Lisboa: Edições Ocidente, p. 23-24.

⁵² Carta de sentença de D. Manuel sobre o pagamento da dívida de 200 cruzados a Fernão de Magalhães. Torre do Tombo, Corpo cronológico, II-65-19, 6 fólios, publicada por António Baião, «Fernão de Magalhães: dados inéditos para a sua biografia», *Arquivo histórico português*, volume III, Lisboa, 1905, p. 309-310. Cf. ainda José Manuel García, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, p. 32.

⁵³ *Cartas de Afonso de Albuquerque*, tomo I, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1884, p. 60.

ficaram aguardando por carga com dinheiro e mercadorias suas”⁵⁴, tendo a outra nau, que era a *Trindade*, vindo com ele de Malaca para Cochim.

A *Santa Cruz* foi mencionada explicitamente por Fernão Peres de Andrade numa carta que enviou a Afonso de Albuquerque datada de Cochim a 22 de fevereiro de 1513 onde se pode ler: “Nossa partida de Malaca foi a onze de janeiro [de 1513] com a nau *Anunciada*, e *Santo António*, e *Santa Cruz*; a rezão por que partimos tão tarde verá vossa senhoria lá diante; acheguei a Cochim a dez de fevereiro”⁵⁵.

João de Barros elucidou que nestes navios embarcou António de Abreu, que tinha vindo do descobrimento das Molucas:

Fernão Peres, como estava meio carregado pera se partir pera a Índia (segundo dissemos), em poucos dias se tornou a perceber de todo, e entregue a capitania-mor do mar a João Lopes de Alvim, a quem Afonso de Albuquerque proveu dela, partiu de Malaca com três velas carregadas de especiaria, ele em uma, e nas duas Lopo de Azevedo e António de Abreu, que vinha de descobrir Maluco⁵⁶.

Fernão Lopes de Castanheda também se reportou a António de Abreu e aos mesmos navios da seguinte forma:

E porque a fortaleza [de Malaca] ficava segura, e se acabava o ano que Fernão Peres prometera ao governador de ficar em Malaca, e por estar descontente de Rui de Brito, partiu-se pera a Índia no mês de janeiro de mil e quinhentos e treze, e foram com ele Lopo de Azevedo no seu navio [*A Anunciada*] e António de Abreu em *Santo António*, e na sua nau [*a Santa Cruz*] foi com ele Vasco Fernandes Coutinho por ser desfeito o seu navio⁵⁷.

Das menções feitas a este navio *Santa Cruz* deduz-se que foi o único com esse nome a ter ido a Malaca em 1511 e a regressar a Lisboa em 1513, como o atestou o acima referido documento de D. Manuel ao registar que nele viera embarcado Magalhães. O facto de se saber que António de Abreu voltou de Malaca para a Índia na mesma armada em que navegou Magalhães é mais um dos fatores a reforçar o facto do famoso navegador ter ido com ele às Molucas do Sul.

Por todas estas indicações sobre Magalhães no Oriente bem se vê a enorme experiência oceânica que alcançara entre 1505 e 1513 pois cursara à ida e à volta o oceano Atlântico e o oceano Índico ocidental pela carreira da Índia, que passava pelo cabo da Boa Esperança unindo Portugal e a Índia, a que acresce uma viagem de ida e volta no oceano Índico ocidental entre a Índia e a África Oriental, a ida por duas vezes ao Índico

⁵⁴ *Idem. Ibidem*, p.1 68.

⁵⁵ *Cartas de Afonso de Albuquerque*, tomo III, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1903, p. 51.

⁵⁶ *Segunda decada da Asia de João de Barros, dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do oriente*, Lisboa, Germão Galhardo, 1553, livro 9, capítulo 5.

⁵⁷ *Ho terceiro livro da Historia do descobrimento e conquista da India pelos Portugueses Feita per Fernão Lopes de Castanheda*, Coimbra, João da Barreira e João Álvares, 1552, capítulo 102.

Oriental em viagens de ida e volta entre a Índia e Malaca, e finalmente uma viagem de ida e volta no oceano Pacífico entre Malaca e as Molucas do Sul. Fica assim bem provado em toda a sua extensão a tão criteriosa afirmação feita por Maximiliano Transilvano de que Magalhães tinha percorrido “as costas de todo o Oriente”.

Pouco tempo depois de Magalhães ter regressado à capital portuguesa incorporou-se a 17 de agosto de 1513 na expedição que então daí saiu à conquista de Azamor, depois da qual lá ficou alguns meses. Durante esse tempo ele sofreu acusações que o levaram a ter ficado mal visto por D. Manuel. Magalhães regressara entretanto a Lisboa em novembro de 1514 mas por ordem do rei teve de ir a Azamor entre julho de 1515 e talvez finais de março de 1516, pois só então voltou a Lisboa trazendo as provas da sua inocência. Estas, contudo, não contribuíram para que D. Manuel satisfizesse as suas reivindicações de aumento da “moradia” em mais 100 reais mensais e da autorização para regressar às Molucas pelo oriente para ir ter com o seu amigo Francisco Serrão. Foi nesta conjuntura negativa que ele começou a planear ir para Sevilha com a intenção de apresentar ao rei de Castela Carlos I o seu projeto de ir às Molucas por ocidente⁵⁸. Este monarca sucedera a Fernando o Católico, que morrera a 23 de janeiro de 1516, mas só desembarcou nas Astúrias a 19 de setembro de 1517, estando a 18 de novembro em Valhadolid para ser coroado, o que veio a acontecer a 9 de fevereiro de 1518. Carlos I só a 28 de junho de 1519 é que foi eleito imperador do sacro império romano-germânico, passando desde então a ser mais conhecido como Carlos V, tendo sido já nesta condição que deu a ordem de partida à expedição de Magalhães.

Magalhães deixou Lisboa e foi para Sevilha onde chegou a 20 de outubro de 1517, daí tendo partido em fevereiro de 1518 para Valhadolid. Foi aqui que ele se encontrou com o rei que lhe aprovou o projeto e permitiu logo de seguida que começasse a preparar uma “armada da especiaria” para ir às Molucas do Norte.

Segunda parte das viagens oceânicas de Magalhães à volta do mundo: de Sevilha às Filipinas

A história da grande viagem de Magalhães entre Sevilha e as Filipinas não apresenta dificuldades de interpretação que nos levem a deter na análise dos seus episódios pelo que os iremos referenciar apenas nos seus tópicos essenciais para assim permitir ter presente o conceito de como ele navegou os mares da metade do mundo que lhe faltava percorrer⁵⁹.

A 10 de agosto de 1519, a armada deixou Sevilha indo até Sanlúcar de Barrameda, onde esteve a acabar de se equipar. Os seus cinco navios partiram deste porto a 20 de setembro tendo a 26 de setembro de 1519 chegado a Tenerife, nas Canárias, onde reforçaram o seu abastecimento.

⁵⁸ José Manuel García, «Em torno da génese do projeto da grande viagem de Fernão de Magalhães», *Memórias* 2019, volume XLIX, Lisboa, Academia de Marinha, 2020. pp. 141-160.

⁵⁹ Sobre a viagem cf. *Le voyage de Magellan (1519-1522) la relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*, edição de Xavier de Castro, 2.^a edição, Paris, Chandeigne. 2010 e *Fernão e Magalhães - Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Queluz de Baixo, Manuscrito, 2019, pp. 189-236.

A 3 de outubro, a armada de Magalhães rumou a sul passando perto das ilhas de Cabo Verde e indo até à zona da Serra Leoa, de onde seguiu em direção ao cabo de Santo Agostinho, no Brasil, do qual se aproximou a 29 de novembro.

Após uma dura travessia do Atlântico com calmarias equatoriais, chuva e ventos fortes, que atrasaram a viagem, Magalhães iniciou a 13 de dezembro de 1519 uma escala numa região a que chamou baía de Santa Luzia. Nesta zona, que já era bem conhecida dos portugueses com o nome de Rio de Janeiro, procedeu-se a um reabastecimento de alimentos frescos e água. A armada voltou a partir a 27 de dezembro dirigindo-se a sul até que a 10 de janeiro de 1520 Magalhães chegou ao cabo de Santa Maria (Ponta del Este, Uruguai) na entrada do Rio da Prata. Este era o limite até então identificado da América do Sul, desde que em 1514 o piloto João de Lisboa o descobrira. O capitão-mor mandou explorar o muito largo estuário deste rio tendo constatado que afinal não havia ali a tão desejada passagem que procuravam para chegar ao chamado “Mar do Sul”, pelo qual queria ir às Molucas.

A 8 de fevereiro de 1520, Magalhães iniciou a exploração da costa para sul do Rio da Prata avançando por mares “nunca de antes navegados”, com o fim de encontrar a referida passagem.

Magalhães deparou-se então com territórios inóspitos da Argentina até que as condições atmosféricas hostis o obrigaram a invernar afim de esperar por tempo que viabilizasse a continuação da sua viagem de descobrimento. Essa penosa e muito prolongada escala forçada iniciou-se a 31 de março de 1520 no Puerto de San Julián e arrastou-se até 24 de agosto. Entretanto no decorrer de uma reconhecimento feito a terras um pouco mais meridionais o navio *Santiago* afundou-se a 3 de maio.

Depois de ainda ter voltado a invernar no rio de Santa Cruz entre 26 de agosto e 18 de outubro de 1520, foi neste dia que Magalhães daí partiu para, com muita tenacidade, conseguir achar finalmente o estreito que fazia a ligação dos oceanos Atlântico e Pacífico.

Data de 31 de outubro de 1520 a descoberta do cabo das Onze Mil Virgens onde se iniciava a região do tão procurado estreito que viria a ficar com o nome de Magalhães. O navegador começou então a conhecer essa passagem que era muito tortuosa, árida, fria e montanhosa tendo sido durante o seu reconhecimento que a nau *Santo Antonio* se revoltou e regressou a Espanha. Os três navios que restavam da armada entraram no oceano Pacífico a 28 de novembro de 1520.

Magalhães empreendeu então a primeira travessia do “mar do Sul” realizando assim um dos feitos mais audaciosos da História ao ousar enfrentar um imenso mar desconhecido que provou ser muito extenso, tal como aliás já o supunha, como se deduz da análise do traçado expresso no planisfério de 1519. Essa travessia foi efetivada sem problemas atmosféricos pelo que Magalhães denominou de Pacífico o imenso oceano que descobriu em toda a sua amplitude.

Foi por volta do dia 18 de dezembro de 1520 que a armada deixou as proximidades da costa chilena a cerca de 32º S, na zona de Valparaíso, e rumou ao equador que atravessou a 13 de fevereiro de 1520 cerca de uns 160º O. Magalhães teve de rumar depois

até uns 13° N para apanhar ventos favoráveis tendo-se assim de afastar da latitude do equador, onde sabia ficarem as Molucas.

A 6 de março de 1521, Magalhães chegou às ilhas dos Ladrões (Guam, nas Marianas), que abandonou a 9 de março, até descobrir finalmente a 16 de março de 1521 o sul da ilha Samar no arquipélago que chamou de São Lázaro e depois veio a ser denominado Filipinas. A primeira escala que aí se fez entre 17 e 25 de março de 1521 decorreu na ilha de Homonhon, tendo ido depois até à ilha de Limasava, onde esteve entre 28 de março e 4 de abril. A 7 de abril, Magalhães chegou à mais importante ilha de Cebu, onde permaneceu até 26 de abril.

Visando reforçar a influência castelhana nas Filipinas, Magalhães decidiu a 27 de abril de 1521 fazer uma tão arriscada como inútil e mal preparada intervenção militar na vizinha ilha de Mactan, durante a qual veio a ser morto em combate. Desta forma trágica e inglória acabou a sua última viagem oceânica aquele de quem Pigafetta escreveu ser “o espelho, a luz, o amparo e o nosso verdadeiro guia”.

O legado de Magalhães

Para concluir estas observações queremos realçar de novo o facto de a relevância de Magalhães na História Universal residir na circunstância de ter sido o primeiro homem que navegou todos os oceanos. Foi por isso que ele alcançou conhecimentos a ser devidamente salientados quando explicitamos como foi entre 1505 e 1521 que ele uniu os continentes percorrendo os mares. Percebemos assim ter sido o primeiro a alcançar a compreensão de como é o globo terrestre. Tal é o grande significado das viagens de Magalhães, pois de contrário teríamos de nos limitar a celebrar a sua descoberta do estreito de Magalhães e a primeira travessia do oceano Pacífico, no âmbito de uma acidentada viagem de circum-navegação. Esta, aliás, não fôra planeada como tal e só ocorreu na sua sequência completa, concluída em 1522 com muito sacrifício e glória por Elcano, devido a várias contingências como foram a morte de Magalhães e a prática de atos ilícitos, pois a fase final da viagem acabou por ir contra as ordens dadas por Carlos V. Foi devido ao reconhecimento da ilegalidade então cometida que a rota seguida pela nau *Victoria* não se voltou a repetir.

O caminho marítimo descoberto por Magalhães para chegar à Ásia revelou não ser prático e por isso nunca mais foi usado desde que em 1525 ainda foi percorrido por uma das naus sobreviventes da armada de García Jofre de Loáisa.

Magalhães ao ser um homem com uma tenacidade inabalável e uma grande sabedoria da arte de navegar ao lograr a decisiva descoberta da passagem do estreito de Magalhães e o conhecimento da dimensão do Pacífico, conseguiu descortinar a real dimensão do mundo. Foi esta a sua grande conquista científica já que, nos planos económico e político a sua viagem iniciada em 1519 não obteve sucesso, pois, como já referimos não foi viável a nova rota para o Oriente e também porque não provou pertencerem as Molucas a Castela, pois eram de Portugal.

Magalhães acabou por se transformar num marco simbólico do início da mundialização, um abrangente processo de transformação do mundo que está na origem remota do atual fenómeno da globalização. Com efeito, foi no tempo de Magalhães que se iniciou um sistema de interconexões globais quer nos planos humanos e culturais quer nos económicos e políticos.

A cultura do Renascimento europeu abriu-se à escala mundial com os Descobrimientos que culminaram na grande viagem de Magalhães,

O lugar de Magalhães na História tem assim de ser considerado através do estudo de conjunto das suas grandes navegações mostrando que elas não se limitaram à grande viagem. Com efeito é imprescindível apurar todo o seu percurso anterior desde 1505 até esse ponto de chegada que foi 1519, quando se iniciou o arranque para a sua decisiva expedição que o imortalizou ao ter-lhe permitido acabar de efetuar viagens por todos os oceanos e assim identificar experimentalmente como era a realidade da forma da Terra.

Bibliografia citada

ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de - *Conquista de las islas de Maluco*, Madrid, Alonso Martín, 1609.

As gavetas da Torre do Tombo, volume III, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.

BAIÃO, António - «Fernão de Magalhães: dados inéditos para a sua biografia», *Arquivo histórico português*, III, Lisboa, 1905, pp. 304 -312.

BARROS, João de - *Segunda decada da Asia de João de Barros, dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares e terras do oriente*, Lisboa, Germão Galhardo, 1553.

BARROS, João de - *Terceira decada da Asia de Ioam de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente*, Lisboa, João de Barreira, 1563.

Cartas de Afonso de Albuquerque, tomo I, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1884.

Cartas de Afonso de Albuquerque, tomo III, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1903.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de - *Ho terceiro livro da Historia do descobrimento & conquista da Índia pelos Portugueses Feita per Fernão Lopes de Castanheda*, Coimbra, João da Barreira e João Álvares, 1552.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de - *Ho seitimo livro da Historia do descobrimento & conquista da Índia. polos Portugueses*, Coimbra, João da Barreira, 1554.

Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile, edição de José Toribio Medina, tomo II, Santiago de Chile, Imprenta Ercilla, 1888.

Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile, edição de José Toribio Medina. tomo I, Santiago de Chile, Imprenta Ercilla. 1888.

Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla. tomo I, Barcelona, Compañia General de Tabacos, 1918.

Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla, tomo II, Barcelona, Compañia General de Tabacos, 1919.

CORTESÃO, Armando - *Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI*, volume I, Lisboa, Seara Nova, 1935.

CORTESÃO, Armando; MOTA, Avelino Teixeira da - *Portugaliae monumenta cartographica*, volume I, Lisboa, 1960.

DOMINGUES, Francisco Contentes - «Relato da viagem de Fernão de Magalhães», in *As grandes viagens marítimas*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, p. 99-126.

Fernão de Magalhães: a primeira viagem à volta do mundo contada pelos que nela participaram, introdução e seleção de Neves Águas, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1987.

GARCIA, José Manuel - «Em torno da génese do projeto da grande viagem de Fernão de Magalhães», *Memórias 2019*, volume XLIX, Lisboa, Academia de Marinha, 2020. pp. 141-160.

GARCIA, José Manuel - *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007.

GARCIA, José Manuel - *Fernão e Magalhães - Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Queluz de Baixo, Manuscrito, 2019.

GARCIA, José Manuel - *O livro de Francisco Rodrigues: o primeiro atlas do mundo moderno*, Editora da Universidade do Porto, 2008.

GARCIA, José Manuel - *O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2017.

GARCIA, José Manuel (coordenação) - *A viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*, coordenação de José Manuel Garcia, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.

JONG, Marcus de - *Um roteiro inédito da circum-navegação de Fernão de Magalhães*, Coimbra, Faculdade de Letras-Publicações do Instituto Alemão da Universidade de Coimbra, 1937.

La primera vuelta al mundo, edição Ramón Alba, 3.^a edição, Madrid, Miraguano Ediciones; Ediciones Polifeno, 2018.

LAGUARDA TRIAS, Rolando A. - «Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes y del primer viage de circunnavegación», in *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do 2.º colóquio luso-espanhol de história ultramarina. Actas*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 169-174.

Le voyage de Magellan (1519-1522) la relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages, edição de Xavier de Castro, 2.^a edição, Paris, Chandeigne, 2010.

LEITÃO, Henrique - «Prefácio. Magalhães, ou a expedição da longitude», in Stefan Zweig, *Fernão de Magalhães: a biografia*, Volume 1, Óbidos / Lisboa, Alêtheia Editores / Expresso, 1919, p. 9-18.

MAFRA, Gines de - *Libro que trata del descubrimiento y principio del estrecho que se llama de Magallanes*, edição de Antonio Blázquez y Delgado-Aguilera, Madrid, 1920.

GUEDES, Max Justo - «O planisfério de Jorge Reinel (1519) e as ideias geográficas de Fernão de Magalhães», *Mare liberum*, 15, Lisboa, 1998, pp. 7-16.

MORISON, Samuel Eliot - *The european discovery of America: the southern voyages, a. D. 1492-1616*, Nova Iorque, Oxford University Press, 1974.

OVIEDO Y VALDÉS, Gonzalo Fernández de - *Libro XX dela segunda parte dela general historia delas Indias*. Valhadolid, Francisco Fernández de Cordova, 1557.

PIGAFETTA, Antonio - *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*, edição de Andrea Canova, Pádua, Antenore, 1999.

RAMOS PÉREZ, Demetrio - «Magallanes en Valladolid: la capitulación», in *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do 2.º colóquio luso-espanhol de história ultramarina. Actas*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 179-241.

SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Antonio - *La espada, la cruz y el padron: soberania, fe y representacion en el mundo iberico (1503-1598)*, Madrid, C.S.I.C, 2013.

THOMAZ, Luís Filipe F. R. - *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer; seguido de Um Museu dos Descobrimentos: porque não?*, Lisboa, Gradiva, 2018.

VALIÈRE, Pierre - *Le voyage de Magellan raconté par un homme qui fut en sa compagnie. Édition critique, traduction et commentaire du texte manuscrit recueilli par Fernando Oliveyra*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1976.

VELOSO, Queirós - *Fernão de Magalhães: a vida e a viagem*, Lisboa, Edições Ocidente, 1941.

ZWEIG, Stefan - *Magalhães, o homem e o seu feito*, 2.^a edição, [S.l.], Assírio & Alvim, 2017.



Mapa 1 Planisfério de Jorge Reinel concluído em Sevilha por Pedro Reinel (conhecido por «Kunstmann IV»), 1519. Nele se seguem indicações de Fernão de Magalhães. Encontrava-se em Munique quando foi destruído durante a Segunda Guerra Mundial (cópia fac-similada da Bibliothèque Nationale de France).



Mapa 2 A volta ao mundo dada por Fernão de Magalhães em duas etapas: a primeira com os portugueses, por oriente, entre 1505 e 1513, e a segunda com os espanhóis por ocidente, entre 1519 e 1521.

FERNÃO DE MAGALHÃES NA HISTORIOGRAFIA IBÉRICA DO SÉCULO XVI

Ana Paula Avelar¹

Resumo

Ao longo do século XVI, as monarquias ibéricas acolhem e protegem discursos historiográficos que inscrevem os seus impérios no seio de uma Europa que redefine as suas fronteiras territoriais e o domínio de novos espaços marítimos. A expedição de Fernão de Magalhães e a sua narrativa numa historiografia oficial concorreu para a exposição de um império, entendido como unidade política extensa, multiétnica ou multi-nacional, criada através da conquista, que se organizou tendo um centro dominante e multi-periferias subordinadas. Assim, expondo exatamente este enquadramento, para além de se analisar os discursos historiográficos ibéricos e os seus agentes visa-se desocultar como, nos discursos oficiais reinícolas ibéricos, se inscreveu Fernão de Magalhães na construção imperial de Carlos I de Espanha e como em Portugal se narrou a ameaça que este constituiria ao poder imperial.

Palavras-chave: Historiografia; Cronística régia; Construção imperial; Monarquias ibéricas.

Abstract

Throughout the 16th century, the Iberian monarchies host and protect historiographic discourses that inscribe their imperial discourses in the heart of a Europe that redefines its territorial borders and the dominion of new maritime spaces. The expedition of Ferdinand Magellan and its narrative in an official historiography concurred to an exposition of an empire, understood as an extended political entity, multi-ethnic or multi-national, created through conquest, which organized having a dominant center and subordinate multi-peripheries. Thus, exposing this framing, beyond analyzing the official Iberian discourses and its agents, we aim at unveiling how, within those discourses, Ferdinand Magellan inscribed himself in the imperial construction of Charles I of Spain and how in Portugal was designed the threat that he would pose to imperial power.

Keywords: Historiography; Court chronicles; Imperial construction; Iberian monarchies.

¹ Professora Associada com Agregação da Universidade Aberta; Investigadora Integrada do CHAM; Investigadora Associada CEC e CH-FLUL; Secretária da Classe de História Marítima da Academia de Marinha; Académica de Número da Academia Portuguesa da História; ana.avelar@uab.pt

Esta reflexão centra-se sobre um decisivo agente histórico, Fernão de Magalhães, integrando a sua acção, no que seria a percepção, ao tempo, de um conhecimento dos oceanos, atendendo à narrativa das suas H(h)istórias. Sendo esta uma investigação que se desenvolverá ao longo do ciclo comemorativo da viagem de circum-navegação Fernão de Magalhães-Juan Sebastián de Elcano, neste momento analisa-se a historiografia ibérica que, no século XVI, se debruçou sobre esta expedição e os seus agentes históricos. Através do traçar o contexto em que se produziram as diferentes narrativas e da descodificação dos processos de construção dos discursos imperiais ibéricos conhecer-se-á um homem – Fernão de Magalhães – e o seu percurso.

Sendo esta uma investigação que se enquadra no conjunto das que tenho desenvolvido em torno da figura de Fernão de Magalhães e da historiografia que ao tempo registou o seu perfil², defino este como um actor da História, como um sujeito activo, enlaçado nos processos sociais e culturais em que o mesmo se moveu. Subscribo, por isso, Christian Delacroix quando, a partir da constatação de que não há História sem actores, afirma que são os actores e o seu comportamento que constituem o material empírico sobre o qual trabalham os historiadores:

“Si la notion d’acteur (ou d’action, voire d’agir) a acquis dans la période récente une nouvelle opérativité en histoire, c’est parce qu’elle est le terme générique qui sert à réinvestir, dans un contexte anti-déterministe de remise en cause des historiographies et démarches objectivistes, des questionnements anciens sur le rôle de l’individu en histoire, sur la question du-grand-personnage historique ou sur la «marge d’autonomie» des acteurs.”³

Uso exactamente esta dimensão, a de actor/agente da História, como espaço de equilíbrio e de demarcação epistemológica, seja de temáticas “positivistas”, que tomam o indivíduo/sujeito histórico como livre, único motor de um processo histórico, seja das que o tomam dependente de determinismos sociais. A minha abordagem posiciona-se num espaço *entre*, num contexto anti-determinista, que põe em causa aproximações objectivistas:

“Como o historiador trabalha sobre *sinais*- que, como sublinhou Lévinas, implicam sempre um lugar histórico-, o *fetice do documento* ficará mais desconstruído se, quer os conceitos de *traço* e de *documento*, quer os de *acontecimento* e *facto histórico* não forem definidos como sinónimos, pois, quando tal se dá, não se faz a devida distinção entre o plano ontológico e o epistémico. E este último coloca o *documento* e o *facto histórico* como produtos da própria *operação historiográfica*, ou melhor, da instância que a põe em movimento, a saber: o *problema*. Óptica que também nos

² Cf. AVELAR, Ana Paula-Representações de Fernão de Magalhães na cronística da Expansão, pp. 305-321; AVELAR, Ana Paula - Fernão de Magalhães à luz da cronística da portuguesa do século XVI, pp. 369-380.

³ DELACROIX, Christian et al.- **Historiographies-concepts et débats**, p.651.

ensina que, se todo o documento é um traço, nem todo *o traço* é, só por si, um documento, mormente quando, como esquecimento irreversível, é nada. O traço só será documento quando for interrogado em termos historiográficos.”⁴

Esta explicitação é tanto mais importante quanto, ao longo dos séculos XX e XXI, nomeadamente no âmbito deste longo ciclo comemorativo magalhânico, tal dualidade extremada tem convivido na produção historiográfica⁵. Atente-se nas diferentes monografias sobre esta mesma expedição, as quais retomaram e retomam os dados que foram sendo compulsados ao longo dos séculos anteriores em torno do perfil deste navegador e da viagem de circum-navegação. Daí a importância de declarar a “gramática” hermenêutica que subscrevo e circunscrever o meu objecto de análise.

O solo desta investigação é a historiografia ibérica que, ao tempo, foi produzida no século XVI, no momento em que se preparou esta viagem. Toma-se como ponto de partida, atendendo aos contextos de produção das diferentes obras, as várias vozes autorais e respectivos propósitos de escrita que surgiram num século em que as monarquias ibéricas acolheram, protegeram e fomentaram as narrativas historiográficas. Estas inscreveram os discursos imperiais numa Europa em que se redefiniu as suas fronteiras territoriais e o domínio de novos espaços marítimos.

A expedição de Fernão de Magalhães e a sua narrativa numa historiografia, nomeadamente a oficial, concorreu para a exposição de um império, entendido como unidade política extensa, multiétnica ou multinacional, constituído através da conquista: “Empires are large units, expansionist or with a memory of power extended over space, polities that maintain distinction and hierarchy as they incorporate new people.(...) The concept of empire presumes that different peoples within the polity will be governed differently.”⁶ Todavia, a sua estrutura organizativa desenvolveu-se a partir de um centro e da formulação de multi-periferias, que a ele se subordinam: “What is significant about empires in history was their hability to set the context in wich political transformation took place. The enticements of subordination and enrichment kept empires in motion, in tension or conflict with each other and with other kind of states.”⁷

Daí a importância de compreender estes interstícios e de atender ao contexto hermenêutico de uma História Global, a qual sendo: “(...) one approach among many (...). Its core concerns are with mobility and exchange, with processes that transcend borders and boundaries. It takes the interconnected worlds as its point of departure, and the circulation and exchanges of things, people, ideas, and institutions are among its keys subjects.”⁸

⁴ CATROGA, Fernando - **Os passos do homem como restolho do tempo-Memória e Fim do Fim da História**, pp. 112-113.

⁵ Cf. AVELAR, Ana Paula - Fernão de Magalhães à luz da cronística da portuguesa do século XVI, pp. 370- 374.

⁶ BURBANK, Jane, COOPER, Frederick-**Empires in World History-Power and Politics of Difference**, p.8.

⁷ *Ibidem*, p. 11.

⁸ CONRAD, Sebastian – **What is Global History**, p.5

A expedição de Fernão de Magalhães busca o estabelecimento de redes de conexão entre diferentes espaços, visando o alargamento de um império. Ele solicitou o financiamento da sua viagem a Carlos I de Espanha, sendo o acordo assinado a 22 de março de 1518, porém a 28 de junho de 1519 Carlos I seria eleito imperador, podendo ostentar tal título ainda que a sua coroação tenha ocorrido a 23 de outubro de 1520⁹. Enquanto imperador, Carlos V visava a construção de uma monarquia universal, declarando um dos seus conselheiros mais próximos, Mercurino Gattinara, que, sob a divisa “Plus Ultra”, ele defendia o governo da orbe por um único pastor¹⁰. Cinco anos mais tarde:

“En 1525, la titulación del emperador Carlos V comprendía setenta y dos títulos en total, de los cuales veintisiete eran reinos(veinte de ellos sólo en España), trece ducados, vientidós condados Y nueve señoríos. Más tarde se añadirían algunos más el los Países Bajos. Como él mismo dijo, más coronas que su cabeza podía soportar(...). La abundancia de títulos refleja, sobre todo, la diversidad de fundamentos jurídicos para el ejercicio de poder, que en el transcurso de los siglos hecho posible las sucesiones hereditarias, uniones y separaciones.”¹¹

Os próprios cronistas do império evidenciam como a expansão nos espaços americanos perseguia esse domínio “universal”, participando a expedição magalhânica desse designio. Francisco López Gómara, na sua *La historia general delas Indias con todos los descubrimientos: y cosas notables que han acaescido enellas, dende que se ganaron hasta agora* (1552) exporia tal visão:

“Quiso Dios descubrir las Indias en vuestro tiempo y a vuestros vasallos, para que los convirtiésedes a su santa ley, como dicen muchos hombres sabios y cristianos. Comenzaron las conquistas de los indios acabadas la de moros, por que siempre guerreasen españoles contra infeles; otorgó la conquista y conversión el papa; tomaste por letra Plus ultra, dando a entender el señorío de Nuevo Mundo.”¹²

Também Portugal procuraria assegurar um domínio alargado dos mares. Em 1491, cerca de um ano antes da primeira viagem de Cristovão Colombo, D. João II fora descrito por Angelo Policiano como o monarca que, a par dos vitoriosos combates travados em terras de África realizara um *grandioso e vasto quadro de proezas*. D. João tinha sido o rei cujos lenhos tinham provocado e quebrantado *as vagas do tímido e soberbo oceano, antes intactas e sem carreira aberta*, restituindo a si mesmo, o mundo que havia sido mutilado¹³.

⁹ Cf. KOHLER, Alfred – **Carlos V- 1500-1558. Una Biografía Carlos V**, p.69.

¹⁰ *Ibidem*, p. 71.

¹¹ BLOCKMANS, Wim- **Carlos V – La utopia del imperio**,p. 41.

¹² GÓMARA, Francisco López - **La historia general delas Indias con todos los descubrimientos: y cosas notables que han acaescido enellas, dende que se ganaron hasta agora...**,p.5[versão actualizada].

¹³ Cf. missiva que foi publicada em BRANCO, Manuel Bernardes - **Portugal e os estrangeiros**, II, pp.415-416.

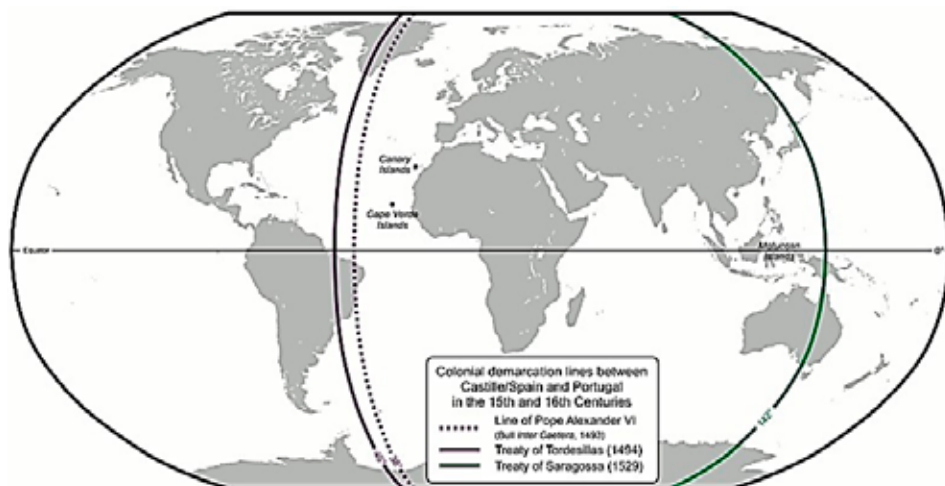


Fig. 1. Demarcação dos espaços de domínio das coroas ibéricas¹⁴

D. João II negociaria o Tratado de Tordesilhas (1494), que condicionaria a escolha de todo o percurso da viagem Magalhães/Elcano. Seu sucessor, D. Manuel aspiraria igualmente a ser Senhor de um império¹⁵. Como Luís Filipe Thomaz sinaliza:

“É provável que faltasse à ideia imperial joanina o cariz messiânico que recebeu com D. Manuel, atribuível à herança joaquimista recebida através dos seus educadores de formação franciscana e ao próprio modo insólito como D. Manuel teve acesso ao trono. É também provável que não fosse tão viva em D. João II a obsessão da conquista de Jerusalém, nem a ideia de se tornar de facto e em título imperador do Oriente, que D. Manuel parece ter nutrido.

Será necessário esperar por D. João III para que se ponham de lado veleidades de conquista de Jerusalém e do mundo muçulmano, se dê ao Brasil importância comparável à Índia, se desista de Marrocos(...) se comece a cuidar de soberania mais que suserania. O projecto imperial começará assim a volver-se em projecto colonial.”¹⁶

D. João III procuraria resolver a disputa suscitada pelo regresso da nau Vitória, comandada por Sebastião de Elcano (1522), seja no encontro de Badajoz (1524), seja através da assinatura do Tratado de Saragoça (1529). Logo, após a sua subida ao trono

¹⁴ Cf. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Spain_and_Portugal.png

¹⁵ Até 1499 D. Manuel usa o título de “Rei de Portugal e dos Algarves, d’Aquém e d’Além-Mar em África, e Senhor da Guiné”, já depois da primeira viagem de Vasco da Gama passaria a ser “Rei de Portugal e dos Algarves, d’Aquém e d’Além-Mar em África, Senhor da Guiné e da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia...” Cf. COSTA, João Paulo Oliveira e - **D. Manuel**, p. 256.

¹⁶ THOMAZ, Luís Filipe F. R.- **De Ceuta a Timor**, p. 166-167.

(dezembro de 1521) D. João III seguiu a forma como Carlos V recebia os embaixadores, pois sustentava que a ambos os impérios se devia conferir a mesma honra e dignidade¹⁷.

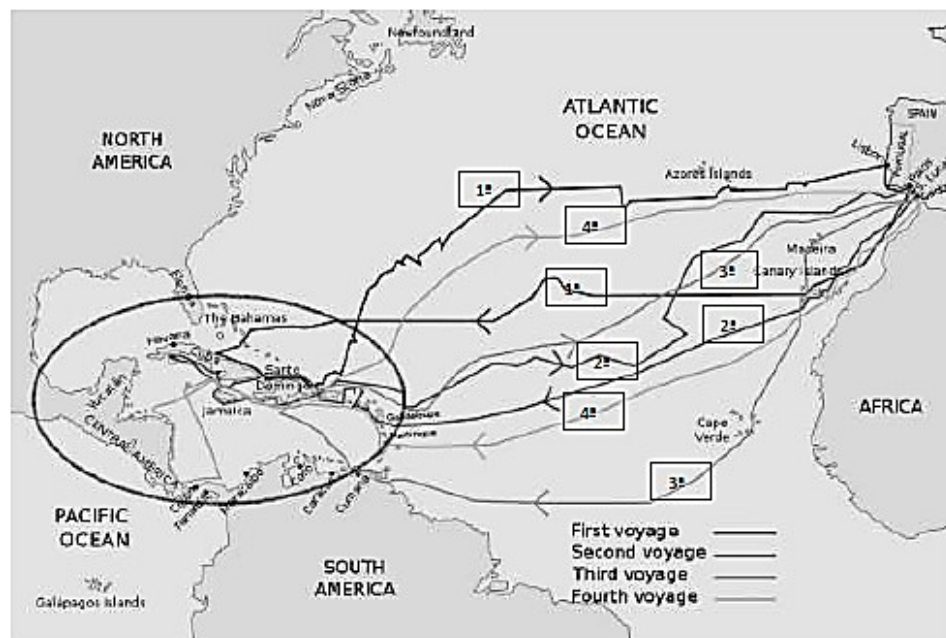


Fig. 2. Viagens de Cristóvão Colombo¹⁸

Mas sinalize-se, muito brevemente, alguns dados que permitem traçar a geneologia do desígnio *imperial* espanhol, aí se inscrevendo a expedição magalhânica. Desde as expedições colombinas (1492-93;1493-96;1498-1500;1502-1504) que o Atlântico é cruzado, demarcando-se um espaço de domínio espanhol, um espaço de acesso ao continente americano. Atente-se como a última expedição colombina permitiu um maior conhecimento do mar das Caraíbas.

Logo em 1505, Fernando, o Católico, projectou enviar uma frota às ilhas das especiarias, o que não aconteceu e 3 anos mais tarde reuniu-se em Burgos uma junta onde participaram, entre outros, Amerigo Vespucci, Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa, Juan Dias Solis. Este encontro tinha como propósito analisar como se poderiam explorar as terras americanas, encontrando um estreito entre as Américas, que permitisse a navegação para as ilhas das especiarias¹⁹. Ainda em 1508 Yáñez Pinzón e Dias Solis exploraram as Honduras.

¹⁷ Cf. AVELAR, Ana Paula - **D. João III**, pp.42-49.

¹⁸ Cf. https://en.wikipedia.org/wiki/File:Viajes_de_colon_en.svg [versão adaptada].

¹⁹ Cf. THOMAS, Hugh – **El Imperio Español-De Colón a Magallanes**, p. 327.

Só mais dois dados, que evidenciam como este desígnio *imperial* espanhol esteve presente nas duas primeiras décadas do século XVI. Em 1513 a expedição de Vasco Nuñez de Balboa levou ao descobrimento do mar do sul, do Pacífico. Pietro Martire referiu-se a este avistamento, declarando que : “Tomaron posesión de todo el mar y de las tierras que lo bordeaban.”²⁰ Por seu turno, dois anos depois Juan Dias Solis atingiu o rio da Prata, considerando que este poderia ser a passagem do Atlântico para o mar do sul, o Pacífico. Solis morreria logo em 1516, às mãos dos nativos. A sua morte seria referida por vários autores que se debruçaram sobre esta expedição, seja os que inscrevemos numa historiografia reinícola, seja nos inscritos no âmbito de uma historiografia sobre o império. Em síntese, como ficou demonstrado a procura da passagem para as ilhas das especiarias era um dos desígnios espanhóis, concorrendo com o império pluri-oceânico de Portugal.

Refira-se igualmente que a inscrição destas anteriores expedições espanholas num desígnio imperial evidenciou-se, de imediato, seja numa digressão autoral, seja num discurso memorativo que possuímos sobre a viagem magalhânica: a digressão de Antonio Pigafetta, o qual acompanhou Magalhães e regressou com Elcano a Espanha, sendo recebido por Carlos V, e o texto de Maximiliano de Transilvânia, que, a pedido do imperador, e recorrendo, entre outras fontes, ao testemunho de Pigafetta, relatou logo em 1522, esta viagem de circum-navegação. De imediato, este discurso memorativo circulou pelos círculos europeus, sendo no ano seguinte (1523) impresso em Colónia e ainda em Paris e Roma.

A evocação à morte de Solis, é tanto mais importante quanto estamos em presença de digressões autorais, que descrevem uma viagem e não um contexto de mais ou menos longa duração, como acontece quando os autores escrevem uma História de um rei ou de um império. A referência a Solis e a sessenta dos seus homens terem sido comidos por canibais foi mimeticamente repetida nos relatos de Antonio Pigafetta e Maximiliano de Transilvânia²¹.

Mas atente-se, então, no elenco das narrativas que se circunscrevem à viagem de Magalhães, e que seguem dois tipos de narrativa: o discurso memorativo e a digressão autoral. A primeira categoria usa o texto, de modo a consagrar um acontecimento, preservando no tempo a memória do mesmo, e a segunda regista um testemunho individual/autoral. Em ambas as modalidades se valoriza a memória como um utensílio que serve para a construção da memória colectiva²²:

²⁰ *Ibidem*, p. 385.

²¹ Cf. RAMUSIO, Gian Battista – *Navigazioni et Viaggi...*, III, pp. 348, 354. A publicação nesta colectânea de viagens permite uma eficaz comparação textual.

²² Cf. CATROGA, Fernando-*Os passos do homem como restolho do tempo-Memória e Fim do Fim da História*, p. 14

Viagem de Fernão de Magalhães I

Discursos memorativos
· “DE MOLUCCIS Insular (pub.1523): Maximilian Transilvani Caesaris a secretos epístola, de admirabili & novissima hispanorum in orientamos navigatione, que auriae, & null prius accessae regiones sunt, cum ipsis Ètia moluccis”, a qual sai nas Navigationi et viaggi... de Gian Battista Ramusio como “Epistola Di Massimiliano Transilvano... della ammirabile & stupenda nauigatione fatta per li Spagnuoli lo anno MDXIX attorno il mondo -1550”
Digressões autorais
· Diario ó derrotero del viage de Magallanes desde el cabo san Agustín en el Brasil hasta el regreso à España de la nao Victoria de Francisco Albo [Grego de Axio] · Navegaçam e Vyagem que fez Fernando de Magalhaes de Sevilha pera Maluco no anno de 1510 [possivelmente de Leone Pancaldo- um genovês] · Le Voyage et navigation faict par les Espaignolz es isles de Mollucques, des isles quilz ont trouvé au dict voyage... Antonio de Pigafetta (Paris, 1526), que é igualmente impressa nas Navigationi et viaggi ... de Gian Battista Ramusio como “Viaggio Attorno Il Mondo Scritto per Antonio Pigafetta Vicentino..Tradotto di lingua Francese nella italiana” (1550) · [A viagem de Fernão de Magalhães por uma testemunha presencial de Martin Ayamonte/Martin Loza] presente na “Certidã sobre as perguntas que fizeram a dous espanhoes q chegaram á Fortaleza de Malaca, vindos da Índia de Timór na Compa.^a de Alvaro Zuzarte” ANTT. CC.m.101. n.º87. · [Viagem de Magalhães[escrito por um homem que ia em sua companhia]autor anónimo ms . Biblioteca da Universidade de Leida · Libro que trata del descubrimiento del estrecho de Magalhanes de Gines de Mafra-espanhol,ms.

Como se pode constatar, para além das já referidas obras de António Pigafetta e Maximiliano de Transilvânia, possuímos outras digressões autorais que foram publicadas sob a forma de manuscrito. Estas, vão desde o *Diario ó derrotero del viage de Magallanes desde el cabo san Agustín en el Brasil hasta el regreso à España de la nao Victoria* de Francisco Albo, passando pela descrição atribuída a um genovês, Leonoe Pancaldo, *Navegaçam e Vyagem que fez Fernando de Magalhaes de Sevilha pera Maluco no anno de 1510*, pela digressão possivelmente escrita por Martin Ayamonte ou de Martin Loza, *Viagem de Fernão de Magalhães por uma testemunha presencial*, ou ainda pelo manuscrito encontrado na Biblioteca da Universidade de Leida, que descreve a Viagem de

Magalhães através da pena de um homem que ia em sua companhia. A última digressão autoral que conhecemos é o *Libro [manuscrito] que trata del descubrimiento del estrecho de Magalhanes* de Gines de Mafra²³.

A par destas narrativas possuímos outro tipo de documentos, como relações e cartas onde é possível colher informações sobre os custos e os gastos da armada, o rol dos mantimentos levados, as inquirições levantadas aquando da rebelião de Gaspar de Quesada, capitão da nau Concepcion contra Fernão de Magalhães, a notícia da especiaria que chegou ao reino, as respostas dadas por Juan Sebastián de Elcano, capitão da nau *Vitória*, Francisco Albo, seu piloto e Hernando de Bustamante, identificado como barbeiro da mesma nau, ao alcaide Santiago Díaz de Leguizamo (18 de Outubro de 1523) entre outras²⁴.

Contudo, para além destes discursos memorativos e autorais, na historiografia ibérica coeva aparece uma série de descrições sobre esta mesma viagem e os seus agentes. Estes discursos não se constituíram ou constituem como objecto literário, entendido como efabulação. Tal declaração impõe-se, quando, ainda no presente, encontramos alguns historiadores positivistas/ objectivistas, que os nomeiam enquanto tal. A escrita da História, e nomeadamente neste nosso século XVI, obedece ao que Helena Carvalhão Buescu define como o dar resposta ao impulso histórico, entendido como a narrativa do facto, por contraposição ao impulso ficcional²⁵. Contudo, na análise destes textos históricos como na análise de qualquer outra fonte é fundamental, usar um apropriado modelo crítico e os seus adequados instrumentos.

As historiografias ibéricas, sejam as reinícolas e/ou sobre os impérios *discursaram* sobre a História de duas coroas imperiais, que entre si disputavam os seus espaços de domínio: Carlos V tinha sob o seu ceptro toda a herança da Borgonha, centrada na Holanda; as imensas terras dos Habsburgo, incluindo a Áustria e a Hungria; toda a Espanha peninsular, assim como os territórios italianos de Nápoles e da Sicília e os territórios espanhóis no continente americano²⁶.

²³ Cf. AVELAR, Ana Paula - Fernão de Magalhães à luz da crónica da portuguesa do século XVI, p. 375.

²⁴ Cf. GARCIA, José Manuel - *Fernão de Magalhães – Herói, Traidor ou Mito: A História do Primeiro Homem a Abraçar o Mundo*, p. 169.

²⁵ Cf. BUESCU, Helena Carvalhão - *O poeta na cidade- A Literatura Portuguesa na História*, p. 29

²⁶ Cf. KAMEN, Henry - *Empire – How Spain became a World Power 1492-1763*, p. 50.



Fig. 3. Império de Carlos V²⁷

A este domínio, fundamentalmente terrestre e situado no continente europeu, contrapunha-se o domínio imperial da coroa portuguesa, que eu categorizo como, domínio pluri-ocêânico.



Fig. 4. Império Português²⁸

²⁷ Cf. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Habsburg_Empire_of_Charles_V.png.

²⁸Cf. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Descobrimentos_e_explora%C3%A7%C3%B5es_portuguesasV2.png.

Atente-se no controle das linhas de navegação e no domínio, algo cirúrgico, dos entrepostos terrestres que as suportavam, jogando-se com os meandros políticos locais. Este aspecto é tanto mais representativo à medida que a presença portuguesa se dilatava nos diferentes espaços asiáticos. Ademais importa destacar que a narração desta memória histórica imperial ibérica serve-se de iguais modalidades narrativas: o da historiografia reinícola e a sobre o Império. Ambas se constituem num programa de legitimação régio, oficiam uma sucessão dinástica, validando-a através da História.

Viagem de Fernão de Magalhães II

Historiografia reinícola / Crónicas régias	
Portugal (séc. XVI)	Espanha (século XVI)
· Damião de Góis, Crónica do Felicissimo Rei de Portugal..., Lisboa, 1566... · D. Jerónimo Osório, De Rebus Emanuelis regis... Lisboa, 1571 · Gaspar Correia, Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)... (ms.) · Francisco de Andrade, Crónica de D. João III, (1613) escrita na segunda metade do século XVI)	· Francisco López Gomara, Anales de Carlos Quinto... (ms) · Prudencio de Sandoval, Historia de la vida Y echos del Imperador Carlos V (ms) · Alonso de Santa Cruz, Crónica del Imperador Carlos V (ms) · Juan Gines de Sepúlverda, De Rebus gestis Caroli Quinti imperatori et regis Hispaniae, (ms)
Historiografia sobre o Império/Histórias Gerais sobre o Império	
Portugal (séc. XVI)	Espanha (século XVI)
· Fernão Lopes de Castanheda, História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses(Coimbra, 1551/ L. VI,1554) · João de Barros, Ásia... Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente... (Década III, livro V, Lisboa,1553) · Gaspar Correia, Lendas da Índia (Lenda de Diogo Lopes de Sequeira, ms) 1ª edição século XIX · António Galvão, Tratado que compôs o nobre & notauel capitão Antonio Galuão, dos diuersos & desuayrados caminhos, por onde nos tempos passados a pimenta & especearia veyo da Índia ás nossas partes, & assi de todos os descobrimentos antigos & modernos, que são feitos até a era de mil & quinhentos & cincoenta.. , Lisboa, 1563.	· Pietro Martire d' Anghiera, De Orbe novo Decades...(escritas a partir de 1492...) pub.1511/1516... [Década V, <i>De orbe ambito...</i>] · Francisco López Gómara, La historia general delas Indias con todos los descubrimientos: y cosas notables que han acaescido enellas, dende que se ganaron hasta agora (Zaragoza, 1552) · Gonzalo Fernández de Oviedo Y Valdés, Historia General y Natural de las Indias (Valladolid, 1557). · Bartolomé de las Casas, História de las Indias...(1552-1561)

Fernão de Magalhães inscreve-se na construção que já se encontrava em curso de um desígnio imperial espanhol: a historiografia réinícola, a das crónicas castelhanas sobre a figura do imperador Carlos V, integra esta expedição nesta construção de domínio imperial. Refiro-me aos anais de Francisco López Gomara e às Histórias gerais de Prudencio de Sandoval, Alonso de Santa Cruz, ou ainda Juan Gines de Sepúlveda²⁹. Também em Portugal a figura de Fernão de Magalhães é referida, seja nas crónicas régias de D. Manuel, escritas por Damião de Góis, Jerónimo Osório, ou Gaspar Correia, seja as referentes a D. João III, escritas pela pena de Gaspar Correia, ou Francisco de Andrade. Estas seguem o perfil de Fernão de Magalhães traçado na historiografia sobre o império, nomeadamente nas Histórias Gerais.

Concentremo-nos, então, nas Histórias Gerais e desde já tomemos as Histórias Gerais portuguesas, partindo de Gaspar Correia. Este, para além de assinalar Fernão de Magalhães na sua crónica régia, também se refere amplamente a este navegador e aos seus serviços tanto à coroa portuguesa como à espanhola nas suas *Lendas da Índia*. Por seu turno, Fernão Lopes de Castanheda no Livro VI, da sua *História dos descobrimentos e conquista da Índia pelos portugueses* (Coimbra, 1554), e João de Barros na sua Década Terceira da sua *Ásia...* (Década III, livro V, Lisboa, 1563) seguem a mesma estratégia narrativa.

Ainda, numa outra História geral sobre o império Fernão de Magalhães é sucintamente sinalizado. Refiro-me ao *Tratado dos descobrimentos antigos e modernos...* de António Galvão que sistematiza aquilo que o autor considera ser uma História geral dos descobrimentos feitos por mar e por terra, tendo como ponto de referência a cultura europeia, partindo da bacia mediterrânica. Apesar de ser uma obra concluída em 1550, a sua impressão aconteceu em 1563, já depois da morte do seu autor 1557. Seguindo uma organização cronológica, onde o ano determina o conteúdo da exposição, a expedição de Magalhães surge após a de Hernando Córtes (1519), por terras mexicanas. O autor sinalizou a descoberta do estreito, a que foi dado o seu nome e descreveu as principais peripécias de toda a viagem.

Galvão já anteriormente elaborara um tratado sobre as *cousas* de Maluco, o qual tinha sido enviado, por vontade do cardeal D. Henrique, a Damião de Góis, autor de uma das crónicas régias sobre D. Manuel. Recorde-se que, também Francisco López Gomara, para além de redigir os anais de Carlos V, elaboraria uma história sobre o império espanhol, a *Historia General de las Indias...* (1ª edição 1552), onde referencia Pietro Martire d'Anghiera e as suas *De Orbe novo Decades*. Como Brigitte Gauvin declarou no seu estudo introdutório em torno desta obra:

“Le *De Orbe Nouo* est formé de lettres de longueur inégale regroupées en décades. A la mort de Pierre Martyr [1526] huit décades avaient ainsi été composées. Les lettres circulèrent d'abord sous leur forme manuscrite et leur succès fut tel que la première décade était bien connues avant même d'avoir été imprimée; le chroniqueur rappelle d'ailleurs souvent comment ses lettres passaient de main en main.”³⁰

²⁹ Cf. **Viagem de Fernão de Magalhães II.**

³⁰ ANGHIERA, Pierre Martyr d' – *De Orbe Novo Decades* p. XX.

Também Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés na sua *Historia General y Natural de las Indias* teve em atenção os seus pares, citando, nomeadamente, as *De Orbe novo Decades*³¹. Por outro lado, atente-se no facto de Bartolomé de Las Casas ter conhecido Magalhães na corte espanhola. Este, nas suas palavras, seria um homem de pequena estatura, discreto e que coxeava ligeiramente.

Em todos estes textos referencia-se a acção de Fernão de Magalhães ao serviço da coroa espanhola e ainda que as diferentes modalidades narrativas sigam os seus próprios objectivos, entretecem-se os discursos, confrontando-se as várias vozes e propósitos autorais. Em contrapartida, desde já se demonstrou algo que não tem sido tido em atenção quando, no século XVI, analisamos a historiografia ibérica³², i.e., tanto a historiografia portuguesa como a espanhola visaram legitimar e enaltecer um rei/um imperador, e os seus respectivos impérios, servindo-se de iguais modalidades de escrita da História. Em ambos os espaços se escreveram crónicas régias (historiografia reinícola) e histórias sobre o império. Estas últimas, no caso português, centraram a sua descrição no Oriente /Ásia, enquanto que as espanholas no espaço americano. Estes discursos historiográficos acompanharam a digressão diacrónica dos acontecimentos pelo que as referências a Fernão de Magalhães nas diferentes narrativas ibéricas aconteceram no momento em que os espaços por ele demandados são objecto de descrição.

Assim, no caso português, referenciou-se a estadia de Fernão de Magalhães por mares e terras orientais logo entre os anos de 1505-1512, i.e., aquando da sua participação nos ataques a Quíloa, Mombaça (África Oriental) e Honor (na costa de Canará). Para além desta referência, descreveu-se a sua presença na expedição que levou à construção de uma fortaleza em Sofala e a possível participação ao ataque a Diu(1509). De igual modo, se noticiou a sua possível presença no ataque de D. Fernando Coutinho a Calecute, onde, Magalhães teria ficado muito ferido³³ e o facto de ainda em 1509, Magalhães ter acompanhado Diogo Lopes Sequeira a Malaca, registando-se a sua tentativa de regressar a Portugal (1510), tendo a nau em que viajava encalhado nos baixios de Pádua.

A historiografia portuguesa assinalou igualmente o facto de, após ter de novo regressado à Índia, Fernão de Magalhães ter participado no conselho de capitães, marcado por Afonso de Albuquerque e que deliberaria um novo ataque a Goa. Já em 1511, Magalhães acompanharia Albuquerque a Malaca, aí assistindo à saída da primeira armada portuguesa para as Molucas, a capitaneada por António Abreu, onde ia o seu amigo Francisco Serrão e finalmente, em janeiro de 1513, Magalhães viajaria para o reino na nau *Santa Cruz*, acompanhado pelo seu escravo malaio Henrique.

Magalhães ainda participaria na expedição que conquistou Azamor, regressando de novo a Lisboa. Devido, aos escassos recursos financeiros, e perante a recusa de D. Manuel em lhe aumentar a moradia Fernão de Magalhães partiu para Sevilha, iniciando-se então o seu périplo junto de Carlos I para conseguir o financiamento da sua viagem às ilhas da especiaria. A historiografia portuguesa descreve, então, a obtenção do contrato, a prepa-

³¹ Ao longo do texto coteja-se esta obra, como acontece no capítulo VIII do seu segundo livro.

³² Cf. **Viagem de Magalhães II.**

³³ THOMAZ, Luís Filipe - **O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer....**, p. 24.

ração da armada, as capitânias das naus e a saída a 20 de setembro de 1519 de Sanlúcar de Barrameda, da expedição. É exactamente na narrativa destes acontecimentos, que como tenho vindo a defender, deparamo-nos na cronística portuguesa da expansão à alteração do perfil narrativo de Fernão de Magalhães: os cronistas portugueses distanciam-se do perfil anteriormente traçado – o do servidor empenhado, que concorreu para a protecção dos desígnios da coroa portuguesa- passando Magalhães a ser homem que serviu os desígnios da coroa espanhola, pondo em causa os interesses de Portugal³⁴.

Teria sido exactamente em Portugal que Magalhães adquirira os conhecimentos náuticos, os conhecimentos dos oceanos que lhe permitiram ser nomeado capitão de uma armada ao serviço de Carlos I e esta dimensão foi acentuada por Pietro Martire d' Anghiera, Francisco López Gomara, Gonzalo Fernández de Oviedo e Bartolomé de Las Casas. Para a historiografia espanhola o perfil de Magalhães é o traçado a partir do momento em que ele entrou ao serviço do seu *novo* rei e imperador.

Mas, sobre a viagem magalhânica possuímos, para além dos já citados discursos autorais³⁵, relações e cartas, a inclusão deste feito na épica ibérica. Em Luís Camões, e no seu poema maior, *Os Lusíadas*, Fernão de Magalhães é aquele: “Que de seu Rei mostrando-se agravado,/ Caminho há-de fazer nunca cuidado.”³⁶ Ele: “Irá buscando a parte mais remota/ O Magalhães, no feito, com verdade/ Português, porém não na lealdade.”³⁷. Todavia, passaria o estreito que ficaria com o seu nome, navegaria: “(...) para outro mar e terra que ficaria onde / com suas frias asas o Austro a esconde.”³⁸ Por seu turno, Alonso de Ercilla y Zúñiga, no seu poema épico, *La Araucana*, logo no momento em que evoca o imperador Filipe II, refere que Magalhães foi aquele primeiro homem que abriu caminho entre dois oceanos, dando-lhe assim, para sempre, o seu nome³⁹.

Enfim... descobrir os actores da História é compreender um mundo pretérito, um presente em construção, onde a História está sob o permanente signo da irrupção do novo e onde a nossa tarefa enquanto historiadores é desocultar, no presente, os múltiplos e sempre excitantes fios do passado, aqueles que se tecem na vida de um Homem.

³⁴ Cf. AVELAR, Ana Paula-Representações de Fernão de Magalhães na cronística da Expansão, pp. 305-321.

³⁵ Cf. **Viagem de Fernão de Magalhães I**.

³⁶ CAMÕES, Luís-**Os Lusíadas**, p. 369.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ *Ibidem*, p. 370.

³⁹ ZÚÑIGA, Alonso de Ercilla y-**La Araucana**, p.4.

Bibliografia citada

ANGHIERA, Pierre Martyr d' – **De Orbe Novo Decades ...** . Paris: Les Belles Lettres, 2003. ISBN 2-251-34468-3.

ANDRADA, Francisco - **Cronica do muyto alto e muito poderoso Rey destes Reynos de Portugal Dom Ioão o III deste nome...**Lisboa: Jorge Rodriguez, 1613.

AVELAR, Ana Paula-Representações de Fernão de Magalhães na cronística da Expansão. In **VII Simpósio de História Marítima: Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico- Antecedentes e Consequentes**. Lisboa: Academia de Marinha, 2002. ISBN 972-781-062-4, pp. 305-321.

AVELAR, Ana Paula - Fernão de Magalhães à luz da cronística da portuguesa do século XVI. In **Memórias 2019**. Lisboa: Academia da Marinha, 2020.ISBN 978-972-781-156-4, pp. 369-380.

AVELAR, Ana Paula – **D. João III- O Piedoso**. Lisboa:Quidnovi, 2009. ISBN978-989-554-590-2.

BARROS, João - **Ásia... Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente**. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1992.

BLOCKMANS, Wim- **Carlos V – La utopia del imperio**,Madrid; Alianza Editora, 2000. ISBN: 84-206-6761-7.

BRANCO, Manuel Bernardes – **Portugal e os estrangeiros...**, Lisboa: Livraria A. M. Pereira, 1879.

BUESCU, Helena Carvalhão - **O poeta na cidade- A Literatura Portuguesa na História**, Lisboa: Imprensa Nacional, 2019. ISBN 978-972-27-2540-8.

BURBANK, Jane, COOPER, Frederick- **Empires in World History–Power and Politics of Difference-** Princeton: Princeton University Press, 2010.ISBN 970 0 69112708 08.

CATROGA, Fernando-**Os passos do homem como restolho do tempo-Memória e Fim do Fim da História**. Coimbra: Almedina, 2009.

CONRAD, Sebastian – **What is Global History?**. Princeton; Princeton University Press, 2017. ISBN 978-0601-17819-6.

COSTA, João Paulo Oliveira - **D. Manuel I-1469-1521- Um Príncipe do Renascimento**. Lisboa: Círculo dos Leitores-CEPCEP, 2007. ISBN 978-972-759-920-2.

CAMÕES, Luís-**Os Lusíadas**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1972.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de – **Ho Sexto Livro da Historia do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**. Coimbra: João Barreira, 1554.

CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**. Porto:Lello & Irmão –Editores, 1975.

CORREIA, Gaspar - **Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)**. Lisboa : Academia das ciências de Lisboa, 1992.

DELACROIX, Christian et al.- **Historiographies-concepts et débats**. Paris: Gallimard, 2010. ISBN978-2-07-043927-0.

GALVÃO, António - **Tratado que compôs o nobre & notauel capitão Antonio Galuão, dos diuersos & desuayrados caminhos, por onde nos tempos passados a pimenta & especearia veyo da India ás nossas partes, & assi de todos os descobrimentos antigos & modernos, que são feitos até a era de mil & quinhentos & cincoenta....** - [Lisboa]: João Barreira, 1563.

GARCIA, José Manuel – **Fernão de Magalhães – Herói, Traidor ou Mito : A História do Primeiro Homem a Abraçar o Mundo**, Lisboa: Manuscrito, 2019. ISBN 978-989-8975-25-6.

GÓMARA, Francisco López - *La historia general delas Indias con todos los descubrimientos: y cosas notables que han acaescido enellas, dende que se ganaron hasta agora ...* Anvers; Iuan Bellero, 1554.

GÓIS, Damião - **Chronica do Felicissimo Rei Dom Emanuel...** Lisboa: Francisco Correa, 1566-1567.

KAMEN, Henry – **Empire – How Spain became a World Power 1492-1763**. New York: Harper Collins Publishers, 2003. ISBN: 0-06-019476-6.

KOHLER, Alfred – **Carlos V- 1500-1558. Una Biografia**. Madrid-Barcelona: Marcial Pons, 2001. ISBN 84-95379-21-X

LAS CASAS, Bartolomé. **Historia de las Indias**. México: Fundacion Biblioteca Ayacuch, 1986. ISBN 980-276-018-8.

THOMAS, Hugh – **El Imperio Español-De Colón a Magallanes**. Barcelona: Editorial Planeta, 2003. ISBN 84-08-04951-8.

THOMAZ, Luís Filipe F. R.- **De Ceuta a Timor**. Lisboa: Difel, 1994. ISBN 972-29-0308-X.

RAMUSIO, Gian Battista – **Navigacioni et Viaggi...** Amsterdam: Theatrum Orbis Terrarum , 1970.

OSÓRIO, Jerónimo - **De Rebus Emanuelis regis...**Lisboa: António Gonçalves, 1571.

VALDÉS, Gonzalo Fernández de Oviedo Y. **Historia General y Natural de las Indias...** Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1851.

THOMAZ, Luís Filipe - **O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer....** Lisboa: Gradiva, 2018. ISBN 978-989-616-859-9.

ZÚÑIGA, Alonso de Ercilla y - **La Araucana**. Madrid: Casa de Pierre Cossin, 1569.

AS ROTAS DO SUL. A EXPEDIÇÃO DE FERNÃO DE MAGALHÃES NO CONTEXTO DA EXPANSÃO CASTELHANA PARA O SUL-AMERICANO E O PACÍFICO NO SÉCULO XVI

Juan Marchena Fernández¹

Para Nayi, como sempre.

Resumo

A expansão europeia no continente americano e a incorporação forçada desse novo mundo no hemisfério ocidental, a Modernidade e a um mundo global, constituem um dos capítulos mais importantes da História da Humanidade. O mundo não seria o que é sem esse episódio fulcral. Como historiadores devemos abordá-lo para o conhecer, analisar e explicar.

O mundo ibérico abriu o caminho do Atlântico a todo o Ocidente. As grandes casas comerciais, os mais ricos empresários, até então localizados nos portos da Itália, do Mediterrâneo e do norte de Europa, começaram a estabelecer-se e a transferir os seus escritórios e interesses para os grandes portos voltados para o Atlântico, como Lisboa e Sevilha, fundamentalmente, surgindo assim a necessidade de agregar à arte de comerciar a arte de navegar.

Os jogos dos intercâmbios estenderam-se pelo mundo. Abrir a rota meridional do continente americano ao caminho para as ilhas das especiarias, foi um empreendimento comercial, político e geográfico que marcou este período inicial da Modernidade.

Palavras-chave: Comércio; navegação; modernidade; expansão europeia; geografia; financiamento; técnica; conhecimento náutico, exploração dos oceanos; exploração dos recursos; política; diversidade cultural; mitos; mercadorias; mercados.

Summary

European expansion in the Americas and the forced incorporation of this new world into the Western Hemisphere, Modernity and a global world, constitute one of the most important chapters in human history. The world would not be what it is without this central episode. And as historians, we must approach it to know it, analyse it, and explain it.

¹ Professor Catedrático da Universidade de Pablo de Olavide, Sevilha. Este trabalho faz parte do projeto *Connected Worlds: the Caribbean, Origin of Modern World* (ConnecCaribbean-823846) European Union's Horizon 2020 Research and Innovation Programme Under the Marie Skłodowska-Curie Grant Agreement.

The Iberian world has opened the way to the Atlantic for the whole West. The great trading houses, the wealthiest businessmen until then located in the ports of Italy, the Mediterranean and northern Europe, began to establish themselves and transfer their offices and interests to the great Atlantic-oriented ports such as Lisbon and Seville, fundamentally. Thus arose the need to add to the art of trading the art of sailing.

The games of exchange spread around the world. Opening the southern route of the American continent on the way to the Spice Islands was a commercial, political and geographical undertaking that characterised this initial period of Modernity.

Keywords: trade; navigation; modernity; European expansion; geography; financing; technical knowledge; nautical; exploration of the oceans; resources exploration; politics; cultural diversity; myths; goods; markets.

1. A propósito de expansões e conquistas²

Analisar e descrever – ao mesmo tempo – o processo de expansão ultramarina castelhana ao sul do continente americano ao longo do século XVI, bem como avaliar os impactos que essa expansão causou nas terras e povos forçadamente incorporados à Coroa e à cultura hispânica, são tarefas complexas não apenas pela amplitude do quadro cronológico e geográfico a ser considerado, mas, fundamentalmente, porque o resultado é uma tapeçaria de múltiplos nós, de intrincadas texturas e infinitos tons de cor e tecido; desde então e até hoje, esta tapeçaria não deixou de ser objeto de estudo, crítica e reflexão de americanos e europeus, tanto contemporâneos do processo como por ele afetados num e noutro lado do oceano por mais de quinhentos anos.

Sem dúvida, a conquista da América pelos povos ibéricos, constituiu um processo extraordinário, findo o qual dois terços do mundo haviam sido incorporados à comunidade ecuménica ocidental; mas, para o mundo americano, a conquista produziu também uma ruptura gigantesca não só com seu passado, mas com seus próprios padrões de evolução e desenvolvimento que, como grupos humanos e culturais, eles deveriam ter mantido por si próprios. A irrupção dos europeus no tempo americano constituiu um dos mais importantes processos de deslocamento estrutural e aculturação da história da humanidade, pois ocorreu em grande velocidade – em apenas cinquenta anos, considerando a enormidade do espaço – afetando quase todo o continente, foi realizada a partir de vários pontos ao mesmo tempo, com um desequilíbrio tecnológico com efeitos devastadores nas culturas indígenas, causando um choque biológico de tal magnitude que originou uma catástrofe demográfica sem precedentes devido ao seu alcance continental.

Como alguns autores indicaram, a expansão na América do Ocidente Moderno originou nos seus habitantes uma verdadeira revolução nos modos de expressão e comunicação, a desordem de memórias e imaginações, dos comportamentos, dos sistemas de

² Agradeço ao meu colega e amigo Dr. Vitor Rodrigues, pela inestimável ajuda recebida na correção do texto em português desta conferência.

fixação do passado e do presente, do papel do indivíduo e dos grupos sociais, a geração forçada e compelida a expressões sincréticas, a remodelação e alteração das formas de vida quotidiana, do conceito de domínio, propriedade, uso, produção, excedente, do divino e das formas da divindade, do sobrenatural ... Em suma, da percepção do real e da construção e reconstrução do ideário. Todos esses processos são de uma complexidade infinita para serem resumidos em poucas páginas ou, como alguma historiografia descuidou, para os espalhar numa única palavra, conquista, uma simplificação que parece indicar o quão difícil de apreender globalmente foi a ruptura ocorrida no universo, ou melhor, nos universos indígenas, devastados neste período, bem como a textura da sociedade colonial mestiça que daí resultou no final do processo.

Sem esquecer tampouco que, ainda imersos naquele tempo de destruição devastadora de seu mundo, ora velho e diante do seu outro mundo, ora novo, as sociedades indígenas nunca deixaram de criar, como assinalou José María Arguedas: embora lhes tirassem quase tudo, nunca foram capazes de privá-las da sua capacidade criativa. Tendo perdido as suas propriedades, o seu passado e o seu futuro, tendo sido encurralados, transferidos, desnaturalizados, esses “índios” puderam continuar a criar onde pararam, onde os deixaram; os novos conquistadores jamais puderam privá-los da sua capacidade criativa, porque a capacidade criativa do mundo indígena é extraordinária. É por isso que eles foram capazes de resistir como o têm feito.

Além disso, a chamada conquista foi um longo processo que, embora tivesse características próprias que podem ser enquadradas no chamado espaço e período colonial – no seu sentido económico e político – oferece na verdade uma tal riqueza de particularismos regionais e locais que, para uma melhor análise, o seu estudo deve ser feito setorialmente, e precisa, com toda a certeza, de um novo modo de olhar.

E isto não só na sua dinâmica espaço-temporal, mas também considerando que a mecânica de ocupação colonial deste enorme espaço sofreu igualmente notáveis transformações: os mecanismos de extração compulsiva das suas riquezas e a sua transferência para as metrópoles europeias evoluíram; o carácter dos agentes dessa coerção evoluiu também; o mesmo sucedendo, é claro, com os movimentos de resistência, de oposição e de insurgência contra o regime imposto pelos invasores, desenvolvidos tanto em escala local quanto regional; por fim, boa parte das sociedades resultantes deixou de ser bipolar, e o mestiço – ao qual em seguida se agregou a africanidade – tornou-se numa referência social de primeira magnitude, não só como cultura mestiça, mas também em termos da formação de um imaginário diferenciado dos anteriores, dotado de um extraordinário poder de difusão.

Pois bem, tudo isto tem a ver com o que se segue: A expansão europeia no continente americano e a incorporação forçada desse novo mundo no hemisfério ocidental, a Modernidade e um mundo global, constituem um dos capítulos mais importantes da História da Humanidade, uma história a que ninguém pode renunciar porque está aí. Não há tira-nódoas para ela. O mundo não seria o que é sem esse episódio fulcral. E, como historiadores, devemos abordá-lo para conhecê-lo, analisá-lo e explicá-lo.

Uma parte de esta história começou longe dali, quando um sultão Otomano, Mehmed II, sitiou e conquistou a cidade de Constantinopla em 1453, derrubando definitivamente o Império Cristão Oriental e cerceando a centenária e fundamental Rota da Seda, os caminhos que conectavam os comércios europeus e asiáticos. Os produtos da China, Índia, Pérsia, Sião e, principalmente, os bens mais preciosos, as especiarias, deixaram de chegar ao Ocidente. Era necessário, por isso, como indicaria o Infante Dom Henrique de Portugal, navegar no Atlântico e no Índico até que uma nova rota fosse encontrada para alcançá-las. O Infante, como ele indicara, ansiava pela possibilidade de arrebatar ao Islão os grandes negócios e fortunas do comércio oriental, e ao mesmo tempo espalhar o cristianismo pelas águas do mundo dominadas “pelos infiéis”. A esta ideia, que deu origem à expansão ao longo das costas do continente africano pelos navios de comércio portugueses, aderiram os castelhanos de imediato, daí resultando cinquenta anos de confronto político e comercial e um rosário de acordos e tratados, como nos explicou Florentino Perez Embid. Assim, o mundo ibérico abriu o caminho do Atlântico a todo o Ocidente. As grandes casas comerciais, os mais ricos empresários até então localizados nos portos da Itália e do Mediterrâneo, Génova, Veneza, Florença, Nápoles, Maiorca, Valência... também começaram a estabelecer-se e a transferir os seus escritórios e interesses para os grandes portos voltados para o Atlântico, tais como Lisboa e Sevilha. Imediatamente os flamengos, holandeses e alemães seguiram o mesmo caminho.

Como Vitorino Magalhães Godinho escreveu numa obra fundamental para entender esse processo, mitos e mercadorias juntaram-se, e desse casamento surgiu a necessidade de agregar à arte de comerciar a arte de navegar. Os jogos dos intercâmbios, de que nos falaram Fernand Braudel ou Guillermo Céspedes del Castillo, abriram-se para o mundo como uma borboleta abre as asas.

A abertura da rota da África atlântica foi realizada em grande velocidade (note-se que em menos de 50 anos, após a queda de Constantinopla, os navios ibéricos navegaram um mundo em África, na América e na Ásia, e em outros vinte anos a totalidade do globo) contando com um grande desenvolvimento tecnológico alcançado em termos de construção naval, técnicas de navegação em altura, náutica, astronomia, cartografia... e ainda contando com os grandes investimentos feitos pelos grandes comerciantes dos portos atlânticos da península ibérica, principais interessados na expansão dos mercados, e com o apoio das coroas portuguesa e castelhana. A expansão europeia, e neste caso a expansão ibérica, mudou radicalmente a visão e a textura do planeta nestes anos, tal como os seus contemporâneos o conheciam. Foi, certamente, a mudança mais importante produzida em menos tempo na história da humanidade. Dedicamos estas páginas a essas mudanças e à sua inserção nesta História da Modernidade.

2. O projeto imperial

Se o Caribe, as ilhas e suas costas continentais, foi a área inicial da invasão castelhana que com o tempo acabou por se tornar numa espécie de *Mediterrâneo americano*, onde originalmente as formas mais antigas de ocupação – física, económica e institu-

cional – herdadas da medievalidade, foram postas em prática, resultando num espaço económico de primeira importância para o contato, troca e transferência de bens, pessoas e ideias com o mundo europeu, estas ilhas e costas não foram tão importantes comercialmente nas primeiras décadas. Pelo contrário, nos primeiros trinta anos, entre 1492 e 1520, e uma vez que geógrafos e empresários acabaram por concluir que as terras encontradas por Colombo no Caribe, e percorridas pelos primeiros navegadores castelhanos, não eram nem a Índia, nem o Cipango, nem as ilhas do Maluco, nem o Cataio de Marco Polo, o Sul do continente, desconhecido e incerto nas suas formas, localizações e distâncias, passou a ocupar o interesse da monarquia castelhana e dos seus agentes económicos e políticos, na medida em que, atravessado o que já parecia um Novo Mundo, se pudesse estabelecer uma rota não portuguesa que os conduzisse às cobiçadas ilhas das especiarias; e delas à Índia, China e Oriente em geral.

Na altura de 1500-1520, os benefícios económicos do comércio com o Caribe (e mesmo da extração dos seus metais – muito menos abundante de que o esperado – pérolas, incluindo os seus “índios de resgate”) não podiam ser comparados com os extraordinários resultados obtidos pelos mercadores de Lisboa no comércio com a Índia e o Oriente, desde a viagem de Vasco da Gama (1498). Um único navio da sua Carreira da Índia oferecia naqueles anos consideravelmente mais lucros e proveitos do que uma dúzia de navios e caravelas castelhanas que retornavam do Caribe a Sevilha. Nem mesmo o açúcar, que começou a ser produzido nas Antilhas, podia ser comparado com o que chegava à Europa oriundo da Madeira ou das Canárias.

O negócio, o grande negócio daqueles anos, estava no Oriente, uma vez que a costa de África, a Mina e o golfo da Guiné, e as suas grandes oportunidades de negócio, também ficavam sob domínio português. O Caribe e a América continental que conheciam os mercadores castelhanos, não davam (antes mesmo de Cortés chegar ao Anahuac – 1521 – ou os Pizarros ao Tahuantinsuyu – 1532 – ou Jiménez de Quesada ou Belalcázar ao planalto Muisca – 1539 –) os benefícios que eles esperavam obter dessas terras, e não tinham comparação com os valores alcançados no mercado de Lisboa pelas mercadorias do Oriente e da recém-criada Casa da Índia. Posteriormente a 1521, 1532 e 1539, tudo mudaria completamente.

Mas naqueles anos de 1515-1520 parecia urgente para estes grandes empresários e financiadores castelhanos (alguns deles, como Cristóbal de Haro, por exemplo, com grande experiência no comércio lisboeta – até 1517 – e, portanto, com a África e o Oriente), genoveses, venezianos, flamengos, florentinos ou alemães, igualmente relacionados com o mundo comercial lusitano e instalados em Sevilha e na corte castelhana, navegar fora das águas portuguesas, rumo a Oeste; e procurar e encontrar uma passagem para ultrapassar a barreira continental e assim ligarem-se de forma competitiva ao espaço económico oriental que os de Lisboa tão bem dominaram. Essa passagem só parecia poder ser encontrada no ainda desconhecido continente sul-americano, como muitas cartas geográficas e mapas já indicavam, mesclando imaginação, prospecção e ciência.

Tiveram, portanto, de dirigir as suas expedições (financiadas por estes mercadores, após obtenção de autorizações oficiais, contratando pilotos – muitos deles portugueses

de reconhecida experiência – e tripulações experientes) para o extremo Sul da linha de Tordesilhas, e daí começar a descer a costa. Assim chegaram imediatamente ao estuário do Rio da Prata, sem fundar estabelecimentos como acontecia em outras áreas, porque não era esse o propósito, mas apenas navegar e reconhecer a costa. Agora a ocupação do terreno não interessava: o objetivo era encontrar a passagem o mais rápido possível. Ou seja, o projeto do jovem Carlos V e dos empresários que apoiaram o seu reinado e os seus projetos imperiais, radicados em Castela, especialmente em Burgos e Sevilha, consistiu em tentar chegar às especiarias orientais por uma nova rota, a Oeste, fora do controle português. Esse foi o projeto que levou as autoridades castelhanas a formular todo um plano para cruzar a barreira continental americana e iniciar imediatamente uma promissora expansão pelo Pacífico.

Ou seja, entre 1500 e 1520, encontramos um período em que a busca da passagem, desde a América Central e a Venezuela, até ao Sul do continente americano, parecia ser o objetivo principal. Um projeto que originou uma nova fase, muito importante, do ciclo de expansão ultramarina da velha Europa, em especial dos mundos ibéricos, e que transformou radicalmente o mundo antigo e incorporou ao novo centenas de povos, que mal podiam imaginar o quanto mudariam as suas vidas ao verem aparecer os navios de luminoso velame no horizonte.

3. O Caminho do Sul através do Atlântico: O Rio da Prata, um mundo anfíbio e litoral

A expansão dos castelhanos rumo ao Atlântico Sul foi claramente motivada pelo problema que resultou do cumprimento das famosas linhas de separação, traçadas em gabinetes cartográficos bem afastados delas, a partir das quais duas monarquias queriam dividir o novo mundo que emergia lentamente a Oeste do antigo Finisterra. As possíveis terras localizadas no Sul continental, atrás da linha de Tordesilhas, ganharam de repente grande importância, por tentar uma passagem através delas para o Oriente.

Para além das viagens do florentino, e logo Piloto Maior em Sevilha, Américo Vespúcio, e do também florentino Gonzalo Coelho (1501-1503) ao serviço do rei de Portugal, de Díaz de Solís e Vicente Yañez Pinzón em 1508, ao serviço do rei de Castela, ou das de alguns portugueses muito para sul, como João de Lisboa e Estevão Froes ou Froiz (1514), o piloto português Juan Díaz de Solís foi o primeiro a receber o encargo oficial da corte castelhana para comandar uma empresa em 1516, e a primeira expedição da qual há evidências de que navegou com navios europeus no majestoso estuário do Prata: um mar de limo que descia de montanhas muito distantes, onde, ouviu dizer, a prata e ouro refulgiam ao sol. Mas os Charruas, Querandíes e Pampas fizeram-no desistir de tentar avançar com uma nuvem de flechas, tendo ele mesmo descoberto no seu próprio corpo a eficácia das armas indígenas. Os poucos sobreviventes da expedição voltaram a Sevilha da melhor maneira que puderam, alguns muitos anos depois, escrevendo relatos sobre as imensas planícies e enormes rios onde os índios mais belicosos do mundo eliminaram os europeus, entre os quais o próprio Solís.

Fernando de Magalhães e García Jofré de Loayza, como se verá de imediato, também sulcaram estas águas em 1519 e 1525, mas procurando apenas a passagem e continuando mais para Sul, o seu objetivo principal. Além disso, a lenda do que aconteceu com Solís não os encorajou a penetrar em profundidade no grande rio. Eles desenharam cartas náuticas, sondaram baías e enseadas, e continuaram a sua rota.

Em 1526 outras capitulações feitas com o Imperador Carlos, do veneziano Sebastian Gaboto e de Diego García de Moguer (um dos sobreviventes da armada de Juan Diaz de Solís, e da empreitada de Magalhaes/Elcano, um sobrevivente nato, portanto) permitiram o envio de novas expedições, financiadas por comerciantes e homens de negócio, que zarparam do porto da Corunha (convertido oficialmente em porto único castelhano para as especiarias) e que deveriam ter como destino as Molucas. Essa era a meta, o objetivo principal. Mas, ao chegar ao continente americano, o encontro de Gaboto com sobreviventes da expedição de Solís, que continuaram varados na costa brasileira após um rosário de naufrágios, e ao ouvir as suas histórias sobre as Montanhas de Prata, a Laguna del Sol ou o Rei Branco da Cordilheira que encontrariam internando-se para Oeste, serviram para encher as suas cabeças de lendas e multiplicar a cobiça dos recém-chegados. Boa parte dessas fábulas provém dos guaranis, mas foram recolhidas especialmente por um dos náufragos de Solís, um certo Alejo ou Aleixo García, português do Alentejo, de quem se dizia ter subido o rio Paraguai, atravessado o Chaco e chegado ao país de Los Charcas, onde tinha visto metais sem conta. Depois dessas histórias, as ilhas das especiarias teriam que esperar. Gaboto foi o primeiro a intentar verificar a fábula.

Seguindo o curso do grande rio, os navios entraram no continente, subiram o Paraná e na foz com o Carcarañá, Gaboto fundou o forte de Santi Espíritus. Quando García de Moguer, o outro capitulante a ir para as Molucas, chegou ao Rio da Prata, também ficou deslumbrado com a notícia do Império do Sol, e as duas expedições decidiram unir-se e continuar a subir os rios para o Oeste. Subiram o Paraná e o Paraguai, mas apenas camalotes apareceram flutuando nas suas águas; eles chegaram ao rio Pilcomayo, mas não encontraram nenhum vestígio das montanhas desejadas. Além disso, o forte de Santi Espíritus era diariamente atacado com grande sucesso pelos nativos, honrando assim a sua fama, até que foi saqueado e destruído e os seus defensores mortos e mutilados. Os sobreviventes das duas expedições não tiveram outra escolha senão regressar a Sevilha, em 1529, carregando nos surrãos apenas uma lenda, cada vez mais alargada, que abarcava desde a famosa Montanha de Prata ao El Dorado ou ao país de Paitití, alertando sempre para a ferocidade canibal e a bravura intrépida desses povos indígenas. Além disso, como novidade rioplatense, incluía-se, no caminho para a enevoadá Serra da Prata, a Cidade dos Césares, que Francisco César, um ousado capitão que foi além das pampas, afirmava ter vislumbrado, toda ela de prata: paredes e casas, e até mesmo as roupas de seus habitantes mágicos, tudo era feito de metal argento.

A febril descrição feita em Sevilha e em outros portos europeus por Gaboto, Moguer e os seus homens, e as entradas que os portugueses fizeram pelas mesmas águas, tentando forçar a linha de Tordesilhas mais a Sudoeste (Cristóvão Jaques, 1516, Martim Afonso de Sousa, Pero Lopes de Sousa e outros, entre 1530 e 1531), levou Carlos V a tentar

mover a linha do tratado, tanto quanto possível, para o Nordeste. E não só por mar, mas também por terra, capitulando com Pizarro e Almagro desde o Peru ao Leste, em 1534, e com o granadino Pedro de Mendoza e o português Simón de Alcazaba e Sotomayor nesse mesmo ano, do ainda chamado Río de Solís para o interior, um, e para o Sul outro, ao território da Patagonia, chamado Novo Leão.

Mendoza conseguiu, somando as lendas cobiçosas de Césares e Paititís, a fama dos saques obtidos por Pizarro na Cajamarca peruana com o tesouro dos Incas, e os apelos do Imperador para deter as entradas dos portugueses nas terras do interior do continente fazendo a linha de Tordesilhas curva em vez de reta, que se alistassem com ele um bom número de pessoas, mais de 1.500, com aviamentos por um ano, armas para enfrentar esses indígenas de fama mitológica, e treze navios, saindo de Sanlúcar de Barrameda rumo ao Sul em 1535, levando Pedro de Mendoza investido com o título de Adelantado, Governador e Capitão Geral do, agora sim, Rio da Prata. Acompanhavam-no como pilotos Diego García de Moguer (que morreria vários anos depois numa expedição ao Índico ao serviço do rei de Portugal) e Estevão Gomes, português e veterano da expedição de Magalhães.

Em poucos meses, Mendoza fundou Buenos Aires (1536) e, claro, começou a mudar-se para o interior, seguindo a lógica dessas entradas. Vários capitães com as suas respectivas tropas e bandeiras, subiram novamente os grandes rios. Juan de Ayolas fundou Corpus Christi em 1536, entre os Tumbúes nas margens do Paraná, e La Candelaria, no Paraguai, entrando no Chaco com a esperança de ver a tão esperada Sierra de la Plata surgir no horizonte. Com certeza, e com base em muitas caminhadas, chegou ao país de Charcas. Ayolas voltou ao rio Paraguai, mas ali, perto da Candelária, os Payaguaes acabaram com ele e com a sua gente, entre os quais o piloto Estevam Gómez. Enquanto isso, os Pampas e Querandíes devastaram várias vezes a primitivo assento de Buenos Aires, encerrando-o, matando muitos castelhanos, e obrigando os sobreviventes a comer os cadáveres de seus companheiros. Foi o fim da sua primeira fundação.

Outros capitães, Domingo Martínez de Irala e Juan de Salazar, partiram depois de Ayolas rio acima, fundando Assunção em 1537, para onde se mudaram os sobreviventes de Buenos Aires em 1541, devido à maior proximidade desta nova sede às fontes de prata, à cultura agrícola guaranítica e à sua menor belicosidade, que garantia o abastecimento e o sustento e tranquilidade da população europeia. Mendoza, doente e derrotado, embarcou para a Espanha, morrendo na viagem, deixando o seu conterrâneo Francisco Ruíz Galán como substituto.

Entretanto, o português Simón de Alcazaba e Sotomayor (Alcazaba estava ao serviço do Rei de Castela desde 1522, sinal claro de que, perante a necessidade de ocupar e controlar o Estreito de Magalhães, não importavam nacionalidades nem pátrias, mas sim a veteranaria e a capacidade de decisão) foi nomeado em 1534 Adelantado do território chamado Nova Leão, tendo saído de Sevilha e Sanlúcar com outra expedição rumo à sua jurisdição. Esta abrangia todo o Sul, do Atlântico ao Pacífico, do paralelo 35 (aprox. Buenos Aires - Santiago do Chile) ao Estreito, isto é, a mais de três mil quilômetros de distância. A expedição foi financiada pelos banqueiros flamengos do Imperador Carlos,

os irmãos Fúcar (Fugher), e pelos alemães Belzar (Weltzers) de Augsburg, sinal de que ainda havia interesse comercial pelo Estreito e pela rota das especiarias. Alcazaba chegou ao Estreito com os seus navios, reconheceu-o e voltou para o Norte para o paralelo 45 (Camarones, atual província de Chubut), onde fundou a cidade de Puerto de Los Leones. Convencidos pelos indígenas Tehuelches de que os guiariam à cidade dos Césares, entraram no interior do continente e decidiram chegar ao Pacífico a pé, onde queriam fundar outra cidade (seria por altura do atual Puerto Aysén) e tentar estabelecer uma estrada terrestre entre os dois oceanos. Mas só encontraram terras desoladas e ventosas, e no meio dos protestos da sua gente, cansados de caminhar naquelas pampas entre o frio, o vento e a fome, sem encontrar nada, Alcazaba teve que voltar, exausto, ao porto, onde depois de vários tumultos e motins acabou assassinado por alguns de seus próprios capitães em 1535. Os demais expedicionários fizeram justiça aos homicidas e seus cúmplices: alguns foram enforcados e outros abandonados naquele lugar inóspito, enquanto os sobreviventes abandonavam a região. Depois de um naufrágio na costa do Brasil, os poucos tripulantes que foram salvos chegaram a Santo Domingo, no Caribe, muitos meses depois. Colonizar o Estreito por terra parecia uma empreitada inviável.

Regressemos aos rios. Após a saída de Pedro de Mendoza, Martínez de Irala e Francisco Ruíz Galán entraram imediatamente na luta pela governação do Rio da Prata, alcançando-a Irala e instalando em Assunção uma pequena corte guaranítica de aspecto tão primitivo quanto idílico para aqueles brancos vagabundos: um retiro de ouro, consideraram enfim, muito merecido, diziam, após dez anos de viagem por rios, pampas e chacos. Mas na Corte Imperial, um novo capitulante conseguiu o cargo de governador do Rio da Prata em 1540, nada menos que o incansável e infatigável Alvar Núñez Cabeza de Vaca, que já havia viajado por metade da América. A chegada do perito e conhecedor (pela sua experiência) Cabeza de Vaca como o novo governador, e a sua ruidosa instalação em Assunção, forçaram Irala a deixar seu paraíso – agora perdido – e a partir, mais uma vez, em busca das Serras de la Plata, chamado o País dos Xarayes. Irala e os antigos na terra não cessaram de conspirar contra o governador recém-chegado, que antes de qualquer proposta alardeava a sua experimentada e aventureira vida na Flórida e no México, e até mesmo da viagem que acabara de fazer por via terrestre desde o litoral do Brasil, onde desembarcou, por altura da ilha de Santa Catarina, até Assunção, mas sem cessar de reivindicar para si parte do saque que seria alcançado quando chegaram às montanhas argentinas. Seguiram-se levantamentos, tumultos, motins, tentativas de assassinato, entre enforcamentos e arcabuzos, espirrando aquele idílico mundo guaranítico-espanhol de violência e sangue; até que Irala, com todo o poder nas suas mãos, “levantado como comunero”, com a sua gente armada com espadas, arcabuzes, lanças e machados, saudosos dos velhos tempos, capturou as autoridades e mandou Cabeza de Vaca prisioneiro para a Espanha, o mesmo sucedendo ao seu velho companheiro Juan de Salazar, que se tinha rendido excessivamente, na opinião de Irala, aos ditames do destituído, imprudente e lingüeiro governador. Agora estava aberto o caminho para reunir uma grande expedição - 280 espanhóis e mais de 3.000 guaranis-, com a qual Irala cruzou os Chacos até o país do Mbiazá. À frente, dois dos seus adelantados, Nufrio de Chaves e Juan

Gabriel de Lezcano, abriam o percurso. De tanto caminhar, chegaram ao Peru, e Chaves conseguiu entrar em Lima, onde, no meio da sublevação de Gonzalo Pizarro contra o Imperador, nas chamadas Guerras Civis, se colocaram sob o comando do vice-rei Pedro de La Gasca como “conquistadores paraguaios ao serviço do rei”.

Domingo Martínez de Irala regressou a Assunção, onde reconstruiu o seu poder, enforcando e passando à espada os partidários de Cabeza de Vaca que ainda existiam. Aí permaneceu, como um patriarca perdido nos confins do mundo, quase um cacique indígena mestiçado, fechando o país, exceto para seus amigos; um país anfíbio litorâneo chamado na Espanha com escândalo “o paraíso de Maomé”, porque todo ele parecia um grande harém. Ele tentou outras expedições em busca do Eldorado, subindo o rio Guayrá, mas morreu em Assunção, já velho, rodeado por uma dezena de crianças mestiças e de suas várias esposas guaranis, varado no esmaecido tempo dos rios.

A Corte Imperial continuou a oferecer capitulações para a região, como as de Juan de Sanabria em 1549. Mas, após a sua morte, ocorrida em Espanha antes da partida, a sua viúva, uma mulher resoluta e corajosa chamada Mencía Calderón, natural de Medellín na Extremadura, quis liderar a expedição confiada ao marido, o que na Corte pareceu uma extravagância. No entanto, e para conseguir o que queria, Doña Mencía colocou o seu enteado Diego de Sanabria, um jovem de 17 anos, no comando daquela. Enquanto Diego tentava desesperadamente conseguir dinheiro e gente em Sevilha a fim de despachá-los para o Prata (um destino cada vez menos atraente, entre outras coisas porque a prata encontrada até agora não fazia justiça ao seu nome, a que se somava a cada vez mais feroz fama de seus nativos) Doña Mencía deixou aquele porto em 1550 com três navios, as suas três filhas e mais cinquenta outras mulheres casadouras, acompanhadas pelo teimoso Juan de Salazar, recolocado no posto pelo Conselho das Índias, que agora voltava para o Paraguai com vários capitães como Cristóbal de Saavedra e um alemão, Hans Staden, que acabou por escrever a crónica da viagem que acabou por se tornar uma grande aventura. Se se quisesse encontrar o melhor guião de um filme para levar ao écran, a história dessa expedição colmataria todas as expectativas.

Os três navios de Doña Mencía passaram pelas ilhas Canárias, rumando então para a costa do Brasil, mas os ventos contrários e a pouca experiência de alguns pilotos desajeitados, contratados demasiado à pressa no Areal de Sevilha, conduziram os navios ao tórrido Golfo da Guiné, onde alguns piratas normandos roubaram tudo o que carregavam. Com um único navio que conseguiram resgatar, rumaram novamente para o Rio da Prata, mas as correntes, como é normal naquela latitude, enviaram-nos para a costa do Brasil, perto da ilha de Santa Catarina. Sem se desesperar com a falta de ajuda, e tendo perdido a última nau, Doña Mencía Calderón não se intimidou, embalou os seus pertences envoltos em toldos, vestiu suas filhas e as cinquenta senhoras arranjando-as em traje de viagem, alertou o velho Salazar e os seus oficiais sobre os seus propósitos para que se preparassem, e partiu por terra, cruzando selvas, pantanais e montanhas, subindo rios como o Itapocú ou o Mbiazá, deixando alguns prisioneiros por uma temporada aos portugueses no forte de Santos, lutando contra os indígenas tamoyos, com reputação de antropófagos; contra doenças, animais e insetos; contra as brigas contínuas entre os

capitães Salazar e Saavedra, que Doña Mencía resolveu com mão firme; até, finalmente, chegar com a sua tropa particular de mulheres, soldados e carregadores indígenas, a Assunção do Paraguai, seis anos após ter deixado Sevilha. Dona Mencía perdeu uma filha no caminho, mas ela casou no Paraguai todas as demais damas.

Vários outros capitulantes partiram de Sevilha para a região, embora o interesse em ir ao Rio da Prata tivesse diminuído notavelmente: a belicosidade indígena e a velocidade com que os sonhos da prata passaram de quimera a mentira, diminuíram o desejo de navegar para lá. Para além disso, a utilidade de cruzar o Estreito de Magalhães e navegar até às ilhas das especiarias ao Sul, por quase ninguém era considerada já naquela época. O valenciano Jaime Rasquín capitulou o governo do território em 1557, partindo para o Sul da atual costa do Brasil, o limite da linha de Tordesilhas, com três urcas e mais de 500 homens, mas as calmarias tropicais no meio da viagem e a má qualidade da comida a bordo (comprada a saldo nos portos para economizar dinheiro) fizeram com que as tripulações se revoltassem, tendo os pilotos que comandavam os navios rumado para o Caribe, abandonando a intenção de chegar ao Rio da Prata. Lá terminou a expedição.

Ou seja, a expansão colonial ao Sul do continente, desde o Rio da Prata, deu-se segundo duas concepções oficiais (político-comerciais) completamente diferentes: ou o Rio da Prata seria uma região voltada apenas para os portos (ribeirinhos ou estuários) e ligada aos assuntos portugueses através do Brasil, buscando melhorar a ligação com o Estreito de Magalhães e a rota das especiarias (que logo seria abandonada), ou o que interessaria da região do Prata seria o seu imenso interior, ligado aos interesses do Alto Peru, uma espécie de “fim do Peru”. Esta última ideia, desenvolvida e posta em prática pelo vice-rei peruano Francisco de Toledo, é a que acabaria por triunfar, pelo que o interior argentino, e principalmente o Noroeste, o Tucumán, foi em grande parte separado da costa e do porto de Buenos Aires e conectado muito diretamente com o Alto Peru e a sua produção de prata. Assim foi até ao século XVIII, quase às portas da independência da República Argentina, na qual foi finalmente, mas não facilmente, incorporado.

Para terminar este esboço muito simples destes complicados setenta anos rioplatenses, deve-se notar que devido à capitulação firmada com o novo governador do Rio da Prata, Juan Ortiz de Zárate no início da década de 1570, foi obrigado a fundar três cidades: uma no estuário do Prata e duas na rota para Assunção. Após a sua morte, o seu sucessor no cargo, Juan Torres de Vera, deixou a tarefa - que foi truncada porque ele teve que ir a Lima para litigar - nas mãos do seu tenente Juan de Garay, que fundou Santa Fé em 1573, nas margens do Rio Paraná, e por fim Santísima Trinidad de los Buenos Aires, nas margens do Prata, em 1580. Foi a fundação definitiva do que viria a ser a grande cidade do extremo Sul de América.

4. O caminho do Sul pelo Pacífico: Chile

No início de 1535, a governação denominada La Nueva Toledo foi criada na Corte do Imperador Carlos, localizada ao Sul do que era conhecido como “Reino do Peru”, tendo sido outorgada ao sócio de Francisco Pizarro, Diego de Almagro. Assim começou

a história colonial do que seria conhecido como o Reino do Chile, uma estreita faixa de terra entre o Oceano Pacífico e a Cordilheira dos Andes, que ali atinge o seu ponto mais alto (o nevado Aconcágua, com mais de 6.900 m) e se estende por mais dos 4.000 km, desde os desertos do norte de Calama e Atacama até ao remoto Estreito de Magalhães, descoberto em 1520.

A primeira entrada dos castelhanos no Chile, feita por Almagro, foi um desastre em todos os sentidos, daí surgiu a ideia do seu carácter difícil e marginal, principalmente devido à “sua escassez de tesouros e pobreza manifesta”. Uma descrição muito frequente entre os homens da entrada de Almagro, que não refletia a realidade da região, mas sim o contraste com os resgates e repartições realizadas no Peru do Império Inca.

Passaram-se quatro anos após a entrada de Almagro, quando o estremenho Pedro de Valdivia, amigo dos Pizarros, abandonou a sua confortável posição de “encomendero” no Peru para tentar a incerta conquista do território chileno. Era a sua “empresa” uma companhia de descontentes, aventureiros – como ele – e “marginais” de outras conquistas, e em princípio teve muita dificuldade em organizá-la, já que poucos foram os que deixaram Cusco com ele. Ao longo do caminho, mais alguns espanhóis se juntaram à sua entrada. No vale do Tarapacá, segundo o depoimento de um dos capitães, Jerónimo de Bibar, cronista dessa entrada, começaram a reunir-se a ele gentes do outro lado das serras andinas, da província de Los Charcas e Tarija, até formar um grupo de 150 dispostos. Mas a maior parte da expedição foi composta, como sempre, por 3.000 indígenas andinos.

Depois de cruzar o Deserto de Atacama, Valdivia fundou em 1541, nas margens do rio Mapocho, a que seria sua primeira capital, Santiago de la Nueva Extremadura. A relação do grupo invasor com os diferentes senhores locais do Chile central foi bastante desigual. Ao princípio, aparentemente, eles só obtiveram apoio de Quilicanta, o representante do Incario na área, pois havia recebido instruções de Cuzco. O resto dos senhores, especialmente o grande chefe Michimalongo, mostrou desde o início uma hostilidade aberta à presença e domínio dos estrangeiros. De facto, poucos meses após da fundação de Santiago, um levantamento geral indígena liderado por esses caciques e o próprio Quilicanta, destruiu a incipiente cidade.

A partir daqui e durante décadas, os colonizadores empenhar-se-iam num esforço fundamentalmente bélico, longo, difícil e, em certa medida, bastante estéril, já que a ocupação efetiva do território não passava de algumas fundações e algumas repartições de indígenas, logros um tanto efêmeros para as expectativas iniciais dos invasores do Norte, e mesmo esses “conquistas” realizadas com um grande esforço, em resultado da resistência decidida e efetiva dos indígenas, especialmente na Araucanía. Com efeito, a penetração inicial das expedições conseguiu avançar bastante para o Sul, numa série de entradas rápidas e aparentemente muito eficazes, tentando dominar o território e estabelecendo cidades. Mas estes não passavam de pequenos fortes, vastamente dispersas e com uma pequena população que, em teoria, devia defender e manter as posições alcançadas, e cuja área de influência não ia além de onde o arcabuz alcançava ou tão longe como a distância cuberta por um cavalo a galope. No Norte, Valdivia fundou La Serena como uma ponte com o Peru. Mais ao sul de Santiago fundou Concepción (1550) e os três fortes de Arauco, Tucapel e Purén.

Foi então que Valdivia obteve junto da Corte Imperial e do vice-reinado peruano, agora nas mãos de Pedro de La Gasca, após a rebelião e defenestração dos Pizarros, que o seu governo da Nova Extremadura fosse estendido expressamente até ao Estreito de Magalhães, com a finalidade de o povoar, o que o Imperador peremptoriamente lhe ordenou que fizesse.

Para assegurar este domínio, antes que outro na Corte se adiantasse e negociasse a capitulação da região com Carlos, Valdivia enviara em 1544 um de seus capitães, Jerónimo de Alderete, numa expedição que ele havia organizado com o objectivo de ocupar o Estreito, ou, pelo menos, para o designar como parte da sua jurisdição. No navio *San Pedro*, sob o comando do genovês Juan Bautista Pastene (Piloto Chefe do Mar do Sul, um dos poucos marinheiros que na época havia navegado toda a costa do Pacífico, do Panamá ao Chile, e que já conhecia seus ventos e correntes), partiram do recém-fundado porto de Valparaíso e desceram a costa chilena até à baía de San Pedro, por alturas do atual Osorno. Entraram pelo rio Ainilebo e pela baía que se abriu diante deles, a que chamaram de porto e rio Valdivia, onde mais tarde seria fundada a cidade com esse nome. Alderete tomou posse da região em nome do seu governador D. Pedro. Diante da impossibilidade de continuar navegando para o Sul, abandonaram a ideia de chegar ao Estreito e voltaram para Valparaíso.

Por terra, e avançando para o Sul, Valdivia e a sua gente atravessaram o rio Bio-Bio, tendo sido atribuídas as primeiras “encomiendas”. O negócio de garimpo, inicialmente bastante encorajador para os já cépticos colonos, proporcionou-lhes um curto período de tranquilidade e prosperidade, que fez com que todos assumissem o fácil controle da terra chilena. De imediato nessa zona do Sul que corria para o Estreito, fundaram-se Villarrica, Valdivia, La Imperial (1552) Angol ou Los Confines. Como se pode ver, Valdivia queria continuar para o sul, por terra, pensando que poderia chegar ao Estreito.

Na carta ao Imperador, de 1552, escreve que procura navios, que lhe faltam, para poder embarcar para o Estreito de Magalhães. Valdivia não o pôde fazer, mas no ano seguinte enviou o seu capitão Francisco de Ulloa, também da Extremadura, e o piloto Francisco Cortés Ojeda para Sul em três pequenas embarcações, com a ordem de “navegar e descobrir a costa” e reconhecer o Estreito. Saíram de Concepción, desembarcaram em Valdivia, examinaram o arquipélago de Chiloé ou ilhas dos Coronados, bem como outras ilhas e baías, onde tiveram alguns encontros com indígenas, que os receberam com pedras. Encontraram sempre mau tempo, que os obrigou a refugiarem-se em enseadas, angras e calhetas quase constantemente, mas, por fim, entraram no Estreito, cruzaram-no e saíram para o Atlântico, sendo a primeira vez que foi navegado de Oeste para Leste. Voltaram então para Concepción, tendo a missão sido cumprida.

Embora a fronteira de Concepción no Bio-Bio tivesse aparentemente estabilizado por alguns anos, o esforço de Valdivia para chegar até ao fim da sua governação ao extremo sul por terra foi impossibilitado pela obstinada resistência que encontrou por parte dos indígenas da Araucanía. El Arauco era diferente do resto, o Sul do Sul, onde os antigos conquistadores foram submetidos a desgastes permanentes, numa guerra longa e custosa e, claro, perda de antemão, com os seus antigos métodos de guerra que

os Mapuche sempre superaram, uma vez que dominavam o cavalo melhor do que os próprios castelhanos, enquanto eles mantinham uma organização militar que dependia exclusivamente da boa vontade e preparação dos vizinhos e encomenderos, obrigados a brigar e a vencer uma luta que os fazia esquecer os seus planos de serem senhores de terras e índios, que os haviam levado até ao Chile. Assim, a oposição forte, organizada e sistemática, dos povos Mapuche, localizados ao sul do rio Maule (que também havia sido anteriormente uma zona de fronteira, aí tendo resistido com sucesso à invasão Inca) crescia cada vez mais. Algumas rebeliões formidáveis após a primeira ocupação colonizadora do Sul enfraqueceram os assentamentos. Numa dessas revoltas, liderada pelo grande chefe Lautaro, ocorrida em 1553, morreu Valdivia. Tucapel e outras cidades foram abandonadas pelos vizinhos. Pouco depois, a dominação mestiça-branca ao Sul de Bio-Bio, sempre precária, foi violentamente abalada com um levantamento geral indígena, cujos primeiros resultados foram a destruição de sete cidades, Valdivia e Villarica, entre elas, a retirada do exército de encomenderos e colonos ao Norte, e a recuperação de todo o Sul pelos seus habitantes naturais. Os espanhóis não haviam chegado ao Estreito por via terrestre e aquele caminho parecia impossível.

Esta crise profunda veio demonstrar a necessidade de uma mudança radical no estado de coisas no Chile colonial, porque o mundo construído pela geração da conquista estava definitivamente a chegar ao fim. Com o estabelecimento de um exército permanente da Coroa e o seu financiamento pelo Tesouro Real, uma nova era estava lentamente a surgir, especialmente a partir do início do século XVII. A “conquista” foi agora substituída por uma guerra organizada; aos antigos conquistadores seguiram-se soldados profissionais, muitos deles enviados da distante Flandres, com experiência de combate nos famosos Tercios. A uma dominação dispersa e pouco ou nada segura seguiu-se uma fronteira clara e definida, bem equipada com soldados-colonos e fortes construídos por engenheiros militares. Ao argumento da força na guerra, foi agora adicionado um corpo legislativo que permitia a escravidão para os cativos. Novos homens povoariam essa fronteira e novos modos de vida configurariam uma sociedade em mutação, muito mesclada e, sem dúvida, muito distante de qualquer tipologia tradicional no que diz respeito aos demais modelos coloniais da América. Mas, mais uma vez, com a lenta mas efetiva estabilização de uma fronteira entre mapuches e colonos, localizada às margens do rio Bio-Bio, o acesso ao Estreito por via terrestre, a 1.800 km de distância para Sul, permaneceu fechado.

Apenas alguns anos depois, em 1558, o sucessor de Valdivia no governo do Chile, García Hurtado de Mendoza, enviou uma última expedição ao Estreito, tentando reunir mais dados do que Francisco de Ulloa, e também para sublinhar a sua posse. Era chefiada por Juan Ladrillero e Hernán Gallego, um veterano da navegação de Ulloa, como piloto-mór. Percorreu todo o Estreito, de oceano a oceano, mapeando-o e nomeando os seus principais acidentes, cuja onomástica ainda se conserva. Ladrillero tomou posse dessas terras com todas as formalidades, como o comprova a acta então realizada e que ainda hoje se conserva: “Eu, Luís Mora, escrivão desta Armada Real do Estreito de Magalhães, dou fé e testemunho verdadeiro a todos os senhores que presente vejam, que

a nove dias do mês de agosto de 1558 anos, o Capitão Juan Ladrillero, General da dita Armada, estando surtos nesta ponta da Posesión, o dito general desembarcou e alcançou sua espada e cortou alguns ramos, e disse que tomou posse dessas terras à vista do Mar do Norte [Oceano Atlântico], em nome de Sua Majestade e Sua Excelência, seu querido e amado filho D. García Hurtado de Mendoza, Governador e Capitão Geral de Sua Majestade nas províncias do Chile... E no referido dia, o general antes disse, juntamente com seu piloto Hernán Gallego, tomaram a altura em 52 graus e meio longarinas, e o general antes disse prestou juramento ao referido piloto, que declarou ter tomado a altitude como disse é. De todo o ante disse fossem presentes Francisco de Brihuega e Melchor Cortés e Pedro Cantero... e para constar a verdade, dou por este meio a presente acta, que é feita em esta ponta da Posesión, a nove dias do mês de agosto de 1558 anos; e, portanto, faço este meu sinal, seguro de que é para tais testemunhos de verdade. Luís Mora, escrivão da Armada de Sua Majestade ”.

O Estreito fora cruzado pela segunda vez de Oeste para Leste.

A partir de agora seria de Lima, capital do vice-reinado do Peru, que tentariam navegar e expandir-se para os chamados Mares do Sul e para as especiarias, o que explicaremos a seguir. Dali procuraram retomar a rota do Estreito de Magalhães como via de acesso direto da Europa ao vice-reinado peruano, sem ter que passar pelo complicado istmo do Panamá, facto que significava para os mercadores de Lima e do Chile a possibilidade de negociarem diretamente, com seus próprios barcos e fretes, com os homens de negócios em Sevilha. Um controle e gestão do Estreito do Sul que entenderam ser essencial quando corsários estrangeiros como Francis Drake, em 1578, ou Thomas Cavendish, em 1587, conseguiram cruzá-lo e devastar as desavisadas cidades costeiras do imenso vice-reinado de Lima. O Pacífico havia deixado de ser um “lago espanhol”, o comércio estava comprometido e tudo isso tinha que ser remediado.

5. O Sul do Sul. A busca pela passagem no projeto imperial

Não há qualquer dúvida de que a relação entre as viagens colombinas e a tentativa de estabelecer uma rota para o Ocidente (isto é, sem navegar nas águas portuguesas, salvando as linhas de divisão do tratado de Tordesilhas) para chegar às especiarias, é muito precisa. Não há, inicialmente, qualquer propósito em procurar “novas terras” ou “novos mundos”, mas antes em encontrar uma rota mais direta do que a circum-navegação de África e a navegação do Oceano Índico (a rota portuguesa), para, assim, chegar mais facilmente às ilhas dos tesouros e das especiarias, à China, a Cipango e à própria Índia.

Mas não demorou muito tempo, após as primeiras viagens colombinas, a esbater-se a suposição de que as ilhas descobertas em outubro de 1492 fariam parte dos arquipélagos de Cipango ou do Catai de Marco Polo. O próprio Colombo, partindo tenazmente das ilhas caribenhas para explorar cada pedaço do litoral, primeiro insular e depois continental, na terceira e na quarta viagens, para o Sul e Oeste, acabou por perceber que uma

formidável barreira de terra o impedia de continuar em direção ao Ocidente. As terras que os seus olhos viam não eram o Oriente conhecido. O globo, portanto, deveria ter um diâmetro maior do que o esperado.

Apesar de o próprio almirante nunca ter aceitado oficialmente tal evidência, embora tudo o levasse a concluir que assim era, foram vários os navegadores, alguns por conta própria, outros oficialmente encomendados pela Coroa castelhana, que, alegando vários motivos, buscaram avidamente a passagem que lhes permitiria contornar a barreira de terra que se interpunha no seu caminho. A procura de uma passagem tornou-se mais sistemática e urgente quando, ao cruzar as serras do Panamá, um estreminho se encontrou com o Pacífico, um oceano aparentemente sem fim, que brilhava aos olhos de Núñez de Balboa numa manhã de setembro de 1513, e que se abria do outro lado da barreira continental. O continente americano parecia ser uma enorme parede que impedia de navegar no novo oceano e alcançar as especiarias desejadas. Águas imensas que o próprio Balboa baptizou de Mar do Sul, porque, de facto, supôs ele, para o Sul podia-se navegar pelas mesmas águas que os traziam das ilhas Canárias. A busca pela passagem, portanto, seria uma busca antártica, ou seja, rumo ao Sul.

Já em 1499, as bordadas que Ojeda, Yañez Pinzón ou Diego de Lepe deram ao longo da costa continental do Sul do Caribe, depois de saírem da Andaluzia e de terem capitulado diretamente com a Coroa e contornado o monopólio colômbino, tinham já o propósito de navegar na derrota do Oeste. A coroa castelhana e, sobretudo, os empresários que a apoiaram, mostraram-se interessados em encontrar uma rota para o Oriente, diferente da utilizada e acordada com os portugueses, por uma questão jurídica que os impediria de tomar posse do que fosse encontrado. Navegantes e marinheiros, por conta dos mercadores ou por conta própria, estavam também interessados em encontrar uma maneira de chegar aos sonhados metais e, com sorte, ao rico saque das especiarias. Os resultados materiais iniciais foram escassos, mas excelentes para a geografia americana: o reconhecimento de importantes porções das costas continentais e, sobretudo, do Brasil. Ou seja, mais a Leste do que se supunha (infelizmente para a Coroa de Castela, após a assinatura de Tordesilhas) havia terras que corriam primeiro a Noroeste-Sudeste e imediatamente, e por centenas de léguas, a Nordeste-Sudoeste, como se estreitassem o continente mais ao Sul.

No ano de 1500, Cristóbal Guerra e Pero Alonso Niño, capitulando mais uma vez por conta própria, saíram da Andaluzia, percorreram o litoral da atual Venezuela e traçaram novos mapas de enseadas, rios e golfos, mas sem encontrar passagem alguma, resgatando no caminho índios e fazendo ricas presas. Nesse mesmo ano, e seguindo instruções de Lisboa, Pedro Álvarez Cabral deparou-se com o Brasil, que ficou sob tutela portuguesa, concordando com Pinzón e fazendo temer os Reis Católicos pela perda do monopólio da rota ocidental: se a Leste da Linha de Tordesilhas havia terra, era, portanto, portuguesa.

Um ano depois - como se vê, as expedições eram contínuas - Rodrigo de Bastidas, Américo Vespúcio ou Juan de la Cosa navegavam nas mesmas águas, sempre desenhando cartas de navegação costeira, buscando a passagem, e, ao mesmo tempo, resgatando

índios para os venderem nas feitorias das Antilhas, bem como pérolas e metais. O conhecimento da geografia estava a melhorar, mas era financiado por saques.

Como referi atrás, o almirante Don Cristóbal, que em 1498 tinha conhecido terras venezuelanas navegando para o Sul, em 1502, na sua quarta e última viagem, continuou a tentar encontrar o caminho, desta vez pela América Central, mas os andaluzes já presumiam que por ali não havia como continuar. Poucos anos após a descoberta do Mar do Sul, descendo a costa do Brasil - que a partir do equador mudou sua direção NE-SO, o que era bom indício - Juan Díaz de Solís, a pedido da Coroa Castelhana, chegou em 1516 ao estuário grandoso do que chamou o Rio da Prata.

Por essa altura, os castelhanos já haviam ocupado a maior parte do território do istmo do Panamá, denominado Castilla del Oro, e fundado as primeiras cidades como Santa María de la Antigua del Darién; grandes porções da costa já apareciam nas cartas náuticas. Faltava apenas encontrar a ligação entre o Atlântico e o Mar do Sul, que abria a tão esperada rota das especiarias, e que deveria ser encontrada, ao que tudo indicava, em torno do cabo localizado próximo ao Rio da Prata, se a costa continuasse a virar NE-SO. O que eles não sabiam é que ainda faltavam mais de três mil quilômetros para o Sul, porque o litoral, na verdade, insistia em seguir um curso quase Norte-Sul.

A expedição enviada “ad hoc” ficou sob o comando do português Fernão de Magalhães, que ofereceu ao recém-instalado rei de Castela Carlos I a possibilidade de encontrar uma passagem no Sul do continente para chegar às Molucas, que, segundo os seus cálculos e de outros peritos portugueses que o acompanharam (entre eles o cosmógrafo lisboeta Rui Faleiro e o piloto do Porto Estêvão Gomes – Esteban Gómez), estavam a Leste da linha de Tordesilhas no seu anti-meridiano, sendo, portanto, castelhanas e não portuguesas. Uma expedição de pouco mais de 200 homens divididos em cinco naus deixou Sevilha e Sanlúcar em 1519 e, após muitos incidentes, disputas, deserções e calamidades, chegou ao Estreito que, finalmente, levou o nome do capitão Fernão de Magalhães. Assim, a passagem foi finalmente encontrada, fazendo-se por terras inóspitas e frias, localizadas extraordinariamente ao sul, dando uma ideia da verdadeira extensão do continente americano.

Este feito foi contemporâneo de dois acontecimentos com os quais teria uma grande relação: por essa altura Hernán Cortés havia empreendido a invasão das terras do México, que ofereciam grandes benefícios aos invasores na sua conquista, e progrediam para Oeste buscando o Oceano, que encontrou em 1522, apenas um ano depois da conquista da capital Tenochtitlán, e a que mais tarde chamaria pomposamente de Mar de Cortés. Enviou ainda os seus capitães Pedro de Alvarado e Cristóbal de Olid para procurar uma passagem para o Pacífico ao longo da costa do Caribe, pela Guatemala e Honduras. Entretanto, também a cidade do Panamá havia sido já fundada (1519), existindo a partir de então um porto castelhano no Pacífico com possibilidade para receber ou enviar mercadorias e navios que poderiam navegá-lo num sentido ou no outro. Ao mesmo tempo, na fachada caribenha do istmo, havia sido estabelecida a cidade de El Nombre de Dios e traçado um caminho entre os dois portos, estando os dois oceanos ligados por terra a poucos dias de marcha. Era a chamada “estrada das especiarias”, dada a certeza de que as riquezas do Maluco circulariam por ali.

Regressemos ao Estreito. Assim que a passagem Sul foi encontrada, os expedicionários magalhânicos navegaram para o Norte paralelos à costa chilena, e depois na direção Noroeste e Oeste do oceano Pacífico, chegando à ilha que designaram como ilha dos Ladrões, hoje Guam. Pouco depois, alcançaram as Filipinas em 1521, onde, como é sabido, Magalhães foi morto na ilha de Mactan num imprudente desembarque que foi repellido pelos seus habitantes sob o comando do cacique Lapulapu.

As duas naus que conseguiram sobreviver à imensa viagem, a *Trinidad*, com muitas avarias, e a *Victoria*, em melhores condições, e com cem tripulantes, depois de finalmente chegarem às tão almejadas Molucas, decidiram optar por diferentes rotas para voltar a Sevilha.

Gómez de Espinosa, ao comando da nau *Trinidad*, navio de Magalhães, onde viajava a maior parte da sua equipa de confiança, na sua câmara e com os seus planos e livros marítimos, empreenderia o percurso inicialmente planeado, sem navegar em águas portuguesas, cumprindo as ordens estritas do Imperador, isto é, rumando ao Darien em busca do istmo do Panamá. Para fazer isso, ele tinha que subir para o Norte e, em seguida, procurar a deriva dos ventos e correntes (na verdade aplicavam ao Pacífico o mesmo regime de ventos e correntes do Atlântico, que lhes dera tão bons frutos desde a passagem do Estreito), navegando então para o Leste até encontrar a costa americana, e após desceria ao Sul até chegar ao Panamá: um percurso impecável. Por sua vez, o basco de Guetaria, Juan Sebastián Elcano, ao comando da *Victoria*, tentaria a outra rota, terrível, mais longa e certamente, ilegal: navegar águas portuguesas, sim, mas sem tocar nas terras proibidas por Tordesilhas para os castelhanos, cruzando o Índico longe da costa oriental da África, contornando o Cabo da Boa Esperança bem ao sul, a uma distância tal que não o pudessem detectar, continuar para Norte, paralelo à costa ocidental africana, mas longe dela, e dirigir-se até à altura dos Açores, onde os ventos do Oeste lhes permitiriam alcançar a costa de Sanlúcar e subir o Guadalquivir até Sevilha. Uma loucura de percurso.

Destino diferente aguardava os dois navios: como se sabe, Gómez de Espinosa e a sua tripulação, com uma *Trinidad* em mau estado, sofreram os efeitos de várias tempestades que os impediram, embora por muito pouco, de alcançar a posição onde os ventos do Oeste e a corrente de Kuro Shiwo ou do Japão os teria levado até às costas americanas. Com escorbuto, o navio a meter água e um tempo infernal, tiveram que navegar para o Sul e regressar à ilha dos Ladrões para alcançar com dificuldade às Molucas, onde o capitão português Antonio de Brito, expressamente enviado pelo Rei de Portugal para pôr fim ao que considerava uma grave intrusão castelhana nas suas águas e no seu monopólio comercial, os deteve. Apreendeu todos os documentos da navegação de Magalhães que encontrou a bordo e que enviou a Lisboa, encarcerou a tripulação em diversas prisões, ameaçou os pilotos de lhes cortar as cabeças se continuassem a navegar aquelas águas, e enviou alguns para Lisboa anos mais tarde, incluindo Gómez de Espinosa.

Elcano, por sua vez, carregou todo o cravo e especiarias que pôde traficar nas Molucas, Timor e outras ilhas, como se quisesse evitar que a viagem fosse economicamente em vão, e seguiu o roteiro planeado. Foi uma prodigiosa navegação de uma nau solitária.

ria, sob a atenta observação diária do sol e do horizonte, tomando a posição o piloto Francisco Albo, passado tudo ao papel pela caneta de Antonio Pigafetta, *quase um jornalista a bordo*. A viagem pôde acabar antes do chegar à sua meta porque foram obrigados, por falta de água e mantimentos, a aportar *in extremis* na ilha de Santiago, no arquipélago de Cabo Verde, sob domínio português, cujo governador não acreditou na história contada pelos que desembarcaram para comprar alimentos, que se haviam extraviado no regresso da América, especialmente quando pagaram com especiarias. Alguns compradores ingênuos foram presos de imediato, sendo acusados de contrabando. Elcano e o que restava dos seus homens zarparam imediatamente antes de serem presos também, e continuaram a navegar tendo passado um verdadeiro calvário de sofrimentos, após o que chegaram à costa da Andaluzia em setembro de 1522 com 18 tripulantes sobreviventes a bordo. Como escreveu ao Imperador Carlos a partir de Sanlúcar, haviam circum-navegado o globo e verificado que a Terra era um imenso planeta oceânico.

Em apenas três anos, o mundo até então conhecido, quase dobrou.

6. A defesa do Estreito

A rota do Estreito de Magalhães não parecia atrativa para o comércio castelhano, apesar da elevada soma em que foi avaliada a carga do navio *Victoria*, uma vez que não fora possível regressar das ilhas das especiarias sem navegar em águas portuguesas, o que arruinava o negócio. Para além disso, era muito longa. A expansão pelo Pacífico seria, portanto, um empreendimento realizado a partir da América, vinculando os resultados do tráfico comercial asiático com as rotas de comércio já estabelecidas para as colónias americanas, e, sobretudo, com a produção de metal americano (prata especialmente) que financiaria as operações mercantis. Mas tinha-se que voltar pelo Pacífico e não pelo Índico. Era a condição *sine qua non*.

O Imperador mandou preparar outra expedição rumo ao Oriente pela rota de Magalhães, para ver se os tempos de navegação poderiam ser encurtados. Em 1525, García Jofré de Loaysa, novamente Elcano, um piloto chamado Andrés de Urdaneta e 450 homens, partiram da Corunha para as ilhas das Especiarias. Cruzaram novamente o Estreito do Sul, mas os líderes da expedição, Loaysa, Elcano e Alonso de Salazar, iam morrendo sucessivamente ao navegarem no Pacífico, dando uma ideia da dificuldade do percurso. Seguindo as instruções recebidas da Corte, um navio da expedição, comandado por Francisco de Hoces, separou-se dos demais antes de cruzar o Estreito, navegou ainda mais para Sul e descobriu ao que parece o Cabo Horn, embora sem o referenciar adequadamente. A expedição, uma vez nas Molucas (Tidore) e Filipinas (1528), depa-rou-se com o verdadeiro drama da rota: não havia como voltar para Leste pelo Pacífico. Foi então que começou a obsessão do piloto basco de Ordizia, Andrés de Urdaneta, em busca da rota de regresso, o qual, depois de tentar sem sucesso regressar das Filipinas ao México, teve de regressar novamente pela África, chegando, mais uma vez exausto, a Lisboa em 1536, onze anos após a sua partida da Corunha. Para complicar ainda mais

as coisas, o Imperador Carlos e o Rei de Portugal acordaram em Saragoça em 1529 que as Molucas eram portuguesas, operação que terminou com a sua compra, aceitando de facto que estas se encontravam dentro da área marcada pelo contra-meridiano de Torde-silhas, como pôde verificar Urdaneta, que teve de regressar num navio português, razão pela qual se explica que à sua chegada a Lisboa se tivessem apoderado de todas as cartas náuticas que trazia, sendo tratado como intruso naquelas águas definitivamente lusitanas. A rota para as ilhas das especiarias e as Filipinas pelo Sul da América estava aberta, mas ficava claro que eles teriam que voltar pelo México, Panamá ou Peru, porque o fundo do Pacífico era português.

Ainda em 1526, e praticamente depois da Loaysa, partiu a expedição de Sebastián Gaboto, também para as ilhas da especiaria, tentando ali fundar povoados antes que os portugueses o fizessem, visto que já faziam esse comércio há anos, cada vez mais para o Leste da Índia, especialmente depois do estabelecimento da feitoria e forte de Malaca em 1511. Mas Gaboto, como sabemos, não continuou para o Sul, permaneceu no Prata, e logo se juntou a ele a expedição seguinte, de Diego García de Moguer, também dirigida às especiarias, que tal como aquela se ficou pelo Prata. Os dois expedicionários voltaram a Espanha sem continuar a rota austral.

Em 1534, após sucessivas expedições portuguesas aos limites do Brasil, que levaram Pero Lopes de Sousa (1531) a marcar o Rio da Prata com padrões portugueses, o problema do Estreito juntou-se ao da região dos rios. O Imperador Carlos assinou capitulações com Pedro de Mendoza e Simón de Alcazaba, sobre as quais já falámos, com o propósito de enviar rapidamente gente para lá. Chegou mesmo a tratar com os seus banqueiros de Antuérpia, os irmãos Antonio, Jerónimo e Raimundo Fugger (Fúcar) para que se encarregassem de explorar e povoar o Sul do Sul, incluindo o Estreito, e “durante três vidas”, mas não aceitaram (que fama já teria a região...), alegando que “não ficaram felizes com tal negócio”. Em todo o caso, financiaram a expedição de Simón de Alcazaba, que, como já mencionámos, terminou tão mal.

Ainda na tentativa de chegar e povoar o Estreito, e seguir em direção às ilhas das especiarias, o Imperador capitulou em 1539 uma nova expedição com o bispo de Plasencia, Gutierre de Vargas Carvajal, que, no claro desejo de aumentar a sua já elevada fortuna através do comércio das especiarias, cuidou de todas as despesas (inclusive mandou construir sete navios expressamente nos estaleiros bascos). Saíram do porto de Sevilha no verão de 1539, rumo ao Estreito de Magalhães, para colonizar o território de Nueva León e continuar para as Molucas. Ao comando estavam o Comendador de Burgos, Frei Francisco de Ribera, um familiar do bispo, Francisco Alonso de Camargo, e o capitão Gonzalo de Alvarado, que já havia estado no Prata com Pedro de Mendoza e Juan de Ayolas.

Em janeiro de 1540 apenas três navios chegaram ao Estreito, mas uma furiosa tempestade separou-os, dando origem a uma tripla aventura, vivida pelas tripulações de cada um deles, e que deu origem a três relatos formidáveis.

A nau capitânia do Frei Francisco de Ribera desfez-se contra as rochas da segunda garganta do Estreito, morrendo o comandante, embora mais de duzentas pessoas tenham sido salvas, incluindo várias mulheres. Ficou o comando do grupo nas mãos do capitão

Sebastián de Argüello. Refugiaram-se nas enseadas daquela costa tortuosa, na esperança de serem resgatados pelos seus companheiros, mas como ninguém veio em seu socorro, decidiram entrar pela Patagônia dentro.

O segundo navio, o de Gonzalo de Alvarado, não conseguiu entrar no Estreito e foi levado pelos ventos para o Atlântico profundo. De uma narração de dois marinheiros, a “Relação dos acontecimentos da Armada do Bispo de Plasencia... tirada de uma carta escrita por Lázaro Alemán em Lisboa, datada de 19 de julho de 1541”, sabemos que o navio de Alvarado, depois de vários meses em águas desconhecidas, acabou por encontrar terra no Cabo da Boa Esperança, na África do Sul, de onde puderam chegar à ilha de São Tomé, no Golfo da Guiné, e daí pela rota dos Açores até Lisboa, rumaram depois para Sevilla. Uma epopeia náutica de primeira magnitude.

Significativa foi ainda a viagem do terceiro navio, comandado por Alonso de Camargo. Também sem poder entrar no Estreito, foi arrojado para Sul pelo temporal. Quando encontrou uma costa segura decidiu passar o inverno ali, num lugar a que chamaram “Puerto de las Zorras [raposas]” por causa das muitas que encontraram: talvez as Ilhas Malvinas, talvez a Terra do Fogo. Na “Relação da viagem que fizeram os navios do Bispo de Plasencia desde a altura do Rio da Prata para o Estreito de Magallanes”, Camargo relatou que o terreno era raso, sem árvores, ventoso e frio, pois nevava continuamente, mas era abundante a caça de leões marinhos. Depois de seis meses, puderam continuar a navegar e, contornando a Terra do Fogo, e salvando o lugar conhecido logo como estreito de Le Maire, entre a Ilha Grande e a Ilha dos Estados, embocaram no atual canal do Beagle, cruzando-o (eles foram os primeiros) e saindo no Pacífico. Rotearam para o Norte em direção ao Peru, passando pelo arquipélago de Chiloé e Valparaíso. Disse-se que Pedro de Valdivia sabia da passagem deste navio, e que enviou pessoas em seu socorro, mas não os encontraram. Finalmente, Camargo alcançou o porto peruano de Quilca e depois El Callao em 1541, numa cidade de Lima que estava no meio de uma guerra civil entre almagristas e pizarristas, onde relatou sua viagem. Conta-se (certamente uma lenda urbana, mas quem sabe...) que o mastro do navio ficou alguns anos na Plaza de Armas de Lima como haste para a bandeira real, e que com a madeira do navio foram feitas as portas do palácio dos Pizarro, depois Casas Reais.

Mas a maior das aventuras desta atribulada expedição ao Estreito da Armada do “Bispo de Plasencia”, a que ficou na lenda e na fábula, foi a vivida pelos sobreviventes da nau capitânia, aqueles que entraram no interior da Patagônia. Eles deram origem a um dos mitos e quimeras que sobreviveu até hoje, alimentando a imaginação de centenas de curiosos e aventureiros que não desistiram de procurar descobrir a veracidade de sua lenda. Refiro-me à Cidade dos Césares ou à Cidade Encantada da Patagônia ou Trapalandia ou à Cidade Errante. Segundo o relato de alguns que a juraram ter visto, essa cidade foi encontrada (ou fundada) por estes sobreviventes da nau do Bispo, de quem nunca mais se soube, porque não queriam regressar a uma terra conhecida, mas aí permanecer como grandes e ricos senhores: uma cidade de traça ordenada e muralhada, com igrejas, casas e palácios de paredes e muros de ouro e prata maciços, metais que também pavimentavam as ruas; uma cidade que apareceu e desapareceu, isolada numa densa floresta ou numa ilha

no meio de um lago, rodeada por duas grandes colinas, uma de diamantes e outra de ouro. Dizia-se que os seus habitantes eram altos, louros, com longas barbas, mantos dourados e que falavam castelhano. Além disso, eles desconheciam as doenças, por isso eram muito idosos. Os Césares, como eram chamados, tinham índios aguerridos a seu serviço que os protegiam e bloqueavam o caminho aos intrusos. A cidade só podia ser vista ao pôr do sol, ou na Sexta-feira Santa, enquanto outros afirmavam que era uma cidade errante e que para encontrá-la era preciso esperar em determinado lugar e em um determinado horário. Dois dos náufragos da nau capitânia, Pedro de Oviedo e Antonio de Cobos, chegaram a Concepción, onde contaram a sua odisseia e a sua passagem por aquela cidade mítica, da qual partiram para dar um sinal da sua existência. Levou o nome de Francisco César, aquele que era o capitão de Sebastián Gaboto, de quem já falamos, cuja lenda, alguns anos depois, parecia ter-se multiplicado e aprimorado nos mais diversos detalhes.

A partir desta data de 1540, começaram a ser enviadas expedições para o Oeste, Pacífico adentro, partindo dos portos americanos. Acapulco primeiro e Lima depois. Seria a verdadeira expansão através daquele Oceano, embora todos estivessem condenados ao fracasso, já que o retorno ao Leste a partir do Oriente parecia impossível. Ventos e correntes o impediram. Ou aí ficaram, nas costas asiáticas, ou regressaram por águas portuguesas, infringindo os tratados, e sendo, seguramente, detidos pelas autoridades lusitanas.

Já em 1527, o capitão Álvaro de Saavedra tinha iniciado a sua viagem rumo às Molucas, partindo da costa mexicana, tendo sido enviado por Hernán Cortés, que assim cumpria a ordem do Imperador que, na ausência de notícias de Sebastián Gaboto, pensava já ali haver chegado, não podendo de lá voltar. Provando que mesmo saindo da América a rota era difícil, apenas um dos navios, a *Flórida*, chegou a Mindanao e depois às Molucas em 1528. Incapazes de retornar à América, juntaram-se aos sobreviventes de Loaysa, Urdaneta entre eles, e, com o retorno impedido pelos ventos, ficaram por lá, onde se confrontaram com os portugueses até a assinatura do Tratado de Saragoça em 1529. Conforme indicado, por este tratado, ainda uma sequela de Tordesilhas, Carlos V cedeu as Molucas ao Rei de Portugal em troca de uma indemnização de 300.000 ducados.

Em 1542, fundado o vice-reinado do México, Ruy López de Villalobos partiu da costa americana novamente para as ilhas orientais, e renomeou com o nome de Ilhas Filipinas as que já haviam sido descobertas pela expedição de Magalhães. O seu retorno foi impossível, e Villalobos acabou por ali morrer.

Miguel López de Legazpi saiu da Nova Espanha em 1564, enviado pelo vice-rei Velasco, seguindo os ditames de Andrés de Urdaneta, que afirmava ter conseguido, finalmente, encontrar a rota de torna-viagem. Eles planeavam navegar para a Nova Guiné, descoberta por Íñigo Ortíz de Retes na expedição de Villalobos, mas quando abriram os documentos no caminho souberam que seu destino seria as Filipinas. Seguindo a rota de Villalobos, chegaram em 1565 às ilhas dos Ladrões, Guam, e seguiram para Sámar e Cebú nas Filipinas, e dali Urdaneta preparou-se para retornar. O navio *San Pedro* partiu de Cebú em junho de 1565 com 200 homens; navegaram na direção Noroeste,

subindo para 39°, encontrando finalmente a corrente Kuro Shivo, que arrastou o navio para a costa mexicana, chegando ao porto de Acapulco em outubro. Por sua vez, Legazpi empreendeu a ocupação das Filipinas, uma área de 300.000 km², dividida em 7.000 ilhas e ilhotas, com mais de 600.000 habitantes pertencentes a diferentes grupos étnicos, alguns deles muçulmanos. A invasão começou no Norte, a partir de Cebú, chegando a Mindoro em 1570. Nesse ano o vice-rei mexicano enviou três navios e homens de reforço, além do título de Adelantado e Governador para Legazpi com todos os poderes inerentes a esses cargos. Eles fundaram a cidade de Santísimo Nombre de Jesús em Cebú e em 1571 a cidade de Manila, ocupando a ilha de Luzon.

Como exemplo das expedições pelo Pacífico organizadas a partir do Peru, devemos citar a de Álvaro de Mendaña, com Pedro Sarmiento de Gamboa como piloto, para além do já mencionado várias vezes veterano piloto Hernán Gallego, e 150 outros tripulantes, que, saindo de El Callao em 1567 com rumo Oeste-Sudoeste, partiram em busca de nada menos que a Terra de Ofir, onde as míticas minas do rei Salomão deveriam estar. Como é sabido, as lendas por vezes direcionaram os avanços da geografia. As ilhas que alcançaram foram chamadas de Ilhas Salomão, Santa Isabel, Ramos, La Galera, Flores, Buena Vista, Guadalupe, Guadalcanal... retornando a Lima pela rota de Urdaneta, através das Filipinas até à Califórnia, e rumando a Sul para El Callao, onde regressaram em 1569. Anos depois, em 1595, o próprio Álvaro de Mendaña, deixando novamente El Callao, com 378 homens, mulheres e crianças, dirigiu-se para Sudoeste, com o objetivo de descobrir a “Terra Austral” e povoá-la. Chegaram às “Ilhas dos Mares do Sul”, as Marquesas, assim denominadas em homenagem ao Marquês de Cañete, o vice-rei. Após a morte de Mendaña na viagem, a sua esposa, a portuguesa Isabel de Barreto, morto também o segundo capitão, o português Lorenzo Barreto, seu irmão, assumiu o comando da expedição com o título de “Adelantada del Mar Oceano”, sendo cronista dos acontecimentos o português Pedro Fernández de Queirós. Como se pode verificar, o número de portugueses em Lima e, em particular nestas expedições, era elevado nesta época da União das Duas Coroas. A viúva Isabel de Barreto chegou às Filipinas, onde se casou com o seu governador, que, enamorado, renunciou ao cargo, tendo regressado juntos ao México pela rota de Urdaneta em 1597, continuando para o Peru e norte do Chile, onde Isabel tinha uma encomienda. Outra viagem para um romance.

Mas, a partir de Lima, povoar o Estreito continuava a ser uma tarefa séria, embora urgente para proteger o Pacífico e até mesmo para facilitar as comunicações entre o vice-reino e a Europa.

Sucedeu que em 7 de outubro de 1577 um cometa com uma cauda muito longa foi visto nos céus do Peru, apontando para o Estreito de Magalhães. A sua visão durou quase dois meses, tendo alguns frades anunciado do púlpito que uma punição enviada por Deus havia de entrar pelo Estreito, dados os muitos pecados cometidos naquela Corte vice-régia. O aviso divino transformou-se em certeza quando souberam na capital que o famoso e temido corsário inglês Francis Drake, havia cruzado o Estreito em navegação solitária com seu navio *Pelican*, sem ser sentido, caindo como um furacão nas inertes e

indefesas cidades costeiras do Pacífico no Chile e no Peru, incluindo El Callao, tendo assaltado e saqueado todos os navios que encontrou no seu caminho.

Francisco de Toledo foi o primeiro vice-rei peruano a confrontar-se com as incursões inimigas nas costas sob sua jurisdição e, indefeso, só suspirou quando soube que Drake havia subido às costas do México e já estava longe, na Califórnia. Mas queria ter a certeza de que isso não voltaria a acontecer. Depois de enviar um protegido seu, o astrónomo / piloto / cronista galego Pedro Sarmiento de Gamboa, em busca de Drake ao norte do Panamá, e porque não o encontrasse, ordenou que Gamboa armasse uma expedição e navegasse para o Sul, até ao Estreito de Magalhães, para o fortificar e aí fixar uma população estável para evitar outros sustos como o anterior.

Sarmiento de Gamboa passou pelo Estreito em 1579, encontrando um clima muito benigno e, segundo ele, adequado para qualquer povoamento humano, pois fazia até calor, “como em Lima para a Quaresma e como na Espanha para Julho”. Ele o baptizou com o nome de Estreito da Mãe de Deus. Tal erro na apreciação do clima, provavelmente devido às condições ambientais especiais que a “corrente de El Niño” ocasiona por vezes na zona, fez com que Gamboa se encantasse com aquela terra fértil e agradável, atravessasse o Estreito e continuasse a navegar para Espanha. Na Corte convenceu o Conselho das Índias de que povoar o Estreito era uma tarefa fácil, garantindo assim o seu encerramento a embarcações não autorizadas. Em 1581, recebeu a ordem para voltar ao Estreito com 23 navios, 3.000 colonos, homens, mulheres, crianças, 600 soldados veteranos de Flandres com destino ao Chile, mais gado, ferramentas agrícolas e de construção, peças de artilharia ... e até planos do Engenheiro do Rei Juan Bautista Antonelli para erguer uma grande fortificação e fundar uma cidade.

Deixaram Sevilha animados, mas a viagem transformou-se numa trágica odisseia. Naufragaram após a partida por acção de uma forte tempestade a caminho das Canárias, tendo morrido muitos deles afogados, e tiveram que retornar ao porto. Voltaram ao mar, mas desta vez eram apenas 12 navios, com 350 colonos e 400 soldados. Em Cabo Verde e no Brasil, alguns decidiram não continuar, e a expedição sofreu muitos trabalhos para chegar ao Estreito, tendo, por isso, ficado em Buenos Aires alguns dos soldados, que chegaram por terra ao Chile. Gamboa atingiu o Estreito em 1583, com 5 navios e 530 pessoas. Aí Sarmiento fundou duas cidades, Nombre de Jesús e Rey Don Felipe, embora as condições climáticas encontradas fossem horríveis: um frio assustador, nada para comer e neve por toda a parte. Parecia incrível que apenas alguns anos antes aquilo lhes tivesse parecido o paraíso na terra, porque agora era um campo de desolação. Os expedicionários foram convencidos por Gamboa de que o clima excepcional era o que sofriam agora, mas que depois mudaria. Obviamente isso não aconteceu.

Vários pilotos desertaram levando os navios e deixando apenas uma nau, tendo o que restava da expedição entendido que estavam condenados. Sarmiento decidiu partir em 1584 para a Espanha em busca de ajuda, com o único barco que restava, deixando para trás 336 pessoas. A tragédia, no entanto, não acabou. Na viagem, foi capturado por corsários ingleses, que o levaram para a Inglaterra. Ao pedir a sua libertação para se juntar à sua gente que o esperava, as autoridades inglesas consideraram que essa deveria ser a

última coisa que deveriam fazer, pois um Estreito de Magalhães livre e sem guarda de espanhóis, era o que eles e o seu comércio necessitavam. O melhor que poderia suceder é que os colonos do Estreito não fossem socorridos, acabando por morrer. Sir Walter Raleigh, outro grande marinheiro e aventureiro como Sarmiento, com quem se encontrava frequentemente no seu confinamento, convenceu a Rainha Isabel a deixá-lo partir. Um ano mais tarde, convencidos de que no Sul não restaria ninguém com vida, e que por isso Sarmiento não representava já um perigo, foi depositado na costa da Flandres para regressar a Espanha. Todavia, já em França, Sarmiento caiu nas mãos de um grupo de huguenotes franceses que o mantiveram cativo por quase quatro anos no castelo de Mont-de-Marsan, exigindo a Felipe II um valioso resgate. De lá, a que chamou “a fortaleza infernal”, escreveu ao secretário do rei Felipe, Juan de Idiaquez, em outubro de 1589: “Peço-lhe a Vossa Senhoria, não se assuste com a história ou a caligrafia ruim, e tenha a misericórdia de ler tudo, e não deixa letra... Ao chegar aqui me cercaram entre quatro paredes, e fiquei no castelo, imerso em um inferno incrível, sem luz nem dia nem claridade, final, trevas infernais, onde passei muitos dias esperando a cada hora o último suspiro, que se eu tivesse que contar as coisas que passei lá daria horror”. E ao próprio Felipe II, pedindo-lhe que interceda por ele e pelos seus abandonados no Estreito. “Pelo amor de Deus, pelo amor de Deus, pelo amor de Deus, meu pai e senhor, que tome isso como seu, porque eu sou, e deixe-me ter uma breve resposta”.

Sarmiento chegou à Espanha finalmente em 1590, seis anos depois de deixar o Sul da América, e após pagarem por ele 6.000 ducados. Em Madrid continuou rogando ao rei por comida e navios para ajudar os seus expedicionários do Sul, mas, ignorado, acabou por adoecer e morrer em 1592 em Lisboa, sem que fossem resgatados os que haviam ficado no Estreito de Magalhães.

No entanto, o que não sabiam em Madrid é que lá não ficara mais ninguém com vida. O corsário Thomas Cavendish passou pelo Estreito em 1587, e resgatou um sobrevivente, Tomé Hernández (outros dizem que Fernando Gómez) que, nadando, alcançou o seu navio, porque este nem acostou. O inglês soube que restavam ainda outros colonos no que, eufemisticamente, Cavendish chamou de “Porto da Fome” (Hunger Harbor). Ninguém soube mais nada deles. O sobrevivente conseguiu escapar do navio inglês e nadar até a costa do Chile, onde contou sua triste história. Cabe agora aos arqueólogos e historiadores resgatarem do esquecimento esses desgraçados que ali foram deixados à sua sorte.

7. Fim da história

Ainda na última década do século XVI, outros corsários e piratas atravessaram o Estreito e saquearam as costas do Pacífico: o inglês Richard Hawkins, em 1594, e os holandeses Simon e Baltasar de Cordes em 1598, que pretendiam também continuar a sua viagem até às Molucas. Todos foram presos ou mortos: o primeiro na costa equatorial, levado e julgado em Lima e depois em Sevilha e Madrid (acabou libertado porque

recebera a palavra de honra do capitão espanhol que o capturara de que seria salvo se se rendesse) e depois regressou a Inglaterra; os segundos em Castro e Valparaíso, tendo sido uns mortos pelos indígenas, e acabando outros por serem capturados. O almirante holandês Olivier van Noort, financiado por mercadores de Rotterdam em 1599, também cruzou o Estreito a caminho das ilhas das especiarias, tendo permanecido depois no Pacífico. Mas o seu segundo capitão, Jacob Claasz, tentou desertar ao passar o Estreito, tendo sido capturado pelos seus. Foi condenado, em tribunal marcial, a ser abandonado na praia de Porto da Fome, o que foi cumprido sem nunca mais haver notícias suas.

Outros navios e navegantes não espanhóis certamente o cruzaram também sem deixar vestígios importantes. Deles o pouco que sabemos chegou-nos por alguns depoimentos isolados de marinheiros que actuaram como testemunhas em processos judiciais, ou por terem sido apreendidos e detidos no Pacífico, não havendo, por isso, outras informações certas sobre como lá chegaram. Como ponto culminante e para não trincar a história, devo dizer que já nas primeiras décadas do século XVII, as expedições não espanholas ao Estreito se multiplicaram, até que o Pacífico deixou de ser, como era chamado na Europa, “um lago espanhol”. A mais importante foi a viagem de outro holandês, Joris van Spilbergen, enviado em 1615 pela Companhia Holandesa das Índias Orientais: expedição de carácter militar e comercial, cruzou o Estreito com uma grande frota, atacou a costa do Chile e seguiu para as Filipinas. Seguiram-se-lhes as dos pilotos holandeses Jacobo Le Maire e Guillermo Cornelio Schouten, enviados em 1616 em busca de uma passagem mais simples para o Pacífico, ao Sul do Estreito, com os navios *Horn* e *Concordia*, que descobriram oficialmente o estreito conhecido com o seu nome, Le Maire, entre a Ilha Grande e a Ilha dos Estados, e o Cabo Horn, que recebeu este nome em homenagem ao nome de um dos seus navios, o mesmo de uma ponta de terra nos Países Baixos.

Depois de tantas expedições estrangeiras, que mostraram quanto estava aprendendo a Europa sobre o Estreito, e para acabar com a ignorância geográfica sobre a região por parte da Casa de la Contratación em Sevilha, foi enviada ao Sul pela Coroa uma expedição de carácter científico, sob o comando dos irmãos galegos Bartolomé e Gonzalo García de Nadal, e o piloto Diego Ramírez de Arellano, com ordens para traçar planos dessas costas e para as sondar e medir, os quais zarparam de Lisboa em 1618. Chegaram ao Estreito que havia atravessado Le Maire dois anos antes, a que chamaram de San Vicente, mapearam as costas meridionais da Terra do Fogo e do Cabo Horn, que chamaram de San Ildefonso, passaram para o Pacífico, voltaram ao Atlântico pelo Estreito de Magalhães, e retornaram à Península Ibérica até alcançar as costas algarvias de Lagos sem terem perdido um único homem, tendo a viagem de ida e volta, com as respectivas medições, durado apenas 10 meses. Deixaram dois relatos muito detalhados, um da autoria de um deles, intitulado *Relação da viagem feita pelos capitães Bartolomé García de Nodal e Gonzalo de Nodal, irmãos, naturais de Pontevedra, para a descoberta do novo estreito*, publicado em Madrid em 1621, e o outro do piloto Diego Ramírez de Arellano, publicado também em 1621 e intitulado *Reconhecimento do Estreito de Magalhães e San Vicente e algumas curiosidades sobre a navegação*.

Anos depois, o Pacífico continuaria a ser navegado a partir do México, Peru e Chile, mas o Estreito nunca foi uma porta fechada como haviam tentado em Madrid. E mais, o cabo Horn tornar-se-ia uma das rotas de navegação mais importantes da história da humanidade. No século XIX, um marinheiro inglês, Parker King, batizou um alto promontório do Estreito com o nome de Monte Sarmiento, em memória daquele navegador que morreu em Lisboa, enterrado na igreja de São Roque pela confraria dos marinheiros, clamando pelo destino dos seus companheiros abandonados nas terras frias do Sul. Lá continuam, até hoje.

Sevilha, Lisboa, 2019-2020.

Bibliografia clássica e mínima

Alcedo y Herrera, Dionisio, *Piraterías y agresiones de los ingleses y otros pueblos de Europa a la América española*, Imp. Manuel Hernández, Madrid, 1883.

Bandieri, S., *Historia de la Patagonia*, Sudamericana, Buenos Aires, 2005.

Barrios, Amândio (Coord.), *Os descobrimentos e as origens da convergência global*, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2015.

Barros Arana, Diego, *Historia General de Chile*, Rafael Jover Editor, Tomos II-IV, Santiago, 1884.

Barros, José Miguel, *Pedro Sarmiento de Gamboa. Avatares de un caballero de Galicia*, Sociedad de Bibliófilos de Chile, Santiago, 2006.

Bernal, Antonio Miguel, *La financiación de la Carrera d Indias. Dinero y crédito en el comercio colonial español con América, 1492-1824*, Fundación El Monte, Sevilla, 1992.

Braudel, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo*, S. XV-XVIII, Alianza, 1984.

Céspedes del Castillo, Guillermo, *La exploración del Atlántico*, Mapfre, Madrid, 1992.

Chaunu, Pierre, *Conquista y explotación de los Nuevos Mundos*. S.XVI, Labor, Barcelona, 1973.

Contente Domingues, Francisco; Barreto, Luís Filipe, (coord.) *A abertura do mundo: Estudos de História dos Descobrimentos Europeus*, V. II, Presença, Lisboa, 1987.

Contente Domingues, Francisco; Varandas, Jose Manuel, “História Marítima Portuguesa, 1200-1700”, *Cuadernos de Estudios Borjanos*, L-LI, 2007-2008.

Cuesta Domingo, Mariano, “Los viajes a las Molucas”, en Martínez Shaw, C. (Comp.), *El Pacífico español. De Magallanes a Malaspina*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1988.

Fernández de Navarrete, L., *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del s. XV*, Imprenta nacional, Madrid, 1837.

Filgueira Valverde, José, *El almirante pontevedrés Sarmiento de Gamboa, descubridor, cronista, poeta*, Diputación Provincial, Pontevedra, 1980.

Gandía, Enrique de, *Historia crítica de los mitos de la conquista americana*, Juan Roldán y Cía., Buenos Aires, 1929.

Gandía, Enrique de, *Historia de la conquista del Río de la Plata y del Paraguay*, García Santos, Buenos Aires, 1931.

Gil, Juan, *Mitos y utopías del descubrimiento*. El Pacífico, Alianza, Madrid, 1989.

Jara, Álvaro, *Guerra y Sociedad en Chile. La transformación de la Guerra de Arauco y la esclavitud de los indios*, Editorial Universitaria Santiago de Chile, 1989.

Knox-Johnston, Robin, *Cape Horn: A Maritime History*, Hodder & Stoughton, Londres, 1994.

Landin Carrasco, A., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Banesto, Madrid, 1991.

Lane, Kris E., *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500-1750*, Armunk, New York, 1998.

Levillier, Roberto, “Colon, Vespuccio, Magallanes (tríptico de pensadores)”, *Revista de Historia de América*, N.47, 1959.

Levillier, Roberto, *El Paititi, El Dorado y las Amazonas*, Emecé, Buenos Aires, 1976.

Lorenzo Sanz, Eufemio, *Comercio de España con América*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 1979.

Maestro López, Manuel, “Hernán Cortés, sus barcos y el Mar del Sur”, *Revista General de Marina*, Noviembre, 2019.

Magalhães Godinho, Vitorino, *Historia económica e social da expansão portuguesa*, Terra Editora, Lisboa, 1947.

Magalhães Godinho, Vitorino, *Mito e mercaderia, utopia e prática de navegar (séculos XIII-XVIII)*, DIFEL, Lisboa 1990.

Marchena Fernández, Juan, “Las grandes etapas de la expansión ultramarina”. En *Historia de España. Menéndez Pidal*, Vol. XVIII, (Comp. Joseph Pérez), *La época de los descubrimientos y de las Conquistas. 1400-1570*, Ed. Espasa Calpe, Madrid, 1998.

Martínez Shaw, Carlos (Comp.), *El Pacífico español. De Magallanes a Malaspina*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1988.

Mauro, Frederic, *Le Portugal et L'Atlantique au XVIIe siècle. 1570-1670*, SEVPEN, Paris, 1960.

Mellafe, Rolando y Villalobos, Sergio, *Diego de Almagro. Descubrimiento de Chile*, Universidad de Chile, Santiago, 1954.

Mercado, Tomás de, *Suma de Tratos y Contratos* [Sevilla, 1571] edición de Nicolás Sánchez-Albornoz, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid, 1977.

Morales, Ernesto, *Sarmiento de Gamboa*, Araluze, Barcelona, 1932.

Morrison, Samuel, *The European Discovery of America; The Southern Voyages, 1492-1616*, Oxford University Press, Nueva York, 1974.

Oliveira e Costa, Joao Paulo; Aires Oliveria, Pedro; Rodrigues, Jose Damião, *História da Expansão e do Império Português*, A Esfera dos Livros, Lisboa, 2014.

Oliveira e Costa, João Paulo, *Os Descobrimientos Portugueses. O início da Globalização*, EMSE-EDAPP, Lisboa, 2018.

Otte, Enrique, “La flota de Diego Colón. Españoles y genoveses en el comercio trasatlántico de 1509”, *Revista de Indias*, N.97/98, 1965.

- Otte, Enrique, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Universidad de Sevilla, Sevilla 1996.
- Parry, J.H., *La época de los descubrimientos geográficos. 1450-1560*, Guadarrama Madrid, 1964.
- Pastells, Pablo, *El descubrimiento del estrecho de Magallanes*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1920.
- Pérez de Tudela, Juan, *Las Armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización, (1492-1505)*, CSIC, Madrid, 1956.
- Pérez-Embid, Florentino, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*, CSIC, Sevilla, 1948.
- Pohl, Frederick, *Amerigo Vespucci Pilot Major*, Octagon Books Inc., Nueva York, 1966.
- Prieto, María del Rosario y Herrera, Roberto, “Naos, clima y glaciares en el estrecho de Magallanes durante el S. XVI”, *Anuario de Estudios Americanos*, N. 55(2), 1998.
- Rodrigues, Vitor L.G, Oliveira e Costa, Joao Paulo, *Portugal y Oriente: El proyecto Indiano del Rey Juan*, Ed. Mapfre, Madrid, 1992.
- Rodrigues, Vitor L.G, Oliveira e Costa, Joao Paulo, *Construtores do Império*, Da conquista de Ceuta à criação do governo-geral do Brasil, Esfera dos Livros, Lisboa, 2017.
- Romero Magalhães, Joaquim, «Le Portugal et les dynamiques de l'économie atlantique du XV au XVIII siècle», *Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian*, Vol. 42, 2001.
- Romero Magalhães, Joaquim, *No Portugal Moderno. Espaços, tratos e dinheiros*, Miunças 3, Coimbra, 2012.
- Romero Magalhães, Joaquim, “História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa (1828-1960)”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, N.64, 2018.
- Sarmiento de Gamboa, Pedro, *Los viajes al estrecho de Magallanes*, Edición y notas de Sarabia Viejo, Justina, Alianza, Madrid, 1988;
- Schmidt, Benjamin, *Innocence Abroad: The Dutch Imagination and the New World, 1570-1670*, Cambridge University Press, New York, 2001.
- Varela, Consuelo, *Colón y los florentinos*, Alianza, Madrid, 1988.

Índice Onomástico

A

Aban, Sahl-ben, 86
 Abreu, António de, 173, 175, 224, 319, 326, 327, 348, 349, 447, 449, 450, 452, 453, 454, 456, 477
 Abreu, João, 309
 Abreu, Rui de, 83
 Acosta, Joseph de, 139
 Adam, Filipe de Villiers L'isle, 72
 Adorno, Girolamo, 59
 Afonso III, Rei de Portugal, 391
 Afonso V, Rei de Portugal, 221, 222, 393, 409, 416
 Afonso VII, Rei de Leão, 393
 Afonso X, Rei de Castela, 390
 Afonso XI, Rei de Castela, 393
 Afonso, Simão, 453
 Águas, José Neves, 29
 Aguiar, Pêro Afonso de, 309
 Aguilar, Marcos Cerveira de, 266, 270, 271, 274, 276, 279
 Ahmed, Suleiman-ben, 87
 Alba, Ramón, 441
 Albo, Francisco de, 92, 134, 137, 138, 139, 153, 155, 161, 162, 166, 181, 182, 184, 186, 187, 198, 212, 314, 335, 338, 339, 340, 442, 443, 472, 473, 501
 Albuquerque, Afonso de, Governador da India, 173, 176, 265, 325, 326, 412, 421, 422, 447, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 477
 Albuquerque, Jorge de, 141
 Albuquerque, Luis de, 22, 28, 365
 Alcáçova, Simão de, 305, 309, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 319, 321, 324
 Alcáçovas, Tratado de, 324, 383, 394, 396, 397, 408, 415, 416, 417, 418, 426
 Alcanizes, Tratado de, 411
 Alcazaba y Sotomayor, Simón de, 98, 263, 267, 490, 491, 502
 Alderete, Jeronimo de, 495
 Alemán y del Nero, Mateo, 240
 Alemán, Lázaro, 503
 Alessandrini, Nunziatella, 76
 Alexandre VI, Papa, 95, 348, 418
 Alfonso IX, Rei de Leão, 402
 Almagro, Diego de, 490, 493
 Almeida, Francisco de, Vice-Rei da India, 22,

173, 263, 274, 408, 421, 422, 425, 451
 Alonso, Bocacio, 340
 Alvarado, Gonzalo de, 502, 503
 Alvarado, Pedro de, 499
 Alvares, Sebastiao, 261, 323, 354, 400, 438
 Alvarez Palenzuela, Vicente Angel, 392
 Alvarez, Joao, 25
 Alvim, Joao Lopes de, 456
 Amida, Aecio de, 74
 Amoretti, Carlo, 285
 Anchieta, Jose de, 368
 Andrade, Francisco de, 476
 Angleria, Pedro Martir de, 59, 61, 335, 446, 448, 447, 476, 478
 Anson, George, 104
 Antonelli, Juan Bautista, 506
 Antunes, Catia, 370
 Anunciada (nau), 456
 Aranda, Juan de, 450, 451
 Arantegui y Sanz, Jose, 268
 Arellano, Diego Ramirez de, 508
 Arévalo, Rodrigo Sánchez de, 390
 Argensola, Bartolome Leonardo de, 450, 353
 Argote, Roldan de, 340
 Arguedas, Jose Maria, 486
 Arguello, Sebastian de, 503
 Armas, Duarte d', 242
 Arnaut, Salvador Dias, 411
 Arriaga, Juan de, 291
 Ataíde, Tristao de, 262, 265
 Aubin, Jean, 27
 Avelar, Ana Paula, 421
 Avicena, 74
 Avila, Teresa de, 240
 Avis, Casa de, 393, 413, 414
 Avonto, Luigi, 286, 289, 290, 296
 Ayamonte, Martin de, 135, 472
 Ayolas, Juan de, 490, 502
 Azevedo, Lopo de, 456
 Azpilcueta, Martin de, 394

B

Balboa, Vasco Núñez de, 55, 95, 146, 148, 216, 217, 263, 377, 422, 452, 471, 498
 Balboa, Vicente de, 65
 Barbosa, Diego, 286, 395, 400
 Barbosa, Duarte, 53, 59, 74, 139, 153, 180, 328, 349, 357
 Barker, Richard, 318

Barreto, Isabel de, 505
 Barreto, Lourenço, 505
 Barreto, Luís Filipe, 406
 Barros, João de, 30, 31, 39, 51, 154, 166, 196, 197, 243, 326, 350, 435, 436, 448, 451, 456, 476
 Basavilbaso, Domingo, 105
 Bastião, 181
 Bastidas, Rodrigo de, 498
 Basto, António Jervis Pinto, 163, 167
 Bathurst (capitão), 112
 Batuta, Ibn, 59
 Bauhin, Gaspard, 75, 76
 Bautista Gesio, Juan, 201
 Bázan, Álvaro de, 263
 Belalcázar, Sebastián de, 380, 487
 Benedetto, 294
 Bérrio (caravela), 243
 Bettencourt, Jean de, 59
 Bibar, Jerónimo de, 494
 Bittner, Maximilian, 83
 Blanco, Rafael, 116
 Bluteau, Rafael, 272
 Boémia, Martinho da, 28, 37, 150, 151, 156, 351, 352
 Bom Jesus (nau), 250
 Bone, Agostino, 296, 297
 Bonelli, Luigi, 86
 Borgonha, Casa da, 393
 Borges, Diogo, 453
 Borja, Juan de, 201
 Botim, Luís, 449, 453
 Bougainville, Louis Antoine de, 227, 165
 Bove, Giacomo, 116
 Braga, Isabel Mendes Drumond, 420
 Bragança, Casa de, 286
 Braudel, Fernand, 306, 342, 406, 486
 Breton, Thomas, 366
 Brescia, Michele di, 294, 295
 Brihuega, Francisco de, 497
 Brito, Antonio de, 30, 141, 262, 265, 292, 293, 328, 355, 500
 Brito, Rui de, 456
 Brouwer, Hendrick, 102
 Bruno, Cristóvão, 366
 Buescu, Helena Carvalhão, 473
 Burgos, Simón de, 340
 Bustamonte, Hernando de, 473
 Byron, John, 105

C

Cabral, Pedro Álvares, 39, 145, 146, 243, 377, 407, 408, 498
 Cadamosto, Luís da, 368
 Calderón, Mencía, 492, 493
 Camargo, Francisco Alonso de, 502, 503
 Camões, Luís de, 390, 478
 Campo, Tratado de Medina del , 394
 Canova, Andrea, 76
 Cantero, Pedro, 497
 Cantino (Carta), 439
 Cantino (planisfério), 149
 Cão, Diogo, 144, 222, 407
 Capua, Nicola de, 296
 Caravelas,
 ver Bérrio (caravela)
 ver Nuestra Señora de Montserrat (caravela)
 ver Santiago (caravela)
 Cardiel, José, 104
 Carlos I, Rei de Espanha, *ver Carlos V, Sacro Império Romano-Germânico*
 Carlos III, Rei de Espanha, 106, 107
 Carlos IV, Rei de Espanha, 110
 Carlos V, Sacro Império Romano-Germânico, 51, 59, 73, 97, 130, 135, 140, 141, 142, 146, 146, 149, 151, 153, 153, 156, 172, 174, 193, 195, 198, 199, 212, 217, 283, 284, 287, 302, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 320, 324, 325, 327, 334, 335, 341, 350, 352, 355, 358, 391, 394, 400, 409, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 435, 437, 439, 443, 446, 447, 447, 449, 457, 457, 459, 465, 468, 470, 471, 473, 476, 477, 478, 488, 489, 489, 491, 493, 499, 501, 502, 504
 Cartagena, Juan de, 42, 296, 338
 Carvalho, João Lopes de, 30, 54, 131, 133, 180, 183, 184, 309
 Carvalho, Lopo, 289
 Casas, Bartolomé de Las, 352, 477, 478
 Castanheda, Fernão Lopes de, 154, 166, 197, 243, 355, 447, 456, 476
 Castiglioni (carta), 167
 Castillo, Guillermo Céspedes del, 334, 486
 Castro, João de, Vice-Rei da Índia, 204, 271
 Castro, Xavier de, 29, 30
 Cavendish, Thomas, 99, 100, 497, 507
 Cavério, Nicolau, 150
 Cerda, José Ibañez, 50

Cerezo Martinez, Ricardo, 399
 Cervantes, Miguel de, 216, 240
 César, Francisco, 489, 504
 Céspedes, Andrés García de, 202, 203, 204, 205, 208, 209
 Chacos (tribo), 491
 Charruas (tribo), 488
 Chaunu, Huggete, 240
 Chaunu, Pierre, 240
 Chaves, Alonso de, 242, 265, 274,
 Chaves, Gerónimo de, 199
 Chaves, Nufrio de, 378, 491
 Chiericati, Francesco, 58, 290
 Chindurza, Pedro de, 340
 Ciciliot, Furio, 286
 Cioranescu, 336
 Claasz, Jacob, 508
 Clipperton, John, 103
 Clusius, Carlos, 74, 75
 Cobos, Antonio de, 504
 Coca, Antonio, 42
 Coelho, Gonçalo, 148, 149, 488
 Collins, Edward, 308
 Colombo, Cristóvão, 61, 95, 144, 145, 148, 149, 216, 222, 259, 278, 284, 287, 293, 324, 335, 348, 368, 370, 376, 388, 394, 396, 397, 407, 408, 409, 410, 417, 418, 420, 468, 487, 497, 499
 Colombo, Diogo, 287, 293
 Colombo, Domenico, 293
 Concepción (nau), 42, 53, 131, 140, 152, 159, 161, 164, 166, 172, 180, 243, 260, 261, 274, 275, 277, 287, 288, 296, 335, 455
 Concha, Juan Gutiérrez de la, 110
 Conti, Nicolo de, 59
 Cook, James, 107
 Cook, James, 227
 Cordes, Baltasar de, 507
 Cordes, Simon de, 507
 Corpo Santo (navio), 244
 Correia, Gaspar, 44, 166, 451, 476
 Corte, Juan de la, 391
 Cortés, Hernán, 276, 277, 476, 487, 499, 504
 Cortés, Melchor, 497
 Cortesão, Armando, 26
 Cosa, Juan de la, 397, 470, 498
 Costa, Álvaro da, 400
 Costa, Cristóvão da, 75
 Costa, Francisco, 366
 Costa, João Paulo Oliveira e, 407

Coto, Alfonso, 296
 Coutinho, Fernando, 477
 Coutinho, Vasco Fernandes, 456
 Croa, Filippo de, 288
 Cuneo, Miguel de, 61

D

Daléchamps, Jacques, 75
 Dampier, William, 103
 Davis, John, 100
 Delacroix, Christian de, 466
 Descalzi (piloto), 112
 Dias, Bartolomeu, 38, 39, 137, 144, 149, 222, 407
 Dias, Marcos, 270
 Diemen, Antoine Van, 136
 Dinis, Rei de Portugal, 284
 Donck, Adriaen Cornelissen van der, 368
 Doria, Andrea, 84
 Doughty, Thomas, 307
 Drake, Francis, 75, 98, 165, 305, 307, 308, 309, 314, 497, 505, 506
 Durán, Tomás, 311

E

Eanes, Gil, 144, 221, 377
 Ecluse, Charles l', 368
 Egina, Paulo de, 74
 Elcano, Juan Sebastián, 54, 55, 97, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 140, 141, 142, 143, 151, 153, 166, 186, 193, 199, 211, 217, 218, 285, 291, 301, 304, 307, 312, 314, 315, 316, 320, 324, 328, 329, 335, 338, 339, 341, 357, 364, 383, 384, 385, 402, 411, 424, 425, 426, 434, 439, 441, 459, 466, 469, 473, 489, 500, 501
 Elizalde, Juan José de, 109
 Elsegood, Edmundo, 113
 Embid, Florentino Perez, 486
 Empoli, Giovanni da, 59
 Enciso, Fernández de, 216
 Enrique IV, Rei de Castela, 393
 Ercilla y Zúñiga, Alonso de, 478
 Escartín, Eduardo, 417
 Espinosa, Cristóbal de, 269
 Espinosa, Gonzalo Gómez de, 30, 31, 54, 131, 133, 141, 142, 184, 186, 291, 335, 435, 442, 500

Espírito Santo (galeão), 272
 Etayo, Carlos, 44

F

Faleiro, Francisco, 327
 Faleiro, Rui, 166, 195, 196, 211, 287, 290, 324, 327, 367, 391, 499
 Faras, Mestre João, 39
 Farinha, António Dias, 92
 Febvre, Lucien, 343
 Felipe II, Rei de Espanha, 33, 199, 200, 201, 212, 307, 391, 478, 507
 Fernando I, Rei de Portugal, 393, 412
 Fernando II, Duque de Bragança, 395
 Fernando II, o Católico, Rei de Aragão, *ver Reis Católicos*
 Forte, Martino, 288, 294
 Fragoso, Juan, 75
 Francisco I, Papa, 43
 Francisco I, Rei de França, 72, 91
 Frederico II, Sacro Império Romano Germânico, 425
 Freire, João, 453
 Freitas, Jordão de, 184
 Froes, Estevão, 488
 Fugger, Casa, 250, 326, 349, 491
 Fugher, Antonio, 502
 Fugher, Jerónimo, 502
 Fugher, Raimundo, 502

G

Gaboto, Sebastián, 489, 502, 504
 Galeno, 74
 Galeões,
 ver Espírito Santo (galeão)
 ver Santa Maria de la Victoria (galeão)
 ver Santiago (galeão)

Gallego, Hernán, 497, 505
 Galvão, António, 74, 166, 451, 476
 Gama, Vasco da, 22, 38, 39, 63, 90, 145, 149, 223, 224, 242, 259, 278, 348, 376, 407, 409, 410, 419, 420, 436, 437, 451, 487
 Gamboa, Pedro Sarmiento de, 99, 505, 506, 507
 Garay, Juan de, 493
 García, Aleixo, 489
 García, Diego, 395

García, José Manuel, 29, 30, 92, 408, 411
 García, Juan, 296
 Gardiner, Alan Francis, 113
 Gasca, Pedro de La, 492, 495
 Gattinara, Mercurino, 468
 Gauvin, Brigitte, 476
 Génova, Nicola de, 294, 295
 Gennes, Jean-Baptiste de, 102, 165
 Genovês, Baptista, 288, 291, 296
 Gil, Juan, 291
 Gil, Magdalena Rodríguez, 426
 Gil y Lemos, Francisco de, 106
 Giudici, Martino de', 284, 285, 293, 296, 297
 Godinho, Vitorino Magalhães, 304, 305, 306, 486
 Góis, Damião de, 391, 401, 409, 423, 476
 Golden Hind (nau), 98, 307
 Gomara, Francisco López, 166, 352, 468, 476, 478
 Gomes, Estevão, 292, 301, 302, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 319, 322, 324, 368, 490, 499
 Gomes, Leonor, 309
 Gómez, Fernando, 507
 Gonçalves, Fernão, 309
 Gonçalves, Júlio, 82, 83, 84
 Góngora y Argote, Luis de, 240
 Gravallo, Giovanni, 294
 Grenier, Robert, 251
 Guerra, Cristóbal, 498
 Guerra, Jerónimo, 310
 Guerrico, Martín, 114

H

Habsburgo, Casa de, 473
 Hammer-Purgstall, Joseph von, 86
 Hamy-King (planisfério), 150
 Haro, Cristóbal de, 287, 311, 320, 321, 326, 327, 349, 350, 358, 487
 Haro, Diego de, 327
 Haro, família, 323
 Hawkins, Richard, 507
 Hermite, Jacques I', 102
 Henrique, Infante de Portugal, 28, 221, 376, 414, 486
 Henrique, Rei de Portugal, 476
 Henrique II, Rei de França, 91
 Henrique IV, Rei de Castela, 415
 Henriques, Isabel, 287

Henriques, Afonso, Rei de Portugal, 389, 393
Hernandéz, Gómez, 340
Hernández, Tomé, 507
Herrera y Tordesillas, Antonio de, 166, 352
Ho, Cheng, 224
Hoces, Francisco de, 501
Hollywood, John of, 28
Honório III, Papa, 402
Hussein, Sidi-Ali ben, *ver Reis, Sidi-Ali*

I

Idiaquez, Juan de, 507
Indarchi, Pedro, 336
Irala, Domingo Martínez de, 490, 491
Isabel I, a Católica, Rainha de Castela, *ver Reis Católicos*
Isabel I, Rainha de Inglaterra, 507

J

Jachino, Giovanni, 286
Jaime I, Duque de Bragança, 286, 390
Jaques, Cristóvão, 489
Jesus, Companhia de, 104
João, Preste, 425
João I, Rei de Portugal, 412, 414
João II, Rei de Portugal, 90, 137, 393, 407, 408, 415, 416, 417, 418, 468, 469
João II, Rei de Castela, 415
João III, Rei de Portugal, 59, 72, 90, 97, 262, 310, 320, 396, 405, 407, 426, 427, 428, 470, 476, 502, 504
Jones, Enrique L., 113
Jong, Marcus de, 24, 26, 27
Juan de la Cosa, 149
Júdice, João António Mascarenhas, Visconde de Lagoa, 26
Júlio II, Papa, 419

K

Kâhlân, Laith-ben, 86
King, Parker, 509
Kumar, Krishan, 425
Kunstmann IV (planisfério), 38, 151, 353
Kuntstmann II (planisfério), 150

L

Ladrillero, Juan, 496, 497
Lapulapu, 49, 500
Lautaro, 496
Laval, François Pyrard, 368
Lavanha, João Baptista, 205, 206, 207, 208, 210, 212, 244, 252, 368
Leão, Duarte Nunes de, 33
Leguizamo, Santiago Díaz de, 473
Leguizamón (juiz), 131
Leitão, Humberto, 274
Leonor, Rainha-consorte de Portugal, 424
Lepe, Diego de, 498
Léry, Jean de, 368
Lezcano, Juan Gabriel de, 492
Linschoten, Jan Huygen van, 368
Lisboa, João de, 148, 196, 200, 350, 357, 458, 488
Loiola, João Arias de, 205, 206, 207, 208, 212
Lopes, David, 83
Lopes, Jorge, 455
Lopes, José Vicente, 274
Legazpi, Miguel López de, 200, 504
Lorosa, Pedro Alfonso de, 400
Loureiro, Rui Manuel, 76, 91, 287
Lourosa, Pedro de, 436
Loaysa, García Jofre de, 97, 165, 305, 312, 313, 315, 316, 321, 459, 489, 501
Loza, Martin, 472
Luciano, Antonio, 288, 293
Luís, João, 267
Lúlio, Raymondo, 27
Luz, Francisco Paulo Mendes da, 205, 206

M

Macedo, Jorge Borges de, 427
Madre de Dìos (nau), 317
Mafra, Ginés de, 141, 153, 155, 166, 335, 435, 436, 473
Magalhães, Fernão de, 22, 23, 24, 26, 29, 31, 33, 34, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 58, 63, 69, 74, 81, 83, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 105, 130, 131, 133, 135, 140, 142, 143, 146, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 161, 163, 164, 165, 166, 168, 172, 173, 174, 175, 179, 180, 187, 188, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 199, 211, 212, 217, 218, 219, 223, 224, 225,

- 239, 242, 243, 247, 251, 260, 261, 262, 263, 265, 267, 271, 274, 275, 277, 278, 279, 283, 284, 285, 286, 287, 290, 291, 292, 293, 295, 296, 297, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 335, 337, 338, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 363, 364, 367, 368, 369, 370, 383, 384, 385, 390, 391, 395, 398, 399, 400, 401, 402, 405, 407, 408, 409, 410, 411, 422, 423, 424, 425, 426, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 445, 446, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 465, 466, 467, 468, 469, 471, 473, 476, 477, 478, 489, 499, 500, 501, 504
- Magalhães, Joaquim Romero de, 367
 Magalhães, Pedro de, 455
 Magalhães, Rui de, 455
 Maggiolo (planisfério), 149
 Mahu, Jacobo, 100
 Maire, Jacques Le, 100, 101, 102, 508
 Mâjid, Ahmed-ben, 86, 87
 Malaca, Henrique de, 52, 53, 477
 Malaspina, Alejandro, 109
 Mandelslo, John Albrecht, 368
 Mandeville, Jean de, 59
 Manuel I, Rei de Portugal, 49, 51, 52, 90, 131, 146, 149, 261, 289, 325, 326, 327, 328, 350, 351, 352, 354, 393, 400, 401, 407, 408, 409, 412, 413, 415, 419, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 435, 435, 436, 437, 438, 453, 455, 456, 457, 469, 476, 477
 Mapuche, 496
 Marcocci, Giuseppe, 423
 Margarit y Pau, Juan, 390
 Maria, Rainha-consorte de Portugal, 424
 Mariana, Juan de, 390
 Martellus, Henricus, 351, 149
 Martín, Juan, 340
 Martín, Pedro, 340
 Martinic, Mateo, 159, 162
 Martins, Fernão, 409
 Mary (nau), 307
 Mascarenhas, João, 271
 Massaii, Alexandre, 270
 Matire, Pietro, 471
 Matos, Jorge Semedo de, 319
 Matos, Luís de, 26, 31
 Mattioli, Pier Andrea, 73
 Mattos, Pinto de, 25
 Matznetter, Joseph, 83, 84
 Maurício, Carlos Coelho, 33
 Mayr, Hans, 22
 Medaña e Neyra, Alvaro de, 227
 Medel, Tomás López, 368
 Medici, Lorenzo di Pierfrancesco de, 146
 Medina Barba, Diego González de, 262
 Medina Sidónia, Duques de, 268
 Medina, José Toribio, 277, 290, 292
 Medina, Pedro de, 199
 Mehmed II, Sultão otomano, 84, 486
 Mendaña, Álvaro de, 505
 Mendes, Martim, 314
 Méndez, Martín, 340
 Mendonça, Henrique Lopes de, 25, 26
 Mendoza, Bernardino de, 269
 Mendoza, García Hurtado de, 496
 Mendoza, Luis de, 42
 Mendoza, Luis Hurtado de, 200
 Mendoza, Pedro de, 312, 380, 490, 491, 502
 Menéndez, Bernardino, 321
 Meneses, (D.) Tristão de, 185, 399, 400, 436
 Merrick, Andrew, 99
 Mesquita, Álvaro, 159, 161, 310
 Messina, Giacomo da, 294
 Mesué, 74
 Meurier, Gabriel, 368
 Michimalongo, 494
 Ming (dinastia), 177
 Modelski, George, 413
 Moguer, Diego García de, 489, 490, 502
 Molino, Luís del, 296
 Molucas, Tratado das Ilhas, 176
 Moniz, Briolanja, 287, 293
 Moniz, António, 390
 Montalbodo, Francesco di, 59
 Mora, Luís, 497
 Morison, Samuel Eliot, 434
 Mosto, Antonio da, 285, 286
 Mota, Avelino Teixeira da, 26, 150
 Muza, 388
- N**
- Narborough, John, 102
 Natarea, Família, 294
 Nattino, Tommaso, 288
 Navarrete, Martín Fernández de, 166, 285, 286, 289, 400

Navio,

ver Corpo Santo (navio)

ver Sagres (navio)

ver San Juan (navio)

Naus,

ver Anunciada (nau)

ver Bom Jesus (nau)

ver Concepción (nau)

ver Golden Hind (nau)

ver Madre de Dios (nau)

ver Mary (nau)

ver Nossa Senhora da Anunciada (nau)

ver Sabaia (nau)

ver San Lesmes (nau)

ver San Nicolao (nau)

ver San Pedro (nau)

ver Santa Catarina (nau)

ver Santa Cruz (nau)

ver Santa Maria (nau)

ver Santiago (nau)

ver Santo Antonio (nau)

ver São Gabriel (nau)

ver São Rafael (nau)

ver Trinidad (nau)

Nebrija, Antonio de, 240

Nicolau V, Papa, 414, 415

Niño, Pero Alonso, 498

Noberasco, Filippo, 286, 294, 296

Nodal, Bartolomé García de, 101, 508

Nodal, Gonzalo García de, 101, 508

Noli, Antonio da, 368

Noort, Olivier van, 100, 508

Normandia, Richard de, 340

Nossa Senhora da Anunciada (nau), 311

Nuestra Señora de Montserrat (caravela), 276, 277

Nunes, Pedro, 31, 32, 200, 201, 204, 366, 367

O

Obligado, Erasmo, 115

Ocampo, Florián, 390

Ojeda, Francisco Cortés, 495, 498

Olid, Cristóbal de, 499

Olivares y Centeno, Joaquín, 104

Oliveira, Fernando, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 243, 252, 442, 448, 449

Oliveira, Gonçalo de, 448, 449, 453

Onderiz, Pedro Ambrosio, 201, 202, 203

Oquendo, Antonio de, 391

Orellana, Francisco de, 380

Orta, Garcia de, 73, 74, 75

Ortelius, Abraham, 210

Osório, Jerónimo, 476

Ostolaza, Joseph Joaquín de, 105

Oviedo y Valdés, Gonzalo Fernández de, 132, 340, 446, 447, 478

Oviedo, Pedro de, 504

P

Pachá, Ibrahim, 91

Pacifici, Maris (carta), 210

Paiva, Gaspar, 455

Palca, Baldassarre, 291, 295, 296, 297

Pampas, 488, 490

Pancaldo, León, 285, 286, 287, 288, 292, 293, 294, 296, 297, 335

Pancaldo, Manfrino, 293

Pando, Manuel, 106

Panglima Awang, ver Henrique de Malaca

Parenti, Giovanni, 288, 294

Pasha, Hayreddin Barbarossa, 84

Pasha, Rüstem, 85

Pasha, Sinan, 84

Pasha, Sofu Hadim Ali, 85

Pastene, Juan Bautista, 495

Paz, Miguel da, 393

Pedro, Infante de Portugal, 414

Pelican, nau, 307, 505

Pequito, Alfredo, 84

Peragallo, Prospero, 286

Pereira, Duarte Pacheco, 145, 146

Pereira, José Manuel Malhão, 85

Pereira, Nuno Vaz, 451

Peres, Fernão, 455, 456

Perler, Domingo, 106

Pessanha, Manuel, 28, 284

Piedrabuena, Luis, 113, 116

Pigafetta, Antonio, 29, 42, 49, 50, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 73, 74, 76, 91, 92, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 140, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 159, 166, 179, 184, 185, 187, 198, 199, 212, 278, 284, 285, 286, 287, 288, 290, 291, 295, 309, 324, 325, 334, 335, 337, 351, 352, 357, 386, 400, 439, 440, 441, 442, 459, 471, 472, 501

Pina, Rui de, 418

Pinedo, José María, 112
 Pinto, Paulo Jorge de Sousa, 408, 424
 Piora, Francesco, 288, 294
 Pires, Tomé, 59, 74, 174, 175, 349, 357
 Pitarra, Francisco Xavier dos Serafins, 390
 Pizarro (família), 487, 494, 495
 Pizarro, Francisco, 378, 380, 490, 493
 Pizarro, Gonzalo, 380, 492
 Pizarro, José, 104
 Plínio, 59, 74
 Policiano, Angelo, 468
 Polo, Marco, 59, 71, 487, 497
 Ponzoroni, Domenico, 296, 297
 Ponzoroni, Giovanni Battista, 285, 288, 290, 291, 292, 295, 297
 Portugal, Álvaro de, 286
 Portugal, João de, 287
 Portugal, Jorge de, 286
 Progel, Otto, 217
 Ptolomeu, 206, 59
 Ptolomeu, Cláudio, 150
 Py, Luis, 115

Q

Queirós, Fernando, 227
 Queirós, Pedro Fernandes de, 505
 Querandies, 488, 490
 Quesada, Gaspar de, 42, 54, 296, 473
 Quesada, Jiménez de, 487
 Quilicanta, 494
 Quiroga, José, 104

R

Raleigh, Walter, 507
 Ramusio, Giovan Battista, 91, 73
 Randles, W. G. L., 28
 Rasquín, Jaime, 493
 Razis, 74
 Rebelo, Gabriel, 74
 Recco, Giovanni, 288
 Reinel, família, 395
 Reinel, Jorge, 151, 217, 324, 327, 347, 350, 353, 354, 355, 356, 438, 439, 451
 Reinel, Pedro, 217, 309, 310, 327, 347, 350, 353, 354, 355, 356, 438, 439, 451
 Reis Católicos, 61, 95, 146, 148, 389, 393, 408, 409, 415, 417, 418, 419, 457, 470, 490
 Reis, Piri, 85, 90

Reis, Sefer, 85
 Reis, Sidi-Ali, 81, 82, 84, 85, 86, 90, 91, 92
 Reis, Turgut, 84
 Resende, Garcia de, 390, 417
 Retes, Iñigo Ortíz de, 504
 Ribeiro, António, 321
 Ribeiro, Diogo, 167, 217, 309, 312, 324, 354, 438
 Ribera, Francisco de la, Bispo de Plasencia, 98, 502
 Roche, Antonio de la, 102
 Rodas, Felipe de, 340
 Rodes, Miguel de, 314
 Rodrigues, Bernardo, 269
 Rodrigues, Francisco, 74, 175, 326, 349, 449, 450, 453
 Rogers, Woodes, 103
 Roggewein, Jacob, 103
 Rojas, Diego de, 380
 Rosas, Juan Manuel de, 112
 Rouillet, Antoine, 420
 Rouquaud, Ernesto, 113
 Roy, Fitz, 111
 Ruélio, 74
 Ruíz Galán, Francisco, 490, 491
 Ruiz, Juan, 206
 Ruysch, Johannes, 150

S

Sá, Garcia de, 450
 Saavedra, Álvaro de, 504
 Saavedra, Cristóbal de, 492, 493
 Sabaia (nau), 453
 Sabóia, Maria Luísa de, 335
 Sacrobosco, Johannes, 28
 Sadân, Muhamad-ben, 86
 Sagres (navio), 40
 Salazar, Alonso de, 316, 501
 Salazar, Juan de, 490, 491, 493
 Saldaña, Bartolomé, 135
 Saldanha, António Vasconcelos de, 415
 Salomone, Antonio, 291, 294, 295
 Salvatori, Luca, 294
 Salverría, Elías, 385
 San Juan (navio), 242, 244, 250, 251, 252
 San Lesmes (nau), 315
 San Martin, Andrés de, 154, 180, 196, 197, 211, 327, 443
 San Martín, José de, 115

San Nicolao (nau), 266
 San Pedro (nau), 317, 504
 Sanabria, Diego de, 492
 Sanabria, Juan de, 492
 Sanches, Lopo, 309
 Sandoval y Rojas, Francisco Gómez de, Duque de Lerma, 206
 Sandoval, Prudencio de, 476
 Santa Catarina (nau), 453
 Santa Cruz, Alonso de, 199, 200, 312, 476
 Santa Cruz (nau), 455, 456, 477
 Santa Maria de la Victoria (galeão), 316
 Santa Maria (nau), 307
 Santiago (caravela), 335
 Santiago (galeão), 316
 Santiago (nau), 42, 43, 96, 135, 152, 155, 243, 260, 261, 265, 274, 275, 276, 277, 287, 288, 291, 296, 297, 458
 Santillán, Hernando Gómez de, 308
 Santo Antonio (nau), 42, 46, 54, 97, 152, 159, 161, 163, 167, 243, 260, 261, 264, 274, 275, 276, 277, 287, 288, 294, 310, 335, 455, 456, 458
 Santos, Vicente, 379
 São Gabriel (nau), 157, 242
 São Rafael (nau), 242
 Sapiola, Manuel, 105
 Saragoça, Tratado de, 97, 199, 212, 316, 328, 383, 394, 398, 426, 469, 504
 Schöner, Johannes, 150
 Schouten, Willem Corneli, 100, 102, 508
 Sebastião, Rei de Portugal, 201
 Seco, Álvaro, 401
 Seguí, Francisco, 111
 Sepúlveda, Juan Ginés de, 476
 Sequeira, Diogo Lopes de, 173, 325, 400, 421, 452, 477
 Serapião, 74
 Serrano, Juan, 135, 180
 Serrão, António, 130,
 Serrão, Francisco, 51, 135, 174, 185, 310, 319, 322, 324, 325, 326, 327, 328, 409, 435, 436, 449, 453, 454, 457, 477
 Serrão, João Rodrigues, 44, 53, 159
 Shelvocke, George, 103
 Sierra, Fregenal de la, 135
 Silva, Diogo da, 272
 Silva, Luciano Pereira da, 28, 366
 Silva, Nuno da, 301, 307, 308, 314
 Sisto IV, Papa, 415

Slocum, Joshua, 225
 Smith, Adam, 144
 Sodré (irmãos), 248
 Solimão I, Sultão otomano, 81, 82, 85, 91
 Solis, Juan Dias de, 95, 130, 148, 368, 422, 470, 471, 488, 489, 499
 Song (dinastia), 176, 177
 Sousa, Martim Afonso de, 61, 74, 489
 Sousa, Pero Lopes de, 489, 502
 Spilbergen, Joris van, 508
 Staden, Hans, 368, 492
 Stefano, Girolamo Santo, 59
 Strobell, Mathias, 104
 Surville, Jean François Marie de, 227

T

Tarik, 388
 Tavernier, Jean Baptiste, 368
 Tehuelches, 491
 Teive, Diogo de, 220
 Teixeira, James, 455
 Teixeira, João, 33
 Telo, João Afonso, 393
 Tércio, Filipe, 368
 Teyssier, Paul, 27
 Thevet, André, 368
 Thomaz, Luís Filipe, 469, 51
 Thompson, William, 413
 Tiele, P. A., 24, 29, 30
 Toledo, Francisco de, 493
 Toledo, Francisco de, 506
 Tolosa, Pedro de, 340
 Tomaschek, Wilhem, 83
 Tordesilhas, Tratado de , 51, 55, 95, 95, 143, 145, 146, 151, 174, 192, 193, 202, 203, 206, 211, 287, 324, 348, 377, 383, 384, 394, 397, 398, 399, 410, 418, 419, 420, 424, 426, 435, 437, 443, 469, 497, 498, 500
 Toreno, Nuño García de, 354
 Toscanelli, Paolo del Pozzo, 409
 Transilvano, Maximiliano, 73, 153, 193, 335, 403, 445, 446, 447, 448, 457, 471, 472
 Tratados,
 ver Molucas, Tratado das Ilhas
 ver Alcáçovas, Tratado de
 ver Alcanizes, Tratado de
 ver Campo, Tratado de Medina del
 ver Saragoça, Tratado de
 ver Tordesilhas, Tratado de

Trastámara, Casa de, 393
 Trias, Rolando Laguarda, 49, 197, 198
 Trinidad (nau), 30, 42, 53, 58, 131, 133, 141, 142, 152, 153, 159, 162, 164, 166, 172, 180, 183, 186, 188, 243, 260, 264, 274, 275, 276, 277, 285, 287, 288, 289, 290, 292, 293, 294, 295, 296, 310, 335, 355, 399, 455, 456, 500

U

Ufano, Diego, 268, 269, 270, 274, 279
 Ulloa, Francisco de, 495, 496
 Urdaneta, Andrés de, 199, 226, 316, 501, 502, 504, 505

V

Vaca, Alvar Núñez Cabeza de, 491
 Valdivia, Pedro de, 494, 495, 503
 Valière, Pierre, 27, 29
 Vargas Carvajal, Gutierre de, 502
 Vargas, Rodrigo de, 265
 Varthema, Ludovico de, 59
 Vasconcelos, Diogo Mendes de, 455
 Veja y Carpio, Félix Lope de, 240
 Velasco, Juan López de, 201
 Velho, Álvaro, 22
 Veloso, Queirós, 434
 Vera, Juan Torres de, 493
 Verne, Júlio, 138
 Vernet, Luis, 111
 Vespúcio, Américo, 59, 95, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 156, 352, 368, 470, 488, 498
 Vial, Ignacio Fernandez, 243, 252
 Victoria, nau, 30, 42, 53, 73, 129, 131, 133, 135, 138, 139, 142, 152, 153, 159, 164, 166, 172, 180, 183, 186, 186, 188, 243, 260, 261, 264, 274, 275, 276, 277, 284, 285, 287, 288, 290, 292, 294, 295, 296, 314, 315, 324, 328, 335, 338, 339, 340, 355, 386, 399, 459, 473, 500, 501
 Vilas Boas, Francisco Paes das, 130
 Villalobos, Ruy López de, 504
 Villarino, Basilio, 108, 112
 Villegagnon, Nicolas Durand de, 91
 Villegas, Francisco Gómez de Quevedo y Santibáñez, 240
 Vogel, Walther, 24
 Vos, Isaac, 23, 31

W

Waldseemuller, Martin, 150, 352, 413, 438
 Wallis, Samuel, 106
 Wang Dayuan, 177
 Wellenburg, Matthäus Lang von, Cardeal-Arcebispo de Salzburgo, 73, 153, 335, 403, 445
 Welser (casa), 326, 491
 White, John, 368
 Wilson, Derek, 307

X

Xu (família), 176

Y

Yan (dinastia), 176
 Yañez Pinzón, Vicente, 488, 498, 470
 Yuan, dinastia, 177

Z

Zacuto, Abraão, 395
 Zárate, Juan Ortiz de, 493
 Zula, 49
 Zweig, Stefan, 42, 49, 338, 454

Índice Geográfico

A

- Abona, 335
 Acapulco, 267, 505
 Acla, 216
 Aconcágua, 494
 Açores, 61, 139, 220, 221, 222, 225, 334, 335, 341, 345, 396, 416, 500, 503
 Adunara, 186
 Afortunadas, Ilhas, 394, 399
 África, 22, 132, 144, 150, 151, 221, 224, 338, 339, 342, 343, 344, 350, 364, 369, 376, 377, 394, 396, 406, 410, 414, 416, 419, 425, 456, 468, 486, 487, 497, 501
 África (Norte), 278, 413, 415
 África do Sul, 40, 503
 Agosto, Baía de Santa Maria de, 182, 184, 188
 Agulhas, Cabo, 64, 137, 138
 Ahqâf, 87
 Ainão, 177
 Ainilebo, Rio, 495
 Al Hallaniyah, Ilha de, 248
 Alcalá de Henares, 74, 446
 Alemanha, 116, 146, 351
 Alentejo, 489
 Algarve, 273, 367
 Aliquira, 134
 Aljubarrota, 393
 Amalfi, 284
 Amazonas, Rio, 380, 397
 Amazônia, 380, 381
 Ambão, ver Amboíno
 Amboíno, 133, 134, 173, 174, 453, 454
 América Central, 61
 América do Norte, 225, 374
 América do Sul, 95, 130, 148, 150, 196, 317, 322, 353, 368, 369, 370, 374, 377, 458
 América Latina, ver *América do Sul*
 América, 38, 61, 75, 76, 95, 145, 150, 201, 211, 216, 218, 259, 278, 307, 335, 338, 339, 342, 344, 347, 349, 352, 356, 358, 368, 373, 377, 408, 438, 470, 484, 486, 488, 493, 496, 499, 501, 501, 504
 Amsterdão, Ilha de, 136
 Anahuac, 487
 Ancho, Paso, 160
 Andalus, 388
 Andaluzia, 261, 273, 275, 498, 501
 Andaman, Ilha de, 88
 Andes, 44, 374, 375, 381, 494
 Andino, Altiplano, 380
 Angasmayo, Rio, 374
 Angol, 495
 Angola, 83
 Angrediva, 451
 Annobón, Ilha, 343
 Antártida, 116, 168
 Antiguidade, Santa Maria da, 72
 Antilhas, 217, 222, 224, 225, 309, 377, 399, 487, 499
 Antuérpia, 61, 71, 75, 269, 327, 502
 Arábia, Costa da, 87
 Aragão, 277, 388, 389, 390, 391, 393, 397, 402, 415, 419, 423
 Araucanía, 494, 496
 Arauco, 494
 Arce, Ilha, 109
 Argentina, 40, 43, 93, 94, 116, 119, 312, 74, 458, 493
 Arguin, 273
 Arquipélago,
 ver Arquipélago Filipino
 ver Bijagós, Arquipélago dos
 ver Cabo Verde, Arquipélago
 ver Chiloé, Arquipélago de
 ver Kuria Muria, Arquipélago de
 ver Madeira, Arquipélago
 ver São Lázaro, Arquipélago de
 ver Sulu, Arquipélago de
 Arquipélago Filipino, *ver Filipinas*
 Arsacides, 227
 Arzila, 269
 Ascensión, Ilha, 343
 Ásia, 22, 73, 74, 75, 76, 132, 150, 225, 339, 347, 350, 364, 397, 410, 417, 419, 421, 426, 437, 445, 446, 459, 486
 Astúrias, 107, 388, 389, 391, 457
 Atacama, Deserto, 494
 Atlântico, Oceano, 38, 48, 55, 60, 64, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 103, 109, 123, 130, 137, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 151, 156, 163, 165, 172, 173, 175, 186, 189, 218, 221, 222, 223, 225, 241, 283, 284, 306, 307, 311, 317, 323, 326, 327, 338, 339, 342, 343, 344, 348, 351, 377, 378, 380, 396, 398, 406, 408, 410, 411, 413, 415, 416, 417, 419, 420, 421, 422,

438, 445, 456, 458, 470, 471, 486, 488, 490,
495, 500, 503, 508

Atwâh, 87

Augsburgo, 349, 350, 491

Austrália, 398

Áustria, 473

Aveiro, 273

Aveiro, Ria de, 245

Aysén, Porto, 491

Azamor, 349, 409, 436, 457, 477

Azuís, Ilhas, 175

B

Bachían, Ilha de, 33, 186, 325, 449

Badajoz, 199, 319, 469

Baía,

ver Agosto, Baía de Santa Maria de

ver Bajas, Baía de las

ver Buen Suceso, Baía

ver Camarones, Baía

ver Fortescue, Baía

ver Gil, Baía

ver Kau de Halmahera, Baía de

ver Laura, Baía

ver Llana, Baía

ver Marudu, Baía de

ver Oso Marino, Baía del

ver Patos, Baía dos

ver Posesión, Baía

ver San Antonio, Baía

ver San Blas, Baía

ver San Pedro, Baía de

ver San Sebastián, Baía

ver Sanlúcar, Baía de

ver Santa Elena, Baía

ver Santa Lúcia, Baía de

ver São Julião, Baía de

ver Sin Fondo, Baía

ver Studland, Baía

ver Thetis, Baía

ver Trabajos, Baía de los

ver Ushuaia, Baía de

Bajas, Baía de las, *ver Baía Branca, Ria da*

Baixios de Pádua, 477

Bajos Anegados, *ver Baía Branca, Ria da*

Balabac, 181

Baleárica, 387

Báltico, Mar, 240

Banda, Ilhas, 173, 174, 177, 188, 326, 348,
453, 454

Bandán, 133, 135, 140

Bangka, 177

Barbária, Costa da, 87

Barcelona, 269, 290, 387

Barrameda, Sanlúcar de, 23, 37, 54, 58, 94,
129, 131, 135, 140, 141, 152, 153, 154, 172,
174, 260, 276, 284, 289, 317, 322, 335, 341,
399, 457, 478, 490, 499, 500, 501

Barreras Blancas, 97

Basilan, Estreito de, 185

Basileia, 32, 75

Batutiga, 133

Beagle, Canal, 111, 113, 116, 118

Belém do Pará, 443

Bengala, 89

Benguela, Corrente de, 138

Bera, 134

Berbéria, 293

Bética, 387

Bijagós, Arquipélago dos, 338

Bilbau, 260, 261, 262, 276, 322

Bio-Bio, Rio, 495, 496

Bioko, *ver Fernão Pó*

Biscaia, 266, 268, 274, 277, 312

Biscaia, Golfo da, 220

Blanco, Cabo, 97, 98, 99, 104, 105, 106, 109,
123

Boa Esperança, Cabo da, 38, 89, 91, 95, 97,
100, 105, 106, 107, 129, 132, 135, 137, 138,
142, 144, 145, 148, 174, 175, 186, 202, 204,
222, 224, 338, 347, 348, 350, 356, 376, 400,
411, 441, 456, 500, 503

Bogotá, 380

Bohol, 180, 181

Bojador, Cabo, 221, 394, 414

Bolonia, 394

Bona, 134

Borgonha, 391, 473

Bornéu, 67, 177, 178, 181, 183, 185, 296

Bornéu, Ilha de, 184

Branca, Ria da Baía, 96, 97

Brasil, 39, 61, 63, 64, 66, 90, 91, 95, 99, 111,
112, 116, 145, 146, 148, 149, 151, 153, 154,
155, 204, 272, 307, 308, 329, 335, 350, 376,
377, 379, 397, 428, 438, 458, 491, 492, 493,
498, 502, 506

Brescia, 294

Bristol, 103, 275

Bruges, 275
 Brunei, 181, 182
 Brunswick, Península de, 163
 Bruxelas, 275
 Buen Suceso, Baía, 101, 107, 109
 Buena Vista, Ilha, 505
 Buenos Aires, 40, 93, 94, 100, 104, 105, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 286, 294, 381, 490, 493, 506
 Bung, 87
 Burgos, 326, 327, 488
 Burguillos del Cerro, 309
 Burro, 186
 Buru, 133, 134, 454

C

Cabo,

ver Agulhas, Cabo
ver Blanco, Cabo
ver Boa Esperança, Cabo da
ver Bojador, Cabo
ver Comorim, Cabo
ver Deseado, Cabo
ver Dos Bahías, Cabo
ver Espírito Santo, Cabo de
ver Flores, Cabo das
ver Frio, Cabo
ver Froward, Cabo
ver Horn, Cabo
ver Hornos, Cabo
ver Não, Cabo
ver Palmas, Cabo
ver Raso (Chubut), Cabo
ver Roxo, Cabo
ver San Diego, Cabo
ver Santa Maria, Cabo de
ver Santo Domingo, Cabo
ver São Vicente, Cabo de
ver Tormentas, Cabo das
ver Tres Puntas, Cabo
ver Victoria, Cabo
ver Virgens, Cabo

Cabo Verde, Arquipélago, 54, 131, 137, 138, 139, 140, 141, 145, 147, 174, 175, 243, 272, 285, 307, 338, 339, 341, 343, 345, 348, 396, 399, 420, 451, 458, 501, 506
 Cádiz, 103, 109, 291
 Cafí, 133

Cagayan, 181, 184,
 Caia, Rio, 199, 310, 312
 Cais do Sodré, 247
 Cajamarca, 380, 490
 Calafate da Patagônia, 44
 Calama, Deserto, 494
 Calecute, 145, 180, 377, 419, 446, 477
 Caleta de Los Loros, 122
 Caleta Olivia, 117, 120
 Caleta Paula, Porto, 120
 Caleta Valdés, 122
 Califórnia, 141, 506
 Camarones, 98, 109, 117, 120
 Camarones, Baía, 104, 105
 Canal,

ver Beagle, Canal
ver Mancha, Canal da
ver Solor, Canal de

Cananor, 349, 446, 451, 452
 Canará, 477
 Canárias, Corrente das, 335
 Canárias, Ilhas, 59, 72, 90, 218, 219, 220, 221, 323, 335, 337, 341, 343, 345, 377, 388, 389, 394, 396, 397, 399, 408, 415, 416, 457, 487, 492, 498, 506
 Câncer, Trópico de, 339
 Cantão, 176, 177
 Capricórnio, Trópico de, 132
 Cápua, 294
 Caraíbas, 95, 203, 343, 377, 419, 486, 487, 491, 493, 498, 499
 Caraíbas, Mar das, 470
 Caracarañá, 489
 Carlos III, Ilha de, 46
 Carmen de Patagones, 108, 110, 111, 112, 113, 115, 116
 Carolinas Ocidentais, 141
 Cartagena, 153, 261, 262, 264
 Casa Manga, Rio de, 138
 Cascais, 273
 Castela, 32, 46, 50, 51, 107, 131, 174, 175, 200, 205, 207, 263, 269, 302, 306, 308, 309, 313, 314, 315, 316, 319, 320, 327, 341, 367, 369, 383, 384, 386, 389, 390, 391, 392, 394, 395, 396, 397, 398, 400, 401, 402, 409, 410, 413, 415, 417, 419, 420, 422, 423, 426, 427, 435, 436, 437, 443, 445, 446, 457, 459, 488, 498
 Castro Urdiales, 266

Castro, 508
 Cataio, *ver China*
 Catalunha, 277
 Cavit, 185
 Cayoán, 133
 Cebú, 48, 50, 66, 172, 179, 180, 181, 185, 188, 199, 209, 210, 328, 437, 442, 443, 459, 504, 505
 Ceilão, 368
 Celebes, 210, 177
 Celebes, Mar das, 67
 Ceram, 174
 Ceuta, 270, 334, 414, 387
 Chaco, 489, 380
 Charcas, Los, 489, 490, 494
 Chaul, 202
 Chico, Rio, 98
 Chile, 99, 102, 112, 168, 374, 380, 381, 494, 495, 496, 497, 505, 506, 507, 509
 Chiloé, Arquipélago de, 102, 495, 503
 Chimú, 374
 China, 89, 91, 95, 176, 177, 188, 205, 218, 315, 325, 365, 377, 395, 408, 421, 422, 486, 487, 497
 China, Mar do Sul da, 348
 Chinchéu, 177, 178
 Choele Choele, 108, 112
 Chubut, 93, 94, 96, 98, 106, 109, 114, 115, 117, 122, 491
 Chubut, Rio, 113, 114, 116, 117
 Cidade do Cabo, 40
 Cidade do Panamá, 499
 Cin, Costa de, 87
 Cipango, *ver Japão*
 Círculo Polar Antártico, 102
 Cisi, 134
 Ciudad del Nombre de Jesús, 99
 Ciudad del Rey Felipe, 99
 Coca, Rio, 380
 Cochim, 153, 267, 446, 451, 452, 453, 455, 456
 Coig, Ria, 104
 Coimbra, 26, 366, 394
 Collón Curá, 108
 Colômbia, 374
 Colonia Sarmiento, 117
 Colônia, 446, 471
 Colorado Marina, 122
 Colorado, Rio, 93, 107, 108, 110, 111, 112
 Comandante Luis Pedrabuena, 117

Comodoro Rivadavia, 117, 120, 121
 Comorim, Cabo, 200, 209
 Concepción, 494, 495, 504
 Conchas, Las, 106
 Confines, Los, 495
 Constantinopla, 81, 84, 86, 486
 Córdoba, 120, 380, 389
 Corisco, Ilha, 343
 Cormorán, Ilha, 123
 Coronados, Ilhas dos, 495
 Corpus Christi, 490
 Corunha, 97, 107, 311, 312, 315, 316, 320, 321, 322, 323, 489, 501
 Cravo, Ilhas do, *ver Molucas*
 Cubo, 210
 Cusco, 374, 380, 494
 Cuyo, 374, 381

D

Dakar, 338, 345
 Damasco, 388
 Darien, Santa Maria de la Antigua del, 216, 263, 499
 Deseada, Ilha, 123
 Deseado, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 115
 Deseado, Cabo, 156, 157, 164
 Deseado, Porto, 117, 119, 121
 Deseado, Ria de, 98, 99, 100, 100, 101, 102, 104, 105, 111, 123
 Dib, Ilhas, 88
 Diego Ramírez, Ilha, 101
 Diu, 269, 271, 348, 452, 477
 Diyarbakir, 86
 Dos Bahías, Cabo, 106, 112, 122
 Douro, Rio, 388
 Dozy, Ilha de, 141

E

Egipto, 65
 Éguas, Mar das, 335
 El Arauco, 495
 El Callao, 503, 505, 506
 El Hierro, 337
 El Nombre de Dios, 499
 Elmina, 338, 394, 487, 416
 Elvas, 199, 319
 Entre-Douro-e-Minho, 367
 Equador, 88, 179, 182, 223, 437, 444

Equador, Linha do, 154
 Etoile, Recife, 250
 Espanha, 54, 58, 59, 72, 84, 89, 91, 97, 99, 101, 102, 107, 131, 132, 145, 146, 148, 151, 153, 161, 167, 172, 180, 186, 199, 201, 211, 212, 239, 240, 241, 242, 263, 264, 266, 268, 269, 284, 286, 293, 310, 341, 347, 348, 350, 351, 352, 353, 358, 367, 368, 375, 376, 377, 381, 383, 384, 386, 388, 389, 390, 392, 396, 398, 401, 402, 405, 411, 415, 418, 422, 423, 424, 424, 434, 441, 451, 458, 468, 471, 473, 490, 491, 492, 502, 506
 Especiarias, Ilhas das, *ver Molucas*
 Esperanza, Angostura de Nuestra Señora de la, 158
 Espírito Santo, Cabo de, 158
 Esquel, 118
 Estado Português da Índia, 83, 270, 348, 422, 427, 453
 Estados Unidos da América, 116, 413
 Estados, Ilha dos, 101, 102, 107, 109, 110, 111, 113, 115, 116, 503, 508
 Estrasburgo, 352
 Estreito,
 ver Basilan, Estreito de
 ver Gibraltar, Estreito de
 ver Larantuka, Estreito de
 ver Le Maire, Estreito de
 ver Magalhães, Estreito de
 ver Malaca, Estreito de
 ver Todos os Santos, Estreito de
 Euro-África, 150
 Europa, 22, 25, 61, 66, 73, 75, 76, 110, 150, 172, 197, 220, 225, 240, 241, 242, 305, 306, 323, 325, 338, 339, 342, 344, 348, 364, 368, 375, 406, 425, 438, 441, 465, 508,
 Europa (Norte), 220
 Extremadura, 492, 495
 Extremo Oriente, 172, 173, 175, 176, 177, 179, 187, 204, 205, 406, 410, 421

F

Faial, 139
 Fal, Ilhas, 88
 Faro, 273
 Fernão Pó, 343, 345
 Ferro, Ilha do, 59, 72, 139
 Fez, 269, 416

Filipinas, 50, 66, 100, 131, 142, 172, 177, 179, 188, 193, 198, 199, 200, 205, 209, 225, 226, 355, 411, 424, 436, 437, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 457, 459, 500, 501, 505
 Fish, Rio, 137
 Flandres, 241, 262, 272, 496, 507
 Florença, 146, 486
 Flores, Cabo das, 186
 Flores, Ilha das, 505
 Flórida, 311, 313, 491
 Floridablanca, Nueva Colonia de, 108
 Fogo, Ilha do, 339, 341
 Fortescue, Baía, 163
 França, 32, 59, 72, 89, 91, 115, 116, 271, 335, 507
 Frio, Cabo, 438
 Frio, Rio, 438
 Froward, Cabo, 157, 158, 160, 161, 162, 163
 Froward, Paso, 163
 Fuerte San José, 107, 108, 111

G

Gálata, 81, 84
 Galián, 133
 Galiza, 107, 312, 320, 321, 322, 387
 Gallant, Porto, 163
 Gallegos, Porto, 115
 Gallegos, Ria de, 101, 104, 117, 121
 Garachico, 336
 Garún, Ilha de, 87
 Génova, 284, 288, 289, 294, 296, 375, 486
 Gibraltar, 220
 Gibraltar, Estreito de, 387
 Gil, Baía, 317
 Gilolo, 133, 204, 209, 210
 Giogi, 133
 Goa, 74, 288, 348, 452, 455, 477
 Golfo Nuevo, 96, 97, 107, 114
 Gordas, Arenas, *ver Baía Branca, Ria da*
 Grã-Bretanha, 102
 Grande, Rio (Guiné-Bissau), 138
 Grande, Rio (Ilha de Santiago), 138
 Granada, 419
 Greenwich, Meridiano de, 51, 139
 Gronelândia, 222
 Guadalcanal, Ilha de, 505
 Guadalquivir, Rio, 129, 312, 335, 276, 277, 500
 Guadalupe, Ilha de, 505

Guam, 53, 102, 444, 459, 500, 504
 Guatalco, 307
 Guatemala, 499
 Guayaquil, 102
 Guayrá, Rio, 492
 Gudda, 87
 Guetaria, 500
 Guiné, 222, 306, 338, 396, 408, 414, 415, 416, 418
 Guiné, Golfo da, 341, 487, 492, 503
 Guipúzcoa, 268, 385
 Gujarat, 87
 Gule Gule, 454
 Gulfar, 87
 Gurz, 87

H

Halmahera, 141
 Hambre, Porto, 99, 100, 105, 106, 112, 507, 508
 Hamburgo, 102
 Highborn Cay, 249
 Hind, 89
 Hindustão, 86
 Hispania, 387, 393, 402
 Holanda, 100, 102, 398, 413
 Homonhom, Ilha, 48, 179, 188, 459
 Honduras, 470, 499
 Horn, Cabo, 312, 315, 501, 508, 509
 Hornos de la Bahía Gil, 98
 Hornos, Cabo, 101, 102, 103, 104, 107, 109, 111, 113, 114, 317
 Huaman, 374
 Huechem Hechuen, 108
 Hungria, 473

I

Ibérica, Península, 98, 148, 220, 239, 240, 242, 339, 341, 343, 366, 402, 427, 508
 Ilhas,
 ver Afortunadas, Ilhas
 ver Al Hallaniyah, Ilha de
 ver Amesterdão, Ilha de
 ver Andaman, Ilha de
 ver Annobón, Ilha
 ver Arce, Ilha
 ver Ascensión, Ilha
 ver Azuis, Ilhas

ver Bachián, Ilha de
ver Banda, Ilhas
ver Bornéu, Ilha de
ver Buena Vista, Ilha
ver Canárias, Ilhas
ver Carlos III, Ilha de
ver Corisco, Ilha,
ver Cormorán, Ilha,
ver Coronados, Ilhas dos,
ver Cravo, Ilhas do
ver Deseada, Ilha
ver Dib, Ilhas
ver Diego Ramírez, Ilha
ver Dozy, Ilha de
ver Especiarias, Ilhas das
ver Estados, Ilha dos
ver Fal, Ilhas
ver Ferro, Ilha do
ver Flores, Ilha das
ver Fogo, Ilha do
ver Garín, Ilha de
ver Guadalcanal, Ilha de
ver Guadalupe, Ilha de
ver Homonhom, Ilha
ver Ilha Grande da Tierra del Fuego
ver Justicia, Ilha
ver La Galera, Ilha
ver Ladrões, Ilha dos
ver Leones, Ilha
ver Limasawa, Ilha
ver Luzon, Ilha de
ver Madalena, Ilha de la
ver Mallua, Ilha de
ver Maluco, Ilhas de
ver Malvinas, Ilhas
ver Marianas, Ilhas
ver Maug, Ilha de
ver Nagabari, Ilhas
ver Pájaros, Ilha de los
ver Patos, Ilha de los
ver Pavón, Ilha
ver Pinguino, Ilha
ver Qumr, Ilha
ver Ramos, Ilha
ver Rasa, Ilha
ver Sailan, Ilha
ver Salomão, Ilhas
ver Samar, Ilha
ver Samatra, Ilha de
ver Santa Catarina, Ilha de

ver Santa Helena, Ilha
ver Santa Isabel, Ilha de
ver Santa Maria, Ilhas de
ver Santiago, Ilha de
ver Santo Antão, Ilha de
ver São Jerónimo, Ilhas de
ver São Tomé, Ilha
ver São Vicente, Ilha
ver Socotorá, Ilha de
ver Suluán, Ilha de
ver Tova, Ilha
ver Zarrin, Ilhas

Ilha Grande da Tierra del Fuego, 101, 104, 107, 109, 113, 503, 508

Ilhéu,

ver Maitara, Ilhéu de
ver Morcegos, Ilhéus dos

Imperia, 288, 289, 296

Império Inca, 374

Índia, 22, 58, 75, 83, 141, 144, 145, 146, 173, 175, 200, 226, 242, 243, 259, 263, 264, 271, 278, 307, 309, 322, 325, 329, 348, 349, 377, 396, 408, 409, 410, 413, 419, 420, 424, 435, 436, 447, 451, 456, 457, 477, 486, 487, 497, 502

Índias de Castela, *ver América do Sul*

Índias Ocidentais, *ver Caraíbas*

Índias Orientais, *ver Indonésia*

Índias, *ver Oriente*

Índico, Oceano, 38, 81, 82, 85, 103, 144, 146, 149, 151, 172, 175, 179, 186, 187, 218, 219, 220, 222, 223, 224, 225, 269, 283, 314, 327, 338, 348, 349, 353, 356, 398, 410, 437, 451, 452, 456, 486, 497, 501

Indonésia, 52, 74, 101, 102, 103, 145, 398

Infante, Rio do, *ver Fish, Rio*

Inglaterra, 98, 105, 106, 107, 111, 250, 381, 413, 506, 508

Ingles, Paso, 163

Insulíndia, 178, 347, 349, 350, 355, 426

Irún, 268

Istambul, 85, 89, 356, 357

Itália, 72, 268, 271, 284, 386, 486

Italiana, Península, 284

Itapocú, Rio, 492

J

Jaboli, 133

Japão, 95, 177, 188, 368, 395, 487, 497, 408, 422, 500

Java, 88, 135, 141, 177, 178, 328, 368, 454

Jesús, Nombre de, 506

Juan Serrano, Rio de, 96

Justicia, Ilha, 123

K

Kau de Halmahera, Baía de, 141

Kipit, 67

Konkan, 87

Kuria Muria, Arquipélago de, 248

Kuro Shivo, corrente, 505

L

La Candelaria, 490

La Galera, Ilha, 505

La Imperial, 495

La Orotava, 336

La Pampa, 114

La Rochelle, 102

La Serena, 494

La Trochita, 118

Laboán, 133

Ladrões, Ilha dos, *ver Marianas, Ilhas*

Lages, 222

Lago Argentino, 44

Lago Biedma, 109

Lago Nahuel Huapi, 115, 118

Lagos, 272, 508

Laguna, Rio de la, *ver Fish, Rio*

Laigoma, 133

Lamakera, 186

Lamatola, 133, 134

Lanzarote, 334

Lapataia, 115

Laquedivas, 452

Larantuka, Estreito de, 186

Laredo, 275

Largo, Paso, 163

Latalata, 133

Laura, Baía, 123

Le Maire, Estreito de, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 503, 508

Leão, 389, 392, 397, 402

Leiden, 24, 26, 29, 31, 34, 242
 Leones, Ilha, 97, 109, 112, 123
 Leones, Porto de, 98, 317, 491
 Liamán, 134
 Lifau, 186
 Ligúria, 288
 Lima, 380, 493, 497, 503, 504, 505, 506, 507
 Limasawa, Ilha, 48, 179, 188, 439, 459
 Limay, Rio, 108, 115
 Limoeiro, Prisão do, 141
 Lisboa, 30, 32, 40, 83, 89, 131, 146, 147, 153, 173, 175, 200, 201, 202, 204, 205, 222, 242, 243, 244, 263, 270, 273, 285, 308, 314, 323, 327, 349, 350, 352, 353, 355, 366, 400, 421, 438, 445, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 477, 486, 487, 498, 501, 502, 503, 507, 508, 509
 Llana, Baía, 185
 Loaysa, 504
 Lobos, Ilhote dos, 122
 Lobos, Porto dos, 96, 122
 Lombardia, 290
 Londres, 307
 Lorca, 316
 Lorena, 275
 Luanda, 138
 Lusitânia, 388, 387
 Luzon, Ilha de, 177, 178, 505
 Lyon, 75

M

Macaronésia, 241, 396
 Macau, 186, 368
 Mactán, 48, 49, 50, 51, 172, 179, 180, 278, 325, 327, 355, 445, 459, 500
 Madagáscar, 250
 Madalena, Ilha de la, 161
 Madeira, Arquipélago, 61, 220, 221, 327, 334, 335, 343, 345, 396, 416, 487
 Madrid, 200, 201, 203, 205, 207, 353, 507
 Madryn, Porto, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 121
 Magalhães, Estreito de, 46, 81, 82, 88, 89, 91, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 111, 112, 113, 114, 116, 143, 148, 153, 154, 156, 157, 158, 160, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 196, 301, 307, 308, 310, 311, 313, 315, 377, 411, 426, 490, 491, 493, 494, 495, 496, 497, 500, 501, 502, 502, 505, 506,

507, 508, 509
 Maiorca, 486
 Maitara, Ilhéu de, 186
 Makenke, 123
 Makiam, 449, 130
 Malaca, 51, 135, 141, 153, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 180, 183, 185, 188, 194, 200, 205, 209, 262, 325, 326, 348, 349, 350, 368, 402, 408, 409, 420, 421, 422, 424, 426, 435, 444, 446, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 477, 502
 Malaca, Estreito de, 130
 Málaga, 261, 291, 296
 Malásia, 52, 421
 Malásia, Península da, 177, 348
 Mali, 59
 Mallua, Ilha de, 134, 186
 Malucas, *ver Molucas*
 Maluco, Ilhas de, *ver Molucas*
 Malvinas, Ilhas, 98, 106, 109, 110, 111, 122, 310, 313, 503
 Mancha, Canal da, 222
 Mancin, Costa de, 87
 Mangayu, Tungjung Sampang, 182, 183
 Manila, 368, 505
 Manway, 134
 Mapocho, Rio, 494
 Maquiar, 325
 Maqujem, 175
 Mares,

ver Báltico, Mar
ver Caraíbas, Mar das
ver Celebes, Mar das
ver China, Mar do Sul da
ver Éguas, Mar das
ver Mediterrâneo, Mar
ver Molucas, Mar das
ver Negro, Mar
ver Sawu, Mar de
ver Sul, Mar do

Maranhão, 312
 Mare, *ver Mutir*
 Marianas, Ilhas, 48, 65, 141, 459
 Marrocos, 149, 349, 409, 428, 469
 Marudu, Baía de, *ver Santa Maria de Agosto, Baía*
 Mati, 133
 Mato Grosso, 381
 Maug, Ilha de, 141

Maule, Rio, 374, 496
 Maumaná, 134
 Mauritania Tingitana, 387
 Maurizio, Porto, 288, 296
 Mazagão, 270
 Mbiazá, Rio, 491, 492, 493
 Medellín, 492
 Mediterrâneo, Mar, 84, 91, 220, 240, 241, 284, 289, 365, 366, 375, 387, 486
 Melara, 140
 Meliapor, São Tomé de, 270
 Melilla, 266, 268, 270, 387
 Melinde, 451
 Mérida, 388
 Messina, 294
 México, 131, 133, 142, 188, 270, 317, 491, 499, 501, 504, 505, 506, 509
 Minas Gerais, 379
 Mindanao, 68, 177, 178, 181, 184, 210, 504
 Mindanao, Rio Grande de, 185
 Mindouro, 178
 Mitre, Península, 101
 Moçambique, 151, 292, 452
 Modena, 167
 Mokrân, 87
 Molasses Reef, 248, 249
 Molucas, 37, 50, 51, 68, 69, 70, 72, 95, 97, 130, 134, 140, 146, 148, 151, 152, 153, 154, 161, 172, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 193, 194, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 216, 217, 261, 262, 263, 267, 276, 284, 287, 292, 294, 309, 310, 311, 313, 315, 316, 317, 319, 323, 325, 327, 338, 340, 347, 348, 353, 354, 355, 356, 358, 398, 399, 400, 402, 405, 408, 409, 410, 420, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 434, 435, 436, 437, 438, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 470, 476, 477, 487, 489, 499, 500, 501, 504, 507
 Molucas, Mar das, 186
 Mombaça, 451, 477
 Monaibâr, 87
 Mondéjar, 200
 Mont-de-Marsan, 507
 Monte León, 123
 Monte Sarmiento, 509
 Montevideo, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 40, 437

Moratai, 141
 Morcegos, Ilhéus dos, 181
 Morrihân, 87
 Motes, 175
 Moti, 130, 449
 Motir, 325
 Muisca, 487
 Mutir, 133

N

Nagabari, Ilhas, 88
 Nahuel Huapi, 116
 Nã, Cabo, 394, 414
 Napo, Rio, 380
 Nápoles, 473, 486
 Nasca, 374
 Nât, 87
 Navarra, 388, 389
 Negro, Mar, 84
 Negro, Rio, 93, 94, 100, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 116, 118, 120, 122
 Negros, 178
 Neuquén, 114
 Neuquén, Rio, 108
 New South Wales, 398
 Nocemamor, 133
 Normandia, 61, 275
 Nosong, Tunjung, 181
 Nova Escócia, 311
 Nova Espanha, *ver México*
 Nova Geórgia, 227
 Nova Guiné, 205, 226, 398, 504
 Nova Leão, 98, 317
 Nuremberga, 350, 351
 Nusa Penju, 454

O

Oceânia, 201
 Oceano,
 ver Atlântico, Oceano
 ver Índico, Oceano
 ver Pacífico, Oceano

Ocidente, 68, 69, 208, 411, 484
 Oecússi-Ambeno, 186
 Omã, 87
 Onor, 451
 Ordizia, 502

Oriente, 73, 74, 75, 90, 95, 131, 146, 148, 149, 173, 174, 175, 179, 202, 204, 205, 208, 209, 314, 366, 368, 375, 376, 407, 408, 409, 410, 415, 417, 418, 419, 420, 421, 424, 442, 444, 445, 446, 447, 448, 453, 456, 457, 459, 477
 Ormuz, 86, 87, 260, 270
 Oso Marino, Baía del, 112
 Osorno, 495
 Outão, 274

P

Pabay, 178
 Pacém, 452
 Pacham, 175
 Pacífico, Oceano, 37, 42, 53, 55, 90, 91, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 109, 112, 129, 143, 152, 155, 163, 165, 167, 172, 179, 188, 189, 196, 198, 216, 218, 219, 223, 224, 225, 226, 283, 307, 310, 311, 314, 315, 317, 320, 322, 325, 348, 351, 355, 374, 377, 378, 398, 405, 408, 410, 411, 420, 422, 424, 435, 437, 438, 443, 445, 457, 458, 459, 471, 488, 490, 491, 494, 495, 497, 498, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 508, 509
 Países Baixos, 26, 468, 508
 Pájaros, Ilha de los, 122
 Palawan, 67, 177, 178, 181, 184, 185
 Palmas, Cabo, 138
 Pampas, 381
 Pamplona, 389
 Panamá, 95, 146, 216, 217, 377, 452, 495, 498, 500, 502, 506
 Panamá, Istmo do, 422, 497, 499, 500
 Paraguai, 313, 379, 381, 490, 493
 Paraguai, Assunção do, 378, 381, 490, 491, 492
 Paraguai, Rio, 380, 489
 Paraná, 378, 379, 380, 381, 489, 490
 Paraná, Rio, 493
 Paris, 28, 351, 471
 Paso,
 ver Ancho, Paso
 ver Froward, Paso
 ver Ingles, Paso
 ver Largo, Paso
 ver Tortuoso, Paso

Passagem de Todos-os-Santos, *ver Magalhães, Estreito de*
 Pasto, 380
 Patagônia, 64, 94, 96, 104, 114, 115, 116, 117, 118, 122, 158, 310, 317, 490, 503
 Patane, 177, 178
 Patos, Baía dos, 97
 Patos, Ilha de los, 96, 97
 Pavón, Ilha, 113, 115
 Pedir, 452
 Península,
 ver Brunswick, Península de
 ver Ibérica, Península
 ver Italiana, Península
 ver Malásia, Península da
 ver Mitre, Península
 ver São Julião, Península
 ver Valdés, Península
 Peñon de Argel, 263
 Pequim, 176
 Pernambuco, 102
 Pérsia, 486
 Perú, 98, 102, 378, 380, 490, 492, 493, 494, 495, 502, 503, 505, 506, 509
 Pico, 139
 Pieve Ligure, 296
 Pinguino, Ilha, 112, 123
 Pirinéus, 387
 Pisa, 284
 Piura, San Miguel de, 380
 Platão, 380
 Plymouth, 98, 99, 111, 307
 Poitiers, 388
 Polinésia, 220
 Pólo Norte, 224
 Pólo Sul, 224
 Ponón, 134
 Ponta del Este, 458
 Popayán, 380
 Portimão, 273
 Porto, 272, 308, 309, 322, 326, 409, 448
 Portos,
 ver Aysén, Porto
 ver Caleta Paula, Porto
 ver Deseado, Porto
 ver Gallant, Porto
 ver Gallegos, Porto
 ver Hambre, Porto
 ver Las Zornas, Porto de

ver Leones, Porto de
ver Lobos, Porto dos
ver Madryn, Porto
ver Maurizio, Porto
ver San Antonio, Porto
ver Santa Cruz, Porto
ver São Julião, Porto

Portugal, 22, 23, 26, 28, 33, 40, 51, 55, 59, 60, 72, 73, 74, 81, 82, 88, 89, 90, 91, 95, 97, 138, 145, 146, 147, 148, 151, 173, 174, 199, 200, 207, 240, 242, 248, 259, 262, 263, 267, 274, 279, 287, 292, 314, 315, 316, 320, 321, 323, 326, 335, 348, 349, 351, 352, 355, 358, 366, 368, 375, 376, 377, 381, 383, 384, 386, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 408, 409, 410, 411, 413, 415, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 426, 427, 435, 436, 437, 446, 447, 448, 451, 453, 455, 456, 459, 465, 471, 476, 478

Posesión, Baía, 156, 158, 159

Praia, 307

Prata, Rio da, 37, 38, 39, 40, 63, 95, 98, 102, 104, 107, 109, 130, 148, 149, 154, 155, 159, 203, 204, 309, 312, 349, 350, 373, 377, 378, 380, 411, 436, 437, 458, 471, 488, 490, 491, 492, 493, 499, 502, 503

Preveza, 84

Príncipe, São Tomé e 343

Pulangi, 185

Pulau Basilan, 184

Pulau Raija, 186

Pulau Sawu, 186

Pulo Tiga, 181

Punta Aranas, 160, 168

Punta Bermeja, 122

Punta Colorada, 120

Punta del Marqués, 122

Punta Delgada, 122

Punta León, 122

Punta Loyola, 121

Punta Norte, 122

Punta Pirámides, 122

Punta Quilla, 121

Purén, 494

Q

Queixome, 271

Quersoneso, 446

Querú, 134

Quilca, 503

Quíloa, 260, 451, 452, 477

Quipit, 180, 181

Quito, 380

Qumr, Ilha, 87

R

Ramos, Ilha, 505

Rasa, Ilha, 97, 109

Raso (Chubut), Cabo, 101

Rau, 141

Rawson, Pueblo de, 114, 116, 117, 120, 121, 122

Recco, 288

Reino Unido, 398

Rey Don Felipe, 506

Ria,

ver Aveiro, Ria de

ver Branca, Ria da Baía

ver Coig, Ria

ver Deseado, Ria de

ver Gallegos, Ria de

Ribeira Grande, 339

Rím, 87

Rio,

ver Ainilebo, Rio

ver Amazonas, Rio

ver Angasmayo, Rio

ver Bio-Bio, Rio

ver Caia, Rio

ver Casa Manga, Rio de

ver Chico, Rio

ver Chubut, Rio

ver Coca, Rio

ver Colorado, Rio

ver Douro, Rio

ver Fish, Rio

ver Frio, Rio

ver Grande, Rio (Guiné-Bissau)

ver Grande, Rio (Ilha de Santiago)

ver Guadalquivir, Rio

ver Guayrá, Rio

ver Infante, Rio do

ver Itapocú, Rio

ver Juan Serrano, Rio de

ver Laguna, Rio de la

ver Limay, Rio

ver Mapocho, Rio
ver Maule, Rio
ver Mbiazá, Rio
ver Mindanao, Rio Grande de
ver Napo, Rio
ver Negro, Rio
ver Neuquén, Rio
ver Paraguai, Rio
ver Paraná, Rio
ver Prata, Rio da
ver Grande, Rio (Guiné-Bissau)
ver Grande, Rio (Ilha de Santiago)
ver Rio Grande
ver San Ildefonso, Rio
ver Santa Cruz, Rio de
ver São Francisco, Rio
ver Solís, Rio de
ver Tejo, Rio
ver Valdivia, Rio

Rio de Janeiro, 60, 196, 376, 458

Rio Grande, 373

Rio Grande, Estado do, 379

Rodes, 72

Roja, Montanha, 335, 337

Roma, 86, 335, 414, 471

Rota de Magalhães, 168

Rota do Cabo, 426

Rota dos Naufrágios, 168

Roterdão, 100, 508

Rouen, 62

Roxo, Cabo, 138

S

Sagres, 366, 394

Sailan, Ilha, 88

Saint-Dié-des-Vosges, 352

Salamanca, 74, 394

Salinas Grandes, 105

Salomão, Ilhas, 227, 505

Salsas, 275

Saltes, 393

Saluan, 443

Salzburgo, 153, 335, 445

Samar, Ilha, 48, 459, 504

Samatra, Ilha de, 88, 89, 205, 452

San Antonio Este, 120

San Antonio Oeste, 118, 119, 121

San Antonio, Baía, 122

San Antonio, Porto, 109, 116

San Blas, Baía, 110, 111, 120, 122

San Diego, Cabo, 101

San Ildefonso, 508

San Ildefonso, Rio, 96

San Jorge, Golfo de, 96, 98, 104, 110, 122

San José, 109

San José, Golfo de, 107, 108, 111, 122

San Matías, Golfo de, 96, 104, 107, 109, 111

San Pablo Valdés, 122

San Pablo, 379, 380

San Pedro, Baía de, 495

San Sebastián, 115

San Sebastián, Baía, 106, 111

Sancti Espíritus, 489

Sangihe, 185

Sanlúcar, Baía de, 72

Sanremo, 288, 289

Santa Catarina, Estado, 379

Santa Catarina, Ilha de, 104, 491, 492

Santa Cruz de la Sierra, 380

Santa Cruz, 43, 45, 93, 94, 113, 114, 115, 116, 117, 122, 123

Santa Cruz, Porto, 117

Santa Cruz, Província, 96, 99, 106

Santa Cruz, Rio de, 43, 44, 96, 97, 101, 102, 104, 108, 109, 112, 113, 114, 155, 458

Santa Elena, Baía, 106, 109, 110

Santa Fé, 493

Santa Helena, Ilha, 343

Santa Isabel, Ilha de, 161, 505

Santa Lucía, 295, 458

Santa Lúcia, Baía de, 60

Santa Maria, Ilhas de, 181

Santa Maria, Cabo de, 148, 400, 438, 458

Santander, 110

Santiago del Estero, 380

Santiago do Chile, 490, 494

Santiago, Ilha de, 54, 129, 285, 307, 339, 340, 501

Santísimo Nombre de Jesús, *ver Cebú*

Santo Agostinho, 458

Santo Antão, Ilha de, 174, 175

Santo Domingo, 276, 277, 309, 491

Santo Domingo, Cabo, 96, 97

Santos, 492

São Francisco, Rio, 380

São Jerónimo, Ilhas de, 181, 182

São Jorge da Mina, *ver Elmina*

São Julião, 117, 131, 155, 197, 310

São Julião, Baía de, 64, 96, 155, 161
 São Julião, Península, 123
 São Julião, Porto, 42, 45, 96, 97, 98, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 111, 121, 122, 296, 458
 São Lázaro, Arquipélago de, *ver* Filipinas
 São Miguel, 139, 140
 São Pedro de Miragaia, 309
 São Pedro, Montanha de, 182
 São Tomé, Ilha, 272, 273, 345, 503
 São Vicente, Ilha, 61, 129
 São Vicente, Cabo de, 101, 139, 140, 310
 Saragoça, 319, 352, 502
 Sarangani, 185
 Savona, 284, 285, 286, 288, 289, 292, 293, 294, 296
 Sawu, Mar de, 186
 Senegal, 59, 451
 Seram, 454
 Serandib, 89
 Serra Leoa, 338, 458
 Sesimbra, 273
 Sestri Levante, 285, 296
 Sestri Ponente, 288, 289, 290
 Setúbal, 274
 Sevilha, 54, 58, 72, 95, 97, 98, 129, 139, 140, 141, 153, 154, 195, 196, 200, 211, 260, 261, 267, 276, 284, 285, 286, 287, 289, 290, 293, 297, 308, 309, 310, 312, 317, 322, 323, 325, 327, 328, 335, 347, 354, 355, 367, 386, 395, 398, 400, 403, 409, 423, 438, 439, 445, 450, 457, 477, 486, 487, 488, 489, 490, 492, 493, 497, 499, 500, 502, 503, 506, 507
 Sião, 87, 188, 368, 442, 486
 Sicília, 473
 Sico, 133
 Sihr, 87
 Simon, Angostura de San, 159
 Sin Fondo, Baía, *ver* Golfo Nuevo
 Sind, 87
 Sinope, 84
 Sintra, 401
 Socotorá, Ilha de, 88
 Sofala, 87, 262, 452, 477
 Solís, Costa de, 87
 Solís, Rio de, *ver* Prata, Rio da
 Solor, 133, 186
 Solor, Canal de, 186
 Somália, 87
 Spilberg, 101

Studland, Baía, 250
 Subanin, 185
 Sul, Mar do, 44, 45, 65, 95, 101, 102, 103, 105, 129, 130, 137, 143, 146, 148, 151, 156, 158, 164, 165, 166, 167, 356, 471, 499
 Sulach, 134
 Sulu, Arquipélago de, 178, 181
 Suluán, Ilha de, 50
 Sumatra, 52, 325, 368

T

Tagarete, 312
 Taggima, 184
 Tagosao, 181
 Tahuantinsuyu, 487
 Tailândia, 442
 Tanzânia, 451
 Tarapacá, 494
 Tarija, 494
 Tarraconensis, 387
 Tavira, 270, 273
 Tejo, Rio, 186, 248
 Tenerife, 335, 336, 337, 399, 457
 Tenetum, 133, 134
 Ternate, 30, 130, 131, 133, 141, 153, 172, 174, 175, 185, 198, 205, 210, 212, 262, 293, 310, 325, 326, 327, 328, 409, 436, 449, 453, 454
 Terra da Nóbrega, 302
 Terra do Fogo, 96, 98, 101, 105, 106, 109, 114, 122, 156, 158, 160, 503, 508
 Terra do Sul do Espírito Santo, 227
 Terra Nova, 222, 242, 244, 251, 266, 272
 Texel, 100
 Thetis, Baía, 115
 Tiahuanaco, 374
 Tidore, 54, 68, 130, 131, 132, 133, 141, 152, 172, 175, 185, 187, 188, 210, 271, 292, 325, 328, 338, 436, 437, 449, 501
 Tierra de Marco, 96
 Tieté, 379
 Timor, 72, 131, 132, 133, 134, 135, 140, 142, 172, 177, 186, 187, 402, 500
 Todos os Santos, Estreito de, *ver* Magalhães, Estreito de
 Toledo, 302, 311, 387, 415
 Tomar, 450
 Tordesilhas, 145, 148, 175, 175
 Tordesilhas, Meridiano de, 487, 488, 489,

490, 493, 498, 499
 Tortuoso, Paso, 157, 163
 Tormentas, Cabo das, *ver Boa Esperança, Cabo da*
 Tova, Ilha, 112
 Trabajos, Baía de los, 96
 Trapani, 294, 295
 Trelew, 114, 116
 Tres Puntas, Cabo, 106, 109
 Tripoli, 84
 Troia, 275
 Tucapel, 494, 496
 Tucumán, 374, 380, 493
 Tuluwân, 87
 Turquía, 241

U

Uruguai, 115, 121, 381, 458
 Ushuaia, Baía de, 113

V

Valdés, Península, 96, 107, 122
 Valdivia, 495, 496
 Valdivia, Río, 495
 Valência, 486
 Valladolid, 72, 131, 140, 141, 146, 153, 287, 293, 296, 335, 352, 353, 446, 447, 457
 Valparaíso, 458, 495, 503, 508
 Varazze, 288, 289, 293
 Varese Ligure, 294
 Vasquito, 340
 Veneza, 73, 284, 375, 486
 Venezuela, 488, 498
 Vera Cruz, *ver Brasil*
 Viana do Castelo, 273
 Vicenza, 58, 153, 284, 288, 290
 Victoria, Cabo, 164
 Vitória, Santa Maria da, 72
 Viedma, 118
 Vietnam, 177
 Vila do Conde, 321, 322, 323
 Vila Nova de Gaia, 307
 Villarrica, 495, 496
 Vincenza, 334
 Virgens, Cabo, 45, 93, 94, 96, 97, 99, 101, 102, 106, 123, 156, 155, 156, 157, 158, 458
 Vissais, 179
 Volta da Mina, 139, 341

W

Warisá, 87
 Wendan, 177
 Wenlaogo, 177

Z

Zafra, 309
 Zalba, 135, 140
 Zarrin, Ilhas, 88
 Zeila, 87
 Zona de Convergência Intertropical, 183
 Zorras, Porto de Las, 503
 Zubu, *ver Cebú*
 Zurara, 59

